



GEWONE ZITTING 2018-2019

11 MAART 2019

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende instemming met het
samenwerkingsakkoord van
5 oktober 2018 tussen de federale Staat,
het Vlaams Gewest, het Waals Gewest
en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
betreffende de financiering van de
strategische spoorweginfrastructuren**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Pierre KOMPANY (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heren Ridouane Chahid, Fabian Maingain.

Andere leden: de heer Emin Özkara, mevr. Jacqueline Rousseaux, de heer Johan Van den Driessche.

Zie :

Stuk van het Parlement:

A-815/1 – 2018/2019: Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

11 MARS 2019

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment à l'accord de
coopération du 5 octobre 2018 entre
l'État fédéral, la Région flamande,
la Région wallonne et la Région
de Bruxelles-Capitale relatif au
financement des infrastructures
ferroviaires stratégiques**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Pierre KOMPANY (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Ridouane Chahid, Fabian Maingain.

Autres membres : M. Emin Özkara, Mme Jacqueline Rousseaux, M. Johan Van den Driessche.

Voir :

Document du Parlement :

A-815/1 – 2018/2019 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Pascal Smet

Minister Pascal Smet heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden:

“ Over het samenwerkingsakkoord waarmee het vandaag onderzochte voorstel van ordonnantie instemt, is reeds uitvoerig gediscussieerd; de commissieleden weten dus waar het om gaat.

De wet houdende instemming met ditzelfde akkoord werd bovendien unaniem goedgekeurd door het federale parlement; over de bijhorende decreten wordt momenteel gedebatteerd in het Vlaams en het Waals Parlement.

Het debat van vandaag gaat enkel over het globale kaderakkoord, waarmee de federale Staat moet kunnen blijven investeren in het GEN. Het zal gepaard gaan met een uitvoerend samenwerkingsakkoord alsook met een bilateraal samenwerkingsakkoord tussen de federale en de Brusselse regering over de besteding van de 19 miljoen euro (waarvan 6 miljoen reeds bestemd is voor het Zuidstation).”.

II. Algemene bespreking

De heer Ridouane Chahid is, in naam van de PS-fractie, verheugd dat dit samenwerkingsakkoord eindelijk wordt gesloten; het zal de voltooiing van het GEN en van het netwerk binnen Brussel mogelijk maken.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat de NMBS in het begin van deze federale zittingsperiode zo'n drie miljard euro moest besparen om vervolgens een financieringsplan van een miljard euro te krijgen, en betreurt dat het akkoord slechts 19 miljoen euro toekent aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tegenover 370 miljoen euro aan Vlaanderen. Rekening houdend met de fundamentele uitdaging die het netwerk binnen Brussel vormt en de 6 miljoen die reeds zijn bestemd voor het Zuidstation, stelt de spreker zich verder vragen over de bestemming van de resterende 13 miljoen. Zullen die daadwerkelijk worden besteed aan de modernisering van de kleine Brusselse stations?

De heer Marc Loewenstein herinnert aan het belang van het samenwerkingsakkoord om het GEN te voltooien.

De volksvertegenwoordiger heeft vragen over de garantie voor het krijgen van de financiering, rekening houdend met de geplande termijnen voor de lijnen 161 (2029) en 124 (2031). Zouden eventuele vertragingen bij de aflevering van de stedenbouwkundige vergunningen een invloed kunnen hebben op de investeringen?

Voorts legt de spreker de nadruk op de beperkte enveloppe voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten opzichte van het gehele budget, namelijk zo'n 19 miljoen euro waarvan 6 door de federale overheid wordt voorbehouden voor het Zuidstation. Hoe zal het bedrag van 13 miljoen worden

I. Exposé introductif du Ministre Pascal Smet

le Ministre Pascal Smet a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« L'accord de coopération auquel le projet d'ordonnance examiné ce jour entend porter assentiment a déjà fait l'objet de longues discussions ; les commissaires savent dès lors de quoi il en retourne.

La loi portant assentiment à ce même accord a par ailleurs été adoptée à l'unanimité par le Parlement fédéral ; les décrets y relatifs sont actuellement en débat au Parlement flamand et au Parlement wallon.

Le débat de ce jour ne porte que sur l'accord cadre global, qui vise à ce que l'Etat fédéral puisse continuer à investir dans le RER. Il s'accompagnera d'un accord de coopération d'exécution ainsi que d'un accord de coopération bilatéral entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement bruxellois portant sur l'affectation des 19 millions d'euros (dont 6 millions sont toutefois déjà destinés à la gare du Midi). ».

