

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 maart 2017

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**over de actualisering en de versoepeling  
van de budgettaire verdeelsleutel  
voor spoorweginvesteringen (de  
"60/40-verdeelsleutel")**

(ingediend door mevrouw Karine Lalieux c.s.)

---

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

23 mars 2017

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**visant à moderniser et à assouplir  
la clé de répartition budgétaire des  
investissements en matière ferroviaire,  
dite clé 60/40**

(déposée par Mme Karine Lalieux et consorts)

---

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:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publicaties@lachambre.be
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

### 1. Structuur van het Belgische spoorwegnet

Het Belgische spoorwegnet is in totaal 3 595 km lang. Het is één van de dichtste spoorwegnetten ter wereld. Het is min of meer gelijk verdeeld over het Vlaams en het Waals Gewest; zo telt het Waals Gewest 1 639 km spoorwegen, goed voor 46,6 % van het totale net.

Hoewel er in Vlaanderen en in Wallonië ongeveer evenveel aantal kilometers spoorwegen zijn, werken de topografische aspecten van het Belgisch grondgebied te allen tijde in op de structuur van het spoorwegnet. Laag-België valt immers grotendeels samen met Vlaanderen, Midden- en Hoog-België met Wallonië. Dit betekent concreet dat het spoorwegnet in Vlaanderen andere kenmerken heeft dan dat in Wallonië.

Het spoorwegnet in Wallonië vertoont aldus specifieke eigenschappen:

a) talrijke heel bochtige lijnen, waardoor sneller slijtage optreedt;

b) heel veel bouwkundige kunstwerken, want 68,3 % ervan zijn gelegen in dat gewest (83 % zijn tunnels); ook veruit de meeste grote bruggen, diepe geulen, hoge ophogingen en bewerkte rotswanden zijn in dat gewest te vinden;

c) slechts 27,5 % van de overwegen en geen enkele beweegbare brug<sup>1</sup>.

Die topografische eigenschappen betekenen concreet dat in Wallonië 1 kilometer spoorweg 20 % meer kost dan in Vlaanderen.

### 2. Budgettaire verdeelsleutel van de investeringen

Het basisprincipe voor de verdeling van de middelen voor infrastructuurwerkzaamheden is vastgelegd in artikel 6, § 3, van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Federale Staat en de drie gewesten:

<sup>1</sup> Cellule Ferroviaire Wallonne, *Projet de Plan de développement 2013-2025 de la desserte ferroviaire en Wallonie*, 19 maart 2012, blz. 59 en volgende.

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

### 1. Structure du réseau ferroviaire belge

Le réseau ferroviaire belge compte 3 595 km de voies. Il est l'un des plus denses du monde. Il est réparti de manière plus ou moins égale entre la Région wallonne et la Région flamande. Ainsi, la région wallonne compte 1 639 km de voies, ce qui représente 46,6 % du réseau.

Néanmoins, si Flandre et Wallonie disposent d'un nombre sensiblement équivalent de kilomètres, la structure géographique du territoire impacte durablement la structure même du réseau ferroviaire. En effet, la basse Belgique correspond pour l'essentiel à la Flandre alors que la moyenne et la haute Belgique épousent la Wallonie. Cela signifie concrètement que les réseaux situés en Flandre et en Wallonie possèdent des caractéristiques différentes.

Le réseau wallon se caractérise ainsi par:

a) de nombreuses lignes très sinueuses, ce qui est facteur d'usure plus rapide;

b) une concentration très importante des ouvrages d'art: 68,3 % des ouvrages d'art sont situés en Région wallonne, parmi lesquels 83 % sont des tunnels, la très grande majorité des grands ponts, des tranchées profondes, des hauts remblais, ou encore des parois rocheuses;

c) seulement 27,5 % des passages à niveau et aucun pont mobile<sup>1</sup>.

Ces caractéristiques topographiques signifient qu'un kilomètre de voie coûte concrètement 20 % de plus en Wallonie qu'en Flandre.

### 2. Répartition budgétaire des investissements

Le principe de base régissant la répartition des moyens alloués aux travaux d'infrastructure est inscrit à l'article 6, § 3, de l'Accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral et les trois régions:

<sup>1</sup> Cellule Ferroviaire Wallonne, *Projet de Plan de développement 2013-2025 de la desserte ferroviaire en Wallonie*, 19 mars 2012, p.59 et s.

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

Die budgettaire verdeelsleutel wordt doorgaans de “60/40-verdeelsleutel” genoemd.

De “60/40-verdeelsleutel” geldt dus niet voor de investeringen in rollend materieel en de projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar evenmin voor bepaalde andere investeringen, onder meer:

a) projecten van nationaal belang, zoals de infrastructuur voor de toegang tot de luchthaven van Zaventem, of een gedeelte van as 3 Brussel-Luxemburg;

b) gewestoverschrijdende projecten, zoals de delen van de GEN-lijnen L124 (Brussel-Nijvel) en L161 (Brussel-Ottignies) die over Vlaams grondgebied lopen;

c) transnationale en internationale projecten, zoals de HST.

