



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

SÉANCE PLÉNIÈRE

PLENUMVERGADERING

jeudi

donderdag

17-11-2005

17-11-2005

Après-midi

Namiddag



18 **Projet de loi portant assentiment de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en oeuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles (1911/1-2)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

18.01 Hilde Vautmans, rapporteuse : Le présent projet de loi a été examiné le 26 octobre 2005 mais il arrive comme les carabiniers d'Offenbach ! Le RER (Réseau Express Régional) devrait permettre de faire face aux problèmes de mobilité à Bruxelles et dans sa périphérie dans la mesure où il contribuera à améliorer l'offre totale de transports publics. A cette fin, il sera procédé à l'intégration des offres SNCB, STIB, TEC et De Lijn, et des mesures d'accompagnement censées stimuler l'utilisation des transports publics seront prises.

Le rapport écrit reflète les points de vue des groupes politiques au sujet du RER. Le projet de loi a été adopté par douze voix contre une. (*Applaudissements sur tous les bancs*)

18 **Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel (1911/1-2)**

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

18.01 Hilde Vautmans, rapporteur: Dit wetsontwerp werd besproken op 26 oktober 2005, maar het loopt achter op de feiten. Het GEN (Gewestelijk Expresnet) moet het hoofd bieden aan de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel door het totale aanbod van openbaar vervoer te verbeteren. Daartoe wordt het aanbod van de NMBS, de MIVB, de TEC en De Lijn geïntegreerd en worden er begeleidende maatregelen genomen die het gebruik van het openbaar vervoer moeten aanmoedigen.

De visie van de fracties over het GEN is terug te vinden in het schriftelijk verslag. Het wetsontwerp werd aangenomen met twaalf stemmen tegen één.

(Applaus op alle banken)

18.02 Hilde Vautmans (VLD) : Pour le VLD, le RER aurait dû être aménagé depuis longtemps. Mais la haute priorité que nous accordons à ce projet ne nous empêche pas d'adresser quelques recommandations au gouvernement.

Les investissements RER doivent être fondés autant que possible sur des analyses objectives des besoins, où la priorité est donnée à la demande par rapport à l'offre et non l'inverse. Il apparaît dès lors à l'évidence que la clé de répartition communautaire 60/40 pour le RER doit être abandonnée. Le VLD estime également que sans libéralisation, le RER sera déficitaire à long terme.

Concernant le mode d'exploitation, il faut renoncer au repli sur soi. Si les Régions protègent leurs propres frontières et si les différentes sociétés de transport persistent dans le nombrilisme, le RER ne sera jamais un succès. Il faut améliorer la collaboration au service de l'utilisateur.

Le RER doit oser développer de nouveaux concepts à terme, comme l'introduction d'un système « *light rail* » à Bruxelles. A cet égard, on peut faire appel à une collaboration entre les secteurs public et privé.

Enfin, les mesures d'accompagnement visant à promouvoir l'utilisation des transports publics ne peuvent avoir pour effet de restreindre la liberté de choix du navetteur. L'objectif ne saurait être de le contraindre à utiliser les transports publics en durcissant la politique en matière de stationnement ou en instaurant des régimes de vitesse dissuasifs. Le VLD privilégie les incitants positifs.

Compte tenu de l'ensemble de ces observations, le groupe VLD votera aujourd'hui en faveur de ce projet. (*Applaudissements*)

18.03 David Lavaux (cdH) : Le projet de RER est une offre de transport attractive et qui vise à créer des synergies avec les sociétés régionales de transport en commun. Nous l'avons toujours soutenu.

Au fédéral, le RER était inscrit dans les accords de gouvernement de 1999. L'article 16 de l'accord de coopération RER de mars 2002 prévoyait qu'un accord serait finalisé le plus rapidement possible. Le 4 avril 2003, l'État fédéral et les trois Régions ont conclu la convention RER, que les parlements

18.02 Hilde Vautmans (VLD): Voor de VLD had het GEN er eigenlijk al lang moeten zijn. Maar de hoge prioriteit die wij aan dit project toekennen, belet ons niet om toch enkele aanbevelingen mee te geven aan de regering.

De GEN-investeringen moeten zoveel mogelijk gebaseerd zijn op objectieve behoeftanalyses, waarbij de vraag het aanbod stuurt en niet omgekeerd. Het zal dan ook duidelijk zijn dat de communautaire 60/40-verdeelsleutel voor het GEN moet worden opzijgezet. De VLD gelooft ook dat zonder liberalisering het GEN op lange termijn verlieslatend zal zijn.