II. Discussion générale

M. Ridouane Chahid se réjouit, au nom du groupe PS, du fait que cet accord de coopération est enfin conclu ; il permettra la finalisation du RER ainsi que du réseau intra-bruxellois.

Rappelant que la SNCB a été amputée au début de l'actuelle législature fédérale de quelque trois milliards d'euros pour ensuite bénéficier d'un plan de financement d'un milliard d'euros, le député regrette que l'accord n'octroie que 19 millions d'euros à la Région de Bruxelles-Capitale, pour 370 millions d'euros à la Flandre. Compte tenu de l'enjeu essentiel que représente le réseau intra-bruxellois et des 6 millions déjà dédiés à la gare du Midi, l'intervenant s'interroge par ailleurs sur la destination des 13 millions restants. Seront-ils bien affectés à la modernisation des petites haltes bruxelloises ?

M. Marc Loewenstein rappelle l'importance de l'accord de coopération pour finaliser le RER.

Le député s'interroge sur la garantie de bénéficier du financement compte tenu des échéances prévues pour les lignes 161 (2029) et 124 (2031). D'éventuels ralentissements dans la délivrance des permis d'urbanisme pourraient-ils avoir un impact sur les investissements ?

L'intervenant insiste en outre sur la faiblesse de l'enveloppe octroyée à la Région de Bruxelles-Capitale par rapport au budget global, soit quelque 19 millions d'euros dont 6 sont préemptés par le pouvoir fédéral pour la gare du Midi. Vu l'importance des travaux d'entretien et de

bested, gelet op de omvang van de uit te voeren onderhouds- en beveiligingswerken in de Brusselse stations? Kan het Gewest bovendien rekenen op de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel, die momenteel worden besproken, om de kwaliteit van het openbaar spoorwegvervoer en de toegankelijkheid van de stations te verbeteren?

De heer Bruno De Lille heeft vragen over het doel van een akkoord over een bedrag waarvan de bestemming reeds gedeeltelijk werd beslist.

Voorts is de volksvertegenwoordiger verbaasd dat de som die men bekomt wanneer men de bedragen voor de drie Gewesten optelt, lager is dan de som waarvan sprake is om het GEN te voltooien.

Wie beslist overigens over de besteding van die bedragen?

Ten slotte moeten voor de voltooiing van het GEN niet alleen de infrastructuurwerken worden afgemaakt, maar moet er ook voldoende rollend materieel zijn. Als men wil dat het GEN efficiënt is, moet er ten minste om het kwartier een trein zijn, een beetje naar het voorbeeld van Parijs. Hebben in het kader van het sluiten van dit akkoord besprekingen plaatsgevonden over dat punt? Hoe kan men meer gewicht leggen in de bespreking?

Mevrouw Céline Delforge is van mening dat, hoewel het bedrag voor het Brussels Gewest ontoereikend is, het zeker niet mag worden opgegeven, gezien de toestand van de Brusselse stations en de noodzaak van het GEN.

De volksvertegenwoordiger vindt het echter jammer dat in het Gewest een globale visie ontbreekt over wat men wenst te doen met de spoorwegen, waarvan het potentieel tot nu toe geenszins wordt benut. Zonder globaal plan lijkt het moeilijk in te schatten wat nodig is op het vlak van aanbod, stations en infrastructuurwerken.

De spreker blijft zich ook vragen stellen over de financieringsbronnen van sommige infrastructuur. Zo wordt de 60/40-sleutel, die ook in dit akkoord is opgenomen, niet nageleefd. Iedereen doet alsof hij niet weet dat een deel van de exploitatieontvangsten infrastructuur financiert die moest betaald worden met de 60% bestemd voor Vlaanderen: 0,5% van de prijs van de treintickets wordt bijvoorbeeld besteed aan de Diabolo-infrastructuur. Het Gewest moet meer rekening houden met zulke precedents bij de onderhandelingen.

De spreker vindt tot slot dat het Gewest slechts al die spoorweginfrastructuur kan blijven opvangen als die correct wordt geëxploiteerd en de Brusselse bevolking en pendelaars die in Brussel werken ten goede komt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt dit akkoord van levensbelang voor de mobiliteit in en rond het Brussels Gewest.

Het akkoord van 2001 voorzag in de afwerking van het GEN in 2012 maar schatte de kosten van de door te voeren

sécurisation à effectuer au niveau des gares bruxelloises, quelle sera l'affectation du solde de 13 millions ? La Région peut-elle en outre compter sur les plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel, actuellement en discussion, en vue de l'amélioration de la qualité des transports publics ferroviaires et de l'accessibilité des gares ?