De investeringen waarvoor de verdeelsleutel wél wordt toegepast, zijn dus de zogenaamde “lokaliseerbare investeringen”; het gaat met name om:

a) investeringen in veiligheid (implementering van het *European Train Control System*, concentratie van seinhuizen enzovoort);

b) de capaciteitshandhaving, dus het onderhoud van het spoorwagennet;

c) investeringen inzake capaciteitsuitbreiding.

### 3. Gevolgen van de “60/40-verdeelsleutel” voor de voortgang van de infrastructuurwerkzaamheden

Verscheidene instanties hebben al gewezen op de problemen die de “60/40-verdeelsleutel” doet rijzen. Zo vindt de *Cellule ferroviaire wallonne* dat de toepassing van de verdeelsleutel ongunstige gevolgen heeft voor Wallonië.

De verdeelsleutel is immers niet gebaseerd op de materiële kenmerken van het netwerk, maar op

“À l’exception des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, des investissements en matériel roulant et des projets spécifiques pour lesquels aucune clé n’est applicable en vertu du plan d’investissement approuvé par le Conseil des ministres fédéral, la clé de répartition budgétaire des investissements est de 60 % pour la Région flamande et de 40 % pour la Région wallonne. Cette clé est respectée pour chaque année civile (...).”

La clé de répartition budgétaire susmentionnée est mieux connue sous l’appellation “clé 60/40”.

Outre les investissements en matériel roulant et les projets situés en Région de Bruxelles-Capitale, une série d’investissements sont ainsi exclus de l’application de la clé 60/40. Il s’agit:

a) des projets d’intérêt national: les infrastructures d’accès à l’aéroport de Bruxelles-National ou encore une partie de l’axe 3 Bruxelles-Luxembourg;

b) des projets transrégionaux: les tronçons du RER situés en Région flamande des lignes L124 (Bruxelles-Nivelles) et L161 (Bruxelles-Ottignies);

c) des projets transnationaux et internationaux tels que le TGV.

Les investissements qui sont soumis à l’application de la clé de répartition sont donc les investissements qualifiés de localisables. Il s’agit en l’occurrence:

a) des investissements en sécurité (implémentation de l’ETCS [système européen de contrôle des trains], concentration des cabines, etc.);

b) du maintien de capacité, c’est-à-dire l’entretien du réseau;

c) des investissements en extension de capacité.

### 3. Impact de la clé 60/40 sur l’avancement des travaux d’infrastructure

Plusieurs instances ont déjà souligné les problèmes soulevés par la clé 60/40. C’est le cas, par exemple, de la *Cellule ferroviaire wallonne* qui estime que l’application de cette clé de répartition a des conséquences négatives pour la Wallonie.

En effet, la clé de répartition est basée non pas sur les caractéristiques physiques du réseau mais sur les

het respectieve aantal inwoners van Vlaanderen en Wallonië. De *Cellule ferroviaire wallonne* stelt dat Vlaanderen en Wallonië dan wel ongeveer evenveel kilometer spoorweg hebben, maar onderstreept dat het reliëf in Wallonië zeker een weerslag heeft op de investerings- en onderhoudskosten van het netwerk, en die kosten liggen in het zuiden van het land hoger<sup>2</sup>.

In zijn recente rapport over het Gewestelijk Expresnet is het Rekenhof het met die analyse eens. In het hoofdstuk dat specifiek gaat over de weerslag van de “60/40-verdeelsleutel”, staat het volgende te lezen: “Het Rekenhof onderstreept in het algemeen dat de toepassing van een verdeelsleutel een hinderpaal kan vormen voor een rationeel en zuinig gebruik van de investeringskredieten, in het bijzonder als die verdeelsleutel op jaarbasis moet worden nageleefd.”<sup>3</sup>. Voorts bevestigt het Rekenhof het volgende: “Aangezien (...) er meer kunstwerken zijn in Wallonië, slorpt het onderhoud van de sporen in Wallonië een groter deel van het bedrag voor investeringen op.”<sup>4</sup>. Daar de investeringen in verband met veiligheid en capaciteitshandhaving prioritair zijn, heeft elke inkrimping van de investeringsmiddelen bovendien vooral een weerslag op de investeringen in capaciteitsuitbreiding.