De egestelling over de exploitatiewijze moet verlaten worden. Indien de Gewesten de eigen grenzen afschermen en de verschillende vervoersmaatschappijen aan navelstaarderij blijven doen, kan het GEN geen succes worden. Er moet beter samengewerkt worden ten dienste van de klant.

Het GEN moet op termijn nieuwe concepten durven ontwikkelen, zoals de invoering van een light-rail-systeem in Brussel. Daarbij kan een beroep gedaan worden op publiek-private samenwerking.

Tenslotte mogen de begeleidende maatregelen ter aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer er niet toe leiden dat de keuzevrijheid van de pendelaar wordt beknot. Het kan niet de bedoeling zijn hem te verplichten het openbaar vervoer te gebruiken door een al te streng parkeerbeleid of ontradende snelheidsregimes. De VLD geeft de voorkeur aan positieve stimulansen, zonder dat de auto wordt verketterd.

Met al die bemerkingen in het achterhoofd, zal de VLD-fractie dit ontwerp goedkeuren. (*Applaus*)

18.03 David Lavaux (cdH): Het GEN-project wil een aantrekkelijk vervoersaanbod - dat aansluit bij de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen - tot stand brengen. We stonden steeds achter dat project.

Op federaal niveau was het GEN al opgenomen in de regeerakkoorden van 1999. Artikel 16 van het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN van maart 2002 bepaalt dat zo vlug mogelijk een akkoord zal worden afgesloten. Op 4 april 2004 hebben de federale Staat en de drie Gewesten de GEN-overeenkomst afgesloten, die in mei 2004

bruxellois et wallon ont ratifiée en mai 2004. Au fédéral, l'assentiment n'est présenté qu'aujourd'hui...

Ce retard implique que certains délais prévus par la convention sont maintenant dépassés.

Concernant le matériel roulant, l'article 17 de l'accord de coopération stipule qu'une partie doit être disponible en 2005. Or, la commande n'a toujours pas été passée, et le secrétaire d'État a confirmé que les nouvelles rames ne seraient livrées qu'à partir de 2009.

Un avis du Conseil d'État indique également que la convention ne tient pas compte de la nouvelle réalité de la SNCB, scindée en trois entités.

Le cdH soutiendra ce projet mais nous insistons pour que le gouvernement respecte les échéances fixées.

18.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Il était temps que cet accord de coopération soit conclu. Les premières idées relatives au RER remontent en effet déjà à 1989.

Le RER belge est souvent comparé au réseau parisien, alors qu'ils ne sont pourtant pas comparables étant donné que le réseau belge n'est pas totalement intégré et concerne par ailleurs exclusivement le trafic de navette de et vers Bruxelles. Néanmoins, 70 % du trafic autour de Bruxelles ne concernent pas la capitale mais la Région. La réponse à cette situation est immuablement qu'il revient à la Flandre de développer un réseau régional mais si l'intégration n'aboutit pas, un véritable RER ne peut être créé.

Les chiffres montrent clairement que le RER est une nécessité absolue. Bruxelles accueille chaque jour environ 350 000 navetteurs, dont la majorité opte heureusement pour le train. Au cours des dix dernières années, le nombre de navetteurs a toutefois augmenté, alors que le recours au transport public a diminué. Cette diminution entraîne bien entendu des encombrements. Le coût économique de ceux-ci à Bruxelles et aux environs est estimé à quasiment 30 millions d'euros. Selon les estimations, le trafic devrait encore enregistrer une augmentation de 10 % d'ici à 2010. Par ailleurs, l'emploi augmente plus rapidement en périphérie flamande qu'à Bruxelles.

Il faudrait, pour disposer d'un véritable RER, intégrer les services des quatre sociétés de

par het Brussels en het Waals Parlement werd goedgekeurd. Op het federale niveau wordt die tekst ons pas vandaag ter goedkeuring voorgelegd...

Als gevolg van die vertraging is een aantal in die overeenkomst opgenomen termijnen intussen achterhaald.

Wat het rollend materieel betreft, bepaalt artikel 17 van het samenwerkingakkoord dat een deel ervan in 2005 beschikbaar moet zijn. De bestelling is echter nog steeds niet geplaatst en de staatssecretaris bevestigt dat de nieuwe treinstellen pas vanaf 2009 zullen worden geleverd.

