

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 december 2018

WETSONTWERP

**houdende instemming met het
Samenwerkingsakkoord van
5 oktober 2018 tussen de Federale Staat,
het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest
en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest
betreffende de financiering van de
strategische spoorweginfrastructuren**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	12
Samenwerkingsakkoord	13
Bijlage 1 bij het Samenwerkingsakkoord	30
Bijlage 2 bij het Samenwerkingsakkoord	31
Advies van de Raad van State	33
Wetsontwerp	47
Samenwerkingsakkoord	48
Bijlage 1 bij het Samenwerkingsakkoord	66
Bijlage 2 bij het Samenwerkingsakkoord	67

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 1, 2°, VAN DE WET VAN
15 DECEMBER 2013 WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 décembre 2018

PROJET DE LOI

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

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	12
Accord de coopération	13
Annexe 1 à l'Accord de coopération	30
Annexe 2 à l'Accord de coopération	32
Avis du Conseil d'État	33
Projet de loi	47
Accord de coopération	48
Annexe 1 à l'Accord de coopération	66
Annexe 2 à l'Accord de coopération	68

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 1, 2°, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

De regering heeft dit wetsontwerp op 13 december 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 13 décembre 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 13 december 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 13 décembre 2018.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorzag in de uitvoering van de nodige infrastructuurwerken om het GEN-project tot stand te brengen. Deze werken zijn evenwel nog niet afgerond en het saldo van het GEN-fonds is ontoereikend om ze allemaal uit te voeren.

Op 31 maart 2017 besliste de Ministerraad om een bedrag van één miljard courante euro ter beschikking te stellen voor de voltooiing van de projecten inzake GEN-infrastructuur zoals vervat in voornoemd Samenwerkingsakkoord en voor de realisatie van andere strategische infrastructuren.

Het koninklijk besluit van 19 november 2017 zorgt ervoor dat de middelen uit het miljard euro kunnen worden vrijgemaakt voor de jaren 2018 tot 2020, waardoor de GEN-werken reeds konden worden heropgestart.

Teneinde deze volledige financiering te verduurzamen werd aan de deelentiteiten voorgesteld om een Samenwerkingsakkoord te sluiten, waarvan de uitvoeringsmodaliteiten worden vastgelegd in uitvoerende samenwerkingsakkoorden.

Het Samenwerkingsakkoord, dat samen met de wet houdende instemming ermee wordt voorgelegd, legt dus de grote principes vast, waaronder in de eerste plaats de verbintenis van de Federale Staat om de op 31 maart 2017 besliste financiering uit te voeren. Het beoogt tevens de implementatie van de nog beschikbare Waalse prefinancieringen te garanderen en biedt de mogelijkheid aan het Vlaamse en het Waalse Gewest om bijkomende financieringen te implementeren. Het legt het kader vast voor de selectie en de realisatie van de betrokken spoorwegprojecten, inclusief de regels inzake de toepasselijke 60/40-sleutel voor bovenvermelde financieringsbronnen.

RÉSUMÉ

L'Accord de Coopération du 11 octobre 2001 entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale prévoyait la réalisation des travaux d'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre du projet RER. Or, ces travaux ne sont pas encore terminés et le solde du fonds RER ne permet pas de réaliser l'ensemble de ceux-ci.

Le Conseil des ministres a décidé, le 31 mars 2017, la mise à disposition d'un milliard d'euros courants pour finaliser les projets d'infrastructures RER tels que prévus dans l'Accord de Coopération précité et pour réaliser d'autres infrastructures ferroviaires stratégiques.

L'arrêté royal du 19 novembre 2017 permet la libération des moyens issus du milliard d'euros pour les années 2018 à 2020, ce qui a d'ores et déjà permis de relancer les travaux RER.

Afin de pérenniser l'ensemble de ce financement, il a été proposé aux entités fédérées de conclure un Accord de Coopération dont les modalités de mise en œuvre seront consignées dans des accords de coopération d'exécution.

L'Accord de Coopération, qui est proposé avec sa loi d'assentiment, fixe donc les grands principes, dont en premier lieu l'engagement de l'État fédéral à honorer le financement décidé le 31 mars 2017. Il vise aussi à garantir la mise en œuvre des préfinancements wallons encore disponibles et permet aux Régions flamande et wallonne de mettre en œuvre des financements additionnels. Il fixe le cadre dans lequel seront choisis et réalisés les projets ferroviaires concernés, y compris les règles relatives à la clé 60/40 d'application pour les sources de financement susmentionnées.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

1. Inleiding

Jaar na jaar neemt het fileleed op het wegennet in en rond Brussel almaar toe en is het een bedreiging voor de welvaart van ons land gaan vormen.

Het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2011-2012 van de NMBS voorziet in de uitvoering van de nodige infrastructuurwerken om het GEN-project tot stand te brengen. Deze werken zijn evenwel nog niet afgerond en het saldo van het GEN-fonds is ontoereikend om ze allemaal uit te voeren.

Bijgevolg is een bijkomende financiering vereist om de werken te voltooien.

Zich bewust zijnde van het belang van het spoor als schakel van de mobiliteitsketen hebben de gewesten prioriteiten geformuleerd inzake prioritaire spoorwegprojecten, die door de leden van de investeringscel geanalyseerd werden.

Tot slot wil de regering, in het kader van de aanpak van de ontwikkeling van het spoor zoals het er morgen zal uitzien, nogmaals wijzen op haar prioriteiten, met name de veiligheid en verbeterd onthaal van de klant, die ten andere centraal moet staan in de keuzes die moeten gemaakt worden.

Zich bewust zijnde van de mobiliteitsuitdaging, met aandacht voor de door de gewesten geformuleerde prioriteiten en in de overtuiging dat de denkoefening een centrale plaats moet bieden aan de klant, heeft de Ministerraad van de federale regering op 31 maart 2017, in het kader van de notificaties van de begrotingscontrole 2017, beslist om een bedrag van één miljard courante euro ter beschikking te stellen voor de voltooiing van de projecten inzake GEN-infrastructuur zoals vervat in het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001, en voor de realisatie van andere strategische spoorweginfrastructuren gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten.

Dit bedrag van één miljard euro komt bovenop de financieringsbronnen van het saldo van het GEN-fonds,

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

1. Introduction

Les problèmes de congestion du réseau routier dans et autour de Bruxelles s'accroissent d'année en année et constituent désormais une menace pour la prospérité du pays.

L'Accord de Coopération du 11 octobre 2001 entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, prévoyait la réalisation des travaux d'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre du projet RER. Or, ces travaux ne sont pas encore terminés et le solde du fonds RER ne permet de réaliser l'ensemble de ceux-ci.

Un financement complémentaire est dès lors nécessaire pour achever les travaux.

Conscientes de l'importance de l'outil ferroviaire dans la chaîne de mobilité, les régions ont formulé des priorités en termes d'investissements ferroviaires prioritaires qui ont été analysées par la cellule technique d'investissement.

Enfin, dans l'approche du développement du rail de demain, le gouvernement entend rappeler ses priorités qui sont la sécurité et l'amélioration de l'accueil du client, client qui doit par ailleurs être un point de référence central dans les choix à poser.

Conscient de l'enjeu que représente la mobilité, attentif aux priorités formulées par les régions, convaincu que le client doit être mis au centre des réflexions, le Conseil des ministres du gouvernement fédéral a décidé, le 31 mars 2017, dans les notifications du contrôle budgétaire 2017, la mise à disposition d'un milliard d'euros courants pour finaliser les projets d'infrastructures RER tels que prévus dans l'Accord de Coopération du 11 octobre 2001 et pour réaliser d'autres infrastructures ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions.

Cette somme d'un milliard d'euros s'ajoute aux sources de financement du solde du fonds RER libre

te weten 73 444 980,79 euro op 1 januari 2016; dit laatste bedrag werd bekomen na aftrek van het bedrag van de GEN-werken die al voorzien zijn in het meerjareninvesteringsplan 2017-2020 van Infrabel en het meerjareninvesteringsplan 2018-2020 van de NMBS.

Het Overlegcomité van 24 februari 2016 had bovendien al akte genomen van het voorstel van het Waalse Gewest om, in navolging van de beslissing van de Waalse regering van 7 november 2013, de niet-geactiveerde prefinanciering van Gosselies en het saldo van de prefinanciering van Louvain-la-Neuve, zoals toegestaan in het kader van voornoemd Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 en van de beslissing van het Overlegcomité van 7 december 2005, te gebruiken voor de GEN-werken op het Waalse grondgebied. Het Overlegcomité heeft tevens de federale regering opgedragen om deze prefinancieringen in aanmerking te nemen als een element dat een antwoord kan bieden in de zoektocht naar klassieke of alternatieve financieringsmodi die moeten bijdragen tot de nodige bijkomende middelen om het project zo snel mogelijk te finaliseren.

Tot slot heeft de Ministerraad op 19 oktober 2017 zijn goedkeuring gehecht aan een koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en de NMBS gelden. Dit koninklijk besluit zorgt ervoor dat de middelen uit het bijkomende miljard kunnen worden vrijgemaakt voor de jaren 2018 tot 2020 en bepaalt de nadere regels voor de evaluatie van de regionale verdeelsleutel betreffende de betrokken werken, die overeenkomstig de notificaties van de begrotingscontrole van 31 maart 2017 om de twee jaar zal plaatsvinden.

2. Algemeen kader

De bijkomende financiering waartoe de Federale Staat op 31 maart 2017 heeft beslist, opent de mogelijkheid voor de uitvoering van een aantal spoorwegprojecten en -werken van groot strategisch nut voor de mobiliteit van de reizigers en voor het goederenvervoer in België.

Het verduurzamen van de volledige financiering van die projecten en van die werken (bijkomend miljard, niet vastgelegd saldo van het GEN-fonds en Waalse prefinancieringen) is dan ook van wezenlijk belang.

Daartoe wordt aan de deelentiteiten voorgesteld om, zoals geregeld ingevolge de zesde staatshervorming, een Samenwerkingsakkoord te sluiten, waarvan de uitvoeringsmodaliteiten zullen worden vastgelegd in

d'affectation, soit 73 444 980,79 euros à la date du 1^{er} janvier 2016, montant obtenu après déduction du montant des travaux RER déjà prévus dans le plan d'investissement 2017-2020 d'Infrabel et le plan d'investissement 2018-2020 de la SNCB.

De plus, le Comité de Concertation du 24 février 2016 avait déjà pris acte de la proposition de la Région wallonne, issue de la décision du gouvernement wallon du 7 novembre 2013, d'utiliser le préfinancement non activé de Gosselies et le reliquat du préfinancement de Louvain-La-Neuve, autorisés dans le cadre de l'Accord de Coopération du 11 octobre 2001 précité et de la décision du Comité de Concertation du 7 décembre 2005, au profit de travaux RER en territoire wallon. Il a également chargé le gouvernement fédéral de prendre en compte ce préfinancement comme un élément de réponse dans la recherche de modes de financement classiques ou alternatifs pour participer aux besoins complémentaires nécessaires à la finalisation du projet dans les meilleurs délais.

Enfin, le Conseil des ministres a approuvé le 19 octobre 2017 un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires valant comme contrat de gestion pour Infrabel et la SNCB. Cet arrêté royal permet la libération des moyens issus du milliard pour les années 2018 à 2020 et précise les modalités d'évaluation de la clé régionale relative aux travaux en question qui aura lieu tous les deux ans conformément aux notifications du contrôle budgétaire du 31 mars 2017.

2. Cadre général

Le financement complémentaire décidé par l'État fédéral le 31 mars 2017 rend possible la réalisation d'un ensemble de projets et travaux ferroviaires dont l'utilité stratégique en matière de mobilité des voyageurs et de transport des marchandises en Belgique est majeure.

Il est donc fondamental de garantir la pérennité de l'ensemble du financement de ceux-ci (milliard, reliquat non engagé du fonds RER et préfinancements wallons).

Pour ce faire, il est proposé aux entités fédérées de conclure, comme cela est organisé suite à la sixième réforme de l'État, un Accord de Coopération dont les modalités de mise en œuvre seront consignées dans

uitvoerende samenwerkingsakkoorden, die naargelang de draagwijdte ervan multilateraal of bilateraal zullen zijn.

3. Samenwerkingsakkoord

Het Samenwerkingsakkoord legt de grote principes vast waaronder in de eerste plaats de verbintenis van de Federale Staat om de op 31 maart 2017 besliste financiering uit te voeren.

Het beoogt tevens de implementatie van de nog beschikbare Waalse prefinancieringen te garanderen zodat alle GEN-werken die op het Waalse grondgebied voorzien zijn zo snel mogelijk kunnen uitgevoerd worden.

Het legt de verbintenis vast van de federale regering om aan Infrabel en de NMBS te vragen dat ze de werken zo snel mogelijk uitvoeren en hun deel van de stedenbouwkundige procedures met spoed beheren.

Het zorgt ervoor dat de lijst en de uitvoeringsmodaliteiten van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten kunnen worden vastgelegd in het soepele kader van uitvoerende samenwerkingsakkoorden.

Het beschrijft de regels inzake de toepasselijke 60/40-sleutel in het kader van de enveloppes ten bedrage van respectievelijk 298,9 miljoen euro bestemd voor de investeringen op Waalse grondgebied en 448,4 miljoen euro bestemd voor de investeringen op Vlaamse grondgebied.

Het bepaalt dat de gewesten spoed aan de dag zullen leggen in het kader van de administratieve procedures voor het bekomen van de vergunningen en toelatingen, zulks met inachtneming van de geldende wetgevingen.

4. Uitvoerende samenwerkingsakkoorden en de hierop volgende contracten

De nadere regels van het Samenwerkingsakkoord zullen in de hiernavolgende uitvoerende samenwerkingsakkoorden worden vastgelegd:

1° een vierledig uitvoerend samenwerkingsakkoord voor de GEN-werken;

2° een bilateraal uitvoerend samenwerkingsakkoord voor de prioritaire Vlaamse spoorwegprojecten, met name de spoorwegprojecten die een bijkomende financiering vanwege het Vlaamse Gewest zullen genieten;

des accords de coopération d'exécution qui seront multilatéraux ou bilatéraux selon leur portée.

3. Accord de Coopération

L'Accord de Coopération fixe donc les grands principes dont en premier lieu l'engagement de l'État fédéral à honorer le financement décidé le 31 mars 2017.

Il vise aussi à garantir la mise en œuvre des préfinancements wallons encore disponibles pour que tous les travaux RER prévus sur le territoire wallon puissent être réalisés dans les meilleurs délais.

Il consacre l'engagement du gouvernement fédéral à demander à Infrabel et à la SNCB de réaliser les travaux le plus vite possible et gérer leur part des procédures urbanistiques avec diligence.

Il permet de fixer la liste et les modalités de réalisation des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des Régions grâce à l'outil souple que constituent les accords de coopération d'exécution.

Il décrit les règles relatives à la clé 60/40 d'application dans le cadre des enveloppes respectivement de 298,9 mio€ pour les investissements à réaliser sur le territoire wallon et de 448,4 mio€ pour ceux à réaliser sur le territoire flamand.

Il prévoit que les régions feront diligence dans le cadre des procédures administratives liées à l'obtention des permis et autorisations, et ce dans le respect des législations en vigueur.

4. Accords de coopération d'exécution et contrats subséquents

Les modalités de l'Accord de Coopération sont précisées dans les accords de coopération d'exécution suivants:

1° un accord de coopération d'exécution quadripartite pour les travaux du RER;

2° un accord de coopération d'exécution bilatéral pour les projets ferroviaires prioritaires flamands, c'est-à-dire les projets ferroviaires qui bénéficieront d'un financement additionnel de la part de la Région flamande;

3° een bilateraal uitvoerend samenwerkingsakkoord voor de prioritaire Waalse spoorwegprojecten, met name de spoorwegprojecten die een bijkomende financiering vanwege het Waalse Gewest zullen genieten;

4° drie bilaterale uitvoerende samenwerkingsakkoorden voor de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van elk van de drie gewesten, met name de spoorwegprojecten die volledig met federale geldmiddelen gefinancierd zullen worden.

Het uitvoerend samenwerkingsakkoord voor de GEN-werken opent de weg voor het sluiten van volgende contracten met Infrabel en de NMBS:

1° een prefinancieringscontract voor de activatie van de prefinanciering die destijds voor het station Gosselies bestemd was;

2° een bijvoegsel bij het prefinancieringscontract voor de Park&Ride van Louvain-la-Neuve.

De uitvoerende samenwerkingsakkoorden betreffende de prioritaire regionale spoorwegprojecten openen de weg voor het sluiten van projectgebonden uitvoeringscontracten met Infrabel en de NMBS.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel herneemt de definities van de begrippen gebruikt in het kader van het Samenwerkingsakkoord.

In artikel 1, 11°, verstaat men onder betrokken publiekrechtelijke rechtspersoon de publiekrechtelijke rechtspersoon die zou kunnen aangeduid worden door elk gewest.

HOOFDSTUK 2

Financiering en verdeling van de financiering van de strategische spoorwegprojecten

Art. 2

Paragraaf 1 betreft het engagement van de Federale Staat om een miljard euro courant ter beschikking te stellen om de infrastructuurwerken voor het GEN,

3° un accord de coopération d'exécution bilatéral pour les projets ferroviaires prioritaires wallons c'est-à-dire les projets ferroviaires qui bénéficieront d'un financement additionnel de la part de la Région wallonne;

4° trois accords de coopération d'exécution bilatéraux pour les projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire de chacune des trois régions, c'est-à-dire les projets ferroviaires qui seront entièrement financés par des fonds fédéraux.

L'accord de coopération d'exécution pour les travaux du RER ouvre la voie à la conclusion avec Infrabel et la SNCB:

1° d'un contrat de préfinancement pour la mise en œuvre du préfinancement jadis destiné à la gare de Gosselies;

2° d'un avenant au contrat de préfinancement du Park&Ride de Louvain-la-Neuve.

Les accords de coopération d'exécution relatifs aux projets ferroviaires prioritaires régionaux ouvrent la voie à la conclusion avec Infrabel et la SNCB de contrats d'exécution de projet.

COMMENTAIRES DES ARTICLES DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

CHAPITRE 1^{ER}

Dispositions générales

Article 1^{er}

Cet article reprend les définitions des notions utilisées dans le cadre de l'Accord de Coopération.

Dans l'article 1^{er}, 11°, il faut entendre par personne morale de droit public concernée la personne de droit public qui pourrait être désignée par chaque Région.

CHAPITRE 2

Financement et répartition du financement des projets ferroviaires stratégiques

Art. 2

Le paragraphe 1^{er} consacre l'engagement de l'État fédéral de mettre à disposition un milliard d'euros courants pour finaliser les projets d'infrastructures

zoals voorzien in het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001, te finaliseren en om andere strategische spoorweginfrastructuren te realiseren, rekening houdend met de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten.

Paragraaf 2 bevat de verdeling van de som van het bedrag van een miljard euro courant, ter beschikking gesteld door de Federale Staat, en van het bedrag van het GEN-fonds dat vrij te besteden is, namelijk 73 444 980,79 courante euro.

Het bedrag van 179 552 767,20 courante euro voor de financiering van de investeringen in het GEN buiten de sleutel op het grondgebied van het Vlaamse Gewest is gelijk aan het bedrag van 165 713 304,06 euro, waarde 2016, vermeld in de voorlaatste alinea van de paragraaf 7 van hetzelfde artikel.

Met de notie “gedelokaliseerde investering” opgenomen in artikel 2, § 2, 2^o lid, 1^o, c), en 2^o, c), worden werken bedoeld, die, vanuit het oogpunt van hun imputatie op de gewestelijke verdeelsleutel, beschouwd worden als niet gelokaliseerd op het grondgebied van een gewest (zie verklarende nota d.d. 14.04.2001, punt 4, – bijlage bij het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S).

Paragraaf 3 heeft als doel het afsluiten van een uitvoerend samenwerkingsakkoord met betrekking tot het GEN toe te laten en de inhoudelijke elementen die hierin minstens moeten opgenomen worden.

Paragraaf 6 heeft als doel het principe vast te stellen dat, indien er financiële middelen verkregen worden van derden, zoals de Europese Unie, voor projecten opgenomen in het Samenwerkingsakkoord, de middelen voorzien in dit artikel verminderd worden overeenkomstig de omvang van deze externe financiering. De formulering van paragraaf 6 laat toe om elke vorm van nieuwe opportuniteiten die zich eventueel zou aandienen in de toekomst te dekken. De formulering omvat tevens aanvragen van lokale autoriteiten om specifieke voorzieningen in het kader van werven of projecten te laten realiseren.

In geval van financiële middelen afkomstig van derden voor werken op het Brusselse grondgebied, betekent dit een herallocatie van middelen voorzien via dit artikel naar andere te realiseren projecten op het Brusselse grondgebied en dit in de mate van bovengenoemde financiering door derden. Daarnaast, in geval van financiële middelen afkomstig van derden voor gedelokaliseerde projecten, zal deze financiering

RER tels que prévus dans l'Accord de Coopération du 11 octobre 2001 et pour réaliser d'autres infrastructures ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions.

Le paragraphe 2 contient la répartition de la somme du montant d'un milliard d'euros courants mis à disposition par l'État fédéral et du montant du fonds RER libre d'affectation, soit 73 444 980,79 euros courants.

Le montant de 179 552 767,20 euros courants pour le financement d'investissements RER hors clé sur le territoire de la Région flamande est égal au montant 165 713 304,06 euros valeur 2016 mentionné à l'avant-dernier alinéa du paragraphe 7 du même article.

La notion d'investissement délocalisé reprise à l'article 2, § 2, alinéa 2, 1^o, c), et 2^o, c), vise des travaux qui sont considérés, du point de vue de leur imputation sur la clé régionale, comme non localisés sur le territoire d'une région (voir note explicative du 14.04.2001, point 4, – annexe à l'accord de coopération relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB).

Le paragraphe 3 vise à permettre la conclusion d'un accord de coopération d'exécution relatif au RER et les éléments de contenu qu'il devra au moins reprendre.

Le paragraphe 6 vise à établir le principe selon lequel dans le cas où des moyens financiers sont obtenus de la part de tiers, comme l'Union européenne, pour les projets couverts par l'Accord de Coopération, les moyens prévus dans cet article seront réduits dans la mesure de ces financements tiers. La formulation du paragraphe 6 est ouverte pour couvrir toute forme de nouvelles opportunités qui se présenterait éventuellement dans le futur. La formulation couvre également le cas des demandes provenant d'autorités locales visant à faire réaliser des aménagements spécifiques dans le cadre de chantiers ou projets.

En cas de moyens financiers émanant de tiers pour des travaux à réaliser sur le territoire bruxellois, cela implique une réallocation des moyens prévus par le présent article à d'autres projets à réaliser sur le territoire bruxellois, et ce dans la mesure desdits financements de tiers. En outre, en cas de moyens financiers émanant de tiers pour des projets délocalisés, ces fonds serviront à réduire les montants à imputer sur la quote-part de la

in mindering gebracht worden op het aandeel van het gewest, op wiens grondgebied de gedelokaliseerde projecten effectief uitgevoerd worden.

Paragraaf 7 heeft als doel te preciseren dat de verdeling van de bedragen voorzien in paragraaf 2, eerste lid, 1° en 2°, voortvloeit uit de regionale verdeelsleutel 60/40.

Paragraaf 8 geeft de elementen weer die beschouwd worden buiten het toepassingsgebied van de regionale verdeelsleutel 60/40 te vallen.

HOOFDSTUK 3

Verbintenissen tussen de partijen

Art. 3 tot 10

Deze artikelen bevatten de specifieke engagementen van de partijen betrokken bij het Samenwerkingsakkoord.

Artikel 3 verwijst naar de studie “artikel 13”. Het betreft de studie voorzien in artikel 13 van de GEN-overeenkomst van 4 april 2003 die moet zorgen voor een periodieke actualisatie van de verplaatsingsbehoeften in het GEN-gebied teneinde het vervoersaanbod, waaronder het spooraanbod, te actualiseren. Ditzelfde artikel 3 schept eveneens een onderlinge verplichting voor de vier gefedereerde entiteiten om hun met sporen uitgerust net te behouden, in het bijzonder in de minst bevolkte gebieden.

Artikel 5 herneemt met name de maximale bedragen van de bijkomende financieringen waartoe de gewesten zich engageren bij te dragen voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, en dit conform de artikelen 6, § 1, X, eerste lid, 14°, en 92bis, § 4*nonies*, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Indien een gewest toch een bijkomende financiering voorziet die het maximale bedrag voorzien in artikel 5 overschrijdt, zal een nieuw samenwerkingsakkoord moeten afgesloten worden.

Artikel 6 voorziet in het afsluiten van een uitvoerend samenwerkingsakkoord waarin o.a het volgende wordt gespecificeerd:

1° het maximum bedrag van de bijkomende financiering door de gewesten voor elk gewestelijk prioritaire spoorwegproject;

2° de manier volgens dewelke elk gewestelijk prioritaire spoorwegproject vorm krijgt;

région sur le territoire de laquelle les projets délocalisés concernés prennent effectivement place.

Le paragraphe 7 vise à préciser que la répartition des montants prévus au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 1° et 2°, découle de l'application de la clé régionale 60/40.

Le paragraphe 8 reprend les éléments qui sont considérés comme tombant en dehors du champ d'application de la clé régionale 60/40.

CHAPITRE 3

Engagements des parties

Art. 3 à 10

Ces articles contiennent les engagements particuliers des parties à l'Accord de Coopération.

L'article 3 fait référence à l'étude “article 13”. Il s'agit de l'étude prévue à l'article 13 de la convention RER du 4 avril 2003 visant à actualiser périodiquement les besoins en mobilité dans la zone RER en vue de l'actualisation de l'offre de transport, dont l'offre ferroviaire. Ce même article 3 crée également une obligation mutuelle des quatre entités fédérées de préserver leur réseau ferré, tout particulièrement dans les zones les moins peuplées.

L'article 5 reprend notamment les montants maximum des financements additionnels que les régions s'engagent à fournir pour les projets ferroviaires prioritaires régionaux, et ce conformément aux articles 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14°, et 92bis, § 4*nonies*, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. S'il apparaît qu'une région fournit un financement additionnel excédant le montant maximum prévu à l'article 5, un nouvel accord de coopération devra être conclu.

L'article 6 prévoit la conclusion d'accord de coopération d'exécution afin de consacrer, entre autres,:

1° le montant maximum du financement additionnel par les régions pour chaque projet ferroviaire prioritaire régional;

2° la manière suivant laquelle chaque projet ferroviaire prioritaire régional prend forme;

3° de modaliteiten rond de controle van de goede uitvoering van elk gewestelijk prioritaair spoorwegproject.

Het gebruik van alternatieve financieringsvormen is mogelijk, overeenkomstig het tweede lid van paragraaf 2, op voorwaarde dat de modaliteiten conform de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen zijn.