De inachtneming van de “60/40-verdeelsleutel” heeft tot gevolg dat de werkzaamheden in het ene gewest worden uitgebreid of versneld om de verwezenlijking van werkzaamheden in het andere gewest mogelijk te maken; omgekeerd kan een significante vertraging in het ene gewest de vertraging of zelfs de stopzetting van werkzaamheden in het andere gewest noodzakelijk maken. Als bijvoorbeeld in Vlaanderen, om welke reden ook, grote werkzaamheden moeten worden uitgesteld (bijvoorbeeld ingevolge een ongunstige beslissing van de Raad van State na een beroepsprocedure), wordt aan Waalse zijde “gezocht” naar dringend te vertragen werkzaamheden, zelfs net vóór het begin ervan. De toepassing van die verdeelsleutel op jaarbasis vereist ook veel tijd en aandacht: de werkzaamheden moeten zodanig worden georganiseerd dat op het einde van het jaar het volgens de verdeelsleutel vooropgestelde bedrag precies wordt bereikt.

De structuur van de “60/40-verdeelsleutel” berust niet op de materiële werkelijkheid van het spoornetwerk, hetgeen stelselmatig leidt tot ontoereikende investeringen in Wallonië. Daarbij komt nog dat die verdeelsleutel op jaarbasis wordt toegepast; zulks brengt meer bepaald

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> Rekenhof, *Gewestelijk Expresnet (GEN) Invoering en financiering*. Verslag in uitvoering van de resolutie van de Kamer van volksvertegenwoordigers van 17 maart 2016, blz. 62.

<sup>4</sup> *Ibidem*, blz. 61.

populations respectives de Flandre et de Wallonie. Or, tout en soulignant que la répartition du réseau est plus ou moins égale entre la Flandre et la Wallonie, la Cellule met en avant l’impact indubitable du relief wallon sur les coûts d’investissement et d’entretien du réseau qui sont supérieurs au sud du pays<sup>2</sup>.

Cette analyse est partagée par la Cour des comptes dans son récent rapport consacré au Réseau Express Régional. Dans le chapitre spécifiquement consacré à l’impact de la clé 60/40, la Cour souligne que, d’une manière générale, “l’application d’une clé de répartition peut constituer un obstacle à une utilisation rationnelle et économe des moyens d’investissement, en particulier lorsque cette clé doit être respectée sur une base annuelle.”<sup>3</sup>. Et la Cour de confirmer que “*les ouvrages d’art [étant] en outre plus nombreux en Région wallonne, l’entretien des voies absorbe, dans cette dernière, une plus grande proportion des montants alloués pour les investissements.*”<sup>4</sup>. De plus, les investissements relatifs à la sécurité et au maintien de capacité étant prioritaires, toute réduction des moyens d’investissement affecte d’abord les investissements en extension de capacité.

Le respect de la clé 60/40 a pour effet d’augmenter ou d’accélérer les travaux dans une région pour permettre la réalisation de travaux dans une autre région. Inversement, un retard significatif dans une région peut rendre nécessaire le ralentissement, voire l’arrêt de travaux dans l’autre région. Si, par exemple, un grand chantier doit être postposé en Flandre pour une raison quelconque (par exemple, une décision défavorable du Conseil d’État suite à un recours), il faudra d’urgence “trouver” des chantiers à ralentir côté wallon, même si ceux-ci sont prêts à démarrer. L’application de cette clé sur une base annuelle monopolise également beaucoup de temps et d’attention: il faut organiser les travaux de façon à arriver tout juste au montant prévu par la clé en fin d’année.

L’architecture de la clé 60/40 ne repose pas sur les réalités physiques du réseau ferroviaire, ce qui entraîne un sous-investissement chronique au détriment de la Wallonie. À cela s’ajoute l’annualisation de cette clé, ce qui oblige Infrabel, en particulier, à ralentir et à stopper

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> Cour des comptes, *Mise en œuvre et financement du Réseau express régional*, janvier 2017 p. 59.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 58.

Infrabel ertoe bepaalde werkzaamheden te vertragen of stop te zetten, om aldus tussen beide landsdelen het evenwicht *in globo* in acht te nemen.

De “60/40-verdeelsleutel” geldt echter voor alle lokaliseerbare budgetten, of het nu gaat om de investeringen in veiligheid (TBL1+ en ETCS), in onderhoud (de capaciteitshandhaving) of in nieuwe infrastructuur (de capaciteitsuitbreiding).

Volgens Infrabel “was de verdeling van de beschikbare kredieten voor een capaciteitsuitbreiding tussen het Vlaams Gewest en het Waals Gewest begin 2016 veeleer 80/20”<sup>5</sup>. Dat verklaart de vertraging die in Wallonië bij sommige investeringen werd opgelopen en het lagere beschikbare budget voor werkzaamheden voor capaciteitsuitbreiding.

#### 4. Weerslag van de verdeelsleutel op de vertragingen bij de werkzaamheden in verband met het GEN

In zijn rapport over het GEN geeft het Rekenhof vier hoofdredenen aan voor vertragingen die bij die infrastructuurwerken werden opgelopen:

a) het heeft het langer geduurd dan gepland om de initiële vergunningen (eventuele beroepsprocedures buiten beschouwing gelaten) bij de verschillende gewesten te verkrijgen, behalve wat het Waals Gewest betreft;

b) de beroepsprocedures hebben, vooral in het Vlaams Gewest, 18 tot 60 % van de vertragingen op de lijn L124 veroorzaakt;

c) de werkzaamheden zijn complexer geworden;

d) er zijn geen financiële middelen beschikbaar voor de lijnen L124 en L161.

