

N. 2002 — 1094

[C — 2002/14078]

22 MAART 2002. — Wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2002 van de N.M.B.S.

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S. in bijlage.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 22 maart 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Mevr. I. DURANT

Met 's Lands zegel gezegd :

De Minister van Justitie,

M. VERWILGHEN

—————
Nota's

(1) Parlementaire verwijzingen :

Stukken van de Kamer van Volksvertegenwoordigers : 50-1423-2001/2002

Nr. 1 : Wetsontwerp

Nr. 2 : Amendement

Nr. 3 : Advies van de Raad van State

Nr. 4 : Verslag

Nr. 5 : Aangenomen tekst.

Stukken van de Senaat : 2-933-2001/2002

Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer

Nr. 2 : Amendementen

Nr. 3 : Verslag

—————
Samenwerkingsakkoord en bijlagen

Samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de N.M.B.S.

Gelet op artikel 39 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid op artikel 42;

Gelet op het « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » van het Vlaams Gewest;

Gelet op het « Schéma de Développement de l'Espace régional » van het Waals Gewest;

Gelet op het « Gewestelijk Ontwikkelingsplan » van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op de prioriteiten die de federale Regering vastlegde op 17 oktober 2000;

Gelet op de beslissing die de federale Ministerraad nam op 30 maart 2001 met betrekking tot het synthesrapport van de werkgroep N.M.B.S.;

Overwegende dat de aanwezige partijen vastbesloten zijn een aanbod voor het treinvervoer in te stellen dat aantrekkelijk is in vergelijking met het wegvervoer, om de overstap van transportmodus te waarborgen die de spoorwegen in staat moet stellen 50 % meer personen en goederen te vervoeren tegen het jaar 2012;

Overwegende dat het om het aanbod voor het treinvervoer tot stand te brengen essentieel is de investeringen te plannen en te verwezenlijken over een periode van twaalf jaar;

F. 2002 — 1094

[C — 2002/14078]

22 MARS 2002. — Loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. Il est porté assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B. repris en annexe.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 22 mars 2002.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports

Mme I. DURANT

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

M. VERWILGHEN

—————
Notes

(1) Références parlementaires :

Documents de la Chambre des Représentants : 50-1463-2001/2002

N° 1 : Projet de loi

N° 2 : Amendement

N° Avis du Conseil d'Etat

N° 4 : Rapport

N° Texte adopté

Documents du Sénat : 2-933-2001/2002

N° 1 : Projet transmis par la Chambre

N° 2 : Amendements

N° 3 : Rapport

—————
Accord de coopération et annexes

Accord de coopération entre l'Etat, la Région Flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

Vu l'article 39 de la Constitution;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 42;

Vu le « Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen » de la Région flamande;

Vu le « Schéma de Développement de l'Espace régional » de la Région wallonne;

Vu le « Plan régional de Développement » de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu les priorités fixées par le Gouvernement fédéral le 17 octobre 2000;

Vu la décision du Conseil des Ministres fédéral du 30 mars 2001 relatif au rapport de synthèse du groupe de travail S.N.C.B.;

Considérant que les parties en présence sont déterminées à mettre en place une offre de transport ferroviaire qui soit attractive par rapport au transport routier, en vue d'assurer un transfert modal qui doit permettre aux chemins de fer de transporter 50 % de personnes et de marchandises en plus à l'horizon 2012;

Considérant que, pour mettre en oeuvre l'offre de transport ferroviaire, il est essentiel de fixer et de s'engager sur la planification et la réalisation des investissements sur une période de douze ans;

Overwegende dat het OESO-rapport « Onderzoek van de milieuprestaties van België » stelt dat de Belgische cijfers m.b.t. het verkeer per inwoner per BBP-eenheid bij de hoogste zijn binnen de OESO;

Overwegende dat, in de mate dat het meerjarig investeringsplan streeft naar een overstap van transportmodus, het tevens meewerkt aan de doelstelling m.b.t. de vermindering van de gassen met broeikaseffect die België zich heeft opgelegd bij de bekrachtiging van het akkoord van Kyoto in 1997 (verlaging van de uitstoot van gassen met een broeikaseffect met 7,5% in 2008-2012 t.o.v. 1990) en dat hetzelfde geldt voor de verklaring van Rio van 14 juni 1992 over het leefmilieu en de ontwikkeling;

Overwegende dat het federaal plan voor duurzame ontwikkeling 2001-2004, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 19 september 2000 bij toepassing van de wet van 5 mei 1997 op de coördinatie van het federaal beleid inzake duurzame ontwikkeling, de overstap van transportmodus als een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzame ontwikkeling beschouwt;

Gelet op het GEN-project dat werd goedgekeurd door de federale regering op 20 april 2001;

Overwegende dat dit akkoord betrekking heeft op de wederzijdse verbintenissen van de partijen om de verwezenlijking van de spoorweginfrastructuurwerken mogelijk te maken en hun opvolging door een ad hoc orgaan;

Overwegende dat de partijen zich ertoe verbinden samen te werken en de nodige middelen aan te wenden om:

— in te staan voor de verstrekking van de verschillende toelatingen en vergunningen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun respectievelijke bevoegdheid vallen om de verwezenlijking van de werken volgens de in het investeringsplan voorgestelde plannings mogelijk te maken,

— de prefinanciering van bepaalde projecten te waarborgen waarvoor de partijen wensen vooruit te lopen op de plannings die voorzien zijn in het meerjarig investeringsplan;

Overwegende dat het Overlegcomité bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen in het kader van de uitvoering van huidig akkoord overeenkomstig artikel 33 van genoemde wet volgens de consensusprocedure beslist.