Tenslotte, aangezien artikel 6 melding maakt van het feit dat de alternatieve financieringswijze geen gevolgen mag hebben voor de schuldpositie van de Federale Staat, heeft het laatste begrip wel degelijk betrekking op de federale overheid.

Artikel 7 bevat een herbestemmingsclausule in geval van een significant overschot. In dat geval kan dit overschot hergebruikt worden voor een ander spoorwegproject van het betrokken gewest, dat opgenomen is in het strategisch meerjareninvesteringsplan. In dit geval wordt een uitvoerend samenwerkingsakkoord afgesloten.

Artikel 10, § 3, heeft als doel de administratieve last ten gevolge van het afsluiten van wijzigende uitvoerende samenwerkingsakkoorden voor niet-significante overschrijdingen te vermijden.

Artikel 10, § 4, bevat een vrijwaringsclausule die van toepassing is in geval van significante afwijkingen t.o.v. de prognoses.

HOOFDSTUK 4

Gewestelijke prefinanciering

Art. 11

Dit artikel herneemt de principes die van toepassing zijn op de Waalse prefinanciering.

3° les modalités de contrôle de la bonne exécution de chaque projet ferroviaire prioritaire régional.

Le recours à des modes de financement alternatif est possible, conformément à l'alinéa 2 du paragraphe 2, à condition que leurs modalités soient conformes à la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Enfin, lorsque l'article 6 mentionne le fait que le mode alternatif de financement ne peut avoir de conséquences sur l'endettement de l'État fédéral, cette dernière notion vise bien l'autorité fédérale.

L'article 7 contient une clause de réorientation applicable en cas d'excédent significatif. Dans ce cas, ce dernier pourra être réorienté pour un autre projet ferroviaire, repris dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement, de la région concernée. En pareil cas, un accord de coopération d'exécution est conclu.

L'article 10, § 3, vise à éviter la charge administrative correspondant à la conclusion d'accords de coopération d'exécution modificatifs pour des dépassements non-significatifs.

L'article 10, § 4, contient une clause de sauvegarde applicable en cas d'écarts significatifs par rapport aux prévisions.

CHAPITRE 4

Préfinancement régional

Art. 11

Cet article reprend les principes applicables au préfinancement wallon.

HOOFDSTUK 5

Bijkomende financiering

Art. 12

Dit artikel laat het afsluiten van uitvoerende samenwerkingsakkoorden toe teneinde de modaliteiten inzake de bijkomende financieringen van de gewesten vast te leggen, dit in toepassing van artikels 6, § 1, X, eerste lid, 14^o, en 92*bis*, § 4*nonies*, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

CHAPITRE 5

Financement additionnel

Art. 12

Cet article permet la conclusion d'accord de coopération d'exécution afin de déterminer les modalités des financements additionnels par les régions, en application des articles 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14^o, et 92*bis*, § 4*nonies*, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Artikel 2. Instemming wordt betuigd met het Samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren, ondertekend te Brussel XXX, gevoegd bij deze wet.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération entre l'Etat fédéral, la Région Flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Article 2. Assentiment est donné à l'Accord de coopération entre l'Etat fédéral, la Région Flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, signé à Bruxelles le XXX, annexé à la présente loi.

Accord de coopération entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques

Vu la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 92bis, inséré par la Loi spéciale du 8 août 1988 et modifié en dernier lieu par la Loi spéciale du 6 janvier 2014 ;

Considérant que les travaux d'infrastructure prévus dans l'accord de coopération du 11 octobre 2001 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. et relatifs à la mise en œuvre du projet RER ne sont pas encore terminés ;

Considérant le rapport de la Cour des comptes relatif à la mise en œuvre et financement du Réseau Express régional du 25 janvier 2017 ;

Considérant qu'un financement complémentaire au solde du Fonds RER est nécessaire pour achever l'ensemble des travaux du projet RER ;

Considérant la décision du Conseil des Ministres du gouvernement fédéral du 31 mars 2017 approuvant les notifications du contrôle budgétaire 2017 qui consacrent l'accord de principe sur la mise à disposition d'un milliard d'euros courants qui s'ajoutent aux sources de financement du solde du Fonds RER libre d'affectation, soit 73.444.980,79 euros à la date du 1^{er} janvier 2016, nécessaires à la finalisation des projets d'infrastructures RER tels que prévus dans l'accord de coopération du 11 octobre 2001 ainsi qu'à la réalisation d'autres projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des Régions. Ce dernier montant correspond au solde du fonds RER au 1^{er} janvier 2016, soit 228.443.739,19 euros, dont sont déduites les charges réelles de 2016 ainsi que le montant des travaux RER nécessaires prévu dans les plans d'investissement 2017-2020 de la SNCB et d'Infrabel, soit 154.998.758,40 euros ;

Samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren

Gelet op de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 92bis, ingevoegd bij de Bijzondere wet van 8 augustus 1988 en laatst gewijzigd bij de Bijzondere wet van 6 januari 2014;

Overwegende dat de infrastructuurwerken zoals voorzien in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S en betreffende de uitvoering van het GEN-project nog niet afgerond zijn;

Overwegende het rapport van het Rekenhof betreffende de invoering en financiering van het Gewestelijk Expresnet van 25 januari 2017;

Overwegende dat een financiering bovenop het saldo van het GEN-Fonds noodzakelijk is om het geheel van de werken van het GEN-project te voltooien;

Overwegende de beslissing van de federale Ministerraad van 31 maart 2017 tot goedkeuring van de notificaties van de budgettaire controle 2017 die een principiële akkoord wijden aan de terbeschikkingstelling van een miljard courante euro die bovenop de financieringsbronnen komen van het saldo van het GEN-Fonds dat vrij is om te besteden op datum van 1 januari 2016, zijnde 73.444.980,79 euro, en die noodzakelijk zijn voor de voltooiing van de GEN-infrastructuurprojecten zoals voorzien in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 alsook voor de uitvoering van andere strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten. Laatstgenoemd bedrag komt overeen met het saldo van het GEN-Fonds op 1 januari 2016, namelijk 228.443.739,19 euro, waarvan het bedrag van de werkelijke lasten voor 2016 eveneens van de noodzakelijke werken van het GEN zoals voorzien in de investeringsplannen 2017-2020 van de NMBS en van Infrabel in

Considérant que la même décision du Conseil des Ministres du gouvernement fédéral retenait le principe de trois enveloppes à caractère régional pour la répartition des 1.073.444.980,79 euros courants, à savoir une enveloppe relative aux investissements à réaliser sur le territoire flamand, une enveloppe relative aux investissements à réaliser sur le territoire wallon et une enveloppe relative aux investissements hors clé ;

Considérant que ce montant d'un milliard d'euros courants ne peut faire l'objet de réductions budgétaires compte tenu de son utilité stratégique pour la mobilité des voyageurs et des marchandises en Belgique et qu'il s'agit d'une source de financement supplémentaire par rapport aux dotations d'investissement classiques de la SNCB et d'Infrabel ;

Considérant la décision du Conseil des Ministres du 19 juillet 2013 d'accélérer les travaux du RER grâce à la réaffectation du préfinancement non activé de Gosselies et du reliquat du préfinancement de Louvain-la-Neuve suivie par la décision du gouvernement wallon du 7 novembre 2013, rappelée lors du Comité de Concertation du 24 février 2016, qui prend acte de la décision de la Région wallonne concernant l'utilisation des préfinancements non activés, autorisés dans le cadre de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 précité et de la décision du Comité de Concertation du 7 décembre 2005, au profit de l'accélération des travaux RER en territoire wallon ; que le gouvernement wallon a ainsi demandé au gouvernement fédéral de prendre en compte ce préfinancement comme un élément de réponse dans la recherche de modes de financement classique ou alternatifs pour participer aux besoins complémentaires nécessaires à la finalisation du RER dans les meilleurs délais ;

Considérant que la Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 autorise une ou plusieurs régions à financer de manière additionnelle les investissements visés à l'article

minderung is gebracht, namelijk 154.998.758,40 euro;

Overwegende dat diezelfde beslissing van de Ministerraad het principe van drie enveloppes van gewestelijke aard vastgelegd heeft voor de verdeling van 1.073.444.980,79 courante euro, met name een enveloppe betreffende investeringen uit te voeren op Vlaams grondgebied, een enveloppe betreffende investeringen uit te voeren op Waals grondgebied en een enveloppe betreffende investeringen buiten de sleutel;

Overwegende dat dit bedrag van één miljard courante euro geen voorwerp kan zijn van een begrotingsvermindering gelet op het strategische belang ervan voor de mobiliteit van reizigers en van goederen in België en dat het gaat om een bijkomende financieringsbron in vergelijking met de klassieke investeringsdotaties van de NMBS en van Infrabel;

Overwegende de beslissing van de Ministerraad van 19 juli 2013 teneinde de GEN-werken te versnellen dankzij de heroriëntatie van de niet-geactiveerde prefinanciering van Gosselies en van het prefinancieringssaldo van Louvain-la-Neuve gevolgd door de beslissing van de Waalse regering van 7 november 2013, herhaald tijdens het Overlegcomité van 24 februari 2016, die akte neemt van het voorstel van het Waalse Gewest betreffende het gebruik van de niet-geactiveerde prefinancieringen, toegekend in het kader van bovengenoemd samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 en de beslissing van het Overlegcomité van 7 december 2005, ten gunste van de GEN-werken op Waals grondgebied; dat de Waalse regering aan de federale regering gevraagd heeft deze prefinanciering in aanmerking te nemen als een element van antwoord in de zoektocht naar klassieke of alternatieve financieringsmogelijkheden teneinde te kunnen beantwoorden aan de bijkomende behoeften noodzakelijk voor de voltooiing van het GEN-project binnen een zo kort mogelijke termijn;

Overwegende dat de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 één of meerdere gewesten machtigt om de investeringen overeenkomstig artikel 92bis, §

92bis, § 4nonies, de la même loi sur la base d'un accord de coopération ;

Considérant que les parties garantissent que les plans pluriannuels d'investissements et les plans stratégiques pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel satisfont aux conditions des articles 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14° et 92bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, à savoir qu'est autorisé « *le financement additionnel d'investissements d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation de lignes de chemin de fer, ainsi que des équipements complémentaires sur les points d'arrêts non gardés renforçant leur visibilité et leur intermodalité avec les transports publics, les modes actifs, les taxis et les voitures partagées, pour autant qu'ils soient réalisés en sus des investissements repris dans un plan pluriannuel d'investissement effectivement doté, par l'autorité fédérale, de moyens suffisants pour assurer une offre de transport ferroviaire attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport sur l'ensemble du territoire* » ;

Considérant que toujours selon la même Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 92bis, § 4nonies, l'accord de coopération ne peut excéder l'échéance du plan stratégique pluriannuel d'investissements ;

Considérant qu'en vertu de l'article 92bis, § 1^{er}, alinéa 3, de ladite loi, l'accord de coopération, qui a reçu l'assentiment des Parlements concernés, peut prévoir que sa mise en œuvre sera assurée par des accords de coopération d'exécution ayant effet sans que l'assentiment par la loi ou le décret ne soit requis ;

Considérant que le présent accord rend possible des financements additionnels de la part des régions conformément à l'article 92bis, § 4nonies de la Loi spéciale de réforme institutionnelle du 8 août 1980 et prévoit que les modalités d'exécution desdits financements additionnels seront déterminées au moyen d'accords de coopération d'exécution conformément à

4nonies, van dezelfde wet bijkomend te financieren op basis van een samenwerkingsakkoord;

Overwegende dat de partijen verzekeren dat de meerjareninvesteringsplannen en de strategische meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en van Infrabel voldoen aan de voorwaarden van artikelen 6, § 1, X, eerste lid, 14° en 92bis, § 4nonies, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, met name dat *"de bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit met openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in een meerjareninvesteringsplan dat effectief in voldoende financiering door de federale overheid voorziet teneinde een aantrekkelijk en performant aanbod voor het spoorvervoer dat goed aansluit op de andere vervoermiddelen te verzekeren op het gehele grondgebied"* is toegestaan;

Overwegende dat nog altijd volgens dezelfde Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, artikel 92bis, § 4nonies, het samenwerkingsakkoord de vervaldatum van het strategisch meerjareninvesteringsplan niet mag overschrijden;

Overwegende dat krachtens het artikel 92bis, § 1, derde lid, van dezelfde wet, het samenwerkingsakkoord, dat de instemming heeft gekregen van de betrokken Parlementen, kan voorzien dat de uitvoering ervan zal worden verzekerd door uitvoerende samenwerkingsakkoorden die gelden zonder dat de instemming bij wet of decreet vereist is;

Overwegende dat dit akkoord de mogelijkheid biedt tot bijkomende financieringen door de gewesten overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies van de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 en voorziet dat de modaliteiten van deze bijkomende financieringen zullen bepaald worden door middel van uitvoerende

l'article 92bis, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi précitée.

L'État belge, représenté par son gouvernement en la personne de Charles MICHEL, Premier Ministre, établi Rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles, et François BELLOT, Ministre de la Mobilité, établi Rue Ernest Blérot 1 à 1070 Bruxelles ;

La Région flamande, représentée par son gouvernement en la personne de Geert BOURGEOIS, Ministre-président du gouvernement flamand, établi Place des Martyrs 19 à 1000 Bruxelles et Ben WEYTS, Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande, du Tourisme et du Bien-être animal, établi Place des Martyrs 7 à 1000 Bruxelles ;

La Région wallonne, représentée par son gouvernement en la personne de Willy BORSUS, Ministre-président du gouvernement wallon, établi rue de Mazy 25/27 à 5100 Jambes (Namur) et de Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, établi Chaussée de Louvain, 2 à 5000 Namur ;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement en la personne de Rudi VERVOORT, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, établi Rue Ducale, 7-9 à 1000 Bruxelles et Pascal SMET, Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics, établi Boulevard Albert II 37 à 1030 Bruxelles.

ci-après appelés les parties contractantes,

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

Chapitre 1^{er}. Dispositions générales

Article 1^{er}. Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1° « Les parties » : l'Etat fédéral, la Région

samenwerkingsakkoorden overeenkomstig artikel 92bis, § 1, derde lid van bovengenoemde wet.

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Charles MICHEL, Eerste minister, gevestigd te 1000 Brussel, Wetstraat 16, en François BELLOT, Minister van Mobiliteit gevestigd te 1070 Brussel, Ernest Blerotstraat 1;

Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Geert BOURGEOIS, Minister-president van de Vlaamse regering gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 19 en Ben WEYTS, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 7;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Willy BORSUS, Minister-president van de Waalse regering gevestigd te 5100 Jambes (Namen), Mazystraat 25/27, en Carlo Di Antonio, Minister van Leefmilieu, Ecologische Transitie, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie, gevestigd te 5000 Namen, Leuvensesteenweg 2 ;

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Rudi VERVOORT, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, gevestigd te 1000 Brussel, Hertogstraat 7-9 en Pascal SMET, Brusselse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken gevestigd te 1030 Brussel, Koning Albert II-laan 37.

hierna de contracterende partijen genoemd,

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. In het kader van dit akkoord wordt verstaan onder:

1° "De partijen": de federale Staat, het Vlaamse

Flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale ;	Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest;
2° « Les plans pluriannuels d'investissement » : la programmation des investissements financés pour l'essentiel au moyen de la dotation d'investissement classique mise à disposition de la SNCB et d'Infrabel par l'Etat fédéral ;	2° “De meerjareninvesteringsplannen”: de programmering van de investeringen die voornamelijk gefinancierd worden middels de klassieke investeringsdotatie die door de federale Staat ter beschikking worden gesteld van de NMBS en van Infrabel;
3° « Le plan stratégique pluriannuel d'investissement » : la programmation des investissements financés pour l'essentiel au moyen des moyens complémentaires par rapport aux dotations d'investissements d'Infrabel et de la SNCB mis à leur disposition par l'Etat fédéral afin d'achever le projet RER et d'investir dans des projets ferroviaires prioritaires ;	3° “Het strategisch meerjareninvesteringsplan”: de programmering van de investeringen die voornamelijk gefinancierd worden middels de bijkomende middelen t.o.v. de investeringsdotaties van Infrabel en van de NMBS die door de federale Staat ter beschikking worden gesteld teneinde het GEN-project te voltooien en te investeren in prioritaire spoorwegprojecten;
4° « Le préfinancement régional » : la contribution de la Région wallonne pour le préfinancement des travaux des lignes 161 et 124 sur le territoire wallon en vue d'en accélérer l'exécution, conforme à la décision du gouvernement wallon du 7 novembre 2013, rappelée lors du Comité de Concertation du 24 février 2016 ;	4° “De gewestelijke prefinanciering”: de bijdrage van het Waalse Gewest voor de prefinanciering van de werken op de spoorlijnen 161 en 124 op het Waals grondgebied met het oog op het versnellen van de uitvoering ervan, conform de beslissing van de Waalse Regering van 7 november 2013, herhaald tijdens het Overlegcomité van 24 februari 2016;
5° « Les financements additionnels des régions » : les financements régionaux additionnels afin de financer de manière additionnelle les investissements visés à l'article 92bis, § 4onies de la loi de 8 août 1980 ;	5° “De bijkomende financieringen van de gewesten”: de bijkomende gewestelijke financieringen teneinde de investeringen zoals voorzien in artikel 92bis, § 4onies van de wet van 8 augustus 1980, te financieren;
6° « Comité de Concertation » : l'organe visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ;	6° “Overlegcomité”: het orgaan bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;
7° « Les projets ferroviaires prioritaires » : les projets ferroviaires, en dehors du projet RER, dont la réalisation est rendue possible au moyen du plan stratégique pluriannuel d'investissement. Ils sont constitués d'une part des projets prioritaires régionaux et d'autre part des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions ;	7° “De prioritaire spoorwegprojecten”: de spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, waarvan de realisatie mogelijk gemaakt wordt middels het strategisch meerjareninvesteringsplan. Deze zijn samengesteld uit enerzijds de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten en anderzijds de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten;
8° « Projet ferroviaire prioritaire régional » : projet ferroviaire prioritaire de nature	8° “Gewestelijk prioritaire spoorwegproject”: prioritaire spoorwegproject van strategische aard

stratégique pour lequel les régions, chacune pour sa partie, peuvent prévoir un financement additionnel ;

9° « Les Projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions » : les projets ferroviaires prioritaires, en dehors du projet RER, réalisés exclusivement au moyen du financement fédéral ;

10° « Accord de coopération d'exécution » : accord concernant la collaboration structurelle et les modalités d'exécution et de suivi des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions, de l'exécution et préfinancement partiel des travaux RER, et de l'exécution des travaux et financement additionnel des projets ferroviaires prioritaires régionaux. Pour les projets ferroviaires prioritaires régionaux, la collaboration financière et le suivi commun tenant compte des régions sont aussi déterminés. Selon leur objet, ces accords d'exécution peuvent être bilatéraux ou multilatéraux ;

11° « Contrat d'exécution de projet » : contrat conclu entre d'une part la région et, le cas échéant, la personne morale de droit public concernée qui assure le financement additionnel des projets ferroviaires prioritaire régionaux et d'autre part l'Etat fédéral, la SNCB et/ou Infrabel, qui fixe la description concrète, la collaboration opérationnelle, le financement et les modalités d'exécution (le planning inclus) d'un projet ferroviaire prioritaire régional.

Chapitre 2. Financement et répartition du financement des projets ferroviaires stratégiques

Art. 2. § 1^{er}. Conformément à la décision du Conseil des Ministres fédéral du 31 mars 2017 approuvant les notifications du contrôle budgétaire 2017, outre les 73.444.980,79 € du fonds RER libres d'affectation, un milliard d'euros est attribué à la SNCB et à Infrabel pour, dans les budgets prévus ci-après, la réalisation des chantiers RER et la réalisation de certaines

waarvoor de gewesten, elk wat hen betreft, in bijkomende financiering kunnen voorzien;

9° “De strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten”: de prioritaire spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, uitsluitend uitgevoerd middels de federale financiering;

10° “Uitvoerend samenwerkingsakkoord”: akkoord aangaande de structurele samenwerking en de modaliteiten van uitvoering en opvolging van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, van de uitvoering en gedeeltelijke prefinanciering van de GEN-werken, en van uitvoering van de werken en bijkomende financiering inzake de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten. Voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten worden ook de financiële samenwerking en de gezamenlijke opvolging rekening houdend met de inbreng van de gewesten bepaald. Naargelang het voorwerp, kunnen deze uitvoeringsakkoorden bilateraal of multilateraal zijn;

11° “Projectgebonden uitvoeringscontract”: contract gesloten tussen enerzijds het gewest en desgevallend haar betrokken publiekrechtelijke rechtspersoon dat instaat voor de bijkomende financiering van gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, en anderzijds de federale Staat, de NMBS en/of Infrabel, dat de concrete omschrijving, de operationele samenwerking, de financiering en de uitvoeringsmodaliteiten (inclusief de planning) van een gewestelijk prioritaire spoorwegproject vastlegt.

Hoofdstuk 2. Financiering en verdeling van de financiering van de strategische spoorwegprojecten

Art. 2. § 1. Overeenkomstig de beslissing van de federale Ministerraad van 31 maart 2017 om de notificaties van de budgettaire controle 2017 goed te keuren, wordt, bovenop de 73.444.980,79 € van het GEN-Fonds dat vrij te besteden is, één miljard euro toegekend aan de NMBS en aan Infrabel om, binnen de budgetten zoals hieronder voorzien, te gebruiken voor de

priorités sur le territoire des régions (y compris certains projets ferroviaires régionaux prioritaires), et ce au rythme nécessaire pour le bon et prompt déroulement des chantiers.

§ 2. Ce montant de 1.073.444.980,79 euros courants, est réparti comme suit :

- 1° Investissements en Région flamande : 448.396.261,58 euros courants ;
- 2° Investissements en Région wallonne : 298.930.841,05 euros courants ;
- 3° Investissements hors clé : 326.117.878,16 euros courants.

Ces 3 enveloppes sont ventilées comme suit :

1° Financement du RER :

- a) Région flamande : 77.147.517,81 euros courants ;
- b) Région wallonne : 229.999.504,74 euros courants ;
- c) Région bruxelloise/délocalisé : 306.970.284,74 euros courants.

2° Financement de projets ferroviaires prioritaires :

- a) Région flamande : 371.248.743,77 euros courants ;
- b) Région wallonne : 68.931.336,31 euros courants ;
- c) Région bruxelloise/délocalisé : 19.147.593,42 euros courants.

§ 3. Un accord de coopération d'exécution relatif au RER est conclu et contient entre autres :

1° la description des travaux RER à réaliser ;

2° un planning par ligne relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ;

3° un planning par ligne pour les travaux mentionnant notamment la date de fin des travaux du RER pour la ligne 161 en 2029 et pour

uitvoering van de GEN-werven en de uitvoering van bepaalde prioriteiten op het grondgebied van de gewesten (inclusief bepaalde gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten), en dit volgens een tempo dat noodzakelijk is voor een goed en vlot verloop van de werven.

§ 2. Dit bedrag van 1.073.444.980,79 courante euro wordt verdeeld als volgt:

- 1° Investerings in het Vlaamse Gewest: 448.396.261,58 courante euro;
- 2° Investerings in het Waalse Gewest: 298.930.841,05 courante euro;
- 3° Investerings buiten sleutel: 326.117.878,16 courante euro.

Deze 3 enveloppes worden als volgt uitgesplitst:

1° Financiering van het GEN:

- a) Vlaamse Gewest : 77.147.517,81 courante euro ;
- b) Waalse Gewest : 229.999.504,74 courante euro;
- c) Brusselse Hoofdstedelijke Gewest / gedelokaliseerd : 306.970.284,74 courante euro.

2° Financiering van de prioritaire spoorwegprojecten:

- a) Vlaamse Gewest : 371.248.743,77 courante euro ;
- b) Waalse Gewest : 68.931.336,31 courante euro;
- c) Brusselse Hoofdstedelijke Gewest / gedelokaliseerd : 19.147.593,42 courante euro.

§ 3. Een uitvoerend samenwerkingsakkoord betreffende het GEN wordt afgesloten en bevat onder andere het volgende:

1° de beschrijving van de uit te voeren GEN-werken;

2° een planning per lijn betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen, die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen;

3° een planning per lijn voor wat betreft de werken met in het bijzonder de vermelding van de einddatum van de GEN-werken voor de lijn

la ligne 124 en 2031.

§ 4. La liste synthétique des projets ferroviaires prioritaires, hors RER, est jointe en annexe 1^{re}.

La liste détaillée des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions, leur description ainsi que leurs échéanciers figurent dans des accords de coopération d'exécution bilatéraux.

§ 5. La liste détaillée des projets ferroviaires prioritaires régionaux ainsi que leur description et leurs échéanciers figurent également dans des accords de coopération d'exécution bilatéraux. Les projets ferroviaires prioritaires régionaux font de plus l'objet de contrats d'exécution de projet.

§ 6. Les moyens financiers éventuellement obtenus de tiers (UE, ...) et utilisés viennent en déduction des moyens prévus dans le présent article. Les moyens financiers ainsi libérés sont réaffectés à des projets ferroviaires à réaliser sur le territoire de la même région dans le respect de l'article 10, § 4.

§ 7. Les montants visés au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 1° et 2°, découlent de l'application d'une clé de répartition budgétaire des investissements selon laquelle soixante pour cent de la somme de ces deux montants sont alloués à des travaux à réaliser sur le territoire de la Région flamande et quarante pour cent à des travaux à réaliser sur le territoire de la Région wallonne.

Les charges financières réelles des emprunts de préfinancement à conclure pour les travaux RER (préfinancement de ex-Gosselies et solde du préfinancement de Louvain-la-Neuve) qui excéderaient la contribution régionale sont aussi imputables sur la part de la clé régionale de la région concernée.

161 in 2029 en voor de lijn 124 in 2031.

§ 4. De syntheseslijst van de prioritaire spoorwegprojecten, buiten GEN, is gevoegd als bijlage 1.

De gedetailleerde lijst van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, hun beschrijving en hun planning staan vermeld in bilaterale uitvoerende samenwerkingsakkoorden.

§ 5. De gedetailleerde lijst van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten alsook hun beschrijving en hun planning staan eveneens vermeld in bilaterale uitvoerende samenwerkingsakkoorden. De gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten maken bovendien het voorwerp uit van projectgebonden uitvoeringscontracten.

§ 6. De financiële middelen die eventueel bekomen en effectief aangewend worden via derden (EU,...), worden in mindering gebracht van de voorziene middelen in dit artikel. De op deze manier vrijgemaakte financiële middelen worden opnieuw toegewezen aan spoorwegprojecten uit te voeren op het grondgebied van datzelfde gewest met eerbiediging van het artikel 10, § 4.