Voor het feit dat er geen financiële middelen voorhanden zijn, moet worden verwezen naar de maatregelen ingevolge het tragische ongeval in Buizingen op 15 februari 2010, dus nadat de 60/40-parameters van de verdeelsleutel waren vastgelegd. Toen is gekozen voor een andere toewijzing van de financiële middelen, op grond van de verschillende prioriteiten: de beveiliging van het netwerk kreeg voorrang, en de capaciteitsuitbreiding kwam helemaal achteraan, na de capaciteitshandhaving. Die nieuwe toewijzing van de beschikbare begrotingsmiddelen heeft concrete gevolgen gehad voor de voortgang van de GEN-werkzaamheden: de strikte inachtneming van de “60/40-verdeelsleutel” heeft geleid

<sup>5</sup> *Ibidem*, blz. 134.

certaines chantiers afin de respecter l'équilibre global entre le nord et le sud.

Or, la clé 60/40 s'applique sur l'ensemble des budgets localisables, qu'il s'agisse des investissements en sécurité (TBL1+ et ETCS), d'entretien (le maintien de capacité) ou de nouvelles infrastructures (l'extension de capacité).

Début 2016, Infrabel estimait que “la répartition entre la Région flamande et la Région wallonne des crédits disponibles pour une extension était plutôt de 80/20.”<sup>5</sup>. Cela explique le retard pris en Wallonie dans certains investissements et une disponibilité budgétaire moindre pour des travaux d'extension de capacité.

#### 4. Impact de la clé de répartition sur les retards des travaux liés au RER

Dans son rapport consacré au RER, la Cour des comptes identifie quatre causes principales de retards encourus dans le cadre de ces travaux d'infrastructure:

a) l'obtention des permis initiaux (hors recours éventuels) auprès des différentes Régions a nécessité plus de temps que prévu (sauf pour la Région wallonne);

b) les procédures de recours, singulièrement en Région flamande, sont responsables de 18 % à 60 % des retards pour la L124;

c) la complexité accrue des travaux;

d) l'indisponibilité des moyens financiers pour la L124 et la L161.

En ce qui concerne l'absence de moyens financiers, il faut se référer aux mesures prises suite à l'accident tragique de Buizingen le 15 février 2010, donc postérieurement à la fixation des paramètres 60/40 de la clé de répartition. Un rééquilibrage des moyens financiers entre les différentes priorités a alors été décidé au profit de la sécurisation du réseau, l'extension de capacité étant ainsi reléguée en dernière position, derrière le maintien de capacité. Cette nouvelle répartition des moyens budgétaires disponibles a eu des conséquences concrètes sur l'avancement des travaux du RER, le respect strict de la clé 60/40 ayant conduit à un ralentissement des investissements de mise à quatre voies des L124 et

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 59.



tot een vertraging van de investeringen voor het op vier sporen brengen van de lijnen L124 en L161<sup>6</sup>. Volgens het Rekenhof is bijvoorbeeld 54 % van de vertragingen met het GEN op de lijn L161 te wijten aan de toepassing van die verdeelsleutel<sup>7</sup>.

Vooraf aangaande de voortgang van de GEN-werkzaamheden is de toepassing van de verdeelsleutel problematisch gebleken. Die 60/40-verhouding verplicht Infrabel er immers toe het tempo voor de uitvoering van de investeringswerkzaamheden in Wallonië te vertragen, om aldus de opgelegde verdeelsleutel in acht te nemen<sup>8</sup>.

Bovendien hadden de vertraging en de stillegging van de werkzaamheden grote financiële gevolgen. Het Rekenhof geeft ter zake dan ook aan dat de middelen van het GEN-Fonds thans vooral dienen voor het financieren van onderhoud, met andere woorden het beveiligen van de bouwplaatsen, het voorkomen van de aftakeling van de al uitgevoerde werkzaamheden enzovoort.

## 5. Het GEN: een project van nationaal belang

De algehele mobiliteitsproblemen nemen in de loop der jaren alleen maar toe. België is in Europa het land met de meeste verkeersopstoppingen geworden. Wereldwijd is Brussel één van de steden met de meeste verkeersoverlast, want dagelijks trekken 371 000 forenzen uit Vlaanderen en Wallonië naar Brussel.