In zijn advies wijst de Raad van State erop dat in het verdrag geen rekening wordt gehouden met de nieuwe situatie van de NMBS, die in drie juridische entiteiten is onderverdeeld.

Het cdH zal dit ontwerp steunen, maar wij dringen erop aan dat de regering de vooropgestelde termijnen naleeft.

18.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het werd tijd dat dit samenwerkingsakkoord gesloten werd. De eerste ideeën voor een GEN gaan immers al terug tot 1989.

Men vergelijkt het GEN graag met de RER in Parijs, maar die vergelijking is misplaatst omdat het niet gaat om een volledig geïntegreerd net en het zich bovendien louter richt op het pendelverkeer van en naar Brussel. Nochtans betreft 70 procent van het verkeer rond Brussel niet de hoofdstad, maar de regio. Het antwoord hierop is steevast dat het de verantwoordelijkheid is van Vlaanderen om een regionet uit te bouwen, maar zonder integratie kan er van een echt GEN geen sprake zijn.

Dat het GEN een absolute noodzaak is, blijkt duidelijk uit de cijfers. Elke dag ontvangt Brussel zo'n 350 000 pendelaars, van wie het merendeel gelukkig met de trein komt. De laatste tien jaar is het aantal pendelaars echter gestegen, terwijl het aandeel van het openbaar vervoer gedaald is. Uiteraard met files als resultaat. De economische kosten van de files in en rond Brussel worden op bijna 30 miljoen euro geraamd. Tegen 2010 verwacht men een verdere stijging van het verkeer met 10 procent. Bovendien stijgt de tewerkstelling in de Vlaamse Rand sneller dan in Brussel.

Om een echt GEN te hebben, moet men het aanbod van de vier vervoersmaatschappijen

transport en une offre unique. Il est regrettable que le RER doive être exploité par les quatre sociétés et non par un seul opérateur RER. Pour le moment, chacun des acteurs du transport public travaille seul dans son coin, ce dont le sp.a, ne s'inquiète pas puisqu'il a placé ses pions partout.

18.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Cette critique justifiée de M. Van den Bergh me surprend. Son parti a en effet adopté une attitude très différente au Parlement flamand en y approuvant le RER.

18.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Je vais vous montrer à la faveur de mon intervention que nous sommes cohérents. Nous estimons que, pour améliorer la mobilité, il faut mettre en place une structure opérationnelle unique à laquelle participeraient les quatre sociétés de transport. Une approche sensée de la question aura tôt fait de dissiper les craintes du personnel des sociétés de transport. On pourrait s'orienter vers une filiale commune, comme à la SNCB, et travailler sur la base de détachements.

Le monde politique a cependant écarté l'idée d'une véritable intégration, bien que les conseils d'administration des sociétés de transports publics souhaitent aller au-delà de la formule de coordination limitée qui nous est soumise. Chacun continuera donc à travailler dans son coin.

Aucun accord n'a été conclu non plus au sujet du coût d'exploitation prévisible. A défaut d'accord, le RER ne verra jamais le jour.

Dans le cadre de la réalisation de ce projet, il est impératif de prendre des mesures d'accompagnement. Bruxelles se doit d'élaborer une politique sérieuse en matière de stationnement et la Flandre a besoin d'un développement territorial mûri et abouti dans les environs des gares RER. L'attrait exercé par le projet RER ne doit pas nous conduire à bâtir jusqu'à saturation dans la périphérie flamande. En rendant les transports publics plus attractifs, nous rendrons aussi la capitale plus vivable.

Malgré nos remarques critiques, nous reconnaissons volontiers que les différentes sociétés de transports publics réalisent certainement d'excellentes choses. Malheureusement, elles ne collaborent pas suffisamment. Nous espérons donc que le présent projet engendrera une coordination accrue entre elles. Le système de billetterie intégré est un pas de plus dans la bonne direction. Au sujet de ce

volwaardig integreren in één overkoepelend aanbod. Het is jammer dat het GEN gerund zal worden door de vier bedrijven, en niet door één GEN-operator. Op dit ogenblik doet elk koninkrijkje van openbaar vervoer zijn ding en de sp.a ziet daar uiteraard geen graten in, want ze hebben overal hun mannetje.

18.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): De pertinente kritiek van de heer Van den Bergh verbaast mij, want zijn partij nam in het Vlaams Parlement een andere houding aan. Daar heeft zijn partij het GEN goedgekeurd.