§ 7. De bedragen bedoeld in de tweede paragraaf, eerste lid, 1° en 2°, vloeien voort uit de toepassing van een budgettaire verdeelsleutel van investeringen volgens dewelke zestig procent van de som van deze twee bedragen toegewezen wordt aan werken te realiseren op het grondgebied van het Vlaamse Gewest en veertig procent toegewezen wordt aan werken te realiseren op het grondgebied van het Waalse Gewest.

De werkelijke financiële lasten van de leningen gekoppeld aan de prefinanciering af te sluiten voor de GEN-werken (prefinanciering van ex-Gosselies en saldo van de prefinanciering Louvain-la-Neuve) en die de gewestelijke bijdrage overstijgen zijn ook toe te wijzen aan het deel van de gewestelijke verdeelsleutel van het betrokken gewest.

La réalisation de cette clé de répartition régionale est évaluée tous les deux ans afin qu'elle soit respectée à la fin des travaux envisagés dans les accords de coopération d'exécution. Cette évaluation est présentée au comité de concertation

Au cas où l'évaluation de la clé régionale fait apparaître une déviation supérieure ou égale à cinq pour cent ou cinq millions d'euros par rapport à la clé calculée sur base des montants cumulés planifiés des travaux tels que présentés en annexe 2, la SNCB et Infrabel, avec le ministre ayant ces entreprises dans ses attributions, proposent les mesures nécessaires pour assurer le retour aux montants cumulés planifiés des travaux dans un délai de trois ans.

Les mesures décidées par le gouvernement fédéral sont présentées au comité de concertation.

La clé de répartition régionale ne s'applique pas aux travaux d'infrastructure sur les lignes 124 et 161 sur le territoire flamand et aux travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand, pour un montant total de 336.502.647,00 €₂₀₁₆.

Au 1^{er} janvier 2016, un montant de 150.805.308,69 €₂₀₁₆ a été affecté hors clé.

Le solde au 1^{er} janvier 2016 fixe, pour les travaux de mise à quatre voies encore à réaliser, un montant maximum de 185.697.338,31 €₂₀₁₆ dont 165.713.304,06 €₂₀₁₆ libres d'affectation.

Les travaux dans les gares RER sur le territoire de la Région flamande tombent sous la clé de la Région flamande.

§ 8. Le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 3^o, qui reprend une enveloppe de 326.117.878,16 euros courants, à laquelle la clé de répartition régionale visée au paragraphe 7 ne s'applique pas, contient :

1° les travaux situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;

De realisatie van deze regionale verdeelsleutel wordt elke twee jaar geëvalueerd opdat deze bij het beëindigen van de in de uitvoerende samenwerkingsakkoorden beoogde werken zou gerespecteerd zijn. Deze evaluatie wordt voorgesteld aan het overlegcomité.

Indien de evaluatie van de gewestelijke sleutel een afwijking vertoont van vijf procent of vijf miljoen euro, of meer, tegenover de sleutel die werd berekend op basis van de geplande gecumuleerde bedragen van de werken zoals opgenomen in bijlage 2, worden door de NMBS en Infrabel, samen met de minister bevoegd voor deze ondernemingen, de nodige maatregelen voorgesteld om binnen een termijn van drie jaar opnieuw de geplande gecumuleerde bedragen van de werken te halen.

De maatregelen die beslist worden door de federale regering worden voorgesteld aan het overlegcomité.

De gewestelijke verdeelsleutel is niet van toepassing op de infrastructuurwerken op de lijnen 124 en 161 op het Vlaams grondgebied en de moderniseringswerken van deze lijnen op het Vlaams grondgebied voor een totaal bedrag van 336.502.647,00 €₂₀₁₆.

Op datum van 1 januari 2016 is een bedrag van 150.805.308,69 €₂₀₁₆ aangewend buiten de sleutel.

Het saldo op 1 januari 2016 legt een maximum bedrag van 185.697.338,31 €₂₀₁₆ waarvan 165.713.304,06 €₂₀₁₆ vrij om te besteden, dit voor de werken die nog dienen te gebeuren voor het op vier sporen brengen.

De werken in de GEN-stations op het grondgebied van het Vlaamse Gewest vallen onder de sleutel van het Vlaamse Gewest.

§ 8. De paragraaf 2, eerste lid, 3^o, dat een enveloppe van 326.117.878,16 courante euro vermeldt waarop de regionale verdeelsleutel bedoeld in paragraaf 7 niet van toepassing is, bevat:

1° de werken gesitueerd op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;

2° de infrastructuurwerken op de lijnen 124 en

2° les travaux d'infrastructure sur les lignes 124 et 161 sur le territoire flamand hors clé et les travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand, comme indiqué ci-avant.

Chapitre 3. Engagements des parties

Art 3. Les parties s'engagent à assurer une offre de transport efficiente, attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport et à assurer le maintien de l'ensemble du réseau en particulier pour les lignes à faible densité de population sans qu'aucun kilomètre de lignes ferrées nécessaires au trafic ne soit supprimé.

Le gouvernement fédéral s'engage à prendre, le moment venu, les mesures nécessaires avec la SNCB, et dans le cadre du CEMM, pour que l'offre puisse être adaptée à chaque grande étape de mise en service de façon à tirer le meilleur parti des nouvelles infrastructures. Ceci requiert notamment pour le RER qu'une nouvelle étude article 13 soit réalisée en temps opportun.

Art. 4. La liste des projets ferroviaires prioritaires, qui figurent dans l'annexe 1^{re} et dans l'annexe 1^{re} des accords de coopération d'exécution, est envoyée le plus vite possible par l'Etat fédéral à la SNCB et à Infrabel afin que les conseils d'administration des deux sociétés puissent reprendre intégralement ces projets ferroviaires prioritaires dans leur plan stratégique pluriannuel d'investissement respectif.

Art. 5. § 1^{er}. La Région flamande s'engage à prévoir un financement additionnel pour un montant total de cent millions d'euros courants pour la réalisation des onze projets ferroviaires prioritaires flamands, repris dans l'article 2, § 2, alinéa 2, 2°, a), et en annexe 1.

§ 2. La Région wallonne s'engage à prévoir un financement additionnel pour un montant total de 32,48 millions d'euros courants pour

161 op het Vlaams grondgebied, buiten sleutel, en de moderniseringswerken van deze lijnen op het Vlaams grondgebied, zoals hierboven aangegeven.

Hoofdstuk 3. Verbintenissen tussen de partijen

Art. 3. De partijen engageren zich om een efficiënt, aantrekkelijk en performant openbaar vervoer te garanderen, dat op een efficiënte manier verbonden is met de andere vervoersmodi en teneinde de instandhouding van het geheel van het netwerk te verzekeren, in het bijzonder voor de lijnen met een beperkte bevolkingsdichtheid zonder dat een kilometer van de sporen nodig voor de trafiek afgeschaft wordt.

De federale regering engageert zich ertoe om, te zijner tijd, samen met de NMBS, en binnen het kader van het ECEM, de noodzakelijke maatregelen te nemen opdat het aanbod bij elke grote stap tot indienststelling aangepast kan worden, en dit op zo'n manier dat de nieuwe infrastructuur zo goed als mogelijk ingezet worden. Dit vereist dat er met name voor het GEN een nieuwe studie artikel 13 gerealiseerd moet worden te gelegener tijd.

Art. 4. De lijst van de prioritaire spoorwegprojecten, die in bijlage 1 vermeld zijn en in bijlage 1 van de uitvoerende samenwerkingsakkoorden, wordt door de federale Staat zo snel als mogelijk verstuurd naar de NMBS en naar Infrabel zodoende de raden van bestuur van beide vennootschappen toe te laten deze prioritaire spoorwegprojecten integraal op te nemen in hun respectievelijk strategisch meerjareninvesteringsplan.

Art. 5. § 1. Het Vlaamse Gewest verbindt zich ertoe om voor de uitvoering van de elf Vlaamse prioritaire spoorwegprojecten, vermeld in artikel 2, § 2, tweede lid, 2°, a), en in bijlage 1, te voorzien in een bijkomende financiering voor een totaal bedrag van honderd miljoen courante euro.

§ 2. Het Waalse Gewest verbindt zich ertoe te voorzien in een bijkomende financiering voor een totaal bedrag van 32,48 miljoen courante euro

l'accélération des travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg ou un autre projet ferroviaire prioritaire wallon.

§ 3. Les financements additionnels régionaux visés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont des financements additionnels en sus du financement fédéral visé dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement de la SNCB et Infrabel. Ces financements additionnels n'ont pas d'influence sur la clé régionale.

§ 4. Les montants visés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont affectés aux projets ferroviaires prioritaires régionaux de la région concernée qui assure le financement additionnel et peuvent seulement être utilisés pour la réalisation de ces projets.

Art. 6. § 1^{er}. Le montant maximum qu'une région assure pour le financement additionnel, contribue au financement d'un projet ferroviaire prioritaire régional est repris dans un accord de coopération bilatéral d'exécution.

§ 2. L'Etat fédéral et la région qui assure le financement additionnel déterminent dans un accord de coopération d'exécution la manière suivant laquelle le projet ferroviaire prioritaire régional prend forme.

Sans préjudice de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, il peut être fait appel à un mode de financement alternatif pour la concrétisation et la réalisation des projets ferroviaires prioritaires régionaux à condition que ces financements alternatifs n'aient pas de conséquences sur l'endettement de l'Etat fédéral, de la SNCB ou d'Infrabel. Les principes de ce financement alternatif sont à chaque fois définis par projet.

§ 3. Les dispositions générales qui assurent le contrôle, la surveillance et le rapportage sur la réalisation d'un projet ferroviaire prioritaire régional, sont reprises dans un accord de coopération d'exécution ou dans un contrat d'exécution de projet.

voor de versnelling van de moderniseringswerken van de as Brussel-Luxemburg of een ander Waals prioritair spoorwegproject.

§ 3. De gewestelijke bijkomende financieringen bedoeld in paragrafen 1 en 2 zijn bijkomende financieringen bovenop de federale financiering bedoeld in het strategische meerjareninvesteringsplan van de NMBS en van Infrabel. Deze bijkomende financieringen hebben geen invloed op de verdeelsleutel.

§ 4. De bedragen bedoeld in paragrafen 1 en 2 worden aangewend voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten van het betrokken gewest dat instaat voor de bijkomende financiering en kunnen enkel voor de uitvoering van deze projecten worden gebruikt.

Art. 6. § 1. Het maximaal bedrag dat een gewest dat instaat voor de bijkomende financiering, bijdraagt tot de financiering van een gewestelijk prioritaair spoorwegproject wordt opgenomen in een bilateraal uitvoerend samenwerkingsakkoord.

§ 2. De federale Staat en het gewest dat instaat voor de bijkomende financiering bepalen in een uitvoerend samenwerkingsakkoord de wijze waarop er aan het gewestelijk prioritaair spoorwegproject vorm wordt gegeven.

Onverminderd de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, kan voor de concretisering en de uitvoering van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten gebruik gemaakt worden van een alternatieve financieringswijze, op voorwaarde dat deze alternatieve financieringen geen gevolgen hebben voor de schuldpositie van de federale Staat, van de NMBS of van Infrabel. De principes van die alternatieve financiering worden telkens per project uitgewerkt.

§ 3. De algemene bepalingen die de controle, het toezicht op en de rapportering over de uitvoering van een gewestelijk prioritaair spoorwegproject verzekeren, worden opgenomen in een uitvoerend samenwerkingsakkoord of in een projectgebonden uitvoeringscontract.

Dans le contrat d'exécution de projet, sont définis les accords spécifiques du projet relatifs au contrôle, à la surveillance et au rapportage au niveau de chaque projet.

Art. 7. Dans le cas où le financement de l'Etat fédéral visé à l'article 2, § 1^{er}, et le financement additionnel d'une région visé à l'article 5, §§ 1^{er} ou 2, se solde par un excédent significatif, l'excédent est utilisé pour le financement d'un autre projet ferroviaire de la région concernée, qui est repris dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement. La désignation de ce projet se fait par un accord de coopération d'exécution.

Art. 8. § 1^{er}. Conformément aux plannings des projets qui figurent dans les accords de coopération d'exécution, chaque région concernée met en œuvre tous les moyens nécessaires pour mener à bien les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences dans les délais légaux prévus à cet effet.

La liste des permis à obtenir ainsi qu'une indication du délai d'introduction de demande et le délai légal d'obtention est reprise dans les accords de coopération d'exécution.

§ 2. Dans le cas où une requalification urbanistique est nécessaire afin de respecter les engagements de cet accord, les régions s'engagent à entamer dans les plus brefs délais les procédures nécessaires, tout en respectant les dispositions réglementaires qui sont d'application.

§ 3. Si les autorisations visées à l'article 8, § 1^{er}, pour le projet RER ne sont pas délivrées dans des délais raisonnables pour des raisons imputables aux administrations régionales, ou si des éléments suffisants indiquent un risque sérieux avec ce traitement administratif, le ministre de l'aménagement du territoire concerné expose les mesures qu'il compte prendre pour remédier à la situation, lors d'une réunion du CEMM, tel que prévu dans le chapitre 2 de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat

In het projectgebonden uitvoeringscontract worden de projectspecifieke afspraken over de controle, het toezicht en de rapportering op niveau van elk project uitgewerkt.

Art. 7. Indien de financiering van de federale Staat bedoeld in artikel 2, § 1, en de aanvullende financiering van een gewest bedoeld in artikel 5, §§ 1 of 2, een significant overschot zou vertonen, dan wordt dit overschot gebruikt voor de financiering van een ander spoorwegproject van het betrokken gewest, dat opgenomen is in het strategisch meerjareninvesteringsplan. De benoeming van dit project geschiedt via een uitvoerend samenwerkingsakkoord.

Art. 8. § 1. Conform de plannings van de projecten die opgenomen zijn in de uitvoerende samenwerkingsakkoorden, doet elk betrokken gewest beroep op alle noodzakelijke middelen teneinde de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen binnen de hiertoe voorziene wettelijke termijnen af te handelen.

De lijst van de te bekomen vergunningen alsook een indicatie van de termijnen voor de indiening ervan en voor het bekomen van de vergunning wordt opgenomen in de uitvoerende samenwerkingsakkoorden.

§ 2. Indien een ruimtelijke bestemmingswijziging nodig is om de verbintenissen van dit akkoord te kunnen nakomen, verbinden de gewesten zich ertoe om binnen een zo kort mogelijke termijn de noodzakelijke procedures op te starten, met inachtneming van alle reglementaire bepalingen die van toepassing zijn.

§ 3. Als de toelatingen zoals vermeld in artikel 8, § 1, voor het GEN-project niet binnen een redelijke termijn worden afgeleverd, en dit omwille van redenen die toe te schrijven zijn aan de gewestelijke administraties, of als voldoende elementen een ernstig probleem aantonen in verband met deze administratieve afhandeling, licht de betrokken minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening de maatregelen toe die hij voorziet te nemen om de situatie op te lossen, dit tijdens een vergadering van het ECEM, zoals

fédéral, 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.

Art. 9. Le gouvernement fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel introduisent le plus rapidement possible, auprès des autorités régionales compétentes, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisations administratives et de permis nécessaires à la réalisation des projets visés par le présent accord tel que cela est précisé dans un planning indicatif joint aux accords de coopération d'exécution.

Art. 10. § 1^{er}. Le gouvernement fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel réalisent, dans le respect des conditions convenues, l'ensemble des travaux RER dans et autour de Bruxelles prévus dans l'accord de coopération d'exécution correspondant, et dont le financement est prévu aux articles 2 et 11, §§ 1^{er} et 2.

§ 2. Le gouvernement fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel réalisent l'ensemble des projets ferroviaires prioritaires dans la limite du financement fédéral prévu, tel que figurant à l'annexe 1^{re} et dont le financement est prévu aux articles 2 et 11, §§ 1^{er} et 2.

Le gouvernement fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel réalisent l'ensemble des projets ferroviaires prioritaires régionaux et travaux, dans la limite du financement régional prévu, qui font l'objet d'un financement additionnel par les régions, tel que prévu aux articles 5, §§ 1^{er} et 2, et 12.

§ 3. Le ministre fédéral chargé de la mobilité affecte, dans le respect des enveloppes fixées à l'article 2, les réserves budgétaires à certains dépassements budgétaires qui apparaissent lors de la réalisation de ces investissements.

voorzien in het hoofdstuk 2 van 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.

Art. 9. De federale regering verbindt zich ertoe dat de NMBS en Infrabel zo snel als mogelijk de dossiers betreffende de aanvragen voor administratieve toelatingen en vergunningen, nodig voor de realisatie van de projecten bedoeld in dit samenwerkingsakkoord en zoals gepreciseerd in de indicatieve planning die wordt bijgevoegd bij de uitvoerende samenwerkingsakkoorden, indienen bij de bevoegde gewestelijke overheden.

Art. 10. § 1. De federale regering verbindt zich ertoe dat de NMBS en Infrabel zo spoedig mogelijk, binnen het kader van de afgesproken voorwaarden, het geheel van de GEN-werken in en rond Brussel voorzien in het overeenstemmende uitvoerend samenwerkingsakkoord, en waarvan de financiering is voorzien in de artikelen 2 en 11, §§ 1 en 2, realiseren.

§ 2. De federale regering verbindt zich ertoe dat de NMBS en Infrabel het geheel van de prioritaire spoorwegprojecten binnen de limieten van de voorziene federale financiering, en zoals opgenomen in bijlage 1 en waarvan de financiering is voorzien in de artikelen 2 en 11, §§ 1 en 2, realiseren.

De federale regering verbindt zich ertoe dat de NMBS en Infrabel het geheel van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten en werken, binnen de limieten van de voorziene gewestelijke financiering, die het voorwerp uitmaken van een bijkomende financiering door de gewesten, zoals voorzien in artikelen 5, §§ 1 en 2, en 12, realiseren.

§ 3. De federale minister bevoegd voor mobiliteit besteedt, met eerbiediging van de enveloppes vastgelegd in artikel 2, de budgettaire reserves aan bepaalde budgettaire overschrijdingen die tijdens de realisatie van deze investeringen aan het licht komen.

§ 4. En cas d'apparition d'écarts significatifs par rapport aux prévisions, des accords de coopération d'exécution complémentaires sont conclus de façon à préserver au maximum les objectifs visés dans le respect des enveloppes régionales et une prompte réalisation des travaux.

§ 5. Si les mesures correctives ne concernent que l'Etat Fédéral et une seule région l'accord de coopération complémentaire peut être bilatéral.

Chapitre 4. Préfinancement

Art. 11. § 1^{er}. Les montants non encore activés relatifs au préfinancement wallon du projet « Gosselies » et au reliquat du préfinancement wallon du projet « Louvain-la-Neuve », pour un total de 255.430.412,37 €₂₀₁₆, qui sont visés par la décision du Conseil des Ministres du 19 juillet 2013 suivie par la décision du Gouvernement wallon du 7 novembre 2013 rappelée lors du Comité de Concertation du 24 février 2016, sont utilisés respectivement par Infrabel (202.318.030,23 €₂₀₁₆) et la SNCB (53.112.382,11 €₂₀₁₆) pour les travaux RER en Wallonie couverts par le présent accord de coopération.

§ 2. Le préfinancement se fait par voie d'emprunt conclus, en fonction des besoins et au meilleur taux du marché au moment de la conclusion des emprunts, respectivement, par Infrabel ou la SNCB, chacune pour leurs parties. Les emprunts à conclure dans ce cadre par Infrabel et la SNCB ne pourront être conclus qu'après accord de l'Etat fédéral et de la Région wallonne. Les charges d'intérêt de ces emprunts sont supportées par la Région wallonne (respectivement 20,4 millions d'euros courants pour le préfinancement de Gosselies et 4,94 millions d'euros courants pour le solde de préfinancement de Louvain-la-Neuve).

§ 3. Un accord de coopération d'exécution du présent accord est à conclure entre l'Etat fédéral et la Région wallonne au sujet des modalités de ce préfinancement.

Ces deux parties peuvent également, selon le

§ 4. In geval van significante afwijkingen ten opzichte van de prognoses, zullen er bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden afgesloten worden om de beoogde doelstellingen, met eerbiediging van de gewestelijke enveloppes en een spoedige realisatie van de werken, maximaal te vrijwaren.

§ 5. Als de corrigerende maatregelen enkel de federale Staat en één bepaald gewest aanbelangen kan het bijkomend samenwerkingsakkoord bilateraal zijn.

Hoofdstuk 4. Prefinanciering

Art. 11. § 1. De bedragen die nog niet geactiveerd werden betreffende de Waalse prefinanciering van het project "Gosselies" en betreffende het saldo van de Waalse prefinanciering van het project "Louvain-la-Neuve", voor een totaal bedrag van 255.430.412,37 €₂₀₁₆, bedoeld door de beslissing van de Ministerraad van 19 juli 2013 gevolgd door de beslissing van de Waalse Regering van 7 november 2013 herhaald tijdens het Overlegcomité van 24 februari 2016, worden, respectievelijk door Infrabel (202.318.030,23 €₂₀₁₆) en door de NMBS (53.112.382,11 €₂₀₁₆) gebruikt voor de GEN-werken in Wallonië zoals beschreven in dit samenwerkingsakkoord.

§ 2. De prefinanciering gebeurt door middel van afgesloten leningen, in functie van de noden en volgens de beste marktrente op het moment van de afsluiting van de leningen, respectievelijk door Infrabel en de NMBS, elk voor hun deel. De in dit kader door Infrabel en de NMBS af te sluiten leningen mogen slechts na akkoord van de federale Staat en van het Waalse Gewest afgesloten worden. De interestlasten van deze leningen worden door het Waalse Gewest gedragen (respectievelijk 20,4 miljoen courante euro voor de prefinanciering van Gosselies en 4,94 miljoen courante euro voor het saldo van de prefinanciering van Louvain-la-Neuve).

§ 3. Een uitvoerend samenwerkingsakkoord van dit akkoord moet afgesloten worden tussen de federale Staat en het Waalse Gewest voor wat betreft de modaliteiten van deze prefinanciering.

Deze twee partijen kunnen evenzeer, naar

cas, décider de conclure directement avec l'entreprise publique concernée un contrat de préfinancement ou un avenant au contrat de préfinancement existant. Les montants préfinancés et les intérêts non couverts par la région sont remboursés par l'Etat fédéral à charge des dotations classiques.

§ 4. Les montants visés aux paragraphes 1^{er} et 2 ne sont pas inclus dans la clé de répartition visée à l'article 2. Par contre, les remboursements de ces préfinancements (partie capital et intérêts non couverts par la région) sont gérés dans le cadre des programmes annuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel.

Chapitre 5. Financement additionnel

Art. 12. Conformément à l'article 92bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, un ou plusieurs accords de coopération d'exécution peuvent être conclus entre les parties lorsqu'une ou plusieurs régions souhaitent financer de manière additionnelle les investissements visés à l'article 92bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Les accords de coopération d'exécution par rapport au financement additionnel mentionné dans le premier alinéa, doivent être signés le même jour que l'accord de coopération définitif en ce qui concerne l'accord de coopération d'exécution RER, l'accord de coopération d'exécution pour les projets ferroviaire prioritaire flamands et l'accord de coopération d'exécution pour les projets ferroviaire stratégique eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande.

Chapitre 6. Durée de l'accord de coopération

Art 13. Conformément l'article 92bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, cet accord de coopération est conclu pour la durée des plans stratégiques pluriannuel d'investissement, visés à l'annexe 2.

gelang het geval, beslissen om met het betrokken overheidsbedrijf onmiddellijk een prefinancieringscontract of een bijvoegsel bij het bestaande prefinancieringscontract af te sluiten. De voorgefinancierde bedragen en de niet door het gewest gedragen intresten worden teruggestort door de federale Staat ten laste van de klassieke dotaties.

§ 4. De bedragen bedoeld in de paragrafen 1 en 2 zijn niet begrepen in de verdeelsleutel bedoeld in artikel 2. De terugbetalingen van deze prefinancieringen (deel kapitaal en de niet door het gewest gedragen intresten) daarentegen worden beheerd in het kader van de jaarlijkse investeringsprogramma's van de NMBS en Infrabel.

Hoofdstuk 5. Bijkomende financiering

Art. 12. Overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, kunnen één of meerdere uitvoerende samenwerkingsakkoorden tussen de partijen afgesloten worden wanneer één of meerdere gewesten de investeringen zoals voorzien in artikel 92bis, § 4nonies, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, bijkomend wensen te financieren.

De uitvoerende samenwerkingsakkoorden met betrekking tot de bijkomende financiering vermeld in het eerste lid, moeten op dezelfde dag ondertekend worden als het definitieve samenwerkingsakkoord voor wat betreft het uitvoerend samenwerkingsakkoord GEN, het uitvoerend samenwerkingsakkoord voor de Vlaamse prioritaire spoorwegprojecten en het uitvoerend samenwerkingsakkoord voor de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Hoofdstuk 6. Duur van het samenwerkingsakkoord

Art. 13. Overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wordt het huidige samenwerkingsakkoord gesloten voor de duur van de strategische

Chapitre 7. Dispositions finales

Art. 14. 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. 15. Le présent accord lie les parties le jour suivant l'assentiment des Chambres fédérales, du Parlement flamand, du Parlement wallon et du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

A cet effet, chaque partie soumet le présent accord à son Parlement en vue d'obtenir son assentiment.

Les annexes 1 et 2 font partie intégrante de cet accord de coopération.

meerjareninvesteringsplannen zoals vermeld in bijlage 2.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 14. 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. 15. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, het Vlaamse Parlement, het Waalse Parlement en het Parlement van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Hiertoe zal elke partij dit akkoord voorleggen aan zijn Parlement met het oog op het bekomen van de instemming ervan.

De bijlagen 1 en 2 maken integraal deel uit van dit samenwerkingsakkoord.

Fait à Bruxelles, en quatre exemplaires, dont chaque partie contractante déclare en avoir reçu un, (...)

Opgemaakt te Brussel, in vier exemplaren waarvan elke contracterende partij verklaart er één te hebben ontvangen, op (...)

Le Premier Ministre,

De Eerste Minister,

Charles MICHEL

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Le Ministre-président du gouvernement flamand,

De Minister-president van de Vlaamse regering,

Geert BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande, du Tourisme et du Bien-être animal,

De Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

BEN WEYTS

Le Ministre-président du gouvernement wallon,

De Minister-president van de Waalse regering,

Willy BORSUS

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings,

De Minister van Leefmilieu, Ecologische transitie, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie,

Carlo DI ANTONIO

Le Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

De Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering,

Rudi VERVOORT

Le Ministre bruxellois des Travaux publics et des transports,

De Brussels Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

Annexe 1 de l'accord de coopération du XX/XX/2017
Bijlage 1 van het samenwerkingsakkoord van xx/xx/2017

v4 du 4/12/2017

Projets d'investissement stratégiques sur le territoire des Régions, hors RER
Strategische investeringsprojecten op het grondgebied van de Gewesten, buiten GEN

Projet	Contribution fédérale	Financement additionnel de la Région
Project	Federale bijdrage	Regionale bijkomende financiering
Vlaams Gewest		
V-1 : beseinen regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen rechteroever : volledig project	221,00	100,00
V-1 : VL cofinanciering studie tot en met realisatie (2018 - 2021)		
V-2: L59 Antwerpen – Gent: derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas : studies en eerste werken (aanschaffen overwegen)		
V-2: VL cofinanciering studies (2018) 50%		
V-2: VL cofinanciering werken (2019 - 2022)		
V-3 en 4 : L15 Zonhoven-Balen en L18 Hasselt - Neerpelt : elektrificatie L15 - volledig project		
V-4 : VL cofinanciering werken tot en met realisatie (2018 ev) - L15 - elektrificatie		
: L18 - studies en eerste werken		
V-3 en 4 : VL cofinanciering studies en eerste werken (2018 ev) 50%		
V-5 en 6: spoorlijn 58 Gent – Eeklo – Maldegem en spoorlijnen 204 : studies en eerste werken voor Lijn 204		
V-5 en 6: VL cofinanciering studies en eerste werken (2019 ev)		
V-7: spoorlijn 52 Puurs - Dendermonde : studies met het oog op realisatie		
V-7:: VL cofinanciering studies met het oog op realisatie		
V-8: spoorlijn 57 Aalst - Dendermonde : studies met het oog op realisatie		
V-8: VL cofinanciering studies met het oog op realisatie		
V-9: spoorlijn 19 Mol – Neerpelt – Hamont : elektrificatie - volledig project		
V -9: VL cofinanciering studies (2018) 50%		
V -9: VL cofinanciering werken: fase korte termijn (2018 ev)		
V -9: VL cofinanciering werken: fase lange termijn (2024 ev)		
V-9: spoorlijn 19 Mol – Neerpelt – Hamont : elektrificatie fase lange termijn		
V-11: tweede spoorontsluiting haven van Antwerpen : studies + toevoeging vertakking Oude Landen		
V -11: VL cofinanciering studies (2018) 50%		
V -11 : VL cofinanciering werken Oude Landen + eerste werken 2de spoorontsluiting		
V-10: bevorderen van de combi-mobiliteit in de GEN zones Brussel, Antwerpen en Gent: volledig project		
V -10: VL cofinanciering studies + werken		
L50A – Brussel–Oostende: aanleg van een 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge	106,10	0,00
Aanpassing van de haven van Gent aan de Europese normen		
Aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen (750m, ...)		
Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : stations van L50A	41,18	0,00
Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations		
Totaal (mio€courants)	368,28	100,00
Reserve - VL	2,97	
"Fysieke werken + reserve" (€courants)	371.248.743,77	
Région wallonne		
Axe Bruxelles-Luxembourg	68,81	32,48
Focus sur le Client et divers		
Accès à l'aéroport de Gosselies		
Athus-Mont St Martin		
Quiévrain-frontière		
Total (mio€courants)	68,81	32,48
Reserve - WA	0,12	
"Travaux physiques + réserve" (€ courants)	68.931.336,31	
Région de Bruxelles-Capitale - Brussels Hoofdstedelijk Gewest		
Focus sur le Client - Focus op de klant	19,12	0,00
Total (mio€courants)	19,12	0,00
Reserve/reserve - BR	0,03	
"Travaux physiques + réserve" (€ courants)/"fysieke werken + reserve" (€ courants)	19.147.593,42	

Bijlage 2 bij het samenwerkingsakkoord van ...

Bijkomende financiering GEN en prioritaire infrastructuren - Uitgaven op de gewestelijke sleutel

		TOTAAL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
INFRABEL NMBS VL	60%	448,4	21,1	54,3	85,7	114,4	76,2	22,2	10,2	18,7	23,8	4,8	4,6	4,3	3,2	4,8
INFRABEL NMBS WAL	40%	298,9	23,8	46,0	54,4	55,7	60,7	19,7	2,6	8,3	15,3	3,0	3,0	2,9	2,1	1,3
TOTAAL		747,3	44,9	100,3	140,1	170,1	137,0	41,9	12,8	27,0	39,1	7,8	7,6	7,2	5,3	6,1
Gecumuleerde bedragen																
INFRABEL NMBS VL	60%	448,4	21,1	75,4	161,1	275,5	351,8	373,9	384,2	402,9	426,7	431,5	436,1	440,4	443,6	448,4
INFRABEL NMBS WAL	40%	298,9	23,8	69,8	124,2	179,9	240,6	260,4	263,0	271,2	286,6	289,5	292,6	295,5	297,6	298,9
TOTAAL		747,3	44,9	145,2	285,3	455,4	592,4	634,3	647,2	674,1	713,2	721,1	728,7	735,9	741,2	747,3
			VG	52%	56%	61%	59%	59%	59%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
			RW	48%	44%	39%	41%	41%	41%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%

Annexe 2 à l'accord de coopération du ...

Financement complémentaire RER et infrastructures prioritaires - Dépenses sur la clé régionale.

	TOTAL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
INFRABEL SNCB VL	60%	448,4	21,1	54,3	85,7	114,4	76,2	22,2	10,2	18,7	23,8	4,8	4,3	3,2	4,8
INFRABEL SNCB WAL	40%	298,9	23,8	46,0	54,4	55,7	60,7	19,7	2,6	8,3	15,3	3,0	2,9	2,1	1,3
TOTAL		747,3	44,9	100,3	140,1	170,1	137,0	41,9	12,8	27,0	39,1	7,8	7,2	5,3	6,1
Montants cumulés															
INFRABEL SNCB VL	60%	448,4	21,1	75,4	161,1	275,5	351,8	373,9	384,2	402,9	426,7	431,5	440,4	443,6	448,4
INFRABEL SNCB WAL	40%	298,9	23,8	69,8	124,2	179,9	240,6	260,4	263,0	271,2	286,6	289,5	292,6	295,5	298,9
TOTAL		747,3	44,9	145,2	285,3	455,4	592,4	634,3	647,2	674,1	713,2	721,1	735,9	741,2	747,3
		VG	47%	52%	56%	61%	59%	59%	59%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
		RW	53%	48%	44%	39%	41%	41%	41%	40%	40%	40%	40%	40%	40%

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 63.447/VR VAN 12 JUNI 2018

Op 4 mei 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijfenveertig dagen¹ een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren”.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 12 juni 2018. De verenigde kamers waren samengesteld uit Jo Baert, kamervoorzitter, voorzitter, Martine Baguet, kamervoorzitter, Jan Smets, Bernard Blero, Wanda Vogel en Koen Muylle, staatsraden, Astrid Truyens, griffier, en Charles-Henri Van Hove, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries Van Eeckhoutte en Stéphane Tellier, auditeurs.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine Baguet.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 12 juni 2018.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond,² alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP EN VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

2. Het voorontwerp van wet past in het kader van wat voorgeschreven wordt door de artikelen 6, § 1, X, eerste lid, 14°, en 92bis, § 4nonies, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen”, voor zover het strekt tot het verlenen van instemming met een samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in die bijzondere wet.

Dat samenwerkingsakkoord bevat algemene bepalingen (Hoofdstuk 1), bepalingen betreffende de financiering

¹ * Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

² Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 63.447/VR DU 12 JUIN 2018

Le 4 mai 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé à quarante-cinq jours¹, sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'accord de coopération entre l'État fédéral, la Région Flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques”.

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies le 12 juin 2018. Les chambres réunies étaient composées de Jo Baert, président de chambre, président, Martine Baguet, président de chambre, Jan Smets, Bernard Blero, Wanda Vogel et Koen Muylle, conseillers d'État, Astrid Truyens, greffier, et Charles-Henri Van Hove, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Dries Van Eeckhoutte et Stéphane Tellier, auditeurs.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine Baguet.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 12 juin 2018.

*

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique² et l'accomplissement des formalités prescrites.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET ET DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

2. L'avant-projet de loi s'inscrit dans le cadre des articles 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14°, et 92bis, § 4nonies, de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles”, en ce qu'il a pour objet de porter assentiment à un accord de coopération tel qu'ainsi visé.

Cet accord de coopération contient des dispositions générales (Chapitre 1^{er}), des dispositions relatives au financement

¹ * Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

² S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité avec les normes supérieures.

en de verdeling van de financiering van de strategische spoorwegprojecten (Hoofdstuk 2), bepalingen betreffende de verbintenissen tussen de partijen bij het akkoord (Hoofdstuk 3), bepalingen betreffende de prefinanciering (Hoofdstuk 4), bepalingen betreffende de bijkomende financiering (Hoofdstuk 5), een bepaling betreffende de duur van het samenwerkingsakkoord (Hoofdstuk 6), gevolgd door slotbepalingen (Hoofdstuk 7).

Het samenwerkingsakkoord is in belangrijke mate een kaderregeling, waarvan de nadere regelingen zullen worden vastgelegd in uitvoerende samenwerkingsakkoorden en in projectgebonden uitvoeringscontracten gesloten tussen, enerzijds, de federale overheid, Infrabel of de NMBS en, anderzijds, een gewest dat of zijn betrokken publiekrechtelijke rechtspersoon die instaat voor de bijkomende financiering.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN WET

3. Het opschrift en artikel 2 van het voorontwerp dienen aangevuld te worden met de vermelding van de datum van het samenwerkingsakkoord.

ONDERZOEK VAN HET SAMENWERKINGSAKKOORD

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. De proportionaliteit van de gewestelijke financieringen

4. Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 14°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is ingevoegd bij artikel 23 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 “met betrekking tot de Zesde Staatshervorming”.

In de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 wordt met betrekking tot artikel 23 ervan het volgende gesteld:³

“De door dit voorstel van bijzondere wet aan de gewesten geboden mogelijkheid om op aanvullende wijze tussen te komen in de financiering van de aanleg, de aanpassing of de modernisering van de spoorlijnen moet begrepen worden als een bevoegdheid voor de gewesten om middelen toe te voegen aan het meerjareninvesteringsplan, niet om eventuele tekortkomingen van de federale overheid, die bevoegd blijft voor de investeringen in en de exploitatie van het spoor, voor wat dat laatste betreft de aanleg, aanpassing en modernisering van de spoorwegen inbegrepen, aan te vullen, maar wel om bijkomende ontwikkelingen op het nationaal netwerk toe te laten op hun respectieve grondgebieden.

De uitoefening van deze bevoegdheid van de gewesten zal onderhevig zijn aan het sluiten van een Samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid, enerzijds, en het of de betrokken Gewest(en) anderzijds, en waarvan de duur de vervaldatum van het overeenkomstige meerjareninvesteringsplan niet mag overschrijden. Het spreekt voor zich dat de werken, waarvan de financiering verzekerd wordt door de gewesten

et à la répartition du financement des projets ferroviaires stratégiques (Chapitre 2), des dispositions relatives aux engagements des parties à l'accord (Chapitre 3), des dispositions relatives au préfinancement (Chapitre 4), des dispositions relatives au financement additionnel (Chapitre 5), une disposition relative à la durée de l'accord de coopération (Chapitre 6) et enfin des dispositions finales (Chapitre 7).

Dans une large mesure, l'accord de coopération constitue un cadre réglementaire dont la mise en œuvre sera opérée par des accords de coopération d'exécution et par des contrats d'exécution de projet conclus entre, d'une part, l'autorité fédérale, Infrabel ou la SNCB et, d'autre part, une région ou la personne de droit public qui en relève, responsable du financement additionnel.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE LOI

3. L'intitulé et l'article 2 de l'avant-projet seront complétés par la mention de la date de l'accord de coopération.

EXAMEN DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

A. La proportionnalité des financements régionaux

4. L'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14°, de la loi spéciale du 8 août 1980 est inséré par l'article 23 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 “relative à la Sixième réforme de l'État”.

Les travaux préparatoires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 précisent à propos de son article 23³:

“La possibilité ouverte aux régions par la présente proposition de loi spéciale d'intervenir de façon additionnelle dans le financement de l'aménagement, de l'adaptation ou de la modernisation de lignes de chemin de fer doit être comprise comme une faculté pour les régions d'ajouter des moyens au plan pluriannuel d'investissements, non pour suppléer les éventuelles insuffisances de l'autorité fédérale, qui reste compétente en matière d'investissements et d'exploitation ferroviaires, en ce compris pour ce qui concerne l'aménagement, l'adaptation et la modernisation des lignes ferroviaires, mais pour permettre des développements supplémentaires du réseau national sur leurs territoires respectifs.

L'exercice de cette compétence des régions sera subordonné à la conclusion d'un Accord de coopération entre l'autorité fédérale, d'une part, et la ou les régions concernées, d'autre part, dont la durée ne pourra excéder l'échéance du plan pluriannuel d'investissement correspondant. Il va de soi que les travaux, dont le financement additionnel est assuré par les régions conformément à l'Accord de coopération, qui

³ *Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 152.

³ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 152.

overeenkomstig het Samenwerkingsakkoord, die werden aangevangen tijdens de door dat Samenwerkingsakkoord gedekte periode, zullen kunnen worden afgewerkt bij het verstrijken van het meerjareninvesteringsplan waaraan het Samenwerkingsakkoord verbonden is, ten belope van de door dat Samenwerkingsakkoord voorziene financiering. De aanvullende financiering van de gewesten zal overigens een door dat Samenwerkingsakkoord vastgelegde proportionaliteit moeten respecteren ten overstaan van de effectieve federale financiering, die dus het bestaan en het niveau van de bijkomende gewestelijke financiering aan voorwaarden zal onderwerpen. Dit Samenwerkingsakkoord zal de modaliteiten vastleggen inzake de controle op de naleving van deze proportionaliteit.”

Met betrekking tot diezelfde bepaling heeft de Raad van State in zijn advies 53.932/AV van 27 augustus 2013 over een voorstel dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 6 januari 2014 het volgende opgemerkt:

“Artikel 23

(...)

2. Wat betreft het voorgestelde artikel 6, § 1, X, eerste lid, 14°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, is aan de gemachtigden gevraagd te verduidelijken wat begrepen moet worden onder het vereiste van evenredigheid waarvan sprake is in de voorliggende bepaling, *in fine*. Dit is hun antwoord:

“Het betreft hier wel degelijk een aanvullende financiering van de gewesten; pre-financiering wordt in beginsel niet beoogd.

Immers, volgens de toelichting bij het voorgestelde artikel 6, § 1, X, eerste lid, 14°, BWHL (p. 152-153), gaat het om “een bevoegdheid voor de gewesten om middelen toe te voegen aan het meerjareninvesteringsplan, niet om eventuele tekortkomingen van de federale overheid, die bevoegd blijft voor de investeringen in en de exploitatie van het spoor, voor wat dat laatste betreft de aanleg, aanpassing en modernisering van de spoorwegen inbegrepen, aan te vullen, maar wel om bijkomende ontwikkelingen op het nationaal netwerk toe te laten op hun respectieve grondgebieden.” en zal deze “aanvullende financiering (...) overigens een door dat Samenwerkingsakkoord vastgelegde proportionaliteit moeten respecteren ten overstaan van de effectieve federale financiering, die dus het bestaan en het niveau van de bijkomende gewestelijke financiering aan voorwaarden zal onderwerpen. Dit Samenwerkingsakkoord zal de modaliteiten vastleggen inzake de controle op de naleving van deze proportionaliteit.”

Gelet op de toelichting bij de bepaling die in het voorliggende voorstel wordt voorgesteld en op de aanvullende uitleg die door de gemachtigden is verstrekt, behoort die bepaling nauwkeuriger te worden gesteld door de volgende passages in te voegen:

— “om bijkomende ontwikkelingen op het nationaal netwerk toe te laten” tussen “modernisering van de spoorlijnen” en “, voor zover”

ont debüté pendant la période couverte par cet accord, pourront être achevés au-delà de l'échéance du plan pluriannuel d'investissement auquel cet accord est lié, à concurrence du financement additionnel prévu par cet accord. Le financement additionnel des régions devra par ailleurs respecter une proportionnalité par rapport au financement fédéral effectif, qui sera fixée par l'Accord de coopération précité entre l'autorité fédérale et la ou les régions concernées, lequel conditionnera donc l'existence et le niveau des financements additionnels régionaux. Cet Accord de coopération déterminera les modalités de contrôle du respect de cette proportionnalité”.

Sur cette même disposition, l'avis du Conseil d'État n° 53.932/AG donné le 27 août 2013 sur une proposition devenue la loi spéciale du 6 janvier 2014 a observé ce qui suit:

“Article 23

[...]

2. En ce qui concerne l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14°, de la loi spéciale du 8 août 1980 proposé, il a été demandé aux délégués de la Présidente du Sénat de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par l'exigence de proportionnalité dont il est question *in fine* de la disposition examinée. Leur réponse a été la suivante:

“Het betreft hier wel degelijk een aanvullende financiering van de gewesten; prefinanciering wordt in beginsel niet beoogd.

Immers, volgens de toelichting bij het voorgestelde artikel 6, § 1^{er}, X, eerste lid, 14°, BWHL (p. 152-153), gaat het om “een bevoegdheid voor de gewesten om middelen toe te voegen aan het meerjareninvesteringsplan, niet om eventuele tekortkomingen van de federale overheid, die bevoegd blijft voor de investeringen in en de exploitatie van het spoor, voor wat dat laatste betreft de aanleg, aanpassing en modernisering van de spoorwegen inbegrepen, aan te vullen, maar wel om bijkomende ontwikkelingen op het nationaal netwerk toe te laten op hun respectieve grondgebieden” en zal deze “aanvullende financiering (...) overigens een door dat Samenwerkingsakkoord vastgelegde proportionaliteit moeten respecteren ten overstaan van de effectieve federale financiering, die dus het bestaan en het niveau van de bijkomende gewestelijke financiering aan voorwaarden zal onderwerpen. Dit Samenwerkingsakkoord zal de modaliteiten vastleggen inzake de controle op de naleving van deze proportionaliteit.”

Compte tenu du commentaire de la disposition proposée dans la proposition à l'examen et des explications complémentaires fournies par les délégués de la Présidente du Sénat, il conviendrait de rédiger le texte de cette disposition de manière plus précise en insérant les passages suivants:

— “pour permettre des développements supplémentaires du réseau national” entre “modernisation de lignes de chemin de fer” et “, pour autant”

— “ten opzichte van de federale financiering” na “vastgelegde evenredigheid”.”

Artikel 92bis, § 4nonies, van dezelfde bijzondere wet luidt als volgt:

“Wanneer een of meerdere gewesten op aanvullende wijze de investeringen in de aanleg, de aanpassing of de modernisering van de spoorlijnen wensen te financieren, overeenkomstig artikel 6, § 1, eerste lid, 14°, sluiten de federale overheid en het of de betrokken gewesten in elk geval een samenwerkingsakkoord dat voor het of de betrokken gewest(en) de evenredigheid bepaalt die de in artikel 6, § 1, X, 14°, bedoelde aanvullende financiering mag aannemen in verhouding tot de financiering van de investeringen die gerealiseerd zijn ter uitvoering van het federaal meerjareninvesteringsplan. Dit samenwerkingsakkoord wordt gesloten voor een duur die de vervaldatum van het overeenkomstige federale meerjareninvesteringsplan niet mag overschrijden.”

In het licht van die bepalingen dient nagegaan te worden of het samenwerkingsakkoord waarmee ingestemd zou worden elementen bevat “[die] voor het of de betrokken gewest(en) de evenredigheid [bepalen] die de aanvullende financiering mag aannemen in verhouding tot de financiering van de investeringen die gerealiseerd zijn ter uitvoering van het federaal meerjareninvesteringsplan”.

Naar aanleiding van een vraag daarover en gevraagd naar de nadere regels inzake de controle op de naleving van die proportionaliteit heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Comme le stipule l’exposé des motifs de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980:

“La possibilité ouverte aux régions (...) d’intervenir de façon additionnelle dans le financement de l’aménagement, de l’adaptation ou de la modernisation de lignes de chemin de fer doit être comprise comme une faculté pour les régions d’ajouter des moyens au plan pluriannuel d’investissements, non pour suppléer les éventuelles insuffisances de l’autorité fédérale, qui reste compétente en matière d’investissements et d’exploitation ferroviaires, en ce compris pour ce qui concerne l’aménagement, l’adaptation et la modernisation des lignes ferroviaires, mais pour permettre des développements supplémentaires du réseau national sur leurs territoires respectifs.

Le financement additionnel des régions devra par ailleurs respecter une proportionnalité par rapport au financement fédéral effectif, qui sera fixée par l’Accord de coopération précité entre l’autorité fédérale et la ou les régions concernées, lequel conditionnera donc l’existence et le niveau des financements additionnels régionaux. Cet Accord de coopération déterminera les modalités de contrôle du respect de cette proportionnalité.”

Nous interprétons cela comme étant une mise en œuvre du principe de proportionnalité, cette dernière étant directement liée à la préoccupation du législateur visant à éviter

— “par rapport au financement fédéral” entre “dans une proportionnalité” et “fixée par l’Accord de coopération précité”.”

L’article 92bis, § 4nonies, de la même loi spéciale dispose:

“Lorsqu’une ou plusieurs régions souhaitent financer de manière additionnelle les investissements d’aménagement, d’adaptation ou de modernisation de lignes de chemin de fer, conformément à l’article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 14°, l’autorité fédérale et la ou les régions concernées concluent en tout cas un accord de coopération définissant la proportionnalité que peuvent représenter, pour la ou les régions concernées, les financements additionnels visés à l’article 6, § 1^{er}, X, 14°, par rapport au financement des investissements réalisés en exécution du plan pluriannuel d’investissement fédéral. Cet accord de coopération est conclu pour une durée qui ne peut excéder l’échéance du plan pluriannuel d’investissement fédéral correspondant”.

Au regard de ces dispositions, il y a lieu de vérifier si l’accord de coopération auquel il est projeté de donner assentiment contient des éléments “définissant la proportionnalité que peuvent représenter, pour la ou les régions concernées, les financements additionnels [...] par rapport au financement des investissements réalisés en exécution du plan pluriannuel d’investissement fédéral”.

Interrogé sur ce point et sur la question des modalités de contrôle du respect de cette proportionnalité, le délégué du ministre a indiqué ce qui suit:

“Comme le stipule l’exposé des motifs de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980:

“La possibilité ouverte aux régions [...] d’intervenir de façon additionnelle dans le financement de l’aménagement, de l’adaptation ou de la modernisation de lignes de chemin de fer doit être comprise comme une faculté pour les régions d’ajouter des moyens au plan pluriannuel d’investissements, non pour suppléer les éventuelles insuffisances de l’autorité fédérale, qui reste compétente en matière d’investissements et d’exploitation ferroviaires, en ce compris pour ce qui concerne l’aménagement, l’adaptation et la modernisation des lignes ferroviaires, mais pour permettre des développements supplémentaires du réseau national sur leurs territoires respectifs”.

Le financement additionnel des régions devra par ailleurs respecter une proportionnalité par rapport au financement fédéral effectif, qui sera fixée par l’Accord de coopération précité entre l’autorité fédérale et la ou les régions concernées, lequel conditionnera donc l’existence et le niveau des financements additionnels régionaux. Cet Accord de coopération déterminera les modalités de contrôle du respect de cette proportionnalité”.

Nous interprétons cela comme étant une mise en œuvre du principe de proportionnalité, cette dernière étant directement liée à la préoccupation du législateur visant à éviter que

que les financements additionnels des Régions puissent porter préjudice à la compétence de l'autorité fédérale en matière ferroviaire.

Il convient donc que les moyens ajoutés par les Régions restent modérés ("additionnels") par rapport au financement fédéral.

Nous observons aussi que les modalités de mise en œuvre du principe de proportionnalité ne sont nulle part précisées dans la loi de 1980 ce qui laisse aux rédacteurs de l'accord de coopération une certaine latitude pour autant que l'objectif global de proportionnalité soit atteint.

Dans l'accord de coopération, les financements additionnels sont limités respectivement à 100 mio € pour la Région flamande et 32,48 mio € pour la Région wallonne, sans possibilité de dépassement.

Les financements fédéraux sont d'un milliard, plus le solde non engagé du fonds RER (73,4 mio €), plus les emprunts à conclure par la SNCB et Infrabel (255,4 mio €), et, les moyens du plan pluriannuel d'investissement, soit environ 1,4 mrd € par an pour les 2 sociétés.

Les financements additionnels régionaux représentent un pourcentage très faible des financements fédéraux ce qui implique que le principe de proportionnalité est intrinsèquement respecté par l'accord de coopération.

Selon nous, la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ne prévoit pas l'obligation de définir des modalités de contrôle de cette proportionnalité.

Les proportions entre les différents financements ne sont pas susceptibles d'évoluer, car les interventions des parties sont limitées aux montants de l'AC.

Il n'y a dès lors pas lieu de mettre en œuvre des modalités de contrôle."

Uit dat antwoord blijkt dat de bedragen die in artikel 5 en in bijlage 1 bij het samenwerkingsakkoord voorkomen door de partijen bij het samenwerkingsakkoord beschouwd worden als maximumbedragen, die niet overschreden mogen worden. Er kan dan ook van uitgegaan worden dat de bedragen voldoen aan het vereiste van proportionaliteit waarin artikel 6, § 1, X, 14°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorziet. Er dient evenwel op toegezien te worden dat alle gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten ook aan dat vereiste van proportionaliteit voldoen.

Bovendien heeft artikel 6, § 3, van het samenwerkingsakkoord betrekking op de algemene bepalingen die de controle van, het toezicht op en de rapportering over de uitvoering van gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten verzekeren. Die controle kan aldus geïnterpreteerd worden dat het eveneens om een controle van de proportionaliteit van de financieringen gaat. Gelet op de tweede algemene opmerking⁴ en de parlementaire voorbereiding van artikel 6, § 1, X, 14°, van de

les financements additionnels des Régions puissent porter préjudice à la compétence de l'autorité fédérale en matière ferroviaire.

Il convient donc que les moyens ajoutés par les Régions restent modérés ("additionnels") par rapport au financement fédéral.

Nous observons aussi que les modalités de mise en œuvre du principe de proportionnalité ne sont nulle part précisées dans la loi de 1980 ce qui laisse aux rédacteurs de l'accord de coopération une certaine latitude pour autant que l'objectif global de proportionnalité soit atteint.

Dans l'accord de coopération, les financements additionnels sont limités respectivement à 100 mio € pour la Région flamande et 32,48 mio € pour la Région wallonne, sans possibilité de dépassement.

Les financements fédéraux sont d'un milliard, plus le solde non engagé du fonds RER (73,4 mio €), plus les emprunts à conclure par la SNCB et Infrabel (255,4 mio €), et, les moyens du plan pluriannuel d'investissement, soit environ 1,4 mrd € par an pour les 2 sociétés.

Les financements additionnels régionaux représentent un pourcentage très faible des financements fédéraux ce qui implique que le principe de proportionnalité est intrinsèquement respecté par l'accord de coopération.

Selon nous, la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ne prévoit pas l'obligation de définir des modalités de contrôle de cette proportionnalité.

Les proportions entre les différents financements ne sont pas susceptibles d'évoluer, car les interventions des parties sont limitées aux montants de l'AC.

Il n'y a dès lors pas lieu de mettre en œuvre des modalités de contrôle."

Il ressort de cette réponse que les montants figurant à l'article 5 et l'annexe 1 de l'accord de coopération sont considérés par les parties à l'accord de coopération comme étant des montants maximum, qui ne seront pas dépassés. On peut dès lors considérer qu'ils respectent la proportionnalité telle qu'exigée par l'article 6, § 1^{er}, X, 14°, de la loi spéciale du 8 août 1980. Il faudra cependant veiller à ce que, dans leur ensemble, les projets ferroviaires prioritaires régionaux respectent également cette proportionnalité.

Par ailleurs, l'article 6, § 3, de l'accord de coopération est relatif aux dispositions générales qui assurent le contrôle, la surveillance et le rapportage sur les réalisations des projets ferroviaires prioritaires régionaux. Ce contrôle peut être interprété comme étant également un contrôle de la proportionnalité des financements. Eu égard à la deuxième observation générale⁴ et aux travaux préparatoires de l'article 6, § 1^{er}, X, 14°, de la loi spéciale du 8 août 1980, qui exigent de prévoir

⁴ Zie hierna, titel B, punt 5.

⁴ Voir ci-après, titre B, point 5.4.

bijzondere wet van 8 augustus 1980, waarin voorgeschreven wordt dat het samenwerkingsakkoord moet voorzien in “de modaliteiten (...) inzake de controle op de naleving van deze proportionaliteit”, moeten de algemene bepalingen betreffende die controle uitdrukkelijk in het samenwerkingsakkoord opgenomen worden en mogen ze niet het voorwerp uitmaken van een nog op te stellen uitvoerend samenwerkingsakkoord.

B. De uitvoerende samenwerkingsakkoorden

5.1. Er kunnen bilaterale of multilaterale uitvoerende samenwerkingsakkoorden gesloten worden in een hele reeks gevallen die vermeld worden in het samenwerkingsakkoord waarmee volgens voorliggend voorontwerp ingestemd zou worden. Zo kan erop gewezen worden dat:

— in artikel 1, 10°, van het samenwerkingsakkoord “het uitvoerend samenwerkingsakkoord” gedefinieerd wordt als een “akkoord aangaande de structurele samenwerking en de modaliteiten van uitvoering en opvolging van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, van de uitvoering en gedeeltelijke prefinanciering van de GEN-werken, en van uitvoering van de werken en bijkomende financiering inzake de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten. Voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten worden ook de financiële samenwerking en de gezamenlijke opvolging rekening houdend met de inbreng van de gewesten bepaald. Naargelang het voorwerp, kunnen deze uitvoeringsakkoorden bilateraal of multilateraal zijn”;

— artikel 2, § 3, voorziet in het sluiten van een uitvoerend samenwerkingsakkoord betreffende het GEN, waarvan de inhoud nader bepaald wordt;

— in artikel 2, § 4 en 5, van het samenwerkingsakkoord bepaald wordt dat de gedetailleerde lijst van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, hun beschrijving en hun planning, en de gedetailleerde lijst van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten alsook hun beschrijving en hun planning vermeld staan in bilaterale uitvoerende samenwerkingsakkoorden;

— in artikel 6, § 1, van het samenwerkingsakkoord bepaald wordt dat het maximaal bedrag dat bijgedragen wordt door een gewest dat instaat voor de bijkomende financiering in een bilateraal uitvoerend samenwerkingsakkoord opgenomen wordt;

— in artikel 6, § 2, van het samenwerkingsakkoord bepaald wordt dat de Federale Staat en het gewest dat instaat voor een bijkomende financiering een uitvoerend samenwerkingsakkoord sluiten over “de wijze waarop er aan het gewestelijk prioritaire spoorwegproject vorm wordt gegeven”;

— artikel 6, § 3, eerste lid, van het samenwerkingsakkoord als volgt luidt: “De algemene bepalingen die de controle, het toezicht op en de rapportering over de uitvoering van een gewestelijk prioritaire spoorwegproject verzekeren, worden opgenomen in een uitvoerend samenwerkingsakkoord of in een projectgebonden uitvoeringscontract”;

— in artikel 7 van het samenwerkingsakkoord bepaald wordt dat, ingeval de financiering van een gewestelijk

dans l'accord de coopération “les modalités de contrôle du respect de cette proportionnalité”, les dispositions générales relatives à ce contrôle doivent figurer expressément dans l'accord de coopération et ne peuvent pas être déléguées à la rédaction d'un accord de coopération d'exécution.

B. Les accords de coopération d'exécution

5.1. La conclusion d'accords de coopération d'exécution, bilatéraux ou multilatéraux, est prévue dans toute une série d'hypothèses visées dans l'accord de coopération auquel l'avant-projet examiné envisage de donner assentiment. L'on peut ainsi relever que:

— l'article 1^{er}, 10°, de l'accord de coopération définit “l'accord de coopération d'exécution” comme étant un “accord concernant la collaboration structurelle et les modalités d'exécution et de suivi des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions, de l'exécution et préfinancement partiel des travaux RER, et de l'exécution des travaux et financement additionnel des projets ferroviaires prioritaires régionaux. Pour les projets ferroviaires prioritaires régionaux, la collaboration financière et le suivi commun tenant compte des régions sont aussi déterminés. Selon leur objet, ces accords d'exécution peuvent être bilatéraux ou multilatéraux”;

— l'article 2, § 3, prévoit la conclusion d'un accord de coopération d'exécution relatif au RER, dont le contenu est précisé;

— l'article 2, § 4 et 5, de l'accord de coopération, prévoit que la liste détaillée des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions, leur description ainsi que leurs échéanciers, ainsi que la liste détaillée des projets ferroviaires prioritaires régionaux ainsi que leur description et leurs échéanciers, figurent dans des accords de coopération d'exécution bilatéraux;

— l'article 6, § 1^{er}, de l'accord de coopération prévoit que le montant maximum qu'une région assure pour le financement additionnel est repris dans un accord de coopération bilatéral d'exécution;

— l'article 6, § 2, de l'accord de coopération prévoit que l'État fédéral et la région qui assure un financement additionnel concluent un accord de coopération d'exécution portant sur “la manière suivant laquelle le projet ferroviaire prioritaire régional prend forme”;

— à l'article 6, § 3, alinéa 1^{er}, de l'accord de coopération, il est prévu que “les dispositions générales qui assurent le contrôle, la surveillance et le rapportage sur la réalisation d'un projet ferroviaire prioritaire régional, sont reprises dans un accord de coopération d'exécution ou dans un contrat d'exécution de projet”;

— l'article 7 de l'accord de coopération prévoit qu'en cas d'excédent significatif d'un financement d'un projet ferroviaire

spoorwegproject een significant overschot vertoont, dit overschot gebruikt wordt voor een ander spoorwegproject van het betrokken gewest dat via een uitvoerend samenwerkingsakkoord bepaald wordt;

— artikel 8, § 1, tweede lid, van het samenwerkingsakkoord als volgt luidt: “De lijst van de te bekomen vergunningen als ook een indicatie van de termijnen voor de indiening ervan en voor het bekomen van de vergunning wordt opgenomen in de uitvoerende samenwerkingsakkoorden”;

— luidens artikel 11, § 3, eerste lid “[e]en uitvoerend samenwerkingsakkoord van dit akkoord (...) afgesloten [moet] worden tussen de Federale Staat en het Waalse Gewest voor wat betreft de modaliteiten van deze prefinanciering”, zijnde de in paragraaf 1 bedoelde prefinanciering.

5.2. Er dient nagegaan te worden of de machtigingen waarin de voornoemde bepalingen aldus voorzien, verleend worden overeenkomstig artikel 92*bis*, § 1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zoals dat lid ingevoegd is bij de bijzondere wet van 6 januari 2014.

Bij de Zesde Staatshervorming is immers uitdrukkelijk voorzien in de mogelijkheid om uitvoerende samenwerkingsakkoorden te sluiten. Die bepaling strekt ertoe de samenwerking tussen de Federale Staat en de deelentiteiten te bevorderen en te vereenvoudigen. In de bijzondere wet is niet nader gepreciseerd binnen welk statuut of juridisch kader die uitvoerende samenwerkingsakkoorden gesloten kunnen worden. Uit de bewoordingen van artikel 92*bis*, § 1, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vloeit evenwel voort dat die uitvoerende samenwerkingsakkoorden niet ter instemming aan de respectieve parlementen voorgelegd hoeven te worden en dat die akkoorden beperkt moeten blijven tot “de uitvoering” van samenwerkingsakkoorden die wel de instemming van de wetgever verkregen hebben.

5.3. Volgens artikel 92*bis*, § 1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 geldt inzake samenwerkingsakkoorden bovendien als principe dat akkoorden die betrekking hebben op aangelegenheden die bij wet geregeld worden en akkoorden die de Staat, de gemeenschappen of de gewesten zouden kunnen bezwaren, of Belgen persoonlijk zouden kunnen binden, eerst gevolg hebben nadat zij de instemming verkregen hebben van de wetgevers van de partijen bij het akkoord.

De verenigde kamers van de afdeling Wetgeving hebben er in hun advies 49.218/VR van 1 maart 2011 op gewezen dat de betrokken parlementen luidens artikel 92*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vooraf moeten instemmen met de verplichtingen die op de betrokken deelentiteit zullen rusten:

(vertaling)

“Uit artikel 92*bis*, § 1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen blijkt dat samenwerkingsakkoorden die, zoals dat het geval is met het voorliggende samenwerkingsakkoord, betrekking hebben op aangelegenheden die bij wet, decreet of ordonnantie geregeld

régional, cet excédent est utilisé pour un autre projet ferroviaire de la région concernée dont la désignation se fait par un accord de coopération d'exécution;

— l'article 8, § 1^{er}, alinéa 2, de l'accord de coopération prévoit que “la liste des permis à obtenir ainsi qu'une indication du délai d'introduction de demande et le délai légal d'obtention est reprise dans les accords de coopération d'exécution”;

— l'article 11, § 3, alinéa 1^{er}, prévoit qu' “un accord de coopération d'exécution du présent accord est à conclure entre l'État fédéral et la Région wallonne au sujet des modalités de ce préfinancement”, soit le préfinancement prévu au paragraphe 1^{er}.

5.2. Il convient de vérifier si les délégations ainsi prévues dans les dispositions précitées sont faites conformément à l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980, tel qu'inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014.

La sixième réforme de l'État a en effet expressément prévu la possibilité de conclure des accords de coopération d'exécution. Cette disposition a pour objectif de faciliter et de simplifier la coopération entre l'État fédéral et les entités fédérées. Le statut et le cadre juridique dans lequel ces accords de coopération d'exécution pouvaient être conclus n'a pas été davantage précisé dans la loi spéciale. Il découle néanmoins de la lecture de l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 que ces accords de coopération d'exécution ne doivent pas être soumis à l'assentiment des parlements respectifs et que ces accords doivent se limiter à “l'exécution” d'accords de coopération qui eux ont reçu l'assentiment du législateur.

5.3. Par ailleurs, selon l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980, le principe est, en matière d'accords de coopération, que les accords qui ont pour objet des matières réglées par le législateur, ainsi que les accords qui pourraient grever l'État, les Communautés ou les Régions, ou lier des Belges individuellement, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des législateurs des parties à l'accord.

Dans leur avis n° 49.218/VR du 1^{er} mars 2011, les chambres réunies de la section de législation ont rappelé que l'article 92*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 requiert un assentiment préalable des parlements concernés aux obligations qui pèseront sur l'entité fédérée concernée:

“Il résulte de l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles que les accords de coopération qui, comme tel est le cas de l'accord de coopération à l'examen, portent sur des matières réglées par la loi, le décret ou l'ordonnance ou pourraient grever

zijn, of de Staat, de gemeenschappen of de gewesten zouden kunnen bezwaren of de Belgen individueel zouden kunnen binden, pas uitwerking kunnen hebben nadat de betrokken wetgevers daarmee hebben ingestemd.

De noodzaak van voorafgaande instemming betekent onder meer dat de gezamenlijke verplichtingen die de partijen bij een samenwerkingsakkoord op zich nemen, voor zover ze onder de werkingssfeer van artikel 92*bis*, § 1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vallen, door de betrokken wetgevers gekend moeten zijn op het tijdstip waarop ze hun instemming verlenen. Daaruit volgt dat het akkoord zelf alle regels die de partijen binden moet vermelden, en dat het niet mag worden aangevuld met regels die de in voorkomend geval bij het akkoord opgerichte organen zouden aannemen⁵, met uitzondering van de regels die niet onder de werkingssfeer vallen van artikel 92*bis*, § 1, tweede lid, van de bijzondere

l'État, les Communautés ou les Régions ou lier des Belges individuellement, ne peuvent avoir d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des législateurs concernés.

La nécessité d'un assentiment préalable signifie notamment que l'ensemble des obligations auxquelles se soumettent les parties à un accord de coopération doivent, dans la mesure où elles entrent dans le champ d'application de l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980, être connues des législateurs concernés au moment où ils donnent leur assentiment. Il s'ensuit que l'accord lui-même doit énoncer l'ensemble des règles qui lient les parties, et qu'il n'a pas à être complété par des règles qu'adopteraient les organes créés, le cas échéant, par l'accord⁵, réserve faite des règles qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980,

⁵ Voetnoot 7 uit het geciteerde advies: Zie in die zin diverse adviezen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, inzonderheid advies 24.479/VR van 24 oktober 1995 over het voorontwerp dat het decreet van het Waals Gewest van 16 januari 1997 is geworden "portant approbation de l'accord de coopération concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages" (*Parl. St. W. Gew. R.* 1995-1996, nr. 162/1, bijlagen, 3 en 4); advies 35.424/VR van 24 juni 2003 over het voorontwerp dat het decreet van het Waals Gewest van 29 april 2004 is geworden "portant approbation de l'accord de coopération du 10 décembre 2003 entre l'État fédéral, la Communauté flamande, la Communauté française, la Communauté Germanophone, la Commission communautaire commune, la Commission communautaire française, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale visant la collaboration dans les domaines de l'environnement et de la santé" (*Parl. St. W. Parl.* 2003-2004, nr. 675/1, 20 en 21); advies 42.387/VR van 27 maart 2007 over het voorontwerp dat de wet van 15 mei 2007 is geworden houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Overheid, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake de uitvoering van sommige bepalingen van het Protocol van Kyoto, afgesloten te Brussel, op 19 februari 2007 (*Parl. St. Senaat* 2006-2007, nr. 3-2411/1, 33 tot 35).

⁵ Note de bas de page n° 7 de l'avis cité: Voir en ce sens divers avis de la section de législation du Conseil d'État, notamment les avis suivants l'avis 24.479/VR, donné le 24 octobre 1995, sur l'avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 16 janvier 1977 portant approbation de l'accord de coopération concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages (*Doc. parl.*, C.R.W., 1995-1996, n° 162/1, annexes, pp. 3 et 4); l'avis 35.424/VR, donné le 24 juin 2003, sur l'avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 29 avril 2004 [portant] approbation de l'accord de coopération du 10 décembre 2003 entre l'État fédéral, la Communauté flamande, la Communauté française, la Communauté Germanophone, la Commission communautaire commune, la Commission communautaire française, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale visant la collaboration dans les domaines de l'environnement et de la santé (*Doc. parl.*, *Parl. wall.*, 2003-2004, n° 675/1, pp. 20 et 21); l'avis 42.387/VR, donné le 27 mars 2007, sur l'avant-projet devenu la loi du 15 mai 2007 portant assentiment à l'accord de coopération entre l'autorité fédérale, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en œuvre de certaines dispositions du Protocole de Kyoto, conclu à Bruxelles, le 19 février 2007 (*Doc. parl.*, Sénat, 2006-2007, n° 3-2411/1, pp. 33 à 35).

wet van 8 augustus 1980, zoals interne regels die specifiek de werkwijze van de organen betreffen^{6,7}.

De opzet zelf van artikel 92*bis*, § 1, tweede lid, staat eraan in de weg dat, via de mogelijkheid om voortaan gebruik te maken van uitvoerende samenwerkingsakkoorden, het vereiste van een instemming vanwege de wetgever uitgehold zou worden of dat daaraan in ruime mate voorbijgegaan zou worden in de gevallen waarin dat vereiste geldt.

Zo kunnen het tweede en het derde lid van artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 logischerwijze slechts dan begrepen worden en met elkaar bestaanbaar zijn indien in het samenwerkingsakkoord dat behoort tot die welke de instemming van de wetgever behoeven, de essentiële elementen bepaald worden van de aangelegenheid die men wenst te regelen, aangezien bij de daaropvolgende uitvoerende samenwerkingsakkoorden alleen de minder essentiële of de louter technische aspecten ervan geregeld zullen worden.

Met andere woorden, artikel 92*bis*, § 1, bevat op zich een legaliteitsbeginsel met betrekking tot de samenwerkingsakkoorden die, krachtens het tweede lid ervan, de instemming van de wetgever behoeven.

5.4. De uitvoerende samenwerkingsakkoorden die in de toekomst gesloten zullen worden op grond van de machtigingen die vervat zijn in het samenwerkingsakkoord waarmee volgens voorliggend voorontwerp van wet ingestemd wordt, zullen derhalve gesloten moeten worden met inachtneming van het legaliteitsbeginsel dat aldus afgeleid wordt uit de opzet van artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁶ Voetnoot 8 uit het geciteerde advies: Kunnen worden beschouwd als artikelen die aan die criteria beantwoorden: artikel 4, § 1, voor zover erbij het Comité REACH ermee wordt belast de procedures en maatregelen vast te stellen die nodig zijn voor een veilige uitwisseling van gegevens tussen de personen die door de federale en gewestelijke overheden zijn aangewezen om de REACH-verordening uit voeren, artikel 4, § 2, voor zover erbij het Comité REACH ermee wordt belast te bepalen welke informatie wordt uitgewisseld tussen de personen die door de federale en gewestelijke overheden zijn aangewezen om de REACH-verordening uit te voeren en op welke wijze dat gebeurt, alsook artikel 12, §§ 2 en 3, voor zover erbij het Comité REACH ermee wordt belast de voorwaarden vast te stellen volgens welke het Wetenschappelijk Comité REACH zijn taken uitvoert, alsook de voorwaarden volgens welke het advies uitbrengt.

⁷ Advies 49.218/VR van 1 maart 2011 over een voorontwerp dat het decreet van het Waals Gewest van 7 juni 2012 is geworden "portant assentiment à l'Accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances (REACH)", <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/49218.pdf>. Zie ook advies 50.624/3 van 13 december 2011 over het voorontwerp dat de wet van 21 december 2012 is geworden "houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van 17 oktober 2011 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH)", <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/50624.pdf>.

telles que des règles internes propres au fonctionnement des organes^{6,7}.

L'économie même de l'article 92*bis*, § 1^{er}, alinéa 2, ne permet pas que, par le biais de la possibilité de recourir désormais à des accords de coopération d'exécution, l'exigence d'un assentiment du législateur soit vidée de sa substance dans les cas où elle est requise, ou puisse être méconnue dans une large mesure.

Ainsi, les alinéas 2 et 3 de l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 ne peuvent être logiquement compris et conciliés que si l'accord de coopération qui figure parmi ceux devant requérir l'assentiment du législateur fixe les éléments essentiels de la matière qu'il entend traiter, les accords de coopération d'exécution subséquents n'en réglant que les aspects moins essentiels ou purement techniques.

En d'autres termes, l'article 92*bis*, § 1^{er}, contient, en lui-même, un principe de légalité, en ce qui concerne les accords de coopération soumis à l'assentiment du législateur en vertu de son alinéa 2.

5.4. Les accords de coopération d'exécution qui seront conclus à l'avenir, sur la base des délégations prévues dans l'accord de coopération auquel l'avant-projet de loi examiné prévoit de donner assentiment, devront dès lors l'être dans le respect du principe de légalité ainsi déduit de l'économie de l'article 92*bis*, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980.

⁶ Note de bas de page n° 8 de l'avis cité: Peuvent être considérés comme répondant à ces critères, l'article 4, § 1^{er}, en tant qu'il charge le Comité REACH d'arrêter les procédures et mesures nécessaires à l'échange sécurisé des données entre les personnes désignées par les autorités fédérales et régionales en vue d'exécuter le Règlement REACH, l'article 4, § 2, en tant qu'il charge le Comité REACH de déterminer le contenu de l'information et les modalités d'organisation de l'échange d'information entre les personnes désignées par les autorités fédérales et régionales en vue d'exécuter le Règlement REACH, de même que l'article 12, §§ 2 et 3, en tant que le Comité REACH est chargé de déterminer les conditions d'exécution des tâches du Comité scientifique REACH, ainsi que les conditions auxquelles celui-ci rend des avis.

⁷ Avis n° 49.218/VR donné le 1^{er} mars 2011 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 7 juin 2012 "portant assentiment à l'Accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances (REACH)", <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/49218.pdf>. Voir également l'avis n° 50.624/3 donné le 13 décembre 2011 sur un avant-projet devenu la loi 21 décembre 2012 "portant assentiment à l'Accord de coopération du 17 octobre 2011 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances (REACH)", <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/50624.pdf>.

In dat verband dient erop gewezen te worden dat indien de controle waarvan sprake is in artikel 6, § 3, van het samenwerkingsakkoord ook betrekking heeft op de controle van de proportionaliteit tussen de financieringen, de algemene bepalingen betreffende die controle expliciet in het samenwerkingsakkoord opgenomen moeten worden, en niet het voorwerp mogen uitmaken van een nog op te stellen uitvoerend samenwerkingsakkoord.

5.5. Bovendien zullen de uitvoerende samenwerkingsakkoorden waarin het samenwerkingsakkoord voorziet, hoe dan ook in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt moeten worden.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 2

6. Op de vraag wat met het begrip “gedelocaliseerd” in de zin van het samenwerkingsakkoord bedoeld wordt,⁸ heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Toujours dans l'accord de coopération de 2001, il est prescrit que ‘Les lignes 161 et 124 sur le territoire flamand et les travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand (8,2 mrd) sont retirés de la quote-part flamande’ (voir note explicative du 14.04 2001 pt 4 – annexe à l'accord de coopération relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B).”

Ce sont ces travaux, hors clé, qui sont qualifiés de “délocalisés”.

Cette expression utilisée depuis 2001 traduit le fait que ces travaux sont considérés, du point de vue de leur imputation sur la clé régionale, comme non localisés sur le territoire flamand.”

Die gegevens zouden het best in de memorie van toelichting opgenomen worden.

7. De gemachtigde van de minister is ook om uitleg gevraagd over het begrip “financiële middelen (...) bekomen (...) via derden”, zoals dat voorkomt in artikel 2, § 6, van het samenwerkingsakkoord. Hij heeft daarbij de volgende toelichting gegeven:

“Les financements tiers visés sont les subsides européens pour lesquels différents mécanismes peuvent être activés. La formule est ouverte pour couvrir toute forme de nouvelles opportunités qui se présenterait éventuellement dans le futur.

La formule couvre aussi le cas des demandes provenant d'autorités locales visant à faire réaliser des aménagements spécifiques dans le cadre des chantiers projet (élargissement d'une voirie, abords du domaine ferroviaire, ...). Dans de tels cas, il s'agit d'une opération blanche pour le secteur ferroviaire, les coûts supplémentaires étant intégralement à charge du demandeur.”

⁸ Zie inzonderheid artikel 2, § 2, tweede lid, 1°, c), en 2°, c).

À cet égard, il y a lieu de rappeler que si le contrôle visé à l'article 6, § 3, de l'accord de coopération concerne également le contrôle de la proportionnalité des financements, les dispositions générales relatives à ce contrôle doivent figurer expressément dans l'accord de coopération et ne peuvent pas être déléguées à la rédaction d'un accord de coopération d'exécution.

5.5. Par ailleurs, les accords de coopération d'exécution qui sont prévus dans l'accord de coopération devront en tout état de cause faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 2

6. Interrogé sur la notion de “délocalisé” au sens de l'accord de coopération⁸, le délégué du ministre a indiqué ce qui suit:

“Toujours dans l'accord de coopération de 2001, il est prescrit que ‘Les lignes 161 et 124 sur le territoire flamand et les travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand (8,2 mrd) sont retirés de la quote-part flamande’ (voir note explicative du 14.04 2001 pt 4 – annexe à l'accord de coopération relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B).”

Ce sont ces travaux, hors clé, qui sont qualifiés de “délocalisés”.

Cette expression utilisée depuis 2001 traduit le fait que ces travaux sont considérés, du point de vue de leur imputation sur la clé régionale, comme non localisés sur le territoire flamand”.

Ces éléments gagneront à figurer dans l'exposé des motifs.

7. De même, le délégué du ministre a été interrogé sur la notion de “moyens financiers [...] obtenus de tiers” telle que figurant à l'article 2, § 6, de l'accord de coopération; il a précisé ce qui suit:

“Les financements tiers visés sont les subsides européens pour lesquels différents mécanismes peuvent être activés. La formule est ouverte pour couvrir toute forme de nouvelles opportunités qui se présenterait éventuellement dans le futur.

La formule couvre aussi le cas des demandes provenant d'autorités locales visant à faire réaliser des aménagements spécifiques dans le cadre des chantiers projet (élargissement d'une voirie, abords du domaine ferroviaire, ...). Dans de tels cas, il s'agit d'une opération blanche pour le secteur ferroviaire, les coûts supplémentaires étant intégralement à charge du demandeur”.

⁸ Voir notamment l'article 2, § 2, alinéa 2, 1°, c), et 2°, c).

Het zou nuttig zijn om ook die preciseringen in de memorie van toelichting op te nemen.

8. Aan de gemachtigde van de minister werd om nadere toelichting gevraagd bij de wijze waarop de regel vervat in artikel 2, § 6, van het samenwerkingsakkoord, naar luid waarvan de financiële middelen die vrijkomen doordat ze worden bekomen van derden “opnieuw [worden] toegewezen aan spoorprojecten uit te voeren op het grondgebied van datzelfde gewest”,⁹ moet worden toegepast op de categorie van projecten: “Brusselse Hoofdstedelijk Gewest/gedelokaliseerd”. De gemachtigde van de minister antwoordde:

“Dans le cas hautement hypothétique où des moyens financiers de tiers pourraient être obtenus pour des travaux à réaliser sur le territoire bruxellois, l’application de l’art. 2, § 6, implique une réallocation de ces moyens à d’autres projets à réaliser sur le territoire bruxellois.”

Dans le cas encore plus hypothétique où des moyens financiers de tiers pourraient être obtenus pour des travaux (RER) à réaliser sur les tronçons des lignes 124 et 161 situés sur le territoire flamand, l’application de l’art. 2, § 6, implique de facto une utilisation de ces moyens pour les travaux RER à réaliser sur ces tronçons.

En effet, l’enveloppe “délocalisée” disponible pour les travaux en question est insuffisante, et une partie des dépenses devra être imputée sur la clé flamande. Ces fonds obtenus de tiers serviront à réduire les montants à imputer sur la quote-part flamande de la clé régionale.

L’éventuel excédent final serait à affecter à des investissements sur le territoire flamand.

Comme tous les cas de figure ne peuvent être prévus dans l’accord de coopération, l’art. 2, § 6, fait appel à l’art. 10, § 4, qui implique la conclusion d’accords de coopération d’exécution complémentaires pour trouver une solution à tous les problèmes qui pourraient se poser.”

Het is niet omdat bepaalde situaties thans hypothetisch lijken, dat deze zich in de toekomst niet zouden kunnen voordoen. De regeling voor de projecten “Brussels Hoofdstedelijk Gewest/gedelokaliseerd” verdient nadere verduidelijking – op zijn minst in de memorie van toelichting – overeenkomstig wat hiervoor werd uiteengezet door de gemachtigde van de minister.

Artikel 3

9. In artikel 3 van het samenwerkingsakkoord wordt het volgende bepaald:

“De partijen engageren zich om een efficiënt, aantrekkelijk en performant openbaar vervoer te garanderen, dat op een efficiënte manier verbonden is met de andere vervoersmodi en teneinde de instandhouding van het geheel van het netwerk te

⁹ Zie ook artikel 7 van het samenwerkingsakkoord.

Ces précisions figureront également et utilement dans l’exposé des motifs.

8. Il a été demandé au délégué du ministre de préciser comment la règle inscrite à l’article 2, § 6, de l’accord de coopération, selon laquelle les moyens financiers obtenus de tiers et ainsi libérés “sont réaffectés à des projets ferroviaires à réaliser sur le territoire de la même région”, doit s’appliquer pour la catégorie de projets “Région bruxelloise/délocalisé”. Le délégué du ministre a répondu en ces termes:

“Dans le cas hautement hypothétique où des moyens financiers de tiers pourraient être obtenus pour des travaux à réaliser sur le territoire bruxellois, l’application de l’art. 2, § 6 implique une réallocation de ces moyens à d’autres projets à réaliser sur le territoire bruxellois.”

Dans le cas encore plus hypothétique où des moyens financiers de tiers pourraient être obtenus pour des travaux (RER) à réaliser sur les tronçons des lignes 124 et 161 situés sur le territoire flamand, l’application de l’art. 2, § 6 implique de facto une utilisation de ces moyens pour les travaux RER à réaliser sur ces tronçons.

En effet, l’enveloppe “délocalisée” disponible pour les travaux en question est insuffisante, et une partie des dépenses devra être imputée sur clé flamande. Ces fonds obtenus de tiers serviront à réduire les montants à imputer sur la quote-part flamande de la clé régionale.

L’éventuel excédent final serait à affecter à des investissements sur le territoire flamand.

Comme tous les cas de figure ne peuvent être prévus dans l’accord de coopération, l’art. 2, § 6 fait appel à l’art. 10, § 4 qui implique la conclusion d’accords de coopération d’exécution complémentaires pour trouver une solution à tous les problèmes qui pourraient se poser”.

Ce n’est pas parce que certaines situations paraissent actuellement hypothétiques qu’elles ne pourraient pas se produire dans le futur. La réglementation pour les projets “Région bruxelloise/délocalisé” mérite d’être précisée – à tout le moins dans l’exposé des motifs – au regard des explications fournies par le délégué du ministre.

Article 3

9. L’article 3 de l’accord de coopération énonce ce qui suit:

“Les parties s’engagent à assurer une offre de transport efficiente, attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport et à assurer le maintien de l’ensemble du réseau en particulier pour les lignes

⁹ Voir également l’article 7 de l’accord de coopération.

verzekeren, in het bijzonder voor de lijnen met een beperkte bevolkingsdichtheid zonder dat een kilometer van de sporen nodig voor de trafiek afgeschafte wordt.

De federale regering engageert zich ertoe om, te zijner tijd, samen met de NMBS, en binnen het kader van het ECMM, de noodzakelijke maatregelen te nemen opdat het aanbod bij elke grote stap tot indienststelling aangepast kan worden, en dit op zo'n manier dat de nieuwe infrastructuur zo goed als mogelijk ingezet worden. Dit vereist dat er met name voor het GEN een nieuwe studie artikel 13 gerealiseerd moet worden te gelegener tijd."

Om nadere toelichting gevraagd over deze bepaling, antwoordde de gemachtigde van de minister:

"Cet article crée une obligation mutuelle des 4 entités fédérées à préserver leur réseau ferré, tout particulièrement dans les zones les moins peuplées.

Concrètement dans le cadre d'un grand équilibre entre les signataires, le niveau fédéral s'engage à ne pas fermer de lignes ferroviaires (rurales), mais les Régions s'engagent également, en échange à ne pas fermer de lignes ferrées (tram et métro). Il est en effet bien mentionné "sporen" / "réseau ferré".

Dit wordt het best nader verduidelijkt in de memorie van toelichting.¹⁰

Artikel 5

10. Terwijl in artikel 5, § 1, bepaald wordt dat het Vlaams Gewest zich verbindt tot een bijkomende financiering voor elf spoorwegprojecten die uitdrukkelijk vermeld zijn in bijlage 1 bij het akkoord, wordt in artikel 5, § 2, van het samenwerkingsakkoord bepaald dat het Waals Gewest zich verbindt tot een bijkomende financiering van 32,48 miljoen euro "voor de versnelling van de moderniseringswerken van de as Brussel-Luxemburg of een ander Waals prioritair spoorwegproject". Dit betekent dat het Waals Gewest zich in dat tweede geval ertoe zou verbinden een niet nader bepaald spoorwegproject te financieren. De gemachtigde van de minister heeft daaromtrent het volgende gepreciseerd:

"La Région wallonne n'a en effet pas encore choisi ses projets prioritaires. Quand elle les aura définis dans le respect de l'article 5, § 2, et de l'annexe 1, ils seront consignés dans un ou plusieurs accords de coopération d'exécution et feront individuellement l'objet d'un contrat d'exécution de projet (art. 2.5). Les contrats d'exécution de projet précisent les projets (art 1.11 et 6.3)."

De woorden "of een ander Waals prioritair spoorwegproject" in artikel 5, § 2, van het samenwerkingsakkoord zouden de indruk kunnen wekken dat het Waals Gewest welk project ook als prioritair spoorwegproject zou kunnen kiezen, terwijl uit het antwoord van de gemachtigde van de minister voortvloeit

¹⁰ De vraag is overigens welke metro- en tramlijnen in "rurale gebieden" of "gebieden met een beperkte bevolkingsdichtheid" in het bijzonder zouden worden geselecteerd.

à faible densité de population sans qu'aucun kilomètre de lignes ferrées nécessaires au trafic ne soit supprimé.

Le gouvernement fédéral s'engage à prendre, le moment venu, les mesures nécessaires avec la SNCB, et dans le cadre du CEMM, pour que l'offre puisse être adaptée à chaque grande étape de mise en service de façon à tirer le meilleur parti des nouvelles infrastructures. Ceci requiert notamment pour le RER qu'une nouvelle étude article 13 soit réalisée en temps opportun".

Invité à apporter des précisions au sujet de cette disposition, le délégué du ministre a répondu ce qui suit:

"Cet article crée une obligation mutuelle des 4 entités fédérées à préserver leur réseau ferré, tout particulièrement dans les zones les moins peuplées.

Concrètement dans le cadre d'un grand équilibre entre les signataires, le niveau fédéral s'engage à ne pas fermer de lignes ferroviaires (rurales), mais les Régions s'engagent également, en échange à ne pas fermer de lignes ferrées (tram et métro). Il est en effet bien mentionné "sporen" / "réseau ferré".

Mieux vaut le préciser dans l'exposé des motifs¹⁰.

Article 5

10. Alors que l'article 5, § 1^{er}, prévoit que la Région flamande s'engage à un financement additionnel pour onze projets ferroviaires précisément repris en son annexe 1, l'article 5, § 2, de l'accord de coopération dispose que la Région wallonne s'engage à prévoir un financement additionnel de 32,48 millions d'euros "pour l'accélération des travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg ou un autre projet ferroviaire prioritaire wallon". Il s'ensuit que dans ce deuxième cas de figure, la Région wallonne serait amenée à s'engager à financer un projet ferroviaire non précisé. Le délégué du ministre a indiqué sur ce point:

"La Région wallonne n'a en effet pas encore choisi ses projets prioritaires. Quand elle les aura définis dans le respect de l'article 5§ 2 et de l'annexe 1, ils seront consignés dans un ou plusieurs accords de coopération d'exécution et feront individuellement l'objet d'un contrat d'exécution de projet (art. 2.5). Les contrats d'exécution de projet précisent les projets (art 1.11 et 6.3)."

À l'article 5, § 2, de l'accord de coopération, les mots "ou un autre projet ferroviaire prioritaire wallon" pourraient donner à penser que la Région wallonne aurait la faculté de choisir n'importe quel projet en tant que projet ferroviaire prioritaire, alors qu'il découle de la réponse du délégué du ministre que

¹⁰ Reste par ailleurs à savoir quelles lignes de métro et de tram dans "des zones rurales" ou dans des "zones à densité de population limitée" pourraient concrètement être visées.

dat die keuze beperkt is tot de prioritaire spoorwegprojecten vermeld in bijlage 1 van het samenwerkingsakkoord, dat een aantal andere projecten vermeldt dan de moderniseringswerken van de as Brussel-Luxemburg.

Om die onduidelijkheid weg te nemen, moeten de Waalse spoorwegprojecten die het voorwerp uitmaken van een bijkomende financiering vanwege het Waals Gewest, uitdrukkelijk bepaald worden in bijlage 1 bij het samenwerkingsakkoord, naar het voorbeeld van wat voorgeschreven wordt voor de spoorwegprojecten die het voorwerp uitmaken van een bijkomende financiering vanwege het Vlaams Gewest.

Daaruit volgt dat in artikel 5, § 2, van het samenwerkingsakkoord de woorden “de versnelling van de moderniseringswerken van de as Brussel-Luxemburg of een ander Waals prioritaair spoorwegproject” vervangen moeten worden door de woorden “de uitvoering van Waalse prioritaire spoorwegprojecten vermeld in bijlage 1.”

Artikel 6

11. Om nadere toelichting gevraagd over de mogelijkheid om gebruik te maken van alternatieve financieringswijzen zoals voorzien in artikel 6, § 2, tweede lid, van het samenwerkingsakkoord, verduidelijkte de gemachtigde van de minister:

“Parmi les modes de financement alternatifs, plusieurs pistes ont été évoquées dont au premier rang des formules de type Partenariat Public-Privé, dont il existe plusieurs possibilités (DBFM, ...). L'interdiction pour ces formules d'avoir des conséquences sur l'endettement de l'État fédéral, d'Infrabel ou de la SNCB restreint de facto les options possibles.”

Het is evenwel onduidelijk wat wordt bedoeld met de schuldpositie van de “Federale Staat”. Doorheen het samenwerkingsakkoord wordt deze bepaling doorgaans gebruikt als synoniem voor de federale overheid (ESR federale overheid). Het antwoord van de gemachtigde van de minister lijkt evenwel te suggereren dat deze term hier wordt gebruikt als synoniem voor de Belgische Staat (ESR totale overheid). Er zou goed aan worden gedaan om te verduidelijken of met de term “Federale Staat” de “federale overheid” wordt bedoeld dan wel de “Belgische Staat”.

12. Aan de gemachtigde van de minister werd tevens de vraag voorgelegd wat wordt bedoeld in artikel 6, § 2, tweede lid, met de woorden “Onverminderd de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen”. De gemachtigde van de minister antwoordde:

“Cette formulation rappelle que les éventuelles formules de financement alternatif, généralement très complexes, puissent aboutir, de facto et insidieusement, à sortir du cadre restrictif de la dérogation à la règle générale sur les compétences ferroviaires autorisée par la dernière réforme de l'État.

Nous avons noté un débat entre juristes sur le choix de l'expression “onverminderd ...” ou “onder voorbehoud van ...”.

ce choix est limité aux projets ferroviaires prioritaires mentionnés à l'annexe 1 de l'accord de coopération, à savoir les travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg et quatre autres projets.

Afin de lever cette ambiguïté, il convient que les projets ferroviaires wallons qui font l'objet d'un financement additionnel par la Région wallonne soient expressément déterminés dans l'annexe 1 à l'accord de coopération, à l'instar de ce qui est prévu pour les projets ferroviaires qui font l'objet d'un financement additionnel de la part de la Région flamande.

Il s'ensuit qu'à l'article 5, § 2, de l'accord de coopération, les mots “l'accélération des travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg ou un autre projet ferroviaire prioritaire wallon” seront remplacés par les mots “la réalisation de projets ferroviaires prioritaires wallons, repris en annexe 1”.

Article 6

11. Invité à apporter des éclaircissements concernant la possibilité de faire appel à des modes de financement alternatifs, comme le prévoit l'article 6, § 2, alinéa 2, de l'accord de coopération, le délégué du ministre a précisé ce qui suit:

“Parmi les modes de financement alternatifs, plusieurs pistes ont été évoquées dont au premier rang des formules de type Partenariat Public-Privé, dont il existe plusieurs possibilités (DBFM, ...). L'interdiction pour ces formules d'avoir des conséquences sur l'endettement de l'État fédéral, d'Infrabel ou de la SNCB restreint de facto les options possibles”.

On n'aperçoit toutefois pas ce qui est visé par l'endettement de l'“État fédéral”. Dans l'ensemble de l'accord de coopération, cette notion est utilisée comme synonyme d'autorité fédérale (SEC autorité fédérale). La réponse du délégué du ministre semble cependant suggérer que ce terme est ici utilisé comme synonyme d'“État belge” (SEC administrations publiques). Il serait judicieux de préciser si le terme “État fédéral” vise l'“autorité fédérale” ou l'“État belge”.

12. La question a également été posée au délégué du ministre de savoir quelle est la portée des mots “Sans préjudice de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles” figurant à l'article 6 § 2, alinéa 2. Le délégué du ministre a répondu ce qui suit:

“Cette formulation rappelle que les éventuelles formules de financement alternatif, généralement très complexes, puissent aboutir, de facto et insidieusement, à sortir du cadre restrictif de la dérogation à la règle générale sur les compétences ferroviaires autorisée par la dernière réforme de l'État.

Nous avons noté un débat entre juristes sur le choix de l'expression “onverminderd ...” ou “onder voorbehoud van ...”.

Elke handeling van Belgische overheden – ook in uitvoering van een samenwerkingsakkoord – dient in overeenstemming te zijn met de bevoegdheidsverdelende regels. De voormelde uitdrukking is op zich nietszeggend en dreigt aanleiding te geven tot rechtsonzekerheid. Ofwel moeten deze woorden worden geschrapt, ofwel moet nauwkeurig worden gepreciseerd wat met deze woorden precies wordt bedoeld.

Artikel 10

13. Teneinde de strekking van artikel 10, § 3, van het samenwerkingsakkoord beter tot uiting te brengen, moeten de volgende gegevens die door de gemachtigde van de minister verstrekt zijn, in de memorie van toelichting opgenomen worden:

“Comme la réalisation de projets est ponctuée d'aléas, et que le coût final d'un projet n'est jamais égal, sauf exception ultra rarissime, au budget originel, il a été convenu de considérer ces sommes comme des marges affectables par le ministre fédéral à certains dépassements de budget fatalement limités.

Cette souplesse a pour but d'éviter tant que faire se peut la charge administrative correspondant à la conclusion d'accord de coopération d'exécution modificatifs pour des dépassements insignifiants.”

Artikel 13

14. De gemachtigde van de minister bevestigde dat het thans voorliggende strategische meerjareninvesteringsplan loopt tot 2031 en dat bijgevolg het thans voorliggende samenwerkingsakkoord loopt tot eind 2031.

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Jo BAERT

Tout acte des autorités belges – y compris ceux pris en exécution d'un accord de coopération – doit respecter les règles répartitrices de compétences. En soi, l'expression précitée est vide de sens et risque d'être source d'insécurité juridique. Il faut, soit omettre ces mots, soit préciser exactement quelle en est la portée véritable.

Article 10

13. Afin d'explicitier plus clairement la portée de l'article 10, § 3, de l'accord de coopération, figureront dans l'exposé des motifs les éléments suivants, apportés par le délégué du ministre:

“Comme la réalisation de projets est ponctuée d'aléas, et que le coût final d'un projet n'est jamais égal, sauf exception ultra rarissime, au budget originel, il a été convenu de considérer ces sommes comme des marges affectables par le ministre fédéral à certains dépassements de budget fatalement limités.

Cette souplesse a pour but d'éviter tant que faire se peut la charge administrative correspondant à la conclusion d'accord de coopération d'exécution modificatifs pour des dépassements insignifiants”.

Article 13

14. Le délégué du ministre a confirmé que le plan stratégique d'investissement pluriannuel actuel court jusque 2031 et que, par conséquent, l'accord de coopération à l'examen court jusqu'à la fin de 2031.

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Jo BAERT

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Artikel 2

Instemming wordt betuigd met het Samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren, gevoegd bij deze wet.

Gegeven te Brussel, 6 december 2018

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité est chargé de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Article 2

Assentiment est donné à l'Accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région Flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, annexé à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 6 décembre 2018

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques

Vu la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 92bis, inséré par la Loi spéciale du 8 août 1988 et modifié en dernier lieu par la Loi spéciale du 6 janvier 2014 ;

Considérant que les travaux d'infrastructure prévus dans l'accord de coopération du 11 octobre 2001 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. et relatifs à la mise en œuvre du projet RER ne sont pas encore terminés ;

Considérant le rapport de la Cour des comptes relatif à la mise en œuvre et financement du Réseau Express régional du 25 janvier 2017 ;

Considérant qu'un financement complémentaire au solde du Fonds RER est nécessaire pour achever l'ensemble des travaux du projet RER dans les meilleurs délais ;

Considérant la décision du Conseil des Ministres du gouvernement fédéral du 31 mars 2017 approuvant les notifications du contrôle budgétaire 2017 qui consacrent l'accord de principe sur la mise à disposition d'un milliard d'euros courants qui s'ajoutent aux sources de financement du solde du Fonds RER libre d'affectation, soit 73.444.980,79 euros à la date du 1^{er} janvier 2016, nécessaires à la finalisation des projets d'infrastructures RER tels que prévus dans l'accord de coopération du 11 octobre 2001 ainsi qu'à la réalisation d'autres projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des Régions. Ce dernier montant correspond au solde du fonds RER au 1^{er} janvier 2016, soit 228.443.739,19 euros, dont sont déduites les charges réelles de 2016 ainsi que le montant des travaux RER nécessaires prévu dans les plans d'investissement 2017-2020 de la SNCB et d'Infrabel, soit 154.998.758,40 euros ;

Samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren

Gelet op de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 92bis, ingevoegd bij de Bijzondere wet van 8 augustus 1988 en laatst gewijzigd bij de Bijzondere wet van 6 januari 2014;

Overwegende dat de infrastructuurwerken zoals voorzien in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S en betreffende de uitvoering van het GEN-project nog niet afgerond zijn;

Overwegende het rapport van het Rekenhof betreffende de invoering en financiering van het Gewestelijk Expresnet van 25 januari 2017;

Overwegende dat een financiering bovenop het saldo van het GEN-Fonds noodzakelijk is om het geheel van de werken van het GEN-project te voltooien binnen een zo kort mogelijke termijn;

Overwegende de beslissing van de federale Ministerraad van 31 maart 2017 tot goedkeuring van de notificaties van de budgettaire controle 2017 die een principiële akkoord wijden aan de terbeschikkingstelling van een miljard courante euro die bovenop de financieringsbronnen komen van het saldo van het GEN-Fonds dat vrij is om te besteden op datum van 1 januari 2016, zijnde 73.444.980,79 euro, en die noodzakelijk zijn voor de voltooiing van de GEN-infrastructuurprojecten zoals voorzien in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 alsook voor de uitvoering van andere strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten. Laatstgenoemd bedrag komt overeen met het saldo van het GEN-Fonds op 1 januari 2016, namelijk 228.443.739,19 euro, waarvan het bedrag van de werkelijke lasten voor 2016 eveneens van de noodzakelijke werken van het GEN zoals voorzien in de investeringsplannen 2017-2020 van de NMBS en van Infrabel in

Considérant que la même décision du Conseil des Ministres du gouvernement fédéral retenait le principe de trois enveloppes à caractère régional pour la répartition des 1.073.444.980,79 euros courants, à savoir une enveloppe relative aux investissements à réaliser sur le territoire flamand, une enveloppe relative aux investissements à réaliser sur le territoire wallon et une enveloppe relative aux investissements hors clé de répartition, étant entendu que ces investissements seront réalisés dans les meilleurs délais ;

Considérant que ce montant d'un milliard d'euros courants ne peut faire l'objet de réductions budgétaires compte tenu de son utilité stratégique pour la mobilité des voyageurs et des marchandises en Belgique et qu'il s'agit d'une source de financement supplémentaire par rapport aux dotations d'investissement classiques de la SNCB et d'Infrabel ;

Considérant la décision du Conseil des Ministres du 19 juillet 2013 d'accélérer les travaux du RER grâce à la réaffectation du préfinancement non activé de Gosselies et du reliquat du préfinancement de Louvain-la-Neuve suivie par la décision du gouvernement wallon du 7 novembre 2013, rappelée lors du Comité de Concertation du 24 février 2016, qui prend acte de la décision de la Région wallonne concernant l'utilisation des préfinancements non activés, autorisés dans le cadre de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 précité et de la décision du Comité de Concertation du 7 décembre 2005, au profit de l'accélération des travaux RER en territoire wallon ; que le gouvernement wallon a ainsi demandé au gouvernement fédéral de prendre en compte ce préfinancement comme un élément de réponse dans la recherche de modes de financement classiques ou alternatifs pour participer aux besoins complémentaires nécessaires à la finalisation du RER dans les meilleurs délais ;

Considérant que la Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 autorise une ou plusieurs régions à financer de manière

minderung is gebracht, namelijk 154.998.758,40 euro;

Overwegende dat diezelfde beslissing van de Ministerraad het principe van drie enveloppes van gewestelijke aard vastgelegd heeft voor de verdeling van 1.073.444.980,79 courante euro, met name een enveloppe betreffende investeringen uit te voeren op Vlaams grondgebied, een enveloppe betreffende investeringen uit te voeren op Waals grondgebied en een enveloppe betreffende investeringen buiten de verdeelsleutel, met dien verstande dat deze investeringen zullen gerealiseerde worden binnen een zo kort mogelijke termijn;

Overwegende dat dit bedrag van één miljard courante euro geen voorwerp kan zijn van een begrotingsvermindering gelet op het strategische belang ervan voor de mobiliteit van reizigers en van goederen in België en dat het gaat om een bijkomende financieringsbron in vergelijking met de klassieke investeringsdotaties van de NMBS en van Infrabel;

Overwegende de beslissing van de Ministerraad van 19 juli 2013 teneinde de GEN-werken te versnellen dankzij de heroriëntatie van de niet-geactiveerde prefinanciering van Gosselies en van het prefinancieringssaldo van Louvain-la-Neuve gevolgd door de beslissing van de Waalse regering van 7 november 2013, herhaald tijdens het Overlegcomité van 24 februari 2016, die akte neemt van het voorstel van het Waalse Gewest betreffende het gebruik van de niet-geactiveerde prefinancieringen, toegekend in het kader van bovengenoemd samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 en de beslissing van het Overlegcomité van 7 december 2005, ten gunste van de GEN-werken op Waals grondgebied; dat de Waalse regering aan de federale regering gevraagd heeft deze prefinanciering in aanmerking te nemen als een element van antwoord in de zoektocht naar klassieke of alternatieve financieringsmogelijkheden teneinde te kunnen beantwoorden aan de bijkomende behoeften noodzakelijk voor de voltooiing van het GEN-project binnen een zo kort mogelijke termijn;

Overwegende dat de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 één of meerdere gewesten machtigt om de

additionnelle les investissements visés à l'article 92bis, § 4nonies, de la même loi sur la base d'un accord de coopération ;

Considérant que les parties garantissent que les plans pluriannuels d'investissements et les plans stratégiques pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel satisfont aux conditions des articles 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14° et 92bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle, à savoir qu'est autorisé « *le financement additionnel d'investissements d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation de lignes de chemin de fer, ainsi que des équipements complémentaires sur les points d'arrêts non gardés renforçant leur visibilité et leur intermodalité avec les transports publics, les modes actifs, les taxis et les voitures partagées, pour autant qu'ils soient réalisés en sus des investissements repris dans un plan pluriannuel d'investissement effectivement doté, par l'autorité fédérale, de moyens suffisants pour assurer une offre de transport ferroviaire attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport sur l'ensemble du territoire* » ;

Considérant que toujours selon la même Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 92bis, § 4nonies, l'accord de coopération ne peut excéder l'échéance du plan stratégique pluriannuel d'investissements ;

Considérant qu'en vertu de l'article 92bis, § 1^{er}, alinéa 3, de ladite loi, l'accord de coopération, qui a reçu l'assentiment des Parlements concernés, peut prévoir que sa mise en œuvre sera assurée par des accords de coopération d'exécution ayant effet sans que l'assentiment par la loi ou le décret ne soit requis ;

Considérant que le présent accord rend possible des financements additionnels de la part des régions conformément à l'article 92bis, § 4nonies de la Loi spéciale de réforme institutionnelle du 8 août 1980 et prévoit que les modalités d'exécution desdits financements additionnels seront déterminées au moyen d'accords de

investeringen overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies, van dezelfde wet bijkomend te financieren op basis van een samenwerkingsakkoord;

Overwegende dat de partijen verzekeren dat de meerjareninvesteringsplannen en de strategische meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en van Infrabel voldoen aan de voorwaarden van artikelen 6, § 1, X, eerste lid, 14° en 92bis, § 4nonies, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, met name dat “*de bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit met openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in een meerjareninvesteringsplan dat effectief in voldoende financiering door de federale overheid voorziet teneinde een aantrekkelijk en performant aanbod voor het spoorvervoer dat goed aansluit op de andere vervoermiddelen te verzekeren op het gehele grondgebied*” is toegestaan;

Overwegende dat nog altijd volgens dezelfde Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, artikel 92bis, § 4nonies, het samenwerkingsakkoord de vervaldatum van het strategisch meerjareninvesteringsplan niet mag overschrijden;

Overwegende dat krachtens het artikel 92bis, § 1, derde lid, van dezelfde wet, het samenwerkingsakkoord, dat de instemming heeft gekregen van de betrokken Parlementen, kan voorzien dat de uitvoering ervan zal worden verzekerd door uitvoerende samenwerkingsakkoorden die gelden zonder dat de instemming bij wet of decreet vereist is;

Overwegende dat dit akkoord de mogelijkheid biedt tot bijkomende financieringen door de gewesten overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies van de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 en voorziet dat de modaliteiten van deze bijkomende financieringen zullen bepaald worden door middel van uitvoerende

coopération d'exécution conformément à l'article 92bis, § 1 ^{er} , alinéa 3, de la loi précitée.	samenwerkingsakkoorden overeenkomstig artikel 92bis, § 1, derde lid van bovengenoemde wet.
L'État belge, représenté par son gouvernement en la personne de Charles MICHEL, Premier Ministre, établi Rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles, et François BELLOT, Ministre de la Mobilité, établi Rue Ernest Blérot 1 à 1070 Bruxelles ;	De Belgische Staat, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Charles MICHEL, Eerste minister, gevestigd te 1000 Brussel, Wetstraat 16, en François BELLOT, Minister van Mobiliteit gevestigd te 1070 Brussel, Ernest Blerotstraat 1;
La Région flamande, représentée par son gouvernement en la personne de Geert BOURGEOIS, Ministre-président du gouvernement flamand, établi Place des Martyrs 19 à 1000 Bruxelles et Ben WEYTS, Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande, du Tourisme et du Bien-être animal, établi Place des Martyrs 7 à 1000 Bruxelles ;	Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Geert BOURGEOIS, Minister-president van de Vlaamse regering gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 19 en Ben WEYTS, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 7;
La Région wallonne, représentée par son gouvernement en la personne de Willy BORSUS, Ministre-président du gouvernement wallon, établi rue de Mazy 25/27 à 5100 Jambes (Namur) et de Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, établi Chaussée de Louvain, 2 à 5000 Namur ;	Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Willy BORSUS, Minister-president van de Waalse regering gevestigd te 5100 Jambes (Namen), Mazystraat 25/27, en Carlo Di Antonio, Minister van Leefmilieu, Ecologische Transitie, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie, gevestigd te 5000 Namen, Leuvensesteenweg 2 ;
La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement en la personne de Rudi VERVOORT, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, établi Rue Ducale, 7-9 à 1000 Bruxelles et Pascal SMET, Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics, établi Boulevard Albert II 37 à 1030 Bruxelles.	Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Rudi VERVOORT, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, gevestigd te 1000 Brussel, Hertogstraat 7-9 en Pascal SMET, Brusselse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken gevestigd te 1030 Brussel, Koning Albert II-laan 37.
ci-après appelés les parties contractantes,	hierna de contracterende partijen genoemd,
Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit:	Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt :
Chapitre 1^{er}. Dispositions générales	Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen
Article 1^{er}. Dans le cadre du présent accord, on entend par :	Artikel 1. In het kader van dit akkoord wordt verstaan onder:

- | | |
|--|--|
| <p>1° « Les parties » : l'Etat fédéral, la Région Flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale ;</p> | <p>1° “De partijen”: de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;</p> |
| <p>2° « Les plans pluriannuels d'investissement » : la programmation des investissements financés pour l'essentiel au moyen de la dotation d'investissement classique mise à disposition de la SNCB et d'Infrabel par l'Etat fédéral. Le plan pluriannuel d'investissement 2017-2020 d'Infrabel et le plan pluriannuel d'investissement 2018-2020 de la SNCB ont été approuvés par le gouvernement fédéral le 15 juin 2018 ;</p> | <p>2° “De meerjareninvesteringsplannen”: de programmering van de investeringen die voornamelijk gefinancierd worden middels de klassieke investeringsdotatie die door de federale Staat ter beschikking worden gesteld van de NMBS en van Infrabel. Het meerjareninvesteringsplan 2017-2020 van Infrabel en het meerjareninvesteringsplan 2018-2020 van de NMBS werden door de federale regering op 15 juni 2018 goedgekeurd;</p> |
| <p>3° « Le plan stratégique pluriannuel d'investissement » : la programmation des investissements financés pour l'essentiel au moyen des moyens complémentaires par rapport aux dotations d'investissements d'Infrabel et de la SNCB mis à leur disposition par l'Etat fédéral afin d'achever le projet RER et d'investir dans des projets ferroviaires prioritaires. Le plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 d'Infrabel et le plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 de la SNCB ont été approuvés par le gouvernement fédéral le 15 juin 2018 ;</p> | <p>3° “Het strategisch meerjareninvesteringsplan”: de programmering van de investeringen die voornamelijk gefinancierd worden middels de bijkomende middelen t.o.v. de investeringsdotaties van Infrabel en van de NMBS die door de federale Staat ter beschikking worden gesteld teneinde het GEN-project te voltooien en te investeren in prioritaire spoorwegprojecten. Het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 van Infrabel en het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 van de NMBS werden door de federale regering op 15 juni 2018 goedgekeurd;</p> |
| <p>4° « Le préfinancement régional » : la contribution de la Région wallonne pour le préfinancement des travaux des lignes 161 et 124 sur le territoire wallon en vue d'en accélérer l'exécution, conformément à la décision du gouvernement wallon du 7 novembre 2013, rappelée lors du Comité de Concertation du 24 février 2016 ;</p> | <p>4° “De gewestelijke prefinanciering”: de bijdrage van het Waalse Gewest voor de prefinanciering van de werken op de spoorlijnen 161 en 124 op het Waals grondgebied met het oog op het versnellen van de uitvoering ervan, conform de beslissing van de Waalse Regering van 7 november 2013, herhaald tijdens het Overlegcomité van 24 februari 2016;</p> |
| <p>5° « Les financements additionnels des régions » : les financements régionaux additionnels afin de financer de manière additionnelle les investissements visés à l'article 92bis, § 4onies de la loi de 8 août 1980 ;</p> | <p>5° “De bijkomende financieringen van de gewesten”: de bijkomende gewestelijke financieringen teneinde de investeringen zoals voorzien in artikel 92bis, § 4onies van de wet van 8 augustus 1980, te financieren;</p> |
| <p>6° « Comité de Concertation » : l'organe visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ;</p> | <p>6° “Overlegcomité”: het orgaan bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;</p> |
| <p>7° « Les projets ferroviaires prioritaires » : les projets ferroviaires, en dehors du projet RER, dont la réalisation est rendue possible au moyen du</p> | <p>7° “De prioritaire spoorwegprojecten”: de spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, waarvan de realisatie mogelijk gemaakt wordt middels het strategisch</p> |

plan stratégique pluriannuel d'investissement. Ils sont constitués d'une part des projets prioritaires régionaux et d'autre part des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions ;

8° « Projet ferroviaire prioritaire régional » : projet ferroviaire prioritaire de nature stratégique pour lequel les régions, chacune pour sa part, peuvent prévoir un financement additionnel ;

9° « Les Projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions » : les projets ferroviaires prioritaires, en dehors du projet RER, réalisés exclusivement au moyen du financement fédéral ;

10° « Accord de coopération d'exécution » : accord concernant la collaboration structurelle et les modalités d'exécution et de suivi des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions, de l'exécution et préfinancement partiel des travaux RER, et de l'exécution des travaux et financement additionnel des projets ferroviaires prioritaires régionaux. Pour les projets ferroviaires prioritaires régionaux, la collaboration financière et le suivi commun tenant compte des régions y sont aussi déterminés. Selon leur objet, ces accords d'exécution peuvent être bilatéraux ou multilatéraux ;

11° « Contrat d'exécution de projet » : contrat conclu entre d'une part la région, et le cas échéant, la personne morale de droit public concernée, qui assure le financement additionnel des projets ferroviaires prioritaire régionaux et d'autre part l'Etat fédéral, la SNCB et/ou Infrabel, qui fixe la description concrète, la collaboration opérationnelle, le financement et les modalités d'exécution (le planning inclus) d'un projet ferroviaire prioritaire régional.

Chapitre 2. Financement et répartition du financement des projets ferroviaires stratégiques

meerjareninvesteringsplan. Deze zijn samengesteld uit enerzijds de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten en anderzijds de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten;

8° "Gewestelijk prioritaire spoorwegproject": prioritaire spoorwegproject van strategische aard waarvoor de gewesten, elk wat hen betreft, in bijkomende financiering kunnen voorzien;

9° "De strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten": de prioritaire spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, uitsluitend uitgevoerd middels de federale financiering;

10° "Uitvoerend samenwerkingsakkoord": akkoord aangaande de structurele samenwerking en de modaliteiten van uitvoering en opvolging van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, van de uitvoering en gedeeltelijke prefinanciering van de GEN-werken, en van uitvoering van de werken en bijkomende financiering inzake de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten. Voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten worden ook de financiële samenwerking en de gezamenlijke opvolging rekening houdend met de inbreng van de gewesten bepaald. Naargelang het voorwerp, kunnen deze uitvoeringsakkoorden bilateraal of multilateraal zijn;

11° "Projectgebonden uitvoeringscontract": contract gesloten tussen enerzijds het gewest, en desgevallend, haar betrokken publiekrechtelijke rechtspersoon, dat instaat voor de bijkomende financiering van gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, en anderzijds de federale Staat, de NMBS en/of Infrabel, dat de concrete omschrijving, de operationele samenwerking, de financiering en de uitvoeringsmodaliteiten (inclusief de planning) van een gewestelijk prioritaire spoorwegproject vastlegt.

Hoofdstuk 2. Financiering en verdeling van de financiering van de strategische spoorwegprojecten

Art. 2. § 1^{er}. Conformément à la décision du Conseil des Ministres fédéral du 31 mars 2017 approuvant les notifications du contrôle budgétaire 2017, outre les 73.444.980,79 € courants du fonds RER libres d'affectation, un milliard d'euros courants est attribué à la SNCB et à Infrabel pour, dans les budgets prévus ci-après, la réalisation des chantiers RER et la réalisation de certaines priorités sur le territoire des régions (y compris certains projets ferroviaires régionaux prioritaires), et ce au rythme nécessaire pour le bon et prompt déroulement des chantiers, à tout le moins dans le respect des plannings joints en annexe des accords de coopération d'exécution.

§ 2. Ce montant de 1.073.444.980,79 euros courants, est réparti comme suit :

- 1° Investissements en Région flamande : 448.396.261,58 euros courants ;
- 2° Investissements en Région wallonne : 298.930.841,05 euros courants ;
- 3° Investissements hors clé de répartition : 326.117.878,16 euros courants.

Ces 3 enveloppes sont ventilées comme suit :

1° Financement du RER :

- a) Région flamande :
 - Clé de répartition : 77.147.517,81 euros courants ;
 - Hors clé de répartition : 179.552.767,20 euros courants ;
- b) Région wallonne (clé de répartition) : 229.999.504,74 euros courants ;
- c) Région bruxelloise (hors clé de répartition) : 127.417.517,54 euros courants.

2° Financement de projets ferroviaires prioritaires :

- a) Région flamande : 371.248.743,77 euros courants ;
- b) Région wallonne : 68.931.336,31 euros courants ;
- c) Région bruxelloise : 19.147.593,42 euros courants.

§ 3. Un accord de coopération d'exécution relatif au RER est conclu et contient entre autres :

- 1° la description des travaux RER à réaliser ;

Art. 2. § 1. Overeenkomstig de beslissing van de federale Ministerraad van 31 maart 2017 om de notificaties van de budgettaire controle 2017 goed te keuren, wordt, bovenop de 73.444.980,79 courante € van het GEN-Fonds dat vrij te besteden is, één miljard courante euro toegekend aan de NMBS en aan Infrabel om, binnen de budgetten zoals hieronder voorzien, te gebruiken voor de uitvoering van de GEN-werven en de uitvoering van bepaalde prioriteiten op het grondgebied van de gewesten (inclusief bepaalde gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten), en dit volgens een tempo dat noodzakelijk is voor een goed en vlot verloop van de werven en dit op zijn minst met eerbiediging van de plannings die als bijlage toegevoegd zijn bij de uitvoerende samenwerkingsakkoorden.

§ 2. Dit bedrag van 1.073.444.980,79 courante euro wordt verdeeld als volgt:

- 1° Investerings in het Vlaamse Gewest: 448.396.261,58 courante euro;
- 2° Investerings in het Waalse Gewest: 298.930.841,05 courante euro;
- 3° Investerings buiten de verdeelsleutel: 326.117.878,16 courante euro.

Deze 3 enveloppes worden als volgt uitgesplitst:

1° Financiering van het GEN:

- a) Vlaamse Gewest :
 - Verdeelsleutel : 77.147.517,81 courante euro ;
 - Buiten de verdeelsleutel: 179.552.767,20 courante euro ;
- b) Waalse Gewest (verdeelsleutel) : 229.999.504,74 courante euro;
- c) Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (buiten de verdeelsleutel): 127.417.517,54 courante euro.

2° Financiering van de prioritaire spoorwegprojecten:

- a) Vlaamse Gewest : 371.248.743,77 courante euro ;
- b) Waalse Gewest : 68.931.336,31 courante euro;
- c) Brusselse Hoofdstedelijke Gewest: 19.147.593,42 courante euro.

§ 3. Een uitvoerend samenwerkingsakkoord betreffende het GEN wordt afgesloten en bevat onder andere het volgende:

2° un planning par ligne relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ;

3° un planning par ligne pour les travaux mentionnant notamment la date de fin des travaux du RER pour la ligne 161 en 2029 et pour la ligne 124 en 2031.

§ 4. La liste synthétique des projets ferroviaires prioritaires, hors RER, est jointe en annexe 1^{re}.

La liste détaillée des projets ferroviaires stratégiques eu égard aux priorités sur le territoire des régions, leur description ainsi que leurs échéanciers figurent dans des accords de coopération d'exécution bilatéraux.

§ 5. La liste détaillée des projets ferroviaires prioritaires régionaux ainsi que leur description et leurs échéanciers figurent également dans des accords de coopération d'exécution bilatéraux. Les projets ferroviaires prioritaires régionaux font de plus l'objet de contrats d'exécution de projet.

§ 6. Les moyens financiers éventuellement obtenus de tiers (UE, ...) et utilisés viennent en déduction des moyens prévus dans le présent article. Les moyens financiers ainsi libérés sont réaffectés à des projets ferroviaires à réaliser sur le territoire de la même région dans le respect de l'article 10, § 4.

§ 7. Les montants visés au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 1° et 2°, découlent de l'application d'une clé de répartition budgétaire des investissements selon laquelle soixante pour cent de la somme de ces deux montants sont alloués à des travaux à réaliser sur le territoire de la Région flamande et quarante pour cent à des travaux à réaliser sur le territoire de la Région wallonne.

1° de la description van de uit te voeren GEN-werken;

2° een planning per lijn betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen, die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen;

3° een planning per lijn voor wat betreft de werken met in het bijzonder de vermelding van de einddatum van de GEN-werken voor de lijn 161 in 2029 en voor de lijn 124 in 2031.

§ 4. De syntheseslijst van de prioritaire spoorwegprojecten, buiten GEN, is gevoegd als bijlage 1.

De gedetailleerde lijst van de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, hun beschrijving en hun planning staan vermeld in bilaterale uitvoerende samenwerkingsakkoorden.

§ 5. De gedetailleerde lijst van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten alsook hun beschrijving en hun planning staan eveneens vermeld in bilaterale uitvoerende samenwerkingsakkoorden. De gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten maken bovendien het voorwerp uit van projectgebonden uitvoeringscontracten.

§ 6. De financiële middelen die eventueel bekomen en effectief aangewend worden via derden (EU,...), worden in mindering gebracht van de voorziene middelen in dit artikel. De op deze manier vrijgemaakte financiële middelen worden opnieuw toegewezen aan spoorwegprojecten uit te voeren op het grondgebied van datzelfde gewest met eerbiediging van het artikel 10, § 4.

§ 7. De bedragen bedoeld in de tweede paragraaf, eerste lid, 1° en 2°, vloeien voort uit de toepassing van een budgettaire verdeelsleutel van investeringen volgens dewelke zestig procent van de som van deze twee bedragen toegewezen wordt aan werken te realiseren op het grondgebied van het Vlaamse Gewest en veertig procent toegewezen wordt aan werken te realiseren op het grondgebied van het Waalse Gewest.

Les charges financières réelles des emprunts de préfinancement à conclure pour des travaux qui excéderaient la contribution régionale sont aussi imputables sur la part de la clé de répartition régionale de la région concernée.

La réalisation de cette clé de répartition régionale est évaluée tous les deux ans afin qu'elle soit respectée à la fin des travaux envisagés dans les accords de coopération d'exécution. Cette évaluation est présentée au comité de concertation

Au cas où l'évaluation de la clé de répartition régionale fait apparaître une déviation supérieure ou égale à cinq pour cent ou cinq millions d'euros par rapport à la clé de répartition calculée sur base des montants cumulés planifiés des travaux tels que présentés en annexe 2, la SNCB et Infrabel, avec le ministre ayant ces entreprises dans ses attributions, proposent les mesures nécessaires pour assurer le retour aux montants cumulés planifiés des travaux dans un délai de trois ans.

Les mesures décidées par le gouvernement fédéral sont présentées au comité de concertation.

La clé de répartition régionale ne s'applique pas aux travaux d'infrastructure sur les lignes 124 et 161 sur le territoire flamand et aux travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand, pour un montant total de 336.502.647,00 €₂₀₁₆.

Au 1^{er} janvier 2016, un montant de 150.805.308,69 €₂₀₁₆ a été affecté hors clé de répartition.

Le solde au 1^{er} janvier 2016 fixe, pour les travaux de mise à quatre voies encore à réaliser, un montant maximum de 185.697.338,31 €₂₀₁₆ dont 165.713.304,06 €₂₀₁₆ inclus dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement et 19.984.034,25 €₂₀₁₆ dans le plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel sur la période 2016-2020.

De werkelijke financiële lasten van de leningen gekoppeld aan de prefinanciering af te sluiten voor werken die de gewestelijke bijdrage overstijgen zijn ook toe te wijzen aan het deel van de gewestelijke verdeelsleutel van het betrokken gewest.

De realisatie van deze regionale verdeelsleutel wordt elke twee jaar geëvalueerd opdat deze bij het beëindigen van de in de uitvoerende samenwerkingsakkoorden beoogde werken zou gerespecteerd zijn. Deze evaluatie wordt voorgesteld aan het overlegcomité.

Indien de evaluatie van de gewestelijke verdeelsleutel een afwijking vertoont van vijf procent of vijf miljoen euro, of meer, tegenover de verdeelsleutel die werd berekend op basis van de geplande gecumuleerde bedragen van de werken zoals opgenomen in bijlage 2, worden door de NMBS en Infrabel, samen met de minister bevoegd voor deze ondernemingen, de nodige maatregelen voorgesteld om binnen een termijn van drie jaar opnieuw de geplande gecumuleerde bedragen van de werken te halen.

De maatregelen die beslist worden door de federale regering worden voorgesteld aan het overlegcomité.

De gewestelijke verdeelsleutel is niet van toepassing op de infrastructuurwerken op de lijnen 124 en 161 op het Vlaams grondgebied en de moderniseringswerken van deze lijnen op het Vlaams grondgebied voor een totaal bedrag van 336.502.647,00 €₂₀₁₆.

Op datum van 1 januari 2016 is een bedrag van 150.805.308,69 €₂₀₁₆ aangewend buiten de verdeelsleutel.

Het saldo op 1 januari 2016 legt een maximum bedrag van 185.697.338,31 €₂₀₁₆ vast voor de nog te realiseren werken betreffende het op vier sporen brengen, waarvan 165.713.304,06 €₂₀₁₆ opgenomen in het strategisch meerjareninvesteringsplan en 19.984.034,25 €₂₀₁₆ in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel voor de periode 2016-2020.

Les travaux dans les gares RER sur le territoire de la Région flamande tombent sous la clé de répartition de la Région flamande.

§ 8. Le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 3°, qui reprend une enveloppe de 326.117.878,16 euros courants, à laquelle la clé de répartition régionale visée au paragraphe 7 ne s'applique pas, contient :

- 1° les travaux situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° les travaux d'infrastructure sur les lignes 124 et 161 sur le territoire flamand hors clé de répartition et les travaux de modernisation de ces lignes sur le territoire flamand, comme indiqué ci-avant.

Chapitre 3. Engagements des parties

Art 3. Les parties s'engagent à assurer une offre de transport efficiente, attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport et à assurer le maintien de l'ensemble du réseau en particulier pour les lignes à faible densité de population sans qu'aucun kilomètre de lignes ferrées nécessaires au trafic ne soit supprimé.

Le gouvernement fédéral s'engage à prendre, le moment venu, les mesures nécessaires avec la SNCB, et dans le cadre du CEMM, pour que l'offre puisse être adaptée à chaque grande étape de mise en service de façon à tirer le meilleur parti des nouvelles infrastructures. Ceci requiert notamment pour le RER qu'une nouvelle étude article 13 soit réalisée en temps opportun.

Art. 4. La liste des projets ferroviaires prioritaires, qui figurent dans l'annexe 1^{re} et dans l'annexe 1^{re} des accords de coopération d'exécution, est envoyée le plus vite possible par l'Etat fédéral à la SNCB et à Infrabel afin que les conseils d'administration des deux sociétés puissent reprendre intégralement ces projets ferroviaires prioritaires dans leur plan stratégique pluriannuel d'investissement respectif.

De werken in de GEN-stations op het grondgebied van het Vlaamse Gewest vallen onder de verdeelsleutel van het Vlaamse Gewest.

§ 8. De paragraaf 2, eerste lid, 3°, dat een enveloppe van 326.117.878,16 courante euro vermeldt waarop de regionale verdeelsleutel bedoeld in paragraaf 7 niet van toepassing is, bevat:

- 1° de werken gesitueerd op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;
- 2° de infrastructuurwerken op de lijnen 124 en 161 op het Vlaams grondgebied, buiten verdeelsleutel, en de moderniseringswerken van deze lijnen op het Vlaams grondgebied, zoals hierboven aangegeven.

Hoofdstuk 3. Verbintenissen tussen de partijen

Art. 3. De partijen engageren zich om een efficiënt, aantrekkelijk en performant openbaar vervoer te garanderen, dat op een efficiënte manier verbonden is met de andere vervoersmodi en teneinde de instandhouding van het geheel van het netwerk te verzekeren, in het bijzonder voor de lijnen met een beperkte bevolkingsdichtheid zonder dat een kilometer van de sporen nodig voor de trafiek afgeschaft wordt.

De federale regering engageert zich ertoe om, te zijner tijd, samen met de NMBS, en binnen het kader van het ECMM, de noodzakelijke maatregelen te nemen opdat het aanbod bij elke grote stap tot indienststelling aangepast kan worden, en dit op zo'n manier dat de nieuwe infrastructures zo goed als mogelijk ingezet worden. Dit vereist dat er met name voor het GEN een nieuwe studie artikel 13 gerealiseerd moet worden te gelegener tijd.

Art. 4. De lijst van de prioritaire spoorwegprojecten, die in bijlage 1 vermeld zijn en in bijlage 1 van de uitvoerende samenwerkingsakkoorden, wordt door de federale Staat zo snel als mogelijk verstuurd naar de NMBS en naar Infrabel zodoende de raden van bestuur van beide vennootschappen toe te laten deze prioritaire spoorwegprojecten integraal op te nemen in hun respectievelijk strategisch meerjareninvesteringsplan.

Art. 5. § 1^{er}. La Région flamande s'engage à prévoir un financement additionnel maximal pour un montant total de cent millions d'euros courants pour la réalisation des onze projets ferroviaires prioritaires flamands, repris dans l'article 2, § 2, alinéa 2, 2°, a), et en annexe 1.

§ 2. La Région wallonne s'engage à prévoir un financement additionnel maximal pour un montant total de 32,48 millions d'euros courants pour la réalisation des projets ferroviaires prioritaires wallons, repris dans l'article 2, § 2, alinéa 2, 2°, b), et en annexe 1.

§ 3. Les financements additionnels régionaux visés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont des financements additionnels en sus du financement fédéral visé dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement de la SNCB et Infrabel. Ces financements additionnels n'ont pas d'influence sur la clé de répartition régionale.

§ 4. Les montants visés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont affectés aux projets ferroviaires prioritaires régionaux de la région concernée qui assure le financement additionnel et peuvent seulement être utilisés pour la réalisation de ces projets.

§ 5. Sur base des données fournies par Infrabel et la SNCB, le SPF Mobilité et Transports présente chaque année au Ministre fédéral de la Mobilité un rapport relatif à la proportionnalité entre les montants investis par l'Etat fédéral et ceux investis par les régions dans le cadre du financement additionnel visé aux paragraphes 1^{er} et 2.

Art. 6. § 1^{er}. Le montant maximum à concurrence duquel une Région assurant un financement additionnel, contribue au financement d'un projet prioritaire régional est précisé dans un accord de coopération d'exécution bilatéral.

§ 2. L'Etat fédéral et la région qui assure le financement additionnel déterminent dans un accord de coopération d'exécution la manière suivant laquelle le financement additionnel et le

Art. 5. § 1. Het Vlaamse Gewest verbindt zich ertoe om voor de uitvoering van de elf Vlaamse prioritaire spoorwegprojecten, vermeld in artikel 2, § 2, tweede lid, 2°, a), en in bijlage 1, te voorzien in een maximale bijkomende financiering voor een totaal bedrag van honderd miljoen courante euro.

§ 2. Het Waalse Gewest verbindt zich ertoe om voor de uitvoering van de Waalse prioritaire spoorwegprojecten, vermeld in artikel 2, § 2, tweede lid, 2°, b), en in bijlage 1, te voorzien in een maximale bijkomende financiering voor een totaal bedrag van 32,48 miljoen courante euro.

§ 3. De gewestelijke bijkomende financieringen bedoeld in paragrafen 1 en 2 zijn bijkomende financieringen bovenop de federale financiering bedoeld in het strategische meerjareninvesteringsplan van de NMBS en van Infrabel. Deze bijkomende financieringen hebben geen invloed op de gewestelijke verdeelsleutel.

§ 4. De bedragen bedoeld in paragrafen 1 en 2 worden aangewend voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten van het betrokken gewest dat instaat voor de bijkomende financiering en kunnen enkel voor de uitvoering van deze projecten worden gebruikt.