M. Bruno De Lille s'interroge sur la finalité d'un accord portant sur un montant dont la destination est en partie déjà décidée.

Le député s'étonne ensuite du fait que la somme obtenue en additionnant les montants destinés aux trois Régions soit inférieure à celle dont on parle pour finaliser le RER.

Qui décide par ailleurs de l'affectation de ces montants ?

Enfin, la finalisation du RER ne suppose pas seulement que l'on achève les travaux d'infrastructure mais également que le matériel roulant soit suffisant. Si l'on veut que le RER soit efficace, il faut au minimum un train par quart d'heure, un peu à l'image de Paris. Des discussions sur ce point ont-elles eu lieu dans le cadre de la conclusion de cet accord ? Que peut-on faire pour peser davantage dans la discussion ?

Mme Céline Delforge estime que si le montant dévolu à la Région bruxelloise est insuffisant, on ne peut certainement pas, au vu de l'état des gares et haltes bruxelloises et de la nécessité du RER, y renoncer.

La députée regrette toutefois l'absence de vision globale, au sein de la Région, de ce qu'on souhaite faire du ferroviaire, dont le potentiel n'est jusqu'ici aucunement exploité. Or, en l'absence de plan global, il semble difficile d'estimer les besoins en termes d'offre, de haltes et de travaux d'infrastructure.

L'intervenante continue également à s'interroger sur les sources de financement de certaines infrastructures. La clé 60/40, également intégrée dans le présent accord, n'est ainsi pas respectée. Tout le monde feint d'ignorer qu'une partie des recettes d'exploitation finance de l'infrastructure qui aurait dû être imputée aux 60% dédiés à la Flandre : 0,5% du prix des tickets de train est par exemple affecté aux infrastructures Diabolo. La Région doit davantage tenir compte de tels précédents dans les négociations.

L'interlocutrice estime en conclusion que la Région ne peut continuer à accueillir toute cette infrastructure ferroviaire sans que cette dernière ne soit correctement exploitée et serve à la population bruxelloise et aux navetteurs qui travaillent à Bruxelles.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime le présent accord vital pour la mobilité dans et autour de la Région bruxelloise.

L'accord de 2001 prévoyait l'achèvement du RER en 2012 mais n'estimait pas forcément correctement le coût des

investeringen niet noodzakelijk juist in. Al tien jaar lang wisten alle ministers van mobiliteit dat het GEN-fonds ontoereikend was en heeft elke minister het probleem uitgesteld. De huidige federale regering is de eerste die de financieringswerken van het GEN duurzaam heeft gemaakt, waardoor de werken weer kunnen worden hervat en de voltooiing ervan kan worden verzekerd. Zij is ook als eerste gestart met een “S”-aanbod in Brussel in het rechtstreekse belang van de Brusselaars, met name door vier nieuwe stations in te huldigen en tweeënzeventig extra treinen in te zetten in 2016 en veertien treinen per dag in 2017, met een doelstelling van vier treinen per uur in 2024. Beliris heeft zich er bovendien toe verbonden om 10 miljoen euro extra vrij te maken voor de onthaalvoorzieningen van de Brusselse stations.

In die omstandigheden is de MR-fractie, die kennis zou willen nemen van de prioritaire projecten van het Gewest en die de politieke houding – in de negatieve betekenis van het woord - van de minister-president in deze zaak betreurt, verheugd dat de onderhandelingen zijn afgerond. De *conditio sine qua non* voor de goede uitvoering van dit samenwerkingsakkoord zal liggen in de steun die de toekomstige gewestelijke en federale regeringen eraan zullen verlenen.

De heer Paul Delva is eveneens verheugd over het sluiten van een dergelijk akkoord.

Toch is de volksvertegenwoordiger bezorgd over het feit dat de werken die met name in een aantal Waalse stations moeten worden uitgevoerd afhankelijk zijn van de stedenbouwkundige vergunningen.

De spreker vreest ook dat het beeld dat de politici en de besturen hebben van het GEN niet helemaal overeenkomt met de verwachtingen van de reizigers, die Parijs als referentie nemen. Er moet een poging tot verduidelijking worden ondernomen.

*
* *

De minister verheugt zich natuurlijk over het initiatief van federaal minister François Bellot die een miljard euro heeft kunnen vrijmaken voor de NMBS, maar herinnert eraan dat het budget voor de spoorwegmaatschappij eerder werd teruggeschroefd met zo'n drie miljard euro.