Jaarlijks staat een automobilist gemiddeld 83 uur stil in de files<sup>9</sup>. Het heel drukke wegverkeer baart almaar meer zorgen en bemoeilijkt onophoudelijk de mobiliteit, ook inzake bovengronds gemeenschappelijk vervoer. Dat heeft overduidelijk gevolgen voor de economie, de levenskwaliteit van de burgers en het milieu.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt de meeste banen. Er werken daar 650 000 personen, waardoor de chronische verkeersverzadiging sociaaleconomisch heel erge gevolgen heeft, niet alleen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf, maar ook voor het hinterland van die regio (Vlaams-Brabant en Waals-Brabant) en bij uitbreiding ook voor heel België.

Volgens *Brussels Enterprises, Commerce and Industry* (BECI) zouden de mobiliteitsgerelateerde externe kosten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

<sup>6</sup> *Ibidem*, blz. 86.

<sup>7</sup> *Ibidem*, blz. 86.

<sup>8</sup> *Ibidem*, blz. 56.

<sup>9</sup> INRIX, *Urban Mobility Scorecard*, Annual Report 2014.

L161<sup>6</sup>. La Cour des comptes considère par exemple que 54 % des retards du RER sur la L161 s'expliquent par l'application de la clé de répartition<sup>7</sup>.

L'application de la clé s'est révélée particulièrement contraignante, notamment, pour l'avancement des travaux du RER en obligeant Infrabel à ralentir le rythme d'exécution des travaux d'investissement en Wallonie afin de respecter la proportion 60/40 imposée par ladite clé<sup>8</sup>.

En outre, le ralentissement et l'arrêt des travaux ont également eu des conséquences financières non négligeables, ce qui fait dire à la Cour des comptes que les moyens du Fonds RER servent à présent essentiellement aux frais d'entretien, c'est-à-dire à la sécurisation des chantiers, à la prévention de la dégradation des travaux déjà réalisés, etc.

## 5. Le RER: un projet d'intérêt national

Les problèmes globaux de mobilité ne font que s'accroître au fil des années, faisant de la Belgique le pays le plus embouteillé d'Europe et de Bruxelles, plus singulièrement, l'une des villes les plus encombrées du monde en accueillant chaque jour 371 000 navetteurs venant de Flandre et de Wallonie.

Un automobiliste perd en moyenne 83 heures par an dans les bouchons<sup>9</sup>. La congestion des routes est de plus en plus inquiétante et met sans cesse à mal la mobilité, en ce compris celle des transports collectifs de surface, ce qui a des répercussions claires sur l'économie, la qualité de vie des citoyens et l'environnement.

La Région de Bruxelles-Capitale est celle qui concentre le plus d'emplois. Avec 650 000 travailleurs, les conséquences de la congestion chronique sont donc catastrophiques d'un point de vue socioéconomique, non seulement pour la Région de Bruxelles-Capitale elle-même mais également pour son hinterland – le Brabant wallon et le Brabant flamand – et par-delà pour l'ensemble de la Belgique.

Le BECI (Chambre de Commerce et Union des Entreprises de Bruxelles) a estimé que les coûts externes liés à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 80.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 80.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 56.

<sup>9</sup> INRIX, *Urban Mobility Scorecard*, Annual Report 2014.

oplopen tot ongeveer 511 500 000 euro, waarvan 375 040 000 euro louter ingevolge de files<sup>10</sup>.

In die penibele context, die onverwijld de uitbouw van geloofwaardige en doelmatige alternatieven vereist, toonde de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) zich tijdens de hoorzitting van 20 januari 2016 in de Kamer van volksvertegenwoordigers ongerust: volgens de CRB begint het er almaar meer op te lijken dat in verband met mobiliteit de spoorwegen gewoon naar het achterplan verzeilen. De CRB heeft er nogmaals uiting gegeven aan zijn gehechtheid aan het Gewestelijk Expresnet in en rond Brussel, een project dat alle leden van die Raad heel belangrijk vinden en waar de federale regering en de NMBS-Groep meer dan ooit prioriteit aan moeten geven.

Alle sociale partners hebben aldus beklemtoond dat het noodzakelijk is het GEN zo spoedig mogelijk te voltooien. Een nieuw uitstel van de indienststelling van het GEN is volgens hen volstrekt onaanvaardbaar.

Het belang van mobiliteit in en rond Brussel heeft dus een uitgesproken nationale dimensie, waardoor een specifieke behandeling gerechtvaardigd kan zijn, temeer omdat de voltooiing van de werken door de federale regering als de hoogste prioriteit inzake mobiliteit wordt beschouwd.

In die omstandigheid en gelet op de elementen waarop het Rekenhof heeft geattendeerd, zijn de indieners van dit voorstel van resolutie van mening dat het opportuun is alle GEN-gerelateerde investeringen uit het mechanisme van de "60/40-verdeelsleutel" te halen.