De Staat, vertegenwoordigd door de heer Guy Verhofstadt, Eerste Minister van de federale Regering en door mevrouw Isabelle Durant, Vice-Eerste Minister van de Federale Regering, belast met Mobiliteit en Vervoer;

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de heer Patrick Dewael, Minister-President van de Vlaamse Regering, belast met Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, door de heer Steve Stevaert, Minister Vice-President van de Vlaamse Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams Minister belast met Begroting en Financiën, Innovatie, Ruimtelijke Ordening en Media;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door de heer Jean-Claude Van Cauwenberghe, Minister-President belast met de Internationale Betrekkingen, de heer José Daras, Minister Vice-president van het Waals Gewest, belast met Vervoer, Mobiliteit en Energie en door de heer Michel Foret, Minister van het Waals Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, door de heer Jos Chabert, Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, door de heer Robert Delathouwer, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en door de heer Willem Draps, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen;

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt:

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit akkoord wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheidsverdeling tussen de partijen zoals bepaald door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot hervorming der instellingen.

De partijen bevestigen het federaal karakter van de N.M.B.S. met eerbied voor het principe van de uniciteit van de onderneming.

Considérant que le rapport de l'OCDE « Examen des performances environnementales pour la Belgique » relève qu'en Belgique, les chiffres du trafic par habitant par unité de PIB sont parmi les plus élevés de l'OCDE;

Considérant qu'en ce qu'il poursuit un objectif de transfert modal, le plan pluriannuel d'investissement s'inscrit dans l'objectif de diminution des gaz à effet de serre que la Belgique s'est fixé en ratifiant l'accord de Kyoto en 1997 (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 7,5 % en 2008-2012 par rapport à 1990) et qu'il en va de même de la déclaration de Rio du 14 juin 1992, sur l'environnement et le développement;

Considérant le plan fédéral de développement durable 2001-2004, approuvé par arrêté royal du 19 septembre 2000 en application de la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, en ce que ce plan considère le transfert modal comme essentiel à un développement durable;

Considérant le projet RER tel qu'approuvé par le Gouvernement fédéral le 20 avril 2001;

Attendu que le présent accord a pour objet les engagements mutuels des parties afin de permettre la réalisation des travaux d'infrastructures ferroviaires et leur suivi par un organe ad hoc;

Attendu que les parties s'engagent à coopérer et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour:

— assurer la délivrance des différentes autorisations et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences respectives afin de permettre la réalisation des travaux selon les plannings présentés dans le plan d'investissement,

— assurer le préfinancement de certains projets que les parties souhaitent anticiper par rapport aux plannings prévus par le plan pluriannuel d'investissement;

Attendu que le Comité de Concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980, statue dans le cadre de l'exécution du présent accord conformément à l'article 33 selon la procédure du consensus;

L'Etat fédéral représenté par M. Guy Verhofstadt, Premier Ministre du Gouvernement fédéral et par Madame Isabelle Durant, Vice-Première Ministre du Gouvernement fédéral chargée de la Mobilité et des Transports;

La Région flamande, représentée par le Gouvernement flamand, en la personne de son Ministre-President, M. Patrick Dewael, chargé des Finances, du Budget, de la Politique extérieure et des Affaires européennes, par M. Steve Stevaert, Ministre Vice-President du Gouvernement flamand chargé de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie et par M. Dirk Van Mechelen, Ministre flamand chargé du Budget et des Finances, de l'Innovation, de l'Aménagement du Territoire et des Médias;

La Région wallonne, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-President, M. Jean-Claude Van Cauwenberghe, chargé des Relations internationales, M. José Daras, Ministre Vice-président de la Région wallonne chargé des Transports, de la Mobilité et de l'Energie et par M. Michel Foret, Ministre de la Région wallonne chargé de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-President, M. François-Xavier de Donnea, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique, par M. Jos Chabert, Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics, des Transports, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente, par M. Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente et par M. Willem Draps, Secrétaire d'Etat de l'Aménagement du Territoire, de la Rénovation urbaine, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré de personnes;

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Le présent accord est pris sans préjudice de la répartition des compétences entre les parties, déterminée par la loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 de réforme institutionnelle et la loi spéciale du 16 juillet 1993 de réforme institutionnelle.

Les parties confirment le caractère fédéral de la S.N.C.B. dans le respect du principe de l'unicité de l'entreprise.

Art. 2. In het raam van dit akkoord wordt verstaan onder :

1. « De partijen » : De federale Regering, de Waalse Regering, de Vlaamse regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

2. « Investeringsplan » : het meerjarig investeringsplan bevat de planning voor de spoorweginvesteringen over verscheidene jaren, m.b.t. de aankoop, de inrichting, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur evenals de investeringen in het rollend materieel. Op die wijze beschrijft het investeringsplan de relatie tussen het vervoer-aanbod en de infrastructuurbehoeften zoals goedgekeurd door de federale Ministerraad.

3. « Overlegcomité » : orgaan zoals bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

HOOFDSTUK II. — *Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit*

Art. 3. Om de permanente samenwerking met de Gewesten te versterken, wordt een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (E.C.M.M.) opgericht, waarin de drie gewestelijke Ministers die bevoegd zijn voor openbaar vervoer en/of de mobiliteit zetelen alsook de federale Minister die bevoegd is voor treinvervoer. Deze laatste neemt het voorzitterschap van dit comité op zich.

Het secretariaat wordt waargenomen door de Federale Overheidsdienst voor de Mobiliteit.

Dit comité is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan. Hiervoor worden de bevoegde organen van de N.M.B.S. gehoord door het comité.

De ministers die bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening kunnen worden uitgenodigd op de vergaderingen van het E.C.M.M. Dat geldt ook voor de federale en gewestelijke openbare vervoermaatschappijen. Het E.C.M.M. neemt een reglement van interne orde aan die onder andere de modaliteiten van beraadslaging vaststelt.

HOOFDSTUK III. — *Investeringsplan*

Art. 4. De Raad van bestuur van de N.M.B.S. heeft akte genomen op 1 juni 2001 van het investeringsplan dat een bijlage bij dit akkoord vormt.