Het vandaag besproken akkoord is een globaal akkoord dat de federale overheid verplicht om de geplande uitgaven in haar begroting op te nemen. Het Gewest heeft natuurlijk ingestemd, aangezien dat noodzakelijk is voor de voltooiing van het GEN. Ondanks het lage bedrag dat voor het Gewest wordt uitgetrokken, kon het de uitvoering van de infrastructuurwerken immers niet blokkeren.

Indien de werken eventueel vertragingen zouden oplopen door de procedures voor de aflevering van de stedenbouwkundige vergunningen, zouden de in het akkoord opgenomen bedragen niet kunnen dienen om andere projecten te financieren en zouden ze dus hoe dan ook voorbehouden worden voor het GEN.

investissements à opérer. Depuis dix ans, tous les ministres de la mobilité savaient que le fonds RER était insuffisant et chaque ministre a postposé le problème. Le Gouvernement fédéral actuel est le premier à avoir pérennisé les travaux de financement du RER, ce qui aura permis de relancer les travaux et d'assurer leur aboutissement. Il est aussi le premier à avoir lancé une offre « S » bruxelloise dans l'intérêt direct des Bruxellois, à travers notamment l'inauguration de quatre nouvelles gares et la mise en place de septante-deux trains supplémentaires en 2016 et de quatorze trains par jour en 2017, avec un objectif de quatre trains par heure en 2024. Beliris s'est par ailleurs engagé à débloquer 10 millions d'euros supplémentaires destinés aux équipements d'accueil des gares et haltes bruxelloises.

Dans ces conditions, le groupe MR, qui souhaiterait prendre connaissance des projets régionaux prioritaires et regrette l'attitude très politicienne du Ministre-Président dans ce dossier, se réjouit de l'aboutissement des négociations. La condition *sine qua non* de la bonne exécution de cet accord de coopération résidera dans le soutien y apporté par les futurs gouvernements régionaux ou fédéral.

M. Paul Delva se réjouit également de la conclusion d'un tel accord.

Le député se dit toutefois préoccupé par le fait que les travaux à opérer notamment dans une série de gares wallonnes soient tributaires de la délivrance des permis d'urbanisme.

L'intervenant craint également une certaine distorsion entre la manière dont politiques et administrations conçoivent le RER et les attentes des usagers qui ont Paris pour référence. Un effort de clarification doit être opéré.

*
* *

Le Ministre salue évidemment l'initiative du Ministre fédéral François Bellot qui a pu dégager un milliard d'euros en faveur de la SNCB mais rappelle que le budget dévolu à la société de chemins de fer avait été précédemment raboté de quelque trois milliards d'euros.

L'accord visé aujourd'hui est un accord global qui oblige le fédéral à inscrire les dépenses prévues dans son budget. La Région y a évidemment consenti puisqu'il est nécessaire à la finalisation du RER. Malgré la faiblesse du montant dévolu à la Région, elle ne pouvait effectivement bloquer la réalisation des travaux d'infrastructure.

Si les travaux devaient souffrir d'éventuels retards du fait des procédures de délivrance des permis d'urbanisme, les montants inscrits dans l'accord ne pourraient financer d'autres projets et seraient donc quoiqu'il en soit dévolus au RER.

De minister benadrukt voorts dat het Gewest wel degelijk een visie heeft. De regering weet wat zij wil, in dit geval alle vierendertig stations bedienen met ten minste een trein om de vijftien minuten tijdens het spitsuur en al die stations correct uitrusten.

Dat scenario gaat uit van een investering van minstens 12 miljoen euro, die tot 52 miljoen euro zou kunnen gaan om over stations te beschikken die die naam waardig zijn, of zelfs tot 120 miljoen euro om superuitgeruste stations te hebben.

Het voorliggende akkoord biedt 19,5 miljoen euro, waarvan het Gewest samen met de federale Staat over de besteding zal beslissen. Van dat bedrag wordt echter nu al 6 miljoen euro bestemd voor de renovatie van het Zuidstation, waarvan de werken evenwel niet zouden mogen worden betaald met het GEN-budget. Wanneer men daarbij de 10 miljoen euro optelt die voorzien is in het Beliris-akkoord (wat natuurlijk niet wijst op vrijgevigheid van de federale overheid, want als het niet naar de spoorwegen zou gaan, zou het naar andere projecten op het hoofdstedelijke grondgebied gaan), komt men op een totaalbedrag van 23,5 miljoen euro bestemd voor de uitrusting van de stations, d.w.z. iets minder dan de helft van de benodigde 52 miljoen euro.

