

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2005-2006

14 DÉCEMBRE 2005

Projet de loi portant assentiment de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES
PAR
M. COLLAS

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2005-2006

14 DECEMBER 2005

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER COLLAS

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie :

Président / Voorzitter : Jean-Marie Dedecker.

Membres / Leden :

SP.A-SPIRIT	Mimount Bousakla, Bart Martens, André Van Nieuwkerke.
VLD	Stéphanie Anseeuw, Jean-Marie Dedecker, Luc Willems.
PS	Pierre Galand, Joëlle Kapompolé, Olga Zrihen.
MR	Jihane Annane, Berni Collas, Marie-Hélène Crombé-Berton.
CD&V	Etienne Schouppe, Jan Steverlyncx.
Vlaams Belang	Frank Creyelman, Anke Van dermeersch.
CDH	Christian Brotcorne.

Suppléants / Plaatsvervangers :

Jacinta De Roeck, Christel Geerts, Flor Koninckx, Myriam Vanlerberghe.
Jacques Germeaux, Stefaan Noreilde, Patrik Vankrunkelsven, Paul Wille.
Sfia Bouarfa, Jean Cornil, Jean-François Istasse, Philippe Mahoux.
Jacques Brotchi, Alain Destexhe, Nathalie de T' Serclaes, François Roelants du Vivier.
Wouter Beke, Mia De Schampelaere, Hugo Vandenberghe.
Yves Buysse, Nele Jansegers, Wim Verreycken.
Francis Delpérée, Clotilde Nyssens.

Voir :

Documents du Sénat :

3-1437 - 2005/2006 :

N° 1 : Projet transmis par la Chambre des représentants.

Zie :

Stukken van de Senaat :

3-1437 - 2005/2006 :

Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

I. INTRODUCTION

Le présent projet de loi, qui relève de la procédure bicamérale obligatoire, a été déposé initialement à la Chambre des représentants le 4 juillet 2005 (doc. Chambre, n° 51-1911/1).

Il a été adopté le 17 novembre 2005 par 112 voix contre 16 et 1 abstention.

Il a été transmis au Sénat le 18 novembre 2005.

La commission l'a examiné au cours de sa réunion du 14 décembre 2005 en présence du secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. TUYBENS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX ENTREPRISES PUBLIQUES

Le secrétaire d'État indique qu'au cours de l'année écoulée, plusieurs décisions importantes ont été prises en vue de la mise en œuvre du projet de réseau express régional au départ de, vers, à et autour de Bruxelles. Le but du projet de loi à l'examen est de faire en sorte que la Convention du 4 avril 2003 soit ratifiée par le parlement fédéral.

À partir de 2007, en effet, la SNCB garantira deux trains par heure pour les liaisons entre Bruxelles et, respectivement, Malines, Louvain, Termonde, Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud et Braine-le Comte. On élargira ensuite cette offre de manière systématique pour atteindre une fréquence de quatre trains par heure vers toutes les destinations en 2012, avec en outre, en plusieurs points névralgiques de l'agglomération bruxelloise, une possibilité de transfert modal rapide vers les autres moyens de transport. Toutes les sociétés de transport concernées ont confirmé leurs engagements dans ce sens. Il va de soi que, dans le cadre du projet RER, on s'efforcera de mettre en place un système de billetterie unique, y compris au niveau national, afin de permettre aux voyageurs d'emprunter tous les moyens de transport avec un seul et même titre de transport.

Enfin, le secrétaire d'État précise que, bien que la décision ait déjà été prise dans ses grandes lignes, un groupe de pilotage est créé pour actualiser le dossier de manière continue.

I. INLEIDING

Dit verplicht bicameraal wetsontwerp werd oorspronkelijk in de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediend op 4 juli 2005 (stuk Kamer, nr. 51-1911/1).

Het werd op 17 november 2005 aangenomen, met 112 tegen 16 stemmen bij 1 onthouding.

Het werd op 18 november 2005 overgezonden aan de Senaat.

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 14 december 2005 in aanwezigheid van de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER TUYBENS, STAATSSECRETARIS VOOR OVERHEIDSBEDRIJVEN

De staatssecretaris geeft aan dat er het afgelopen jaar een aantal belangrijke beslissingen werden getroffen in de verder uitbouw van het gewestelijke expresnet van, naar, in en rond Brussel. Daarbij is het de bedoeling dat voorliggende tekst strekt tot de ratificatie door het parlement van de Overeenkomst van 4 april 2003.

Immers, vanaf 2007 zal de NMBS twee treinen per uur garanderen van en naar Mechelen, Leuven, Dendermonde, Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel en 's Gravenbrakel, van en naar Brussel. Daarbij zal stelselmatig het aanbod verder worden uitgebreid om in 2012 vier treinen per uur te bereiken naar alle bestemmingen, waarbij een vlotte overstap in meerdere knooppunten naar de andere vervoersmogelijkheden wordt aangeboden in de Brusselse agglomeratie. Alle betrokken vervoersmaatschappijen hebben hun engagementen in die zin bevestigd. Het spreekt voor zich dat er zal worden gestreefd om naar aanleiding van het GEN ook nationaal te streven naar één ticketsysteem zodat de reiziger met één vervoerbewijs gebruik kan maken van alle vervoersmiddelen.

De staatssecretaris merkt tot slot op dat, ook al zijn de grote lijnen van de beslissing al genomen, er nog een stuurgroep werd opgericht die continu het dossier zal actualiseren.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Willems se réjouit de la convention à l'examen, qui permet de sortir l'organisation des transports publics de l'impasse dans laquelle ils se trouvent depuis de nombreuses années.

La collaboration proposée entre les quatre pouvoirs publics compétents et les quatre sociétés de transport concernées constitue un bon début. Toutefois, au vu des exemples qui nous viennent de l'étranger, l'intervenant estime que, pour résoudre les problèmes de mobilité autour de Bruxelles, il est nécessaire d'évoluer progressivement vers une situation où il y aurait une seule vision (autorité) et une seule société. D'un point de vue régional, il serait en effet nécessaire que le métro bruxellois puisse être prolongé, par exemple, jusqu'à Alost. Mais, pour le moment, les frontières régionales ne le permettent pas.

L'intervenant souligne encore que ce qui importe pour les voyageurs, ce n'est pas la gratuité des transports en commun, mais l'augmentation de la fréquence et la possibilité de les utiliser quand ils le souhaitent. Ce n'est que de cette manière que les transports publics pourraient supplanter l'automobile. L'intervenant espère dès lors qu'il sera tenu compte de cette vision à long terme.

Le secrétaire d'État déclare que l'on tient compte de l'expérience de l'étranger pour le développement du réseau en Belgique. Il ajoute que l'on s'emploie à augmenter l'offre de transports en commun et que cet aspect des choses est effectivement essentiel, étant donné que de nouveaux investissements dans les transports publics permettront de réduire les files à Bruxelles et aux abords de Bruxelles. La réalisation du RER revêt aussi une très grande importance en raison de ses effets secondaires considérables, notamment en ce qui concerne les émissions de CO₂.

Toutefois, pour augmenter l'offre, la coordination est essentielle, et c'est précisément là que le comité de pilotage aura un rôle important à jouer. L'intervenant n'est cependant pas convaincu du bien-fondé de la proposition de M. Willems de mettre en place une structure unique qui centraliserait tout, et ce en raison de la spécificité du contexte belge. Il fait remarquer que la coopération est mise en place, que c'est un grand pas en avant et qu'elle sera encadrée par le comité de pilotage.

M. Willems répond qu'il est surtout important que le voyageur puisse avoir une image unifiée du transport public, qu'il ne doive par exemple pas consulter quatre horaires pour se rendre du point A au point B. Cela n'intéresse pas le consommateur de savoir quelle est la structure organisationnelle qui se cache derrière tout cela.

III. ALGEMENE BESPREKING

De heer Willems juicht de voorliggende overeenkomst toe aangezien hiermee de mogelijkheid wordt geboden om de organisatie van het openbaar vervoer uit de impasse te halen waarin het vele jaren heeft verkeerd.

Deze samenwerking tussen de vier bevoegde overheden en de vier maatschappijen vormt een goede aanzet. Wanneer de spreker echter vergelijkt met buitenlandse voorbeelden, is hij van mening dat een geleidelijke evolutie naar één visie (gezag) en één maatschappij noodzakelijk is voor de aanpak van het mobiliteitsprobleem rond Brussel. Immers, vanuit regionaal oogpunt bekeken, is het noodzakelijk dat de Brusselse metro kan doorlopen tot bijvoorbeeld in Aalst. Voorlopig echter maken gewestgrenzen dit onmogelijk.

Het lid merkt nog op dat niet het gratis openbaar vervoer belangrijk is voor de reiziger, wel de verhoging van de frequentie en de mogelijkheid om van het openbaar vervoer gebruik te maken op het moment dat hij het wenst. Enkel op die manier kan het openbaar vervoer een alternatief vormen voor het autoverkeer. Spreker hoopt dan ook dat met deze visie op langere termijn wordt rekening gehouden.

De staatssecretaris verklaart dat buitenlandse ervaringen tot voorbeeld strekken voor de ontwikkeling van het net in België. Hij stelt tevens dat er wordt gewerkt aan een verhoging van het aanbod aan openbaar vervoer en dat dit aspect inderdaad het belangrijkste is. Immers, verdere investeringen in het openbaar vervoer zullen het fileleed in en rond Brussel verminderen. Gezien de belangrijke nevenaspecten, bijvoorbeeld ook naar CO₂-uitstoot, wordt er heel veel belang aan gehecht aan deze realisatie.

Echter voor een verhoging van dat aanbod is de coördinatie heel belangrijk en net daar zal de stuurgroep een belangrijke rol spelen. Spreker is echter niet overtuigd van het voorstel van de heer Willems om te komen tot één structuur die alles centraliseert en hij verwijst daarvoor naar de specificiteit van de Belgische context. Er wordt opgemerkt dat de samenwerking aanwezig is en dat die een belangrijke stap vooruit betekent, die verder zal worden begeleid door de stuurgroep.

De heer Willems repliceert dat het vooral belangrijk is dat de reiziger één beeld heeft van het openbaar vervoer, dat hij geen beroep moet doen op bijvoorbeeld vier dienstregelingen om van punt A naar punt B te gaan. Hoe de eigenlijke organisatorische achtergrond is, daar heeft de consument geen boodschap aan.

IV. VOTES

Les articles 1^{er}, 2 et 3, ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été adoptés par 8 voix contre 2.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le rapporteur,

Berni COLLAS.

Le président,

Jean-Marie DEDECKER.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet transmis par la Chambre
des représentants
(doc. Chambre, n° 51-1911/001)**

IV. STEMMINGEN

De artikelen 1, 2 en 3, alsook het wetsontwerp in zijn geheel worden aangenomen met 8 tegen 2 stemmen.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,

Berni COLLAS.

De voorzitter,

Jean-Marie DEDECKER.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst van het door
de Kamer van volksvertegenwoordigers
overgezonden ontwerp
(stuk Kamer, nr. 51-1911/001)**