Het plan wordt gewijzigd door het huidig akkoord en door de explicatieve nota van 14 juli 2001 die als bijlage aan dit akkoord wordt gevoegd. Het aldus gewijzigde plan wordt door de partijen goedgekeurd en maakt wezenlijk deel uit van dit akkoord.

De partijen verbinden zich om de richtinggevend planning vermeld in het plan na te komen.

Art. 5. Het investeringsplan strekt zich uit over een periode van twaalf jaren.

Art. 6. § 1. De noden van het investeringsplan, waarvan de Raad van bestuur van de N.M.B.S. op 1 juni 2001 akte heeft genomen, bedragen 687,6 miljard in franken 1999, te splitsen als volgt :

| | |
|---------------------------------|---------------|
| — Behoud van de capaciteit | 143,1 miljard |
| — Uitbreiding van de capaciteit | 176,2 miljard |
| — Rollend materieel | 150,5 miljard |
| — Onthaal reizigers | 23,7 miljard |
| — Productiematerieel | 35,5 miljard |
| — HST | 96,1 miljard |
| — Mobiliteit Brussel | 62,5 miljard |

§ 2. Er wordt gepland de financiering van deze behoeften te laten gebeuren, zoals geakteerd door de Raad van bestuur van de N.M.B.S. op 1 juni 2001, op de volgende manier :

| | |
|-----------------------------|---------------|
| — Ministerie | 391,0 miljard |
| — HST-Fin | 68,3 miljard |
| — GEN-fonds | 62,5 miljard |
| — Eigen middelen N.M.B.S. | 65,0 miljard |
| — ETCS (Europa) | 3,3 miljard |
| — Alternatieve financiering | 97,5 miljard |

§ 3. Met uitzondering van de investeringen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de investeringen in het rollend materieel en de bijzondere projecten waarvoor geen verdeelsleutel van toepassing is krachtens het investeringsplan zoals goedgekeurd door de federale Ministerraad, bedraagt de budgettaire verdeelsleutel voor de investeringen 60 % voor het Vlaams Gewest en 40 % voor het Waals Gewest. Deze verdeelsleutel wordt in acht genomen voor ieder

Art. 2. Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1. « Les parties » : Le Gouvernement fédéral, le Gouvernement wallon, le Gouvernement flamand et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

2. « Plan d'investissement » : le plan d'investissement pluriannuel contenant la planification des investissements ferroviaires sur plusieurs années relatifs à l'acquisition, l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, ainsi que les investissements dans le matériel roulant et décrivant ainsi la relation entre l'offre de transport et les besoins en infrastructure, tel qu'approuvé par le Conseil des Ministres fédéral.

3. « Comité de Concertation » : l'organe visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980.

CHAPITRE II. — *Comité exécutif des Ministres de la Mobilité*

Art. 3. Dans le souci de renforcer la coopération permanente avec les Régions, il est procédé à la création d'un Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (C.E.M.M.) au sein duquel siègent les trois Ministres régionaux ayant les transports en commun et/ou la mobilité dans leurs attributions de même que le Ministre fédéral ayant le transport ferroviaire dans ses attributions. Ce dernier assure la présidence de ce comité.

Le secrétariat est assuré par le Service public fédéral de la Mobilité.

Ce comité est chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement. A cet effet, les organes compétents de la S.N.C.B. sont entendus par le comité.

Les Ministres ayant l'aménagement du territoire dans leurs attributions peuvent être invités aux réunions du C.E.M.M. Il en va de même des sociétés de transport en commun fédérale et régionales. Le C.E.M.M. adopte un règlement d'ordre intérieur qui fixe notamment les modalités de délibération dudit comité.

CHAPITRE III. — *Plan d'investissement*

Art. 4. Le plan d'investissement joint en annexe a été acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001.

Le plan est modifié par le présent accord et par la note explicative du 14 juillet 2001 figurant en annexe du présent accord. Le plan ainsi modifié est approuvé par les parties et fait partie intégrante du présent accord.

Les parties s'engagent à s'inscrire dans le planning indicatif indiqué dans le plan.

Art. 5. Le plan d'investissement s'étale sur une période de douze années.

Art. 6. § 1^{er}. Les besoins du plan d'investissement tel qu'acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001, s'élèvent à un montant de 687,6 milliards de francs 1999 et se décompose comme suit :

| | |
|--------------------------|-----------|
| — Maintien de capacité | 143,1 Mia |
| — Extension de capacité | 176,2 Mia |
| — Matériel roulant | 150,5 Mia |
| — Accueil voyageurs | 23,7 Mia |
| — Matériel de production | 35,5 Mia |
| — TGV | 96,1 Mia |
| — Mobilité Bruxelles | 62,5 Mia |

§ 2. Tel qu'acté par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. le 1^{er} juin 2001, il est prévu que le financement de ces besoins soit couvert de la manière suivante :

| | |
|--------------------------|-----------|
| — Ministère | 391,0 Mia |
| — Financière TGV | 68,3 Mia |
| — Fonds RER | 62,5 Mia |
| — Fonds propres S.N.C.B. | 65,0 Mia |
| — ETCS (Europe) | 3,3 Mia |
| — Financement alternatif | 97,5 Mia |

§ 3. A l'exception des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-capitale, des investissements en matériel roulant et des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable en vertu du plan d'investissement approuvé par le Conseil des Ministres fédéral, la clé de la répartition budgétaire des investissements est de 60 % pour la Région flamande et de 40 % pour la Région wallonne. Cette clé est respectée pour chaque année civile entre 2001 et 2012.

burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012, in overeenkomst met de planningstabel die bij dit akkoord wordt gevoegd.

HOOFDSTUK IV. — *Verbindenissen tussen de Partijen*

Art. 7. De partijen verbinden zich ertoe om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen voor de projecten die in het investeringsplan vermeld zijn, binnen de kortste termijn af te handelen.

Meer in het bijzonder komen de partijen overeen om de investeringen op het vlak van de veiligheid - o.a. de installatie van uitzendmasten voor telecommunicatie-uitrusting en de afschaffing van de overwegen - dringend te behandelen.

Art. 8. De regering van het Vlaams Gewest, de regering van het Waals Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen - zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies als voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel. De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Art. 9. De regering van het Vlaams Gewest en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering komen overeen om de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen - zoals de stedenbouwkundige vergunning - binnen een termijn van maximum achttien maanden vanaf de indiening van het complete dossier door de verzoeker af te handelen, zowel voor het project inzake het op drie of vier sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw als voor het project voor de nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen. De vergunningsaanvragen worden voor elk project afzonderlijk behandeld.

Art. 10. Zo nodig, verbinden de Gewesten zich ertoe de verschillende stedenbouwkundige en ruimtelijke ordeningsplannen te wijzigen om de verbintenissen van dit akkoord te kunnen nakomen. In dit geval worden de termijnen zoals bepaald bij artikel 8 en 9, verlengd met twaalf maanden te rekenen van de datum van indiening van de vergunningsaanvraag met uitzondering van het project tot aanleg van een nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen, waarvoor de termijn met vierentwintig maanden verlengd wordt.

Gelet op het belang van de vier projecten bedoeld in artikel 8 en 9 en gelet op hun interregionaal karakter, beloven de partijen al het mogelijk te doen om de verschillende termijnen in de verschillende procedurestadia betreffende de vergunningsaanvragen zo veel mogelijk te verkorten.

Art. 11. De termijnen bedoeld in artikel 8, 9 en 10 zijn geschorst :

— in geval van overmacht, die behoorlijk door het overlegcomité wordt vastgesteld;

— als de vertraging te wijten is aan de aanvrager van de vergunning of toelating, en voorzover die behoorlijk werd vastgesteld door het overlegcomité.

Art. 12. Als de vergunning voorzien bij artikel 8 en 9 niet binnen de in de wet voorziene termijnen (respectievelijk achttien en dertig maanden) afgeleverd wordt, kan na aanmelding in het overlegcomité, geen gebruik gemaakt worden van de artikels 14 en 15 en dit tot het ogenblik van de aflevering van de vergunningen voorzien bij artikel 8 en 9.

Art. 13. De federale overheid geeft de N.M.B.S. opdracht om vóór het einde van 2002 bij de bevoegde gewestelijke overheden de dossiers betreffende de aanvragen voor administratieve toelatingen en vergunningen in te dienen voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Brussel en Ottignies, voor het project inzake het op vier sporen brengen van lijn 124 tussen Brussel en Nijvel, en voor het project inzake de tweede havenontsluiting van Antwerpen. De N.M.B.S. dient vóór het einde van 2001 een dossier in voor de tweede spoortunnel onder de Schelde dat moet toelaten de procedure voor het Ruimtelijk Uitvoeringsplan op te starten.

HOOFDSTUK V. — *Pre en Cofinanciering*

Art. 14. Ieder Gewest kan instaan voor de renteloze prefinanciering van de infrastructuurprojecten van gewestelijk belang op haar grondgebied voor een bedrag van maximum 20 miljard in kapitaal of 2,5 miljard in jaarlijkse interestlasten, voorzover zij de verschillende administratieve toelatingen en vergunningen heeft verstrekt die vereist

conformément au tableau prévisionnel figurant en annexe du présent accord.

CHAPITRE IV. — *Engagements des Parties*

Art. 7. Les parties s'engagent à terminer dans les meilleurs délais les procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences pour les projets repris dans le plan d'investissement.

Plus particulièrement, les parties s'engagent à consacrer aux investissements relatifs à la sécurité - notamment l'installation d'antennes dans le cadre de la mise en œuvre d'équipements de télécommunications et la suppression des passages à niveau - le bénéfice de l'urgence.

Art. 8. Le gouvernement de la Région flamande, le gouvernement de la Région wallonne et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies que pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles. Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Art. 9. Le gouvernement de la Région flamande et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux différentes autorisations administratives et aux permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences, tels les permis d'urbanisme, dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, tant pour le projet de mise à trois ou quatre voies de la ligne 50A entre Bruxelles et Denderleeuw que pour le projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines. Les demandes de permis sont traitées de manière indépendante pour chaque projet.

Art. 10. S'il échet, les Régions s'engagent à modifier les différents plans d'urbanisme et d'aménagement du territoire afin de pouvoir respecter les engagements du présent accord. Dans ce cas, les délais visés aux articles 8 et 9 du présent accord sont prolongés de douze mois à dater de la demande, à l'exception du projet visant à établir une ligne nouvelle entre Bruxelles et Malines, pour lequel ce délai est prolongé de vingt-quatre mois.

Vu l'importance des quatre projets visés aux articles 8 et 9, et vu leur caractère interrégional, les Régions s'engagent à tout mettre en œuvre pour réduire au maximum tous les délais intermédiaires, relatifs aux différentes étapes des procédures d'attribution des permis et autorisations administratives.

Art. 11. Les délais prévus aux articles 8, 9 et 10 sont suspendus :

— en cas de force majeure, dûment constatée par le comité de concertation;

— lorsque le retard est imputable au demandeur du permis ou de l'autorisation et dûment constaté par le comité de concertation.

Art. 12. Si les autorisations visées aux articles 8 et 9 ne sont pas délivrées dans les délais prévus (respectivement dix-huit et trente mois), il ne peut, après information du comité de concertation, être fait application des articles 14 et 15 et ceci jusqu'à l'obtention des autorisations visées aux articles 8 et 9.

Art. 13. Le gouvernement fédéral donne instruction à la S.N.C.B. d'introduire avant la fin de l'année 2002, auprès des autorités régionales compétentes, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisations administratives et de permis requis, pour les projets de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies, pour le projet de mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles et pour le projet de deuxième accès du port d'Anvers. Avant la fin de 2001, la S.N.C.B. introduit un dossier pour le deuxième tunnel ferroviaire sous l'Escaut qui doit permettre le démarrage de la procédure du Plan d'Exécution Spatial.

CHAPITRE V. — *Pré et Cofinancement*

Art. 14. Chaque Région peut assurer le préfinancement sans intérêt de projets d'infrastructures présentant un intérêt régional sur son territoire et pour lesquels les permis et autorisations ressortant de ses compétences sont octroyés, à concurrence d'un montant maximum de 20 milliards en capital ou de 2,5 milliards en charges annuelles d'intérêt.

zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder haar bevoegdheid vallen. De prefinanciering gebeurt via een achtergestelde lening aangegaan door de N.M.B.S., waarvan de interestlasten betaald worden door het Gewest. De lening wordt gedekt door de waarborg van de Staat. De kost hiervan wordt door het gewest gedragen. De voorfinancierde bedragen zullen worden terugbetaald door de federale Staat overeenkomstig de bijlagen bedoeld in artikel 4 van dit akkoord.

Art. 15. De N.M.B.S. onderhandelt, op verzoek van een Gewest, de cofinanciering van de werken betreffende de grote spoorweginvesteringen naar rato van 8 miljard voor het Vlaams Gewest en voor 4 miljard voor het Waals Gewest. Deze bedragen kunnen verhoogd worden middels bestemming van deze werken door het Overlegcomité als werk van nationaal nut. Elke vorm van cofinanciering komt bovenop het bedrag van 687,6 miljard waarvan sprake is in artikel 6, en heeft geen invloed op de budgettaire verdeelsleutel.

HOOFDSTUK VI. — *Gewestelijk expresnet in en rond Brussel*

Art. 16. De partijen verbinden zich ertoe het samenwerkingsakkoord betreffende het G.E.N. zo snel mogelijk af te handelen en af te sluiten. De partijen komen overeen dat de samenwerkingsorganen van het G.E.N. zowel op strategisch niveau als op operationeel niveau zullen georganiseerd worden.

Art. 17. Een gedeelte van het rollend materieel bestemd voor het G.E.N. moet tegen 2005 beschikbaar zijn zodat twee eerste lijnen van het G.E.N. uiterlijk op 31 december 2005 in dienst kunnen worden genomen.

HOOFDSTUK VII. — *Slotbepalingen*

Art. 18. De geschillen tussen de partijen die voortvloeien uit de interpretatie en de uitvoering van dit akkoord worden beslecht door een jurisdictie zoals bedoeld in artikel 92bis, §§ 5 en 6, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 19. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, de Vlaamse Raad, de Waalse raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

De Eerste Minister,
G. VERHOFSTADT

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Voor het Vlaams Gewest :

De Minister-President,
P. DEWAELE

De Vice-President en Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,
S. STEVAERT

De Minister van Begroting en Financiën,
Innovatie, Ruimtelijke Ordening en Media,
D. VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest :

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Vice-President en Minister van Vervoer,
Mobiliteit en Energie,
J. DARAS

De Minister van Ruimtelijke Ordening,
Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-President,
F.-X. de DONNEA

De Minister van Openbare Werken, Vervoer,
Brandbestrijding en Dringende Medische hulp,
J. CHABERT

De Staatssecretaris van Mobiliteit, Ambtenarenzaken,
Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,
R. DELATHOUWER

De Staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening, Stadvernieuwing,
Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen,
W. DRAPS

Le préfinancement se fait par un emprunt subordonné émis par la S.N.C.B., dont les charges d'intérêt sont supportées par la Région. L'emprunt est garanti par l'Etat. Les frais sont supportés par la Région. Les montants préfinancés sont remboursés par l'Etat fédéral conformément aux documents annexés visés à l'article 4 du présent accord.

Art. 15. La S.N.C.B. négocie, à la demande d'une Région, le cofinancement de travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires à concurrence de 8 milliards pour la Région flamande et de 4 milliards pour la Région wallonne. Ces montants peuvent être augmentés moyennant qualification de ces travaux par le Comité de Concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale. Toute forme de cofinancement par les Régions vient en sus du montant de 687,6 milliards, dont il est question à l'article 6, et n'a pas d'influence sur la clé de répartition budgétaire.

CHAPITRE VI. — *Réseau express régional dans et autour de Bruxelles*

Art. 16. Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au R.E.R. Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du R.E.R. seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel.

Art. 17. Une partie du matériel roulant destiné au R.E.R. doit être disponible en 2005 afin de permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, de deux premières lignes du R.E.R.

CHAPITRE VII. — *Dispositions finales*

Art. 18. Les litiges entre les parties nés de l'interprétation et de l'exécution du présent accord sont tranchés par une juridiction telle que visée à l'article 92bis, §§ 5 et 6, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 19. Le présent accord lie les parties le jour suivant l'assentiment des Chambres fédérales, du Conseil flamand, du Conseil de la Région wallonne et du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Premier Ministre,
G. VERHOFSTADT

La Vice-Première Ministre
et Ministre des Transports et de la Mobilité,
Mme I. DURANT

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président,
P. DEWAELE

Le Vice-Président et Ministre de la Mobilité,
des Travaux publics et de l'Energie,
S. STEVAERT

Le Ministre du Budget et des Finances, de l'Innovation,
de l'Aménagement du Territoire et des Médias,
D. VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Vice-Président et Ministre des Transports,
de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président,
F.-X. de DONNEA

Le Ministre des Travaux publics, du Transport,
de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,
J. CHABERT

Le Secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonction publique,
de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,
R. DELATHOUWER

Le Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et des Sites et du Transport rémunéré des personnes,
W. DRAPS

Bijlage bij het samenwerkingsakkoord
betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.

Verklarende nota - 14 juli 2001

1. Effecten van de positie van het Waals Gewest

Van 687,6 miljard is 375 miljard bestemd voor investeringen onderworpen aan de 60/40-verdeelsleutel in het Vlaams (225 miljard) en het Waals Gewest (150 miljard).

De keuze van het Waals Gewest voor vier sporen op de lijn Brussel-Ottignies maakt een bedrag vrij van 2,190 miljard voor het Vlaams gewest en van 2,383 miljard voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2. Financieringsprincipes van het investeringsplan

Het basisprincipe wil dat de financiering van de investeringen, buiten de investeringen die worden uitgevoerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, investeringen in rollend materieel en bijzondere projecten waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is, gebeurt volgens de 60/40-verdeelsleutel voor elk burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012.

In punten 3, 4 en 5 hieronder worden de specifieke projecten beschreven waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is.

Anderzijds is het principe van de prefinanciering, dat wordt bepaald in artikel 14 van het ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan, beperkt tot een maximum bedrag van 20 miljard aan kapitaal of van 2,5 mld aan jaarlijkse interestlasten per gewest. Dit heeft tot doel de uitvoering van bepaalde werken te versnellen met inachtneming van de 60/40-verdeelsleutel. De prefinanciering zal gebeuren via een achtergestelde lening uitgegeven door de N.M.B.S. en waarvan de rentelasten zullen gedragen worden door het gewest. De lening wordt gewaarborgd door de staat (de bijbehorende lasten worden gedragen door het gewest).

De hypothese wordt gemaakt dat het bedrag van 97,5 miljard voor alternatieve financiering wordt aangebracht door de N.M.B.S. teneinde het algemeen bedrag van 687,6 miljard voor 12 jaar te verzekeren zonder weerslag op de primaire uitgaven.

Elke vorm van cofinanciering van de gewesten komt bovenop het algemeen bedrag van 687,6 miljard. Het Vlaams Gewest zal worden verzocht tot een cofinanciering van 8 miljard en het Waals Gewest van 4 miljard. Deze bedragen kunnen verhoogd worden op voorwaarde dat het overlegcomité herkent dat de werken van belang zijn voor de nationale economie. De techniek van cofinanciering heeft geen invloed op de 60/40-verdeelsleutel.

De technieken van prefinanciering en cofinanciering zullen het mogelijk maken de uitvoering van bepaalde investeringen in de betrokken gewesten te versnellen (bijvoorbeeld de haven van Antwerpen vóór 2010, de internationale verbinding naar Luxemburg)

3. Projecten van nationaal belang

De infrastructuurwerken betreffende de toegang tot de luchthaven van Brussel Nationaal (10 miljard) worden buiten het Vlaamse aandeel gehouden.

4. Transregionale projecten

De lijnen 161 en 124 op het Vlaamse grondgebied en de moderniseringswerken op deze lijn op het Vlaamse grondgebied (8,2 mld) worden uit het Vlaamse aandeel gehouden.

5. Transnationale en internationale projecten

De modernisering van de lijn naar Luxemburg wordt voor een bedrag van 6,6 mld uit het Waalse aandeel gehouden.

Op die wijze wordt het volgens de 60/40-sleutel te verdelen bedrag van 375 miljard verminderd met 24,8 miljard, hetgeen een bedrag oplevert van 350,2 miljard, waarvan 210,1 miljard voor het Vlaamse Gewest en 140,1 miljard voor het Waals Gewest is.

Annexe à l'accord de coopération
relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

Note explicative - 14 juillet 2001

1. Incidences de la position de la Région wallonne

Sur les 687,6 milliards, un montant de 375 milliards correspond aux investissements soumis à la clé de répartition 60/40 en Région flamande (225 milliards) et en Région wallonne (150 milliards).

Le choix de la Région wallonne en faveur des quatre voies sur l'axe Bruxelles-Ottignies dégage un montant disponible sur l'enveloppe de la Région flamande de 2,190 milliards et sur la Région de Bruxelles-Capitale de 2,383 milliards.

2. Principes de financement du plan d'investissement

Le principe de base est que le financement des investissements, en dehors des investissements réalisés sur le territoire de Bruxelles-Capitale, des investissements en matériel roulant et des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable, est assuré selon la clé de répartition 60/40, et ce pour chaque année civile entre 2001 et 2012.

Les points 3, 4 et 5 ci-après décrivent les projets spécifiques pour lesquels aucune clé n'est applicable.

Par ailleurs, le montant de préfinancement, tel que prévu à l'article 14 du projet d'accord de coopération relatif au plan d'investissement, est limité à un montant maximal de 20 milliards en capital ou de 2,5 milliards en charges d'intérêt annuelles par Région et vise à anticiper certains travaux dans le respect de la clé de 60/40. Le préfinancement se fera par emprunts subordonnés émis par la S.N.C.B., dont les charges d'intérêt sont supportées par la Région; l'emprunt est garanti par l'État (les frais y afférent sont supportés par la Région).

L'hypothèse est faite que le montant de 97,5 milliards relatif au financement alternatif est apporté par la S.N.C.B. de manière à assurer le montant global de 687,6 milliards sur 12 ans sans répercussion sur les dépenses primaires.

Toute forme de cofinancement par les Régions vient en sus du montant global de 687,6 milliards. La région flamande sera invitée à cofinancer 8 milliards et la région wallonne 4 milliards. Ces montants peuvent être augmentés moyennant reconnaissance par le Comité de concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale. La technique du cofinancement n'a pas d'influence sur la clé de répartition 60/40.

Les techniques de préfinancement et de cofinancement permettront d'accélérer la réalisation d'investissements dans les Régions concernées (par exemple le Port d'Anvers avant 2010, la liaison internationale vers Luxembourg).

3. Projets d'intérêt national

L'infrastructure d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National (10 milliards) est placé en dehors de la quote-part de la région flamande.

4. Projets transrégionaux

Les lignes 161 et 124 sur le territoire flamand et les travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand (8,2 mld) sont retirées de la quote-part flamande.

5. Projets transnationaux et internationaux

La modernisation de la ligne vers Luxembourg est retirée de la quote-part wallonne pour un montant de 6,6 mld.

Ainsi, le montant de 375 milliards à répartir selon la clé 60/40 est réduit de 24,8 milliards, ce qui donne un montant 350,2 milliards qui se répartissent en 210,1 milliards pour la Région flamande et en 140,1 milliards pour la Région wallonne.

6. Aansluiting van de diablo met lijn 26

De aansluiting van de aftakking naar Brussel van de diablo met lijn 26 (grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) zal eveneens worden opgenomen in het investeringsplan van de N.M.B.S.

Deze investering zal worden gefinancierd in het kader van de bedragen die beschikbaar zijn in de rubriek «aanvulling mobiliteit Brussel» van het investeringsplan.

7. Financiering van het rollend GEN-materieel

Er wordt voorgesteld om binnen de enveloppe van 687,6 miljard te voorzien in een deel van de financiering van het rollend GEN-materieel.

Om de middelen vrij te maken die nodig zijn voor deze benadering, wordt voorgesteld om :

- het Brusselse bedrag van 2,4 miljard dat vrijkomt door de Waalse keuze (zie punt 1) een nieuwe bestemming te geven;
- een bedrag van 5,5 miljard vrij te maken binnen de enveloppe rollend materieel reizigers (74,4 miljard);
- een bedrag van 1 miljard vrij te maken in de enveloppe rollend materieel wagens;
- een bedrag van 1,6 miljard vrij te maken in de enveloppe productiemiddelen;

Deze vrijmaking maakt het mogelijk 10,5 miljard aan te wenden voor de aankoop van rollend GEN-materieel.

Gelet op het feit dat het totale bedrag voor de aankoop van rollend GEN-materieel 30,8 miljard bedraagt, moet er nog 20,3 miljard worden gefinancierd door een specifieke leasing, waarvan de lasten zullen worden opgeteld bij de exploitatieschuld van het GEN.

Een deel van het rollend GEN-materieel zal moeten beschikbaar zijn tegen eind 2005, teneinde de indienstname mogelijk te maken van de twee eerste lijnen van het GEN; zoals die worden beschreven in het dossier dat werd goedgekeurd door de ministerraad van 20 april 2001.

8. Analyse van de behoeften

De partijen komen overeen om vanaf 2002 een grootscheepse studie uit te voeren naar de mobiliteitsbehoeften in het land en de manier waarop de spoorwegen eraan kunnen beantwoorden.

De conclusies van deze grootscheepse studie zullen in het eerste halfjaar van 2003 beschikbaar zijn en moeten het mogelijk maken de investeringsopties te verfijnen en aan te passen, in overeenstemming met punt 2 hierboven.

In dit kader zal de uitvoering van een gewestelijk expresnet voor Antwerpen en voor Luik grondig worden bestudeerd.

Daarnaast zullen eveneens de aspecten m.b.t. de P+R, de grensoverschrijdende relaties, en de reactivering van sommige spoorweggedeelten worden bestudeerd.

9. Samenwerkingsakkoord betreffende het GEN

De partijen verbinden zich ertoe om zo vlug mogelijk het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN af te sluiten.

Anderzijds komen de partijen overeen dat de samenwerkingsorganen op twee niveaus zullen worden georganiseerd, zoals voorzien in het door de Ministerraad van 20 april 2001 goedgekeurde ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het GEN.

10. Verscheidene punten die nog moeten worden verduidelijkt in het investeringsplan

10.1. Prioritaire opname in het investeringsplan van de integratie van lijn 161 in de oostelijke tak van de Noord-Zuidverbinding.

10.2. Investeringsplan in lijn 26 en lijn 28, voltooiing van de Zuidterminal, modernisering van de Brusselse stations: te verduidelijken in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Brussel Hoofdstad/N.M.B.S.

10.3. Specifieke opname in het investeringsplan van de 161 - 139 verbinding in de nabijheid van Ottignies en van de heraanleg van de sporen in het station van Ottignies.

6. Raccordement du diablo à la ligne 26

Le raccordement de la branche vers Bruxelles du diablo à la ligne 26 (territoire de la Région de Bruxelles-Capitale) sera également prévu dans le plan d'investissement de la S.N.C.B.

Cet investissement sera financé dans le cadre des montants disponibles à la rubrique «complément mobilité de Bruxelles» du plan d'investissement.

7. Financement du matériel roulant R.E.R.

Il est proposé de prévoir qu'une partie du financement du matériel roulant R.E.R. soit assurée au sein de l'enveloppe de 687,6 milliards.

Pour dégager les moyens nécessaires à cette nouvelle approche, il est proposé :

- de réaffecter le montant bruxellois de 2,4 milliards dégagé par le choix wallon (voir point 1)
- de dégager au sein de l'enveloppe matériel roulant voyageurs (74,4 milliards) un montant de 5,5 milliards
- de dégager au sein de l'enveloppe matériel roulant (acquisition de wagons) un montant de 1 milliard;
- de dégager au sein de l'enveloppe outils de production un montant de 1,6 milliards.

Ce dégagement permet d'affecter 10,5 milliards à l'acquisition du matériel roulant R.E.R.

Etant donné que le montant total pour l'acquisition du matériel roulant R.E.R. s'élève à 30,8 milliards, il restera à financer 20,3 milliards par un leasing spécifique, dont les charges seront cumulées avec le déficit d'exploitation du R.E.R.

Une partie du matériel roulant R.E.R. devra être disponible pour la fin 2005 afin de permettre la mise en service des deux premières lignes du R.E.R. telles que décrites dans le dossier approuvé par le Conseil des Ministres du 20 avril 2001.

8. Analyse des besoins

Les parties conviennent de mettre en œuvre à partir de 2002 une vaste étude des besoins de mobilité dans le pays et de la manière dont les chemins de fer peuvent les satisfaire.

Les conclusions de cette étude devront être disponibles pendant la première partie de l'année 2003 et permettront d'affiner et d'ajuster les choix d'investissement dans le respect du point 2 ci-avant.

Dans ce cadre, la mise en œuvre d'un réseau express régional tant à Anvers qu'à Liège sera étudiée de manière approfondie.

De même, les aspects liés aux P+R, aux relations transfrontalières et à la réactivation de tronçons ferroviaires seront étudiés.

9. Accord de coopération R.E.R.

Les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au R.E.R.

Les parties conviennent que les organes de coopération nécessaires à l'organisation du R.E.R. seront organisés tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel conformément au projet d'accord de coopération relatif au R.E.R. tel qu'approuvé par le Conseil des Ministres le 20 avril 2001.

10. Divers points dans le plan d'investissement à préciser

10.1. Inscription prioritaire dans le plan d'investissement de l'insertion de la ligne 161 dans le pertuis Est de la Jonction Nord-Midi.

10.2. Investissements sur les lignes 26 et 28, achèvement du terminal du Midi, modernisation des gares bruxelloises : à préciser dans le plan d'investissement et à finaliser dans le cadre d'une concertation Etat/Bruxelles-Capitale/S.N.C.B.

10.3. Inscription spécifique dans le plan d'investissement de la liaison 161 - 139 à l'approche d'Ottignies et du réaménagement des voies en gare d'Ottignies.

10.4. Aanvullende investeringen die worden gevraagd in het Brussels Gewest: te preciseren in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Waals Gewest/N.M.B.S.

10.5. Eventuele aanvullende investeringen die gevraagd worden in het Vlaams Gewest: te preciseren in het investeringsplan en te voltooien in het kader van een overleg Staat/Vlaams Gewest/N.M.B.S.

11. Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit

De oprichting van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (E.C.M.M.), is voorzien in artikel 3 van het ontwerp van samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan.

In het kader van het E.C.M.M. zal het mogelijk zijn specifiek overleg op touw te zetten waarbij de Staat, de N.M.B.S. en een gewest betrokken worden.

De deliberatiemodaliteiten zullen worden bepaald door een interne regeling.

12. Opvolging

De federale regering draagt de N.M.B.S. op het investeringsplan zo vlug mogelijk te actualiseren op grond van de opties die in onderhavige nota en in het ontwerp van het samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan liggen vervat.

De N.M.B.S. wordt eveneens belast met het zo snel mogelijk afronden van het onderzoek naar prefinancieringen en cofinancieringen met potentiële partners, zodat de bedragen die voortvloeien uit de bekomen akkoorden in een volgend beheerscontract kunnen worden bezegeld.

De Eerste Minister,
G. VERHOFSTADT

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Voor het Vlaams Gewest :

De Minister-President,
P. DEWAELE

De Vice-President en Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,
S. STEVAERT

De Minister van Begroting en Financiën,
Innovatie, Ruimtelijke Ordening en Media,
D. VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest :

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Vice-President en Minister van Vervoer,
Mobiliteit en Energie,
J. DARAS

De Minister van Ruimtelijke Ordening,
Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-President,
F.-X. de DONNEA

De Minister van Openbare Werken, Vervoer,
Brandbestrijding en Dringende Medische hulp,
J. CHABERT

De Staatssecretaris van Mobiliteit, Ambtenarenzaken,
Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,
R. DELATHOUWER

De Staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening, Stadvernieuwing,
Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen,
W. DRAPS

10.4. Investissements complémentaires demandés en Région wallonne : à préciser dans le plan d'investissement et à finaliser dans le cadre d'une concertation Etat/Région wallonne/S.N.C.B.

10.5. Investissements complémentaires éventuels demandés en Région flamande : à préciser dans le plan d'investissement et à finaliser dans le cadre d'une concertation Etat/Région flamande/S.N.C.B.

11. Comité exécutif des Ministres de la Mobilité

La création du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (C.E.M.M.) est prévue à l'article 3 du projet d'accord de coopération relatif au plan d'investissements.

Dans le cadre du C.E.M.M., il sera possible d'organiser des concertations spécifiques associant l'Etat, la S.N.C.B. et une Région.

Les modalités de délibération seront prévues par un règlement d'ordre intérieur.

12. Suivi

La S.N.C.B. est chargée par le Gouvernement fédéral d'actualiser le plus rapidement possible le plan d'investissement en fonction des options reprises dans la présente note et dans le projet d'accord de coopération relatif au plan d'investissement.

La S.N.C.B. est également chargée de progresser le plus rapidement possible dans la recherche des préfinancements et des cofinancements avec les partenaires potentiels de manière à ce qu'un maximum d'éléments puissent être intégrés dans le prochain contrat de gestion.

Le Premier Ministre,
G. VERHOFSTADT

La Vice-Première Ministre
et Ministre des Transports et de la Mobilité,
Mme I. DURANT

Pour la Région flamande :

Le Ministre-Président,
P. DEWAELE

Le Vice-Président et Ministre de la Mobilité,
des Travaux publics et de l'Energie,
S. STEVAERT

Le Ministre du Budget et des Finances,
de l'Innovation, de l'Aménagement du Territoire et des Médias,
D. VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne :

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Vice-Président et Ministre des Transports,
de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président,
F.-X. de DONNEA

Le Ministre des Travaux publics, du Transport,
de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,
J. CHABERT

Le Secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonction publique,
de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide médicale urgente,
R. DELATHOUWER

Le Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et des Sites et du Transport rémunéré des personnes,
W. DRAPS