18.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Uit mijn betoog zal blijken dat we consequent zijn. Wij vinden dat er omwille van de mobiliteit één operationele structuur moet komen waaraan de vier vervoersmaatschappijen deelnemen. Als men het verstandig aanpakt, kan men de bezorgdheid wegnemen bij het personeel van de vervoersmaatschappijen. Men zou - zoals binnen de NMBS - kunnen streven naar een gemeenschappelijke dochtermaatschappij en werken met detacheringen.

De politiek heeft het idee van een echte integratie echter afgeblokt, hoewel de raden van bestuur van de openbare vervoersmaatschappijen verder wilden gaan dan de beperkte coördinatieformule die nu voorligt. Elk koninkrijkje zal dus zijn eigen ding blijven doen.

Men heeft evenmin een afspraak over de te verwachten exploitatietekorten. Als dit niet gebeurt, zal er van het GEN weinig in huis komen.

Er is nood aan flankerende maatregelen bij de realisatie van het project. Brussel moet een stringent parkeerbeleid ontwikkelen en Vlaanderen heeft nood aan een doordachte ruimtelijke ontwikkeling in de buurt van de GEN-stations. De aantrekkelijkheid mag er niet toe leiden dat de Vlaamse Rand volledig wordt volgebouwd. Als men het openbaar vervoer aantrekkelijker maakt, kan ook de hoofdstad leefbaarder worden.

Ondanks onze kritische bedenkingen geven we graag toe dat de verschillende vervoersmaatschappijen volop allerlei goede dingen realiseren. Helaas doen ze dat te veel naast elkaar. Hopelijk leidt dit ontwerp tot meer coördinatie. Het geïntegreerde ticketsysteem is een bijkomende stap in de goede richting. Deze tekst is *too little too late*, maar omdat het stap een vooruit is, zullen we hem goedkeuren. (Applaus)

texte, on pourrait dire qu'il manque d'ambition et qu'il arrive trop tard. Néanmoins, nous l'adopterons car il représente tout de même un progrès. *(Applaudissements)*

18.07 Valérie De Bue (MR): La convention soumise à notre assentiment constitue une étape symbolique importante mais n'a pas une portée suffisante pour asseoir de manière stable ce grand projet de mobilité qu'est le RER. Nous avons espéré un véritable accord de coopération. Nous devons nous contenter d'une déclaration d'intention.

On pourra nous rétorquer que des éléments concrets sont inclus dans la convention. Plusieurs dates sont, en effet, mentionnées. Au plus tard le 31 décembre 2005, deux radiales devraient être opérationnelles. En ce qui concerne le matériel roulant, il est prévu qu'il sera livré plus tard. Je relève que l'on s'écarte du concept de RER, qui implique un matériel roulant spécifique, si on se contente d'anciennes auto-motrices rénovées. Il s'avère que certaines sociétés de transport sont assez déçues à cet égard.

Nous espérons que tous ces délais seront vraiment respectés.

Quant à la structure et aux organes de concertation, la question se pose de savoir s'ils sont déjà à l'œuvre ou si certains préfèrent voir aboutir la procédure d'assentiment avant de se concerter.

Enfin, nous regrettons que la convention, au lieu de fixer une clé de répartition du déficit d'exploitation, consacre le principe du chacun pour soi. Dès qu'une société estimera que le RER coûte trop cher, elle se retirera de l'exploitation.

Nous ne voulons pas croire en un scénario pessimiste. Nous soutiendrons le projet d'assentiment en considérant qu'il s'agit d'un premier pas vers une plus grande coopération entre le fédéral et les Régions.

18.08 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): J'ai quelques objections à formuler au sujet de la logique démocrate-chrétienne, adoptée tant par le CD&V que par le cdH. Le cdH souhaite avant tout mettre en service de nouveaux trains sur le réseau RER. Pourquoi le ferait-on alors que ce réseau doit avant tout être opérationnel dans les plus brefs délais afin de décongestionner les routes vers

is, zullen we hem goedkeuren. *(Applaus)*

18.07 Valérie De Bue (MR): Al moeten we de overeenkomst die ons vandaag ter goedkeuring wordt voorgelegd als een belangrijke symbolische stap zien, toch gaat ze niet ver genoeg om als draagvlak voor het grote mobiliteitsproject van het GEN te kunnen dienen. Wij hadden gehoopt dat een echt samenwerkingsakkoord zou worden gesloten maar moeten ons nu met een intentieverklaring tevreden stellen.