§ 5. Op basis van de gegevens aangeleverd door Infrabel en de NMBS, presenteert de FOD Mobiliteit en Vervoer jaarlijks aan de federale Minister van Mobiliteit een rapport betreffende de proportionaliteit tussen de door de federale Staat geïnvesteerde bedragen en de bedragen geïnvesteerd door de gewesten i.h.k.v. de bijkomende financiering, zoals voorzien in de paragrafen 1 en 2.

Art. 6. § 1. Het maximaal bedrag dat een gewest dat instaat voor de bijkomende financiering, bijdraagt tot de financiering van een gewestelijk prioritaair spoorwegproject wordt opgenomen in een bilateraal uitvoerend samenwerkingsakkoord.

§ 2. De federale Staat en het gewest dat instaat voor de bijkomende financiering bepalen in een uitvoerend samenwerkingsakkoord de wijze waarop er vorm wordt gegeven aan de

projet ferroviaire prioritaire régional prennent forme.

Il peut être fait appel à un mode de financement alternatif pour la concrétisation et la réalisation des projets ferroviaires prioritaires régionaux à condition que ces financements alternatifs n'aient pas de conséquences sur l'endettement de l'Etat fédéral, de la SNCB ou d'Infrabel. Les principes de ce financement alternatif sont à chaque fois définis par projet.

§ 3. Les dispositions générales qui assurent le contrôle, la surveillance et le rapportage sur la réalisation d'un projet ferroviaire prioritaire régional, sont reprises dans un accord de coopération d'exécution ou dans un contrat d'exécution de projet.

Dans le contrat d'exécution de projet, sont définis les accords spécifiques du projet relatifs au contrôle, à la surveillance et au rapportage au niveau de chaque projet.

Art. 7. Dans le cas où le financement de l'Etat fédéral visé à l'article 2, § 1^{er}, et le financement additionnel d'une région visé à l'article 5, §§ 1^{er} ou 2, se solde par un excédent significatif, l'excédent est utilisé pour le financement d'un autre projet ferroviaire de la région concernée, qui est repris dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement. La désignation de ce projet se fait par un accord de coopération d'exécution.

Art. 8. § 1^{er}. Conformément aux plannings des projets qui figurent dans les accords de coopération d'exécution, chaque région concernée met en œuvre tous les moyens nécessaires pour mener à bien les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et permis requis selon les différentes réglementations ressortant de leurs compétences dans les délais légaux prévus à cet effet.

La liste des permis à obtenir ainsi qu'une indication du délai d'introduction de demande et le délai légal d'obtention est reprise dans les accords de coopération d'exécution.

bijkomende financiering en het gewestelijk prioritaair spoorwegproject.

Voor de concretisering en de uitvoering van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten kan gebruik gemaakt worden van een alternatieve financieringswijze, op voorwaarde dat deze alternatieve financieringen geen gevolgen hebben voor de schulddispositie van de federale Staat, van de NMBS of van Infrabel. De principes van die alternatieve financiering worden telkens per project uitgewerkt.

§ 3. De algemene bepalingen die de controle, het toezicht op en de rapportering over de uitvoering van een gewestelijk prioritaair spoorwegproject verzekeren, worden opgenomen in een uitvoerend samenwerkingsakkoord of in een projectgebonden uitvoeringscontract.

In het projectgebonden uitvoeringscontract worden de projectspecifieke afspraken over de controle, het toezicht en de rapportering op niveau van elk project uitgewerkt.

Art. 7. Indien de financiering van de federale Staat bedoeld in artikel 2, § 1, en de aanvullende financiering van een gewest bedoeld in artikel 5, §§ 1 of 2, een significant overschot zou vertonen, dan wordt dit overschot gebruikt voor de financiering van een ander spoorwegproject van het betrokken gewest, dat opgenomen is in het strategisch meerjareninvesteringsplan. De benoeming van dit project geschiedt via een uitvoerend samenwerkingsakkoord.

Art. 8. § 1. Conform de plannings van de projecten die opgenomen zijn in de uitvoerende samenwerkingsakkoorden, doet elk betrokken gewest beroep op alle noodzakelijke middelen teneinde de verschillende procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen die vereist zijn volgens de verschillende reglementeringen die onder hun bevoegdheid vallen binnen de hiertoe voorziene wettelijke termijnen af te handelen.

De lijst van de te bekomen vergunningen alsook een indicatie van de termijnen voor de indiening ervan en voor het bekomen van de vergunning wordt opgenomen in de uitvoerende samenwerkingsakkoorden.

§ 2. Dans le cas où une requalification urbanistique est nécessaire afin de respecter les engagements de cet accord, les régions s'engagent à entamer dans les plus brefs délais les procédures nécessaires, tout en respectant les dispositions réglementaires qui sont d'application.

§ 3. Si les autorisations visées à l'article 8, § 1^{er}, pour le projet RER ne sont pas délivrées dans des délais raisonnables pour des raisons imputables aux administrations régionales, ou si des éléments suffisants indiquent un risque sérieux lié à ce traitement administratif, le ministre de l'aménagement du territoire concerné expose les mesures qu'il compte prendre pour remédier à la situation, lors d'une réunion du CEMM, tel que prévu dans le chapitre 2 de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, 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.

Art. 9. Le gouvernement fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel introduisent le plus rapidement possible, auprès des autorités régionales compétentes, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisations administratives et de permis nécessaires à la réalisation des projets visés par le présent accord conformément au planning joint aux accords de coopération d'exécution.

Art. 10. § 1^{er}. Le gouvernement fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel réalisent, dans le respect des conditions convenues, l'ensemble des travaux RER dans et autour de Bruxelles prévus dans l'accord de coopération d'exécution correspondant, et dont le financement est prévu aux articles 2 et 11, §§ 1^{er} et 2.

§ 2. Le gouvernement fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel réalisent l'ensemble des projets ferroviaires prioritaires dans la limite du financement fédéral prévu, tel que figurant à l'annexe 1^{re} et dont le financement est prévu aux articles 2 et 11, §§ 1^{er} et 2.

§ 2. Indien een ruimtelijke bestemmingswijziging nodig is om de verbintenissen van dit akkoord te kunnen nakomen, verbinden de gewesten zich ertoe om binnen een zo kort mogelijke termijn de noodzakelijke procedures op te starten, met inachtneming van alle reglementaire bepalingen die van toepassing zijn.

§ 3. Als de toelatingen zoals vermeld in artikel 8, § 1, voor het GEN-project niet binnen een redelijke termijn worden afgeleverd, en dit omwille van redenen die toe te schrijven zijn aan de gewestelijke administraties, of als voldoende elementen een ernstig risico aantonen in verband met deze administratieve afhandeling, licht de betrokken minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening de maatregelen toe die hij voorziet te nemen om de situatie op te lossen, dit tijdens een vergadering van het ECMM, zoals voorzien in het hoofdstuk 2 van 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.

Art. 9. De federale regering verbindt zich ertoe dat de NMBS en Infrabel zo snel als mogelijk de dossiers betreffende de aanvragen voor administratieve toelatingen en vergunningen, nodig voor de realisatie van de projecten bedoeld in dit samenwerkingsakkoord en conform de planning die wordt bijgevoegd bij de uitvoerende samenwerkingsakkoorden, indienen bij de bevoegde gewestelijke overheden.

Art. 10. § 1. De federale regering verbindt zich ertoe dat de NMBS en Infrabel zo spoedig mogelijk, binnen het kader van de afgesproken voorwaarden, het geheel van de GEN-werken in en rond Brussel voorzien in het overeenstemmende uitvoerend samenwerkingsakkoord, en waarvan de financiering is voorzien in de artikelen 2 en 11, §§ 1 en 2, realiseren.

§ 2. De federale regering verbindt zich ertoe dat de NMBS en Infrabel het geheel van de prioritaire spoorwegprojecten binnen de limieten van de voorziene federale financiering, en zoals opgenomen in bijlage 1 en waarvan de financiering is voorzien in de artikelen 2 en 11, §§ 1 en 2, realiseren.

Le gouvernement fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel réalisent l'ensemble des projets ferroviaires prioritaires régionaux et travaux, dans la limite du financement régional prévu, qui font l'objet d'un financement additionnel par les régions, tel que prévu aux articles 5, §§ 1^{er} et 2, et 12.

§ 3. Le ministre fédéral chargé de la mobilité affecte, dans le respect des enveloppes fixées à l'article 2, les réserves budgétaires à certains dépassements budgétaires qui apparaissent lors de la réalisation de ces investissements.

§ 4. En cas d'apparition d'écarts significatifs par rapport aux prévisions, des accords de coopération d'exécution complémentaires sont conclus de façon à préserver au maximum les objectifs visés dans le respect des enveloppes régionales et une prompte réalisation des travaux.

§ 5. Si les mesures correctives ne concernent que l'Etat Fédéral et une seule région l'accord de coopération complémentaire peut être bilatéral.

Chapitre 4. Préfinancement régional

Art. 11. § 1^{er}. Les montants non encore activés relatifs au préfinancement wallon du projet « Gosselies » et au reliquat du préfinancement wallon du projet « Louvain-la-Neuve », pour un total de 255.430.412,37 €₂₀₁₆, qui sont visés par la décision du Conseil des Ministres du 19 juillet 2013 suivie par la décision du Gouvernement wallon du 7 novembre 2013 rappelée lors du Comité de Concertation du 24 février 2016, sont utilisés respectivement par Infrabel (202.318.030,23 €₂₀₁₆) et la SNCB (53.112.382,11 €₂₀₁₆) pour financer les travaux RER en Wallonie couverts par le présent accord de coopération.

§ 2. Le préfinancement à charge de la Région wallonne pour l'accélération de ces travaux consiste à supporter les charges d'intérêts des

De federale regering verbindt zich ertoe dat de NMBS en Infrabel het geheel van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten en werken, binnen de limieten van de voorziene gewestelijke financiering, die het voorwerp uitmaken van een bijkomende financiering door de gewesten, zoals voorzien in artikelen 5, §§ 1 en 2, en 12, realiseren.

§ 3. De federale minister bevoegd voor mobiliteit besteedt, met eerbiediging van de enveloppes vastgelegd in artikel 2, de budgettaire reserves aan bepaalde budgettaire overschrijdingen die tijdens de realisatie van deze investeringen aan het licht komen.

§ 4. In geval van significante afwijkingen ten opzichte van de prognoses, zullen er bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden afgesloten worden om de beoogde doelstellingen, met eerbiediging van de gewestelijke enveloppes en een spoedige realisatie van de werken, maximaal te vrijwaren.

§ 5. Als de corrigerende maatregelen enkel de federale Staat en één bepaald gewest aanbelangen kan het bijkomend samenwerkingsakkoord bilateraal zijn.

Hoofdstuk 4. Gewestelijke prefinanciering

Art. 11. § 1. De bedragen die nog niet geactiveerd werden betreffende de Waalse prefinanciering van het project "Gosselies" en betreffende het saldo van de Waalse prefinanciering van het project "Louvain-la-Neuve", voor een totaal bedrag van 255.430.412,37 €₂₀₁₆, bedoeld door de beslissing van de Ministerraad van 19 juli 2013 gevolgd door de beslissing van de Waalse Regering van 7 november 2013 herhaald tijdens het Overlegcomité van 24 februari 2016, worden, respectievelijk door Infrabel (202.318.030,23 €₂₀₁₆) en door de NMBS (53.112.382,11 €₂₀₁₆) gebruikt voor het financieren van de GEN-werken in Wallonië zoals beschreven in dit samenwerkingsakkoord.

§ 2. De prefinanciering ten laste van het Waalse Gewest voor de versnelling van de werken bestaat uit het dragen van de interestlasten van de leningen die effectief afgesloten worden door de

emprunts qui seront effectivement contractés respectivement par la SNCB et Infrabel, chacune pour leur part, pour la réalisation des travaux concernés et ce à concurrence d'un montant maximum de 25.289.850,84 euros courants, soit respectivement 20,33 millions d'euros courants pour le préfinancement de Gosselies en 4.959.850,84 euros courants pour le solde du préfinancement de Louvain-la-Neuve. Les emprunts seront conclus par la SNCB et Infrabel aux meilleures conditions du marché et après accord de la Région wallonne et de l'Etat fédéral. Ils seront activés, en fonction des besoins réels.

§ 3. Un accord de coopération d'exécution du présent accord est à conclure entre l'Etat fédéral et la Région wallonne au sujet des modalités de ce préfinancement, ce qui inclut la fixation des modalités de paiement de la contribution de la Région, les conséquences d'un retard de paiement, les causes de révision du contrat de financement et les modalités de contrôle que la Région peut exercer sur l'avancement des travaux.

Ces deux parties peuvent également, selon le cas, décider de conclure directement avec l'entreprise publique concernée un contrat de préfinancement ou un avenant au contrat de préfinancement existant. Les montants préfinancés et les intérêts non couverts par la région sont remboursés par l'Etat fédéral à charge des dotations classiques.

§ 4. Les montants visés aux paragraphes 1^{er} et 2 ne sont pas inclus dans la clé de répartition visée à l'article 2. Par contre, les remboursements de ces préfinancements (partie capital et intérêts non couverts par la région) sont gérés dans le cadre des programmes annuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel.

Chapitre 5. Financement additionnel

Art. 12. Conformément à l'article 92bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, un ou plusieurs accords de coopération d'exécution peuvent être conclus entre les parties lorsqu'une ou plusieurs régions

NMBS en door Infrabel, elk voor hun deel, voor de realisatie van de desbetreffende werken en dit tot een maximaal bedrag van 25.289.850,84 courante euro, respectievelijk 20,33 miljoen courante euro voor de prefinanciering van Gosselies en 4.959.850,84 courante euro voor het saldo van de prefinanciering van Louvain-la-Neuve. De leningen worden afgesloten door de NMBS en Infrabel volgens de beste markttrente en na akkoord van het Waalse Gewest en de federale Staat. Ze worden geactiveerd in functie van de reële noden.

§ 3. Een uitvoerend samenwerkingsakkoord van dit akkoord moet afgesloten worden tussen de federale Staat en het Waalse Gewest voor wat betreft de modaliteiten van deze prefinanciering, dit impliceert het vastleggen van de betalingsmodaliteiten van de bijdrage van het gewest, de gevolgen van een vertraging inzake de betaling, de oorzaken van het herzien van het financieringscontract en de controlemodaliteiten die het gewest kan uitoefenen op de voortgang van de werken.

Deze twee partijen kunnen evenzeer, naar gelang het geval, beslissen om met het betrokken overheidsbedrijf onmiddellijk een prefinancieringscontract of een bijvoegsel bij het bestaande prefinancieringscontract af te sluiten. De voorgefinancierde bedragen en de niet door het gewest gedragen intresten worden teruggestort door de federale Staat ten laste van de klassieke dotaties.

§ 4. De bedragen bedoeld in de paragrafen 1 en 2 zijn niet begrepen in de verdeelsleutel bedoeld in artikel 2. De terugbetalingen van deze prefinancieringen (deel kapitaal en de niet door het gewest gedragen intresten) daarentegen worden beheerd in het kader van de jaarlijkse investeringsprogramma's van de NMBS en Infrabel.

Hoofdstuk 5. Bijkomende financiering

Art. 12. Overeenkomstig artikel 92bis, § 4^{onies}, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, kunnen één of meerdere uitvoerende samenwerkingsakkoorden tussen de partijen afgesloten worden wanneer

souhaitent financer de manière additionnelle les investissements visés à l'article 92bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Les accords de coopération d'exécution par rapport au financement additionnel mentionné dans le premier alinéa, doivent être signés le même jour que l'accord de coopération définitif en ce qui concerne l'accord de coopération d'exécution RER, l'accord de coopération d'exécution pour les projets ferroviaire prioritaire flamands et l'accord de coopération d'exécution pour les projets ferroviaire stratégique eu égard aux priorités sur le territoire de la Région flamande.

Chapitre 6. Durée de l'accord de coopération

Art 13. Conformément l'article 92bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, cet accord de coopération est conclu pour la durée des plans stratégiques pluriannuel d'investissement, visés à l'annexe 2.

L'engagement des Régions de mettre à disposition les montants prévus dans le présent accord de coopération peut perdurer au-delà de la durée de cet accord si les travaux entamés pendant cette période ne sont pas achevés et selon les modalités convenues entre l'Etat fédéral et la région concernée dans le cadre de l'accord de coopération d'exécution.

La partie des préfinancements des régions qui n'est pas utilisée au moment où le présent accord cesse ses effets peut être utilisée pour couvrir la charge d'intérêt des emprunts aussi longtemps que nécessaire.

Chapitre 7. Dispositions finales

Art. 14. Les parties aux contrats d'exécution de projet peuvent dans le cadre de ces contrats conclure des transferts de terrains et de biens

één of meerdere gewesten de investeringen zoals voorzien in artikel 92bis, § 4^{onies}, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, bijkomend wensen te financieren.

De uitvoerende samenwerkingsakkoorden met betrekking tot de bijkomende financiering vermeld in het eerste lid, moeten op dezelfde dag ondertekend worden als het definitieve samenwerkingsakkoord voor wat betreft het uitvoerend samenwerkingsakkoord GEN, het uitvoerend samenwerkingsakkoord voor de Vlaamse prioritaire spoorwegprojecten en het uitvoerend samenwerkingsakkoord voor de strategische spoorwegprojecten gelet op de prioriteiten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Hoofdstuk 6. Duur van het samenwerkingsakkoord

Art. 13. Overeenkomstig artikel 92bis, § 4^{onies}, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wordt het huidige samenwerkingsakkoord gesloten voor de duur van de strategische meerjareninvesteringsplannen zoals vermeld in bijlage 2.

Het engagement van de gewesten om de in dit samenwerkingsakkoord voorziene bedragen ter beschikking te stellen kan langer duren dan de looptijd van dit akkoord als de aangevatte werken tijdens deze periode niet opgeleverd worden en volgens de afgesproken bepalingen tussen de federale Staat en het betrokken gewest in het kader van het uitvoerend samenwerkingsakkoord.

Het deel van de prefinancieringen van de gewesten dat niet gebruikt is op het moment dat dit akkoord vervalt, kan gebruikt worden om de intrestlasten van de leningen te dekken zolang als nodig.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 14. De partijen bij de projectgebonden uitvoeringscontracten kunnen, in het kader van deze contracten, overdrachten van gronden en

immobiliers nécessaires à l'exécution des contrats.

Art. 15. 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. 16. Le présent accord lie les parties le jour suivant l'assentiment des Chambres fédérales, du Parlement flamand, du Parlement wallon et du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

A cet effet, chaque partie soumet le présent accord à son Parlement en vue d'obtenir son assentiment.

Les annexes 1 et 2 font partie intégrante de cet accord de coopération.

onroerende goederen sluiten, noodzakelijk voor de uitvoering van de contracten.

Art. 15. 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. 16. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, het Vlaamse Parlement, het Waalse Parlement en het Parlement van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Hiertoe zal elke partij dit akkoord voorleggen aan zijn Parlement met het oog op het bekomen van de instemming ervan.

De bijlagen 1 en 2 maken integraal deel uit van dit samenwerkingsakkoord.

Fait à Bruxelles, en quatre exemplaires, dont chaque partie contractante déclare en avoir reçu un, le 5 octobre 2018.

Opgemaakt te Brussel, in vier exemplaren waarvan elke contracterende partij verklaart er één te hebben ontvangen, op 5 oktober 2018.

Le Premier Ministre,

De Eerste Minister,

Charles MICHEL

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Le Ministre-président du gouvernement
flamand,

De Minister-president van de Vlaamse regering,

Geert BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux
publics, de la Périphérie flamande, du
Tourisme et du Bien-être animal,

De Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare
Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en
Dierenwelzijn,

BEN WEYTS

Le Ministre-président du gouvernement
wallon,

De Minister-president van de Waalse regering,

Willy BORSUS

Le Ministre de l'Environnement, de la
Transition écologique, de l'Aménagement du
territoire, des Travaux publics, de la Mobilité,
des Transports, du Bien-être animal et des
Zonings,

De Minister van Leefmilieu, Ecologische transitie,
Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken,
Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie,

Carlo DI ANTONIO

Le Ministre-Président du gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale,

De Minister-president van de Brusselse
Hoofdstedelijke regering,

Rudi VERVOORT

Le Ministre bruxellois des Travaux publics et
des transports,

De Brussels Minister van Mobiliteit en Openbare
Werken,

Pascal SMET

Annexe 1 à l'accord de coopération du 5 octobre 2018
Bijlage 1 bij het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018

v6 du 06/07/2018

Projets d'investissement stratégiques sur le territoire des Régions, hors RER
Strategische investeringsprojecten op het grondgebied van de Gewesten, buiten GEN

Projet	Contribution fédérale	Financement additionnel de la Région
Project	Federale bijdrage	Regionale bijkomende financiering
Vlaams Gewest		
V-1 : beseinen regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen rechteroever : volledig project	221,00	100,00
V-1 : VL cofinanciering studie tot en met realisatie (2018 - 2021)		
V-2: L59 Antwerpen – Gent: derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas : studies en eerste werken (afschaffen overwegen)		
V-2: VL cofinanciering studies (2018) 50%		
V-2: VL cofinanciering werken (2019 - 2022)		
V-3 en 4 : L15 Zonhoven-Balen en L18 Hasselt - Neerpelt : elektrificatie L15 - volledig project		
V-4 : VL cofinanciering werken tot en met realisatie (2018 ev) - L15 - elektrificatie		
: L18 - studies en eerste werken		
V-3 en 4 : VL cofinanciering studies en eerste werken (2018 ev) 50%		
V-5 en 6: spoorlijn 58 Gent – Eeklo – Maldegem en spoorlijnen 204 : studies en eerste werken voor Lijn 204		
V-5 en 6: VL cofinanciering studies en eerste werken (2019 ev)		
V-7: spoorlijn 52 Puurs - Dendermonde : studies met het oog op realisatie		
V-7:: VL cofinanciering studies met het oog op realisatie		
V-8: spoorlijn 57 Aalst - Dendermonde : studies met het oog op realisatie		
V-8: VL cofinanciering studies met het oog op realisatie		
V-9: spoorlijn 19 Mol – Neerpelt – Hamont : elektrificatie - volledig project		
V -9: VL cofinanciering studies (2018) 50%		
V -9: VL cofinanciering werken: fase korte termijn (2018 ev)		
V -9: VL cofinanciering werken: fase lange termijn (2024 ev)		
V-9: spoorlijn 19 Mol – Neerpelt – Hamont : elektrificatie fase lange termijn		
V-11: tweede spoorontsluiting haven van Antwerpen : studies + toevoeging vertakking Oude Landen	106,10	0,00
V -11: VL cofinanciering studies (2018) 50%		
V -11 : VL cofinanciering werken Oude Landen + eerste werken 2de spoorontsluiting		
V-10: bevorderen van de combi-mobiliteit in de GEN zones Brussel, Antwerpen en Gent: volledig project		
V -10: VL cofinanciering studies + werken	41,18	0,00
L50A – Brussel–Oostende: aanleg van een 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge		
Aanpassing van de haven van Gent aan de Europese normen		
Aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen (750m, ...)	368,28	100,00
Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : stations van L50A		
Focus op de klant buiten combi-mobiliteit : overige stations	371 248 743,77	
Totaal (mio€courants)		
Reserve - VL	2,97	
"Fysieke werken + reserve" (€courants)		
Région wallonne		
Axe Bruxelles-Luxembourg	39,64	32,48
Park & Ride de Viville		
Accès à l'aéroport de Gosselies		
Athus-Mont St Martin et surcoût		
Corridor mer du nord-méditerranée (Athus-Meuse)		
Quiévrain-frontière		
Corridor dorsale wallonne-Paris via Erquelinnes		
Dinant-Givet	29,17	0,00
Focus sur le Client		
Total (mio€courants)	68,81	32,48
Reserve - WA	0,12	
"Travaux physiques + réserve" (€ courants)	68 931 336,31	
Région de Bruxelles-Capitale - Brussels Hoofdstedelijk Gewest		
Focus sur le Client - Focus op de klant	19,12	0,00
Total (mio€courants)	19,12	0,00
Reserve/reserve - BR	0,03	
"Travaux physiques + réserve" (€ courants)/"fysieke werken + reserve" (€ courants)	19 147 593,42	

Bijlage 2 bij het Samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018

Bijkomende financiering GEN en prioritaire infrastructuren - Uitgaven op de gewestelijke sleutel

		TOTAAL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
INFRABEL NMBS VL	60%	448,4	21,1	54,3	85,7	114,4	76,2	22,2	10,2	18,7	23,8	4,8	4,6	4,3	3,2	4,8
INFRABEL NMBS WAL	40%	298,9	23,8	46,0	54,4	55,7	60,7	19,7	2,6	8,3	15,3	3,0	3,0	2,9	2,1	1,3
TOTAAL		747,3	44,9	100,3	140,1	170,1	137,0	41,9	12,8	27,0	39,1	7,8	7,6	7,2	5,3	6,1
Gecumuleerde bedragen																
INFRABEL NMBS VL	60%	448,4	21,1	75,4	161,1	275,5	351,8	373,9	384,2	402,9	426,7	431,5	436,1	440,4	443,6	448,4
INFRABEL NMBS WAL	40%	298,9	23,8	69,8	124,2	179,9	240,6	260,4	263,0	271,2	286,6	289,5	292,6	295,5	297,6	298,9
TOTAAL		747,3	44,9	145,2	285,3	455,4	592,4	634,3	647,2	674,1	713,2	721,1	728,7	735,9	741,2	747,3
			VG	52%	56%	61%	59%	59%	59%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
			RW	48%	44%	39%	41%	41%	41%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%

Annexe 2 à l'Accord de coopération du 5 octobre 2018

Financement complémentaire RER et infrastructures prioritaires - Dépenses sur la clé régionale.

	TOTAL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
INFRABEL SNCB VL	60%	448,4	21,1	54,3	85,7	114,4	76,2	22,2	10,2	18,7	23,8	4,8	4,3	3,2	4,8
INFRABEL SNCB WAL	40%	298,9	23,8	46,0	54,4	55,7	60,7	19,7	2,6	8,3	15,3	3,0	2,9	2,1	1,3
TOTAL		747,3	44,9	100,3	140,1	170,1	137,0	41,9	12,8	27,0	39,1	7,8	7,2	5,3	6,1
Montants cumulés															
INFRABEL SNCB VL	60%	448,4	21,1	75,4	161,1	275,5	351,8	373,9	384,2	402,9	426,7	431,5	440,4	443,6	448,4
INFRABEL SNCB WAL	40%	298,9	23,8	69,8	124,2	179,9	240,6	260,4	263,0	271,2	286,6	289,5	292,6	297,6	298,9
TOTAL		747,3	44,9	145,2	285,3	455,4	592,4	634,3	647,2	674,1	713,2	721,1	735,9	741,2	747,3
		VG	47%	52%	56%	61%	59%	59%	59%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
		RW	53%	48%	44%	39%	41%	41%	41%	40%	40%	40%	40%	40%	40%