Aldus zou het de bedoeling zijn met de investeringen op Waals grondgebied hetzelfde te doen als met een reeks investeringen die geheel of gedeeltelijk bestemd zijn voor het GEN in het Vlaams Gewest<sup>11</sup>. Senator Bellot stelde immers het volgende in zijn vraag om uitleg nr. 5-2182: *"de nombreux investissements ont été "sortis" de la clé au détriment de la Wallonie qui n'a pas obtenu une totale compensation des concessions"*

<sup>10</sup> BECI, *Witboek Mobiliteit: 50 ideeën om Brussel weer vlot te krijgen*, 2014.

<sup>11</sup> De volgende investeringen werden aldus uit de verdeelsleutel gehaald: de Vlaamse baanvakken op de lijnen L124 en L161, en voorts de lijn L36 als onderdeel van het toegangproject voor de luchthaven van Zaventem en het hogesnelheidslijnproject (met Europese middelen). De lijnen naar Geraardsbergen, Dendermonde, Mechelen, Vilvoorde en Leuven van de GEN-zone komen evenmin voor in het Vlaamse quotum.

s'élèveraient à environ 511 500 000 euros, dont 375 040 000 euros à mettre à charge du seul engorgement<sup>10</sup>.

C'est dans ce contexte difficile qui exige, sans délai, la mise en place d'alternatives de mobilité crédibles et efficaces, que le Conseil central de l'Économie (CCE), lors de son audition à la Chambre des représentants le 20 janvier 2016, a exprimé toute son inquiétude par rapport à ce qui ressemble de plus en plus à un désengagement ferroviaire pur et simple. Le CCE a pu à cette occasion réitérer son attachement au RER bruxellois, qui constitue pour l'ensemble de ses membres un projet fondamental qui doit plus que jamais être considéré comme une priorité pour le gouvernement fédéral et le groupe SNCB.

L'ensemble des partenaires sociaux ont ainsi souligné la nécessité d'achever le RER le plus vite possible. Un nouveau report de mise en service du RER serait, à leurs yeux, totalement inacceptable.

Les enjeux liés à la mobilité autour de Bruxelles revêtent donc un caractère largement national, ce qui peut justifier un traitement spécifique d'autant plus que la finalisation des travaux en question est considérée par le gouvernement fédéral comme la priorité numéro un en matière de mobilité.

Dans ce contexte et compte tenu des éléments mis en lumière par la Cour des comptes, les auteurs de la présente proposition de résolution estiment qu'il serait opportun de soustraire l'ensemble des investissements liés au RER à ce mécanisme de clé de répartition 60/40.

Il s'agirait donc d'inscrire les investissements localisés sur le territoire wallon dans le sillage d'une série d'investissements en tout ou en partie destinés au RER en Région flamande<sup>11</sup>. En effet, *"De nombreux investissements ont été "sortis" de la clé au détriment de la Wallonie qui n'a pas obtenu une totale compensation des concessions faites, notamment dans le cadre des travaux de la desserte de l'aéroport de"*

<sup>10</sup> BECI, *Livre blanc de la mobilité. 50 idées pour faire bouger Bruxelles*, 2014.

<sup>11</sup> Les investissements suivant ont ainsi été retirés de la clé: il s'agit, d'une part, des tronçons flamands sur les L124 et L161 et, d'autre part, de la L36 incluse dans le projet d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National et le projet de ligne à grande vitesse (sous fonds européen). Les lignes vers Grammont, Termonde, Malines, Vilvorde et Louvain de la zone RER n'apparaissent pas non plus dans le quota flamand.



*faites, notamment dans le cadre des travaux de la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National et des parties des lignes Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Ottignies à réaliser en Région flamande.*"<sup>12</sup>.

Op die manier zou de afwerking van het GEN niet langer afhangen van de toepassing van de verdeelsleutel, die beslist de oorzaak is van veel vertragingen van de GEN-werkzaamheden in Wallonië.

Tot slot mag in de huidige moeilijke budgettaire situatie de rationele en zuinige inzet van overheidsgeld niet opnieuw verhinderd worden door de strikte toepassing van een verdeelsleutel – de bevolking zou daar weinig begrip voor opbrengen.

Het zou evenmin te begrijpen zijn dat, ondanks de verklaringen van de eerste minister en de minister van Mobiliteit, het miljard euro voor productieve investeringen grotendeels naar lokaliseerbare investeringen in Vlaanderen zou gaan in plaats van naar de afwerking van het GEN.

#### 6. Versoepeling van de "60/40-verdeelsleutel"

Het principe voor de verdeling van de financiële middelen staat in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001. Na ongeveer vijftien jaar concrete toepassing kunnen Infrabel en het Rekenhof nauwkeurig en objectief inschatten welke moeilijkheden de verdeelsleutel veroorzaakt; het rapport van het Rekenhof over de aanleg van het GEN benadrukt overigens deze moeilijkheden.

De indieners van dit voorstel van resolutie willen niet raken aan het principe van de verdeelsleutel, dat het resultaat is van politieke onderhandelingen. Volgens de indieners is het echter wel tijd om de toepassing van de verdeelsleutel (momenteel op jaarbasis) te versoepelen. Een rationele inzet van de beschikbare middelen voor een kwalitatief hoogwaardig spoorwet is in ieders belang – Vlamingen, Walen en Brusselaars.

Burgers en gebruikers mogen verwachten dat overheidsgeld verstandig wordt geïnvesteerd, en dat dit geld dus in de eerste plaats aan nuttige infrastructuurwerken wordt besteed.

<sup>12</sup> Vraag om uitleg van senator François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over het aandeel van de goederensector in de schuldenlast van de NMBS en de herziening van de verdeelsleutel voor de investeringen (nr. 5-2182).

*Bruxelles-National et des parties des lignes Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Ottignies à réaliser en Région flamande.*"<sup>12</sup>.

En agissant de la sorte, les travaux de finalisation du RER ne seraient plus tributaires du respect de la clé de répartition qui a, sans aucune ambiguïté possible, été identifié comme responsable d'une large partie des retards des chantiers RER en Wallonie.

Enfin, dans un contexte budgétaire contraignant, il serait difficilement acceptable pour la population de devoir constater à nouveau que l'application stricte d'une clé de répartition constituerait un obstacle à une utilisation rationnelle et économe des deniers publics.

Il ne serait pas non plus compréhensible que, malgré les déclarations du premier ministre et du ministre de la Mobilité, une très large partie du milliard d'investissement productif ne soit pas affecté à la finalisation du RER mais bien aux investissements localisables en Flandre.

#### 6. Assouplissement de la clé de répartition 60/40

Le principe de répartition des moyens financiers a été inscrit dans l'accord de coopération du 11 octobre 2001. Cette quinzaine d'années d'application concrète a permis à Infrabel et à la Cour des comptes d'avoir une vue précise et objective sur les difficultés engendrées par la clé, ce qui a d'ailleurs été souligné dans le rapport de la Cour sur la mise en œuvre du RER.

Sans remettre en cause le principe lui-même, qui résulte d'une négociation politique, les auteurs de la présente proposition de résolution estiment que le moment est venu d'assouplir l'application de cette clé, actuellement appliquée sur une base annuelle. Il est de l'intérêt de tous, Wallons, Flamands et Bruxellois, que les moyens disponibles soient alloués de manière rationnelle et mis au service d'un réseau de qualité.

Le citoyen et l'utilisateur sont en droit d'exiger que les moyens publics soient investis à bon escient, c'est-à-dire dirigés prioritairement vers les infrastructures qui en ont besoin.

<sup>12</sup> Demande d'explications du Sénateur François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur "le poids du secteur fret dans l'endettement de la SNCB et la révision de la clé de répartition des investissements" (n° 5-2182).

De indieners van dit voorstel van resolutie vragen daarom dat de verdeelsleutel niet langer toegepast wordt op jaarbasis, maar op basis van het Meerjareninvesteringsplan. Voorts zouden investeringen in veiligheid, waar alle gebruikers baat bij hebben, uit principe niet meer als lokaliseerbare investeringen beschouwd mogen worden. Voor dergelijke investeringen zou de "60/40-verdeelsleutel" daarom niet langer mogen gelden.

Tot slot zou het ook nuttig zijn om na te gaan hoe de berekening van de verdeling van de middelen tussen de gewesten beter afgestemd kan worden op de topografische eigenschappen van Wallonië.

C'est pourquoi les auteurs de la présente proposition de résolution demandent que la clé soit comptabilisée non plus annuellement mais sur la base de la durée du Plan pluriannuel d'investissement. De même, la sécurité, qui bénéficie à l'ensemble des usagers, ne devrait par principe pas être considérée comme un investissement localisable. C'est pour cette raison que ces investissements devraient être immunisés et sortis de la clé 60/40.

Enfin, il serait également opportun d'entamer une réflexion afin de mieux prendre en compte les réalités physiques de la Wallonie dans le calcul de la répartition des moyens alloués aux différentes Régions.

Karine LALIEUX (PS)  
Stéphane CRUSNIÈRE (PS)  
Laurent DEVIN (PS)  
Gwenaëlle GROVONIUS (PS)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de structuur van het Belgische spoorweganet, in het bijzonder op de topografische kenmerken van het Waals Gewest;

B. gelet op de invloed van het Waalse reliëf op de gemiddelde investerings- en onderhoudskosten van het net;

C. gelet op de samenwerkingsovereenkomst van 11 oktober 2001, waarbij voor de toewijzing van de middelen voor de infrastructuurwerkzaamheden de "60/40-verdeelsleutel" wordt gehanteerd;

D. overwegende dat de "60/40-verdeelsleutel" een belemmering kan vormen voor een rationeel en zuinig gebruik van de investeringsmiddelen;

E. overwegende dat de investeringen in veiligheid en in capaciteitshandhaving voorrang hebben op de investeringen in capaciteitsuitbreiding;

F. overwegende dat investeringen in veiligheid als prioritair werden beschouwd na de ramp in Buizingen, dat wil zeggen lang na de vaststelling van de "60/40-verdeelsleutel";

G. overwegende dat de inachtneming van de "60/40-verdeelsleutel" tot gevolg heeft dat werkzaamheden in het ene gewest worden versneld, vertraagd en zelfs stopgezet naargelang van de vorderingen van de werkzaamheden in het andere gewest;

H. overwegende dat op lijn L161 54 % van alle vertragingen bij de aanleg van het GEN te wijten zijn aan de toepassing van de "60/40-verdeelsleutel";

I. overwegende dat de verdeling, tussen het Vlaams Gewest en het Waals Gewest, van de beschikbare kredieten voor capaciteitsuitbreiding veeleer 80/20 benadert;

J. gelet op de aanhoudende verkeersopstoppingen in en rond Brussel, en gelet op de economische, sociale en milieugevolgen ervan;

K. gelet op de hoge externe kosten in verband met mobiliteit, in het bijzonder het dichtslibben van het wegennet;

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant la structure du réseau ferroviaire belge et plus particulièrement les caractéristiques topographiques de la Région wallonne;

B. considérant l'impact du relief wallon sur les coûts moyens d'investissement et d'entretien du réseau;

C. considérant l'accord de coopération du 11 octobre 2001, qui répartit les moyens alloués aux travaux d'infrastructure selon une clé 60/40;

D. considérant que la clé 60/40 peut constituer un obstacle à une utilisation rationnelle et économe des moyens d'investissement;

E. considérant que les investissements de sécurité et de maintien de capacité sont prioritaires sur les investissements en extension de capacité;

F. considérant que des investissements de sécurité ont été considérés comme prioritaires postérieurement à la catastrophe de Buizingen, c'est-à-dire très largement après la fixation de la clé 60/40;

G. considérant que le respect de la clé 60/40 a pour effet d'accélérer, de ralentir, voire de stopper les travaux dans une région en fonction de l'avancement des travaux dans l'autre région;

H. considérant que 54 % des retards des chantiers RER constatés sur la L161 ont pour cause l'application de la clé 60/40;

I. considérant que la répartition entre la Région flamande et la Région wallonne des crédits disponibles pour une extension de capacité se rapproche plutôt de 80/20;

J. considérant la congestion chronique dans et autour de Bruxelles et ses implications économiques, sociales et environnementales;

K. considérant le niveau élevé des coûts externes liés à la mobilité et plus particulièrement à l'engorgement du réseau routier;

L. gelet op het belang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Vlaams-Brabant en Waals-Brabant voor de Belgische economie;

M. gelet op het strategisch belang van het GEN als structurerend netwerk voor de totstandkoming van een duurzame mobiliteit rond Brussel;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. de volledige afwerking van de GEN-infrastructuur te beschouwen als projecten van nationaal belang, en die werkzaamheden aldus buiten beschouwing te laten bij de toepassing van de "60/40-verdeelsleutel";

2. de nadere regels voor de toepassing van de "60/40-verdeelsleutel" te versoepelen, door die verdeling te berekenen op het hele Meerjareninvesteringsplan en niet langer op jaarbasis;

3. het soort investeringen dat onder de toepassing van de "60/40-verdeelsleutel" valt, bij te sturen door die niet te doen gelden voor de investeringen in veiligheid, en aldus de toepassing van de verdeelsleutel toe te spitsen op de investeringen in capaciteitsuitbreiding;

4. een reflectie te starten om bij de berekening van de verdeling van de middelen voor de verschillende gewesten, meer rekening te houden met de topografische kenmerken van de betrokken gebieden.

20 februari 2017

L. considérant l'importance de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et du Brabant wallon pour l'économie belge;

M. considérant l'importance stratégique du RER en tant que réseau structurant visant à mettre en place une mobilité durable autour de Bruxelles;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de considérer l'ensemble des travaux de finalisation des infrastructures RER comme étant des projets d'intérêt national et, ce faisant, de les neutraliser par rapport à l'application de la clé 60/40;

2. d'assouplir les modalités d'application de la clé 60/40 en la calculant sur l'ensemble du plan pluriannuel d'investissement et non plus sur une base annuelle;

3. de faire évoluer le type d'investissement sujet à la clé 60/40 en immunisant les investissements en sécurité et, ce faisant, en concentrant l'application de la clé sur les investissements en extension de capacité;

4. d'entamer une réflexion visant à mieux prendre en considération les réalités topographiques des territoires concernés dans le calcul de la répartition des moyens alloués aux diverses régions.

20 février 2017

Karine LALIEUX (PS)  
Stéphane CRUSNIÈRE (PS)  
Laurent DEVIN (PS)  
Gwenaëlle GROVONIUS (PS)