Men zou ons kunnen antwoorden dat de overeenkomst wel degelijk concrete elementen bevat. Er worden inderdaad verscheidene data vermeld. Tegen uiterlijk 31 december 2005 zouden twee radiale verbindingen in bedrijf moeten zijn. Het rollend materieel wordt later geleverd. Als men met gerenoveerde motorstellen genoeg neemt, wijkt men af van het oorspronkelijke concept van het GEN dat in specifiek rollend materieel voorzag. Sommige vervoersmaatschappijen zijn daar erg ontgoocheld over.

Wij hopen dat al die termijnen wel degelijk zullen worden nageleefd.

Wat de structuur en de overlegorganen betreft, rijst de vraag of die al operationeel zijn, dan wel of sommigen er de voorkeur aan geven te wachten met het overleg tot de instemmingsprocedure is afgerond.

Ten slotte betreuren wij dat de overeenkomst, in plaats van een verdeelsleutel voor het exploitatietekort vast te stellen, het "ieder voor zich"-principe bekrachtigt. Zodra een bedrijf vindt dat het GEN te duur is, zal het zich uit de exploitatie terugtrekken.

Wij willen niet geloven in een pessimistisch scenario. Wij zullen het wetsontwerp houdende instemming steunen omdat wij vinden dat het een eerste stap is naar een grotere samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten.

18.08 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik heb enkele opmerkingen bij de christen-democratische logica van zowel CD&V als cdH. De cdH wil vooral nieuwe treinen inzetten op het GEN. Waarom zou men dit doen op een net dat in de eerste plaats vlug moet functioneren, de wegen naar Brussel moet ontlasten tijdens de spitsuren en de stad gemakkelijker bereikbaar moet maken?

Bruxelles aux heures de pointe et de rendre la ville plus accessible? Il s'agit donc d'utiliser des trains qui peuvent s'arrêter fréquemment et combinent dès lors les avantages du train, du tram et du bus.

Les Francophones se focalisent à l'excès sur le RER parisien au point de ne pas voir les solutions moins coûteuses mises en œuvre en d'autres villes européennes, comme Dublin, où de nombreux arrêts supplémentaires sont prévus sur une autre voie. Les partis francophones veulent instaurer en Belgique un système très onéreux dont l'efficacité me laisse très sceptique.

Je ne comprends par ailleurs pas que le CD&V approuve ce projet de loi comme un pis-aller.

18.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Les différences entre les partis d'opposition apparaissent très clairement dans ce débat. Notre critique est constructive alors que le Vlaams Belang s'oppose au projet par principe. Nous constatons que 30 millions d'euros sont perdus chaque année dans les embouteillages. Il est grand temps d'agir. Le RER constitue un progrès, aussi limité soit-il.

18.10 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Le CD&V n'est pas logique. Il dénonce les lacunes d'un projet de loi qu'il va néanmoins approuver.

Ce projet de loi entérine la convention du 4 avril 2003 entre le gouvernement fédéral et les Régions concernant le réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles. Il ne s'agit donc pas de liaisons vers Termonde ou Braine-le-Comte, ce qu'on tente également de nous faire croire.

Tout qui a conscience du problème de la mobilité – et donc des routes encombrées et des trains bondés – peut être tenté de voter tout simplement en faveur de cette convention, mais il y a anguille sous roche. Le RER est financé par un fonds RER, créé par la loi-programme du 19 juillet 2001. Ce fonds est constitué de moyens fédéraux soumis à une clé de répartition 60/40. C'est inéquitable. Huit nouvelles gares seront par exemple aménagées sur le territoire bruxellois, et c'est justifié. A Anderlecht, un arrêt Ceria-Coovi est toutefois prévu sur la ligne Bruxelles-Midi-Denderleeuw-Gand. Cette ligne, qui devait offrir une liaison plus rapide entre Bruxelles et Gand, est totalement saturée aux heures de pointe. L'aménagement de cet arrêt nécessite un dédoublement des voies, qui se situera à 90 % en territoire flamand. La Flandre devra donc assumer la quasi-totalité des

Men moet dus treinen gebruiken die dikwijls kunnen stoppen en die dus de voordelen van trein, tram en bus combineren.

De Franstaligen focussen te zeer op de Parijse RER om in te zien dat er in andere Europese steden goedkopere oplossingen bestaan, bijvoorbeeld in Dublin, waar er extra veel stopplaatsen zijn op aparte sporen. De Franstalige partijen willen in België een zeer duur systeem invoeren, waarvan ik de efficiëntie sterk betwijfel.

Ik begrijp overigens niet dat de CD&V dit wetsontwerp zal goedkeuren omdat het beter is dan niets.

18.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Het verschil tussen de oppositiepartijen wordt daarmee duidelijk. Wij zijn kritisch constructief, terwijl het Vlaams Belang oppositie voert om de oppositie. Wij zien dat er jaarlijks 30 miljoen euro verloren gaat in de files. Het is hoog tijd dat we iets doen. Ook al is het GEN een kleine stap, het is tenminste een stap.

18.10 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Er is een gebrek aan logica bij CD&V. Men toont precies aan waar de fouten zitten, maar toch keurt men dit wetsontwerp goed.

Dit wetsontwerp keurt de overeenkomst goed van 4 april 2003 tussen de federale regering en de Gewesten met betrekking tot het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel. Het gaat dus niet over verbindingen tot Dendermonde of Braine-le-Comte, wat men ons ook probeert wijs te maken.

Wie zich goed bewust is van de problematiek van de mobiliteit – overvolle wegen en overvolle treinen –, kan geneigd zijn die overeenkomst zomaar goed te keuren, maar er zitten addertjes onder het gras. Het GEN wordt via een GEN-fonds gefinancierd, opgericht bij programmawet van 19 juli 2001. Dat fonds bestaat uit federale middelen, waarop een verdeelsleutel 60/40 staat. Dat is onrechtvaardig. Er komen bijvoorbeeld op het grondgebied van Brussel acht nieuwe stations en dat is verantwoord. In Anderlecht komt er echter een stopplaats Ceria-Coovi op de lijn Brussel-Zuid - Denderleeuw - Gent. Die lijn moest een snellere verbinding bieden tussen Brussel en Gent en is compleet verzadigd tijdens de spitsuren. Voor de aanleg van die stopplaats is een splitsing van sporen nodig, die voor 90 procent op Vlaams grondgebied komt. Vlaanderen zal dus bijna de volledige investeringen

investissements liés au dédoublement, alors qu'elle n'en retirera pratiquement aucun avantage.

En raison de l'application de la clé de répartition 60/40, ce sera donc surtout la Flandre qui investira dans le RER. Ces investissements dans le RER feront concurrence à d'autres dossiers bien plus prioritaires pour la Flandre, comme le désenclavement du Deurganckdok. Faute de ce deuxième tunnel ferroviaire, un tiers du trafic portuaire empruntera la route plutôt que le rail d'ici 2010. Cela signifie l'arrivée de centaines de milliers de camions supplémentaires sur nos routes!

18.11 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je n'ai pas l'intention de défendre la politique gouvernementale mais M. Van den Eynde prend directement à partie notre groupe. Il prétend que les travaux d'infrastructure destinés à relier la Flandre à Bruxelles sont bien moins nécessaires que dans certains autres endroits de Flandre. Pourtant, le projet RER concerne des milliers de Flamands qui chaque jour sont bloqués dans les files de voitures sur l'autoroute de Bruxelles et dont les besoins de mobilité seraient satisfaits par l'aménagement du RER.

18.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : M. Van den Bergh n'a pas été attentif. J'ai dit que le problème de la mobilité était au moins aussi aigu en Flandre qu'à Bruxelles. En ce qui concerne Gand, je ne croirai pas à une liaison RER tant que je ne la verrai pas de mes propres yeux. Dans ce dossier, M. Van den Bergh se rallie au fond au camp gouvernemental.

Nous devons oser réfléchir à ce qui revêt le plus d'importance pour la Flandre. Avant de commencer à rêver d'un RER « parisien », nous devons dresser une échelle de valeurs qui nous permette de définir objectivement ce qui est le plus urgent.

Entre-temps, le RER stimule l'exode de la population bruxelloise à nos frais, ce qui en fait une arme de guerre dans la campagne de francisation du Brabant flamand. Les partis francophones n'ont en effet jamais offert de garanties à leurs collègues flamands à ce propos. Grâce au RER, il sera très facile pour les Bruxellois francophones de s'établir dans la périphérie flamande verte et sécurisée et d'aller travailler à Bruxelles.

Le RER favorisera la francisation du Brabant flamand aux dépens de la Flandre où des travaux d'infrastructure majeurs sont reportés aux calendes

voor het ontdebellen op zich moeten nemen, terwijl er voor Vlaanderen nauwelijks enig voordeel is.

Door de verdeelsleutel 60/40 zal dus vooral Vlaanderen investeren in het GEN. Die GEN-investeringen mobiliteit staan in concurrentie met andere dossiers die voor Vlaanderen veel dringender zijn, zoals de ontsluiting van het Deurganckdok. Als die tweede spoortunnel er niet komt, dan zal in 2010 een derde van de haventrafiek niet via het spoor maar via de weg verlopen. Dat betekent honderdduizenden vrachtwagens meer op onze wegen!

18.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik wil het regeringsbeleid hier niet verdedigen, maar de heer Van den Eynde spreekt rechtstreeks onze fractie aan. Hij beweert dat er elders in Vlaanderen meer nood is aan infrastructuurwerken dan bij de verbinding van en naar Brussel. Nochtans gaat het daarbij om duizenden Vlamingen, die uren in de file staan richting Brussel en die kunnen geholpen worden in hun mobiliteitsbehoefte. De Liefkenshoekspoortunnel zal toch niet verloren gaan omwille van het GEN.

18.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): De heer Van den Bergh heeft niet goed geluisterd. Ik heb gezegd dat de problematiek in Vlaanderen op zijn minst even zwaar is als die in Brussel. Wat Gent betreft, moet ik de werken eerst nog zien beginnen voor ik het geloof. De heer Van den Bergh breekt hier dus eigenlijk een lans voor de regering.

We moeten ons durven te bezinnen over wat het meest belangrijke is voor Vlaanderen. We moeten een waardeschaal ontwikkelen, waardoor we objectief kunnen vaststellen wat het meest dringend is, vooraleer we beginnen te dromen van een 'RER à la Parisienne'.

Ondertussen bevordert het GEN op onze kosten de stadsvlucht uit Brussel, waardoor het een oorlogswapen wordt in de campagne voor de verfransing van Vlaams-Brabant. De Franstalige partijen hebben immers ter zake nooit enige garantie gegeven aan hun Vlaamse collega's. Dankzij het GEN wordt het de Franstalige Brusselaars erg gemakkelijk gemaakt om in de groene en veilige Vlaamse rand te gaan wonen en toch te gaan werken in Brussel.

Het GEN zal op kosten van Vlaanderen de verfransing van Vlaams-Brabant bevorderen, terwijl er in Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken

grecques. C'est pourquoi le Vlaams Belang émettra un vote négatif. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Belang*)

18.13 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Le sp.a apporte son soutien au RER parce que ce projet sera bénéfique à la population, en particulier aux Flamands qui partent au travail. Le RER permettra à la SNCB de proposer une offre attrayante en collaboration avec des sociétés de transport régionales. On favorisera ainsi une mobilité de base axée avant tout sur la facilité d'utilisation et la qualité des services, notamment grâce à l'intégration des tarifs.

Certains regrettent la mise en place de ce réseau autour de Bruxelles, alors qu'il s'agit d'une ville très importante pour les navetteurs flamands et wallons. D'autres pays disposent également de réseaux suburbains autour des grandes régions. La périphérie directe de Bruxelles tirera autant de profit du RER que les villes des environs plus éloignés. Les habitants de communes situées à vingt ou trente kilomètres de la capitale disposeront, grâce au RER, d'une offre attrayante pour se rendre à Bruxelles.

Il faut voir le RER avec les yeux du voyageur. La SNCB a déjà engrangé de bons résultats en respectant ce principe. Ce concept global inclut également l'élaboration d'une offre attrayante, la mise à disposition d'un confort suffisant dans les trains et dans les gares, des mesures tarifaires adaptées et l'aménagement de parkings aux abords des gares.

Le RER offre une bonne alternative à la voiture et, sitôt aménagé, il ne manquera pas de se traduire par une réduction des bouchons sur les routes. M. Van den Bergh a essentiellement mis l'accent sur le coût économique de la congestion du trafic mais il importe aussi de considérer les dégâts environnementaux qu'elle génère. Le RER nous aidera à atteindre les objectifs de Kyoto.

Le but n'est pas d'obliger les gens à laisser leur voiture au garage. Ce que nous souhaiterions en revanche, c'est stimuler positivement l'utilisation du train. Mais celles et ceux qui préféreront malgré tout prendre le volant auront aussi, tout comme les transports de marchandises et l'économie en général, intérêt à ce que les embouteillages diminuent.

Le RER est un beau projet. Il existe déjà dans d'autres pays. Nous devons saisir des deux mains cette occasion de résoudre nos problèmes de

op de lange baan worden geschoven. Daarom zal het Vlaams Belang tegen stemmen. (*Applaus van het Vlaams Belang*)

18.13 Dylan Casaer (sp.a-spirit): De sp.a steunt het GEN, omdat het goed is voor de mensen en zeker ook voor de werkende Vlamingen. Het GEN zorgt ervoor dat er een aantrekkelijk aanbod wordt gecreëerd door de NMBS, in samenwerking met regionale vervoersmaatschappijen. Zo wordt er gezorgd voor basismobiliteit, die het gebruiksgemak van de reizigers voorop stelt en die een goede dienstverlening aanbiedt, via onder meer tariefintegratie.

Dat een dergelijk net rond Brussel wordt opgebouwd, wordt door sommigen betreurd. Brussel is echter wel een belangrijke stad voor Vlaamse en Waalse pendelaars. Ook andere landen kennen voorstedelijke netten rond grote regio's. Niet enkel de directe rand rond Brussel, maar ook steden in de ruime omgeving van Brussel halen voordeel uit het GEN. Mensen die op twintig à dertig kilometer van Brussel wonen, zullen dankzij het GEN een aantrekkelijk aanbod krijgen om naar Brussel te komen.

We moeten het GEN zien in termen van het belang van de reizigers. Hiermee heeft de NMBS al goede resultaten geboekt. Het gaat om het totale concept, met de uitbouw van een aantrekkelijk aanbod, met het nodige comfort in treinen en in stations, met tariefmaatregelen en met parkings aan stations.

Het GEN biedt een goed alternatief voor de wagen en zal zo de files te verminderen. De heer Van den Bergh heeft vooral de economische kosten van het fileleed benadrukt, maar het gaat ook om de effecten op het milieu. Het GEN zal helpen om de doelstellingen van het Kyoto-verdrag na te komen.

Het is niet de bedoeling om mensen te verplichten de wagen aan de kant te laten staan. Wij willen daarentegen het gebruik van de trein op een positieve manier stimuleren. Diegenen die toch de wagen gebruiken, hebben er ook voordeel bij wanneer de files minder lang worden, net zoals het vrachtverkeer en de economie in het algemeen.

Dit is een mooi project. Ook in andere landen bestaat dit al. We moeten deze kans om een oplossing te vinden voor onze mobiliteitsproblemen

mobilité.

18.14 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les préoccupations formulées ici dans le cadre de cette loi de ratification seront discutées au sein d'un comité de pilotage. Sur la base d'une enquête menée par ce comité, le plan pluriannuel qui sera rédigé nous permettra d'adapter l'offre ferroviaire aux changements de la situation en matière de mobilité.

Nous souhaitons instaurer un système d'oblitération automatique pour l'ensemble du RER afin d'augmenter son accessibilité. Étant donné que le RER est absolument nécessaire, des cityrails ont déjà été mis en service sur six lignes alors que les diverses sociétés assument les tâches de coordination et que le matériel roulant existant est amélioré.

La réduction de l'émission de CO₂ constitue en effet un des objectifs du RER.

Le président : Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (*Non*)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (1911/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.



met beide handen grijpen.

18.14 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De bezorgheden die hier naar aanleiding van de bespreking van deze ratificatiewet werden geuit, worden besproken in het kader van een stuurgroep. Op basis van een onderzoek van deze groep wordt een meerjarenplan opgesteld dat ons in staat zal stellen het spooraanbod aan te passen aan wijzigingen in de mobiliteitssituatie.

Wij willen een automatisch ontwaardingsstelsel voor het hele GEN met het oog op meer gebruiksvriendelijkheid. Gezien de grote noodzaak van een GEN, bestaan er nu al op zes lijnen cityrails, nemen de diverse maatschappijen de coördinerende taken op zich en wordt het bestaand rollend materiaal verbeterd.

Een van de doelen van het GEN is inderdaad het verminderen van de CO₂-uitstoot.

De voorzitter: Vraagt nog iemand het woord? (*Nee*)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (1911/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