Voorts legt de minister uit dat dit samenwerkingsakkoord alleen betrekking heeft op de infrastructuur. Het debat over de treinen moet nog plaatsvinden, maar hij pleit er nu reeds voor dat de “S”-stations om het kwartier worden bediend, wat het niveau van Parijs niet evenaart, maar al een grote vooruitgang zou betekenen!

Het Gewest heeft dus wel degelijk een globale visie, maar Brussel spreekt helaas niet met één stem en kan dus niet met al zijn gewicht doorwegen. Dat is des te betreuenswaardiger daar het federale parlement bevolkt is met volksvertegenwoordigers uit Vlaanderen en Wallonië, die zich ervan bewust zijn dat elke euro die niet in Brussel wordt uitgegeven, in hun Gewesten zal worden uitgegeven.

Een andere uitdaging is het rollend materieel. Daarover is nog geen enkel akkoord bezegeld met de federale overheid, maar de minister wil positief zijn.

Tot slot vormt het vandaag besproken akkoord een belangrijke stap, maar blijft het onvoldoende.

De heer Bruno De Lille bedankt de minister voor zijn eerlijkheid en is het eens met zijn conclusie.

Brussel lijkt echter een unanieme boodschap uit te dragen, want het GEN komt uit alle besprekingen duidelijk naar voren als het alternatief bij uitstek voor de auto; iedereen wacht erop.

De volksvertegenwoordiger herinnert er bovendien aan dat reeds treinen werden aangekocht in dat kader en vindt het jammer dat die vandaag worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor ze werden aangeschaft.

Le Ministre insiste encore sur le fait que la Région porte bien une vision. Le Gouvernement sait ce qu’il veut, en l’occurrence desservir l’ensemble des trente-quatre gares à raison d’au moins un train toutes les quinze minutes en heure de pointe et équiper correctement l’ensemble de celles-ci.

Ce scénario suppose un investissement minimum de 12 millions d’euros, qui pourrait être porté à 52 millions d’euros pour disposer de gares dignes de ce nom, voire à 120 millions d’euros pour avoir des gares hyper-équipées.

L’accord visé aujourd’hui offre 19,5 millions d’euros, dont l’affectation sera décidée par la Région en collaboration avec l’Etat fédéral. De cette somme, 6 millions d’euros sont toutefois d’ores et déjà destinés à la rénovation de la gare du Midi, dont les travaux ne devraient pourtant pas être imputés au budget RER. Si l’on y ajoute les 10 millions d’euros prévus dans l’accord Beliris (qui ne relèvent évidemment pas de la générosité du Fédéral puisque s’ils n’avaient pas été dédiés au chemin de fer à Bruxelles, ils l’auraient été à d’autres projets sur le territoire de la capitale), on obtient un total de 23,5 millions d’euros destinés à l’équipement des gares, soit un peu moins de la moitié des 52 millions d’euros nécessaires.

Le Ministre explique encore que cet accord de coopération ne porte que sur l’infrastructure, le débat sur les trains devant encore avoir lieu, mais plaide dès maintenant pour que les gares « S » soient desservies tous les quarts d’heure, ce qui, sans égaler le niveau de Paris, constituerait déjà un grand progrès !

La Région porte donc bien une vision globale, mais Bruxelles ne parle hélas pas d’une seule voix et ne peut dès lors peser de tout son poids. C’est d’autant plus regrettable que le Parlement fédéral est peuplé de députés de Flandre et de Wallonie, conscients que tout euro qui n’est pas dépensé à Bruxelles le sera dans leurs Régions.

Un autre enjeu est celui du matériel roulant. Aucun accord n’a encore été scellé à ce propos avec le Fédéral mais le Ministre se veut positif.

En conclusion, l’accord visé aujourd’hui constitue une étape importante mais demeure insuffisant.

M. Bruno De Lille remercie le Ministre pour son honnêteté et partage sa conclusion.

Bruxelles semble cependant porter un message unanime puisque le RER ressort clairement de toutes les discussions comme l’alternative par excellence à la voiture ; tout le monde l’attend.

Le député rappelle en outre que des trains ont déjà été achetés dans ce cadre et regrette qu’ils soient aujourd’hui utilisés à d’autres fins que celles pour lesquelles ils ont été acquis.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit Artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Pierre KOMPANY

De voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1er est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

- Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Pierre KOMPANY

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL