



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

GEMEENSCHAPPELIJKE VERGADERING VAN DE
COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN EN DE
SUBCOMMISSIE "REKENHOF" VAN DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING

RÉUNION COMMUNE DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DE LA SOUS-
COMMISSION "COUR DES COMPTES" DE LA
COMMISSION DES FINANCES ET DU BUDGET

Dinsdag

21-02-2017

Namiddag

Mardi

21-02-2017

Après-midi

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

| Afkortingen bij de nummering van de publicaties : | | Abréviations dans la numérotation des publications : | |
|---|--|--|---|
| DOC 54 0000/000 | Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer | DOC 54 0000/000 | Document parlementaire de la 54 ^e 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 (groene kaft) | CRIV | Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte) |
| CRABV | Beknopt Verslag (witte kaft) | CRABV | Compte Rendu Analytique (couverture blanche) |
| CRIV | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (witte kaft) | CRIV | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (couverture blanche) |
| PLEN | Plenum | PLEN | Séance plénière |
| COM | Commissievergadering | COM | Réunion de commission |
| MOT | Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier) | MOT | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige) |

| | |
|--|--|
| <p>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</p> <p>Bestellingen :</p> <p>Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be</p> | <p>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</p> <p>Commandes :</p> <p>Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be</p> |
|--|--|

INHOUD

| | |
|--|---|
| Het GEN-fonds – verslag van het Rekenhof van 25 januari 2017 – Hoorzitting met | 1 |
| - de heer Michel de Fays, raadsheer bij het Rekenhof | 1 |
| - de heer Rudi Moens, raadsheer bij het Rekenhof | 1 |
| - mevrouw Véronique Simonis, eerste auditeur-revisor bij het Rekenhof | 1 |
| - de heer Serge Roland, eerste auditeur-revisor bij het Rekenhof. | 1 |

Sprekers: **Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Michel de Fays**, raadsheer bij het Rekenhof, **Rudi Moens**, raadsheer bij het Rekenhof, **Véronique Simonis**, eerste auditeur-revisor bij het Rekenhof, **Serge Roland**, eerste auditeur-revisor bij het Rekenhof, **Inez De Coninck, Jean-Jacques Flahaux, Emmanuel Burton, Jef Van den Bergh, Karin Temmerman, Marcel Cheron, Isabelle Poncelet, Tim Vandenput**

SOMMAIRE

| | |
|--|---|
| Le Fonds RER – rapport de la Cour des comptes du 25 janvier 2017 – Audition de | 1 |
| - M. Michel de Fays, conseiller à la Cour des comptes | 1 |
| - M. Rudi Moens, conseiller à la Cour des comptes | 1 |
| - Mme Véronique Simonis, première auditrice-révisseuse à la Cour des comptes | 1 |
| - M. Serge Roland, premier auditeur-réviseur à la Cour des comptes. | 1 |

Orateurs: **Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Michel de Fays**, conseiller à la Cour des comptes, **Rudi Moens**, conseiller à la Cour des comptes, **Véronique Simonis**, première auditrice-révisseuse à la Cour des comptes, **Serge Roland**, premier auditeur-réviseur à la Cour des comptes, **Inez De Coninck, Jean-Jacques Flahaux, Emmanuel Burton, Jef Van den Bergh, Karin Temmerman, Marcel Cheron, Isabelle Poncelet, Tim Vandenput**

GEMEENSCHAPPELIJKE
VERGADERING VAN DE
COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN DE
SUBCOMMISSIE "REKENHOF"
VAN DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIËN EN DE BEGROTING

van

DINSDAG 21 FEBRUARI 2017

Namiddag

REUNION COMMUNE DE LA
COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DE
LA SOUS-COMMISSION "COUR
DES COMPTES" DE LA
COMMISSION DES FINANCES ET
DU BUDGET

du

MARDI 21 FEVRIER 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux en door de heer Luk Van Biesen.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 25 par Mme Karine Lalieux et M. Luk Van Biesen.

01 Het GEN-fonds – verslag van het Rekenhof van 25 januari 2017 – Hoorzitting met

- de heer Michel de Fays, raadsheer bij het Rekenhof
- de heer Rudi Moens, raadsheer bij het Rekenhof
- mevrouw Véronique Simonis, eerste auditeur-revisor bij het Rekenhof
- de heer Serge Roland, eerste auditeur-revisor bij het Rekenhof.

01 Le Fonds RER – rapport de la Cour des comptes du 25 janvier 2017 – Audition de

- M. Michel de Fays, conseiller à la Cour des comptes
- M. Rudi Moens, conseiller à la Cour des comptes
- Mme Véronique Simonis, première auditrice-révisseuse à la Cour des comptes
- M. Serge Roland, premier auditeur-réviseur à la Cour des comptes.

01.01 **Luk Van Biesen, voorzitter:** Het lijvige rapport van het Rekenhof werd via een resolutie van de Kamer aangevraagd. We hebben gevraagd te onderzoeken waarom het GEN-fonds faalt en waarom de GEN-werkzaamheden zoveel vertragingen hebben opgelopen. Experts van het Rekenhof hebben daar een fantastisch rapport van gemaakt, dat zij vandaag in grote lijnen zullen duiden en dat morgen een groot stuk van het debat zal voeden.

01.01 **Luk Van Biesen, président:** Le rapport volumineux de la Cour des comptes est le fruit d'une résolution de la Chambre. Nous avons demandé d'examiner pourquoi le Fonds RER était resté inefficace et pourquoi les travaux du RER avaient accumulé un tel retard. Des experts de la Cour des comptes ont rédigé un rapport de très grande qualité qu'ils vont aujourd'hui commenter dans les grandes lignes et qui alimentera une grande partie du débat de demain.

01.02 **Karine Lalieux, voorzitter:** Wij hebben allen het verslag van het Rekenhof maandagmorgen ontvangen. Het werd niet naar de commissievoorzitter gestuurd maar naar de Kamervoorzitter. Ik kan het dus niet geweest zijn die

01.02 **Karine Lalieux, présidente:** Nous avons, tous, reçu le rapport de la Cour des comptes, lundi matin. Il n'a pas été envoyé à la présidente de la commission mais au président de la Chambre: les fuites dans la presse ne peuvent donc venir de moi.

naar de pers gelekt heeft.

Dit is een opmerkelijk verslag. Het Rekenhof werd ingeschakeld naar aanleiding van een resolutie die door de heer Cheron werd ingediend. Het is de eerste keer sinds 2001 dat de redenen voor het mislukken van het GEN in alle objectiviteit worden vastgesteld en dat ook pistes naar voren worden geschoven om het project te doen slagen. Dit verslag moet ons allen aanzetten tot bescheidenheid en meer verantwoordelijkheidszin. De parlementsleden, de treinreizigers en het milieu zijn u daarvoor dankbaar!

01.03 Michel de Fays (Frans): De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft gevraagd dat het Rekenhof een onderzoek zou uitvoeren naar de oorzaken van het fiasco van het GEN-fonds en de aanzienlijke achterstand in de GEN-werken. In het verslag focust het Rekenhof zich op het onderdeel betreffende het spoorverkeer van het GEN. Overeenkomstig onze werkmethode hebben wij, alvorens het definitieve verslag op te stellen, een tegensprekelijk debat georganiseerd met de minister van Mobiliteit, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de NMBS en Infrabel. Hun antwoorden werden bij het verslag gevoegd.

In de jaren 90 blijkt dat er een algemeen mobiliteitsproject – niet enkel een spoorwegproject dus – opgezet moet worden om de *modal shift* in de regio Brussel te bevorderen.

Na verscheidene studies werden de noodzakelijke werken opgelijst in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 met betrekking tot het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS. In de overeenkomst van 4 april 2003 in verband met het GEN worden de doelstellingen voor het GEN bepaald, wordt het verwachte aanbod gepreciseerd en wordt de omkadering voor de aansturing van het project georganiseerd. Die overeenkomst werd door het federale Parlement en de parlementen van de deelgebieden goedgekeurd en is op 11 maart 2006 in werking getreden.

Het GEN wordt omschreven als een globaal mobiliteitsproject dat erin bestaat een geïntegreerd openbaarvervoersaanbod te ontwikkelen in een zone van ongeveer 30 kilometer rond Brussel. Het is niet de bedoeling om nieuwe lijnen in eigen bedding aan te leggen. Het volledige GEN-aanbod moest eind 2012 operationeel zijn.

Het Rekenhof stelt vast dat de doelstellingen van de overeenkomst van 2003 vrij vaag geformuleerd zijn: de *modal shift* en de verwachte groei van het aantal reizigers worden niet becijferd. Voorts stelt het hof

Ce rapport est remarquable. C'est à la suite d'une résolution de M. Cheron que la Cour des comptes a été saisie. Depuis 2001, c'est la première fois que sont établies en toute objectivité les causes de l'échec du RER et que sont aussi envisagées les pistes pour faire aboutir ce projet. Ce rapport nous invite tous à être modestes et responsables. Recevez les remerciements des parlementaires, des navetteurs et de l'environnement!

01.03 Michel de Fays (en français): La Chambre des représentants a demandé à la Cour des comptes d'enquêter sur les causes de la faillite du Fonds RER et du retard considérable du chantier du RER. Le rapport de la Cour se focalise sur le volet ferroviaire du RER. Conformément à nos méthodes de travail, avant d'entériner le rapport définitif, nous avons organisé un débat contradictoire avec le ministre de la Mobilité, le SPF Mobilité et Transport, la SNCB et Infrabel. Leurs réponses sont annexées au rapport.

Dans les années 1990 s'est fait sentir le besoin d'un projet général de mobilité – pas seulement ferroviaire donc – favorisant le transfert modal dans Bruxelles et aux alentours.

Après plusieurs études, l'accord de coopération du 11 octobre 2001, relatif au plan pluriannuel d'investissement 2001-2012 de la SNCB, fixe une liste de travaux nécessaires. La convention RER du 4 avril 2003 définit les objectifs du RER, précise l'offre attendue et organise le pilotage du projet. Cette convention a été ratifiée par les parlements fédéral et régionaux et est entrée en vigueur le 11 mars 2006.

Le RER est défini comme un projet global de mobilité qui consiste à développer une offre intégrée de transport en commun dans une zone d'environ trente kilomètres autour de Bruxelles. Il ne s'agit pas de construire de nouvelles lignes en site propre. Cette offre devait être opérationnelle pour la fin de 2012.

La Cour des comptes constate que les objectifs de la convention de 2003 sont peu précis: le transfert modal et la croissance attendus ne sont pas chiffrés. Elle constate aussi que les infrastructures

vast dat er geen samenhang is tussen de doelstellingen en de geplande infrastructuurmiddelen om ze te bereiken.

Vanaf het begin hebben de NMBS en Tractebel aangegeven dat het in de overeenkomst van 2003 vastgelegde aanbod niet haalbaar was, zelfs niet als men alle in het investeringsplan 2001-2012 geplande werken zou uitvoeren.

Er werd bij de uitvoering van het GEN-project formeel vastgehouden aan de doelstellingen van de overeenkomst van 2003, terwijl ze onhaalbaar waren. De uitvoering van artikel 13 van de overeenkomst, dat voorziet in een vijfjaarlijkse studie over de verplaatsingsbehoeften, voldeed niet; de studie werd maar één keer uitgevoerd, in 2009, met anderhalf jaar vertraging, en werd niet geactualiseerd. Er is dus geen garantie dat de ontwikkeling van het GEN zoals die werd gepland, aan de huidige mobiliteitsbehoeften voldoet.

De facto worden de door het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit in 2012 goedgekeurde, realistischere tussentijdse doelstellingen nagestreefd.

Er is dus enerzijds de GEN-overeenkomst van 2003 waarbij de drie Gewesten en de federale overheid zijn betrokken, en anderzijds het alternatieve, tussentijdse en minder ambitieuze aanbod van de ministers van Mobiliteit.

We zullen er hierna naar verwijzen met 'overeenkomst van 2003' of 'Intermediair scenario 2015'. U moet zich niet blindstaren op 2015, het is een conventionele aanduiding.

De aansturing van het GEN berust op de in de overeenkomst van 2003 vastgelegde overlegstructuren. De wet van 19 april 2014 richtte binnen de NMBS twee andere organen op: het GEN-oriëntatiecomité en de GEN-cel, die belast zijn met sommige aspecten van de aansturing van het GEN. We hebben de rol en de werking van deze organen bestudeerd.

Het in de overeenkomst van 2003 vastgelegde aansturingskader omvat het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, belast met de algemene coördinatie van het GEN; een stuurgroep, belast met de strategische en tactische coördinatie van het GEN en die bestaat uit vertegenwoordigers van de 4 ministers, van de 4 besturen en van de maatschappijen van openbaar vervoer; en ten slotte een permanent secretariaat, dat uit vier respectievelijk door elk van de partijen gedetacheerde leden bestaat en dat de

prévues ne sont pas cohérentes avec les objectifs.

Dès le début, la SNCB et Tractebel ont indiqué qu'il ne serait pas possible d'atteindre l'offre prévue dans la convention 2003, même si on réalisait tous les travaux prévus par le plan d'investissement 2001-2012.

Les objectifs de la convention 2003 ont été maintenus formellement lors de la mise en œuvre du projet RER alors qu'ils ne pouvaient être atteints. La mise en œuvre de l'article 13 de la convention qui prévoit une étude tous les cinq ans sur les besoins de déplacement n'a pas été satisfaisante: elle n'a été réalisée qu'une fois en 2009, avec un an et demi de retard, et n'a pas été actualisée. Il n'existe donc aucune garantie que le développement du RER tel que programmé réponde aux besoins actuels de mobilité.

Les objectifs intermédiaires adoptés par le Comité exécutif des ministres de la Mobilité en 2012, plus réalistes, sont ceux poursuivis dans les faits.

Il y a donc d'une part la convention RER de 2003 impliquant les trois Régions et le fédéral et d'autre part l'offre alternative, intermédiaire et moins ambitieuse des ministres de la Mobilité.

Nous en parlerons par la suite comme de la "convention 2003" ou du "scénario intermédiaire 2015". Ne vous focalisez pas sur la date de 2015, c'est une appellation conventionnelle.

Le pilotage du RER repose sur les structures de concertation prévues par la convention de 2003. La loi du 19 avril 2014 crée au sein de la SNCB deux autres organes, le comité d'orientation RER et la cellule RER, chargée de certains aspects du pilotage du projet. Nous avons analysé le rôle et le fonctionnement de ces organes.

Le dispositif de pilotage organisé par la convention 2003 comprend le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, chargé de la coordination générale du RER, le comité de pilotage du RER chargé de la coordination stratégique et tactique et qui compte des représentants des quatre administrations et des sociétés de transport en commun, et enfin un secrétariat permanent composé de quatre membres (détachés par chacune des parties) dont le rôle est de soutenir le comité de pilotage dans ses travaux.

ondersteuning van de stuurgroep als taak heeft.

Tot slot is er een operationele groep, die samengesteld is uit vertegenwoordigers van de vier openbaarvervoersmaatschappijen; Infrabel neemt geen deel aan de werkzaamheden van die groep.

Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) vergaderde één keer tussen 2006 en eind 2015 en slaagde er niet in om de nodige aanpassingen aan het project aan te brengen voor een doelmatige en nuttige uitvoering. Sinds 2016 vergadert het ECMM om de drie maanden.

De stuurgroep verzekerde de follow-up van het GEN-project tot de indiening van het eindverslag van de studie 'artikel 13' in juni 2009, nadien vergaderde ze minder vaak. De samenstelling ervan werd in 2013 beperkt tot de kabinetten.

Het permanent secretariaat steunde op de FOD Mobiliteit en Vervoer bij gebrek aan voldoende middelen vanuit de Gewesten en functioneerde niet voortdurend. De operationele groep werd opgericht in 2008 en heeft niet meer vergaderd sinds 2012.

Het GEN-oriëntatiecomité en de GEN-dienst, die in 2014 werden opgericht binnen de NMBS, zijn belast met de aansturing van het GEN. De precieze verhouding en de coördinatie tussen die nieuwe organen en de coördinatiestructuren uit de overeenkomst van 2003 zijn niet geregeld. Aangezien de Gewesten geen vertegenwoordigers hebben aangewezen, kon het GEN-oriëntatiecomité tot nu toe niet rechtsgeldig worden samengesteld. Daarvoor heeft men moeten wachten tot 23 december 2016, toen de ministerraad de nieuwe samenstelling van de raad van bestuur van de NMBS, met onder meer de gewestelijke bestuurders, goedkeurde.

De GEN-dienst werd in 2014 opgezet. Deze heeft het project een nieuwe impuls gegeven en het treinaanbod ook een grotere zichtbaarheid gegeven voor het publiek door de lancering, in december 2015, van het S-treinaanbod.

In 2012 werd er een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van Infrabel en de NMBS, wat heeft bijgedragen tot de coördinatie. Zo kon er ook een nieuwe planning worden opgesteld, waarin de realisatie van de werken meer gekoppeld wordt aan de verbetering van het aanbod. Tot het Comité van de ministers van Mobiliteit weer bijeenkwam, reflecteerden Infrabel en de NMBS buiten het kader voor aansturing zoals bepaald in de overeenkomst. Dit doet vragen rijzen over de coördinatie tussen de gewestelijke maatschappijen en het geïntegreerde

Enfin, un groupe opérationnel est composé des représentants des quatre sociétés de transport en commun, aux travaux duquel Infrabel ne participe pas.

Le comité des ministres s'est réuni une fois entre 2006 et fin 2015 et n'a pas été en mesure d'apporter au projet les adaptations nécessaires à une mise en œuvre efficace et utile. Depuis 2016, ce comité se réunit tous les trimestres.

Le comité de pilotage n'a assuré le suivi du projet que jusqu'au rapport final de l'étude sur l'article 13 en juin 2009 et ses réunions se sont espacées par la suite. Sa composition a été restreinte en 2013 à un intercabinets.

Le secrétariat permanent a reposé sur le SPF Mobilité et Transports sans implication des Régions et n'a pas fonctionné de manière continue. Le groupe opérationnel a été créé en 2008 et ne s'est plus réuni depuis 2012.

Le comité d'orientation RER et le service RER, créés en 2014 au sein de la SNCB, sont chargés d'assurer l'exploitation du RER. Les liens et la coordination entre ces organes et les précédents ne sont pas précisés. En l'absence de représentants des Régions, le comité d'orientation n'a pu être valablement constitué jusqu'à présent. Pour cela, il a fallu attendre le 23 décembre 2016 et l'approbation par le Conseil des ministres de la nouvelle composition du conseil d'administration de la SNCB comprenant les administrateurs régionaux.

Le service RER a été mis sur pied en 2014, il a donné une nouvelle impulsion au projet et une plus grande visibilité de l'offre, par le lancement en décembre 2015 de l'offre de trains S.

La mise en place d'un groupe de travail en 2012 entre Infrabel et la SNCB a contribué à la coordination et a permis la conception d'un nouveau planning qui lie davantage réalisation des travaux et amélioration de l'offre. Jusqu'à la relance des activités du comité des ministres, les réflexions d'Infrabel et de la SNCB se faisaient en dehors du cadre de pilotage prévu par la convention. Cela pose la question de la coordination entre sociétés régionales et du caractère intégré du projet, de l'implication des Régions et du suivi des

karakter van het project, de betrokkenheid van de Gewesten en de opvolging van de voorstellen door de FOD.

01.04 Rudi Moens (Nederlands): Het GEN-fonds wordt gefinancierd door middel van jaarlijkse schijven en staat sinds 2005 onder het beheer van de NMBS. Het is dus eigenlijk een soort rekening bij de NMBS, die de naam GEN-fonds is blijven dragen. Het fonds staat onder controle van de FOD Mobiliteit en Vervoer en een dienst interne audit van de NMBS.

Oorspronkelijk was het budget in het samenwerkingsakkoord van 2001 tussen de Staat en de Gewesten begroot op 1,612 miljard euro, waarvan 1,46 miljard voor spoorweginfrastructuur via Infrabel, 95 miljoen voor stationsinfrastructuur via Infrabel en destijds ook de NMBS-Holding, en 56 miljoen voor rollend materieel via de NMBS.

Rekening houdend met de hogere prijzen van materialen en uurlonen, bedraagt het geactualiseerde budget bijna 2,2 miljard euro. Er wordt gewerkt met de gesloten enveloppe, waardoor overschrijdingen moeten worden gefinancierd door een investeringsdotatie. Die overschrijding zal binnenkort ook een feit zijn, vermits de middelen van het fonds bijna zijn uitgeput. Niet-benutte bedragen kunnen worden overgedragen en belegd.

Sedert 2004 – met uitzondering van 2006 – heeft de federale overheid jaarlijks bedragen gestort in het GEN-fonds, waardoor het bedrag van 2,184 miljard euro al werd bereikt eind 2014. Daarnaast heeft het GEN-fonds in de loop der jaren ook 72 miljoen euro aan intresten gegenereerd. Verminderd met alle uitgaven, komen we zo tot een batig saldo eind 2016 van 224 miljoen euro. Infrabel zal ons eind februari een nieuwe stand van zaken geven, met hoogstwaarschijnlijk een saldo dat nog een stuk lager ligt.

Het grootste deel van het GEN-fonds, namelijk 92%, is naar Infrabel gegaan. Dat was ook de bedoeling. Naar de NMBS en de vroegere NMBS-Holding ging 8%.

De NMBS staat in voor het beheer van het fonds, waarvan de opdrachten zijn omschreven in het beheerscontract, waaronder het verstrekken van de middelen aan Infrabel en aan de NMBS op basis van facturen en andere bewijsstukken. Ook moeten de uitgavenplafonds worden gecontroleerd, de geldopnames en de vooruitzichten worden opgelijst, en moet een gedetailleerd jaarverslag worden

proposities par le SPF.

01.04 Rudi Moens (en néerlandais): Le Fonds RER est financé par le biais de tranches annuelles et est géré depuis 2005 par la SNCB. Il s'agit donc en réalité d'une sorte de compte auprès de la SNCB, dont l'intitulé Fonds RER n'a jamais été modifié. Le fonds est placé sous le contrôle du SPF Mobilité et Transports et d'un service d'audit interne de la SNCB.

L'accord de coopération conclu en 2001 entre l'État fédéral et les Régions avait initialement inscrit un budget de 1,612 milliard d'euros, dont 1,46 milliard d'euros via Infrabel pour l'infrastructure ferroviaire, 95 millions d'euros via Infrabel et la SNCB-Holding de l'époque pour l'infrastructure des gares et 56 millions d'euros via la SNCB pour le matériel roulant.

Compte tenu de l'augmentation des prix du matériel roulant et des salaires horaires, le budget actualisé atteint environ 2,2 milliards d'euros. Le fonds est une enveloppe fermée et les dépassements budgétaires doivent par conséquent être financés par une dotation d'investissement. Ce dépassement sera bientôt une réalité, les moyens du fonds étant presque épuisés. Les montants non utilisés peuvent être transférés et investis.

Depuis 2004 – à l'exception de 2006 –, l'autorité fédérale a versé chaque année des contributions dans le Fonds RER, ce qui fait que le montant de 2,184 milliards d'euros a déjà été atteint à la fin 2014. Par ailleurs, le Fonds RER a généré 72 millions d'euros d'intérêts au fil des ans. Une fois toutes les dépenses défalquées, nous arrivons à un solde bénéficiaire de 224 millions d'euros à la fin 2016. Infrabel nous fournira un nouvel état de la situation fin décembre, avec vraisemblablement un solde encore moins important.

La plus grande partie du Fonds RER, à savoir 92 %, est allée à Infrabel. C'était également ce qui était prévu. La SNCB et l'ancien holding SNCB en ont perçu 8 %.

La SNCB est en charge de la gestion de ce fonds dont les missions sont définies dans le contrat de gestion qui prévoit notamment la fourniture de moyens à Infrabel et à la SNCB sur la base de factures et d'autres pièces justificatives. Les plafonds de dépenses doivent également être contrôlés, les retraits d'argent et les prévisions sont inventoriés et un rapport annuel détaillé est établi à

opgesteld voor de FOD Mobiliteit en Vervoer en de minister van Overheidsbedrijven.

Die verplichtingen werden ook nageleefd.

Aangezien de NMBS zowel beheerder als deels medebegunstigde is, wordt er gecontroleerd door zowel de Gecentraliseerde Dienst voor de Controle van de Overheidsopdrachten en de Contracten van de NMBS, als door de FOD Mobiliteit. Concreet kijkt die NMBS-dienst de vragen om betaling na voor ze die betalingen vanuit het GEN-fonds toestaat. De FOD Mobiliteit en Vervoer volgt nadien algemeen de investeringen, aanwendungen en aanrekeningen op. Tot nu toe werden nooit grote fouten vastgesteld, al vinden wij de controles toch wat mager, vermits enkel de bedragen hoger dan 200.000 euro, systematisch worden gecontroleerd. Er is ook niet voldoende personeel voor werfbezoeken en de opvolging door de FOD lijkt ons op een aantal punten eveneens vatbaar voor verbetering.

Conform de beheerscontracten moet er jaarlijks een rapport worden opgesteld over de geraamde totale kosten van het GEN-project en de budgettaire risico's. Die verplichting geldt sedert 2009, maar noch in 2012, noch sinds 2015 is dat gebeurd, door de onzekerheden inzake het meerjareninvesteringsplan 2013/2025 dat sinds een tweetal jaar is opgeschort.

Het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 bepaalt dat de financiering van het GEN-fonds voor 60% ten laste is van het Vlaams Gewest en voor 40% van het Waals Gewest, met hierop een aantal uitzonderingen, bijvoorbeeld inzake rollend materieel, hst en internationale projecten. De verdeelsleutel geldt op jaarbasis, wordt elk jaar gecontroleerd door de FOD Mobiliteit en blijkt in de praktijk ook strikt te worden nageleefd.

Door het gebruik van die verdeelsleutel wordt de snelheid van de werken in een Gewest beïnvloedt door dat in een ander Gewest. Dat kan leiden tot versnellingen, maar meestal tot vertragingen. Een aantal werven werd stilgelegd door de strikte jaarlijkse toepassing van de verdeelsleutel.

In het Waals Gewest slorpen de investeringen in veiligheid en capaciteitsbehoud een groot deel van het budget op, ten koste van capaciteitsuitbreiding.

l'intention du SPF Mobilité et Transports et du ministre des Entreprises publiques.

Ces obligations ont été respectées.

Étant donné que la SNCB est à la fois gestionnaire et bénéficiaire partielle, tant le service de contrôle centralisé des marchés et contrats de la SNCB que le SPF Mobilité effectuent des contrôles. Concrètement, le service de la SNCB vérifie les demandes de paiement avant d'autoriser le règlement par le Fonds RER. Le SPF Mobilité et Transports assure ensuite le suivi général des investissements, de l'utilisation des moyens et des imputations. Jusqu'à présent, aucune erreur importante n'a été constatée, même si nous estimons que les contrôles sont assez faibles puisque seuls les montants de plus de 200 000 euros font l'objet d'une vérification systématique. Il manque également du personnel pour effectuer des visites sur chantier et le suivi assuré par le SPF nous paraît améliorable en certains points.

Conformément aux contrats de gestion, un rapport reprenant l'estimation du coût total du projet RER et les risques budgétaires doit être établi tous les ans. Cette obligation est d'application depuis 2009, mais ce rapport n'a pas été rédigé pour l'année 2012, ni depuis 2015 en raison des incertitudes liées au plan pluriannuel d'investissements 2013/2025, suspendu depuis deux ans.

L'accord de coopération du 11 octobre 2001 dispose que le financement du Fonds RER est assuré à 60 % par la Région flamande et à 40 % par la Région wallonne. Un certain nombre d'exceptions sont toutefois prévues dans ce cadre, notamment en ce qui concerne le matériel roulant, le TGV et les projets internationaux. La clé de répartition s'applique sur une base annuelle et elle est contrôlée chaque année par le SPF Mobilité. Il s'avère en outre qu'elle est strictement respectée dans la pratique.

En raison de cette clé de répartition, le rythme des travaux effectués dans une Région influence celui de travaux effectués ailleurs. Il peut s'ensuivre des accélérations mais, le plus souvent, il s'agit de lenteurs. Certains chantiers ont été mis à l'arrêt à la suite de l'application annuelle stricte de la clé de répartition.

Dans la Région wallonne, les investissements dans la sécurité et dans le maintien de la capacité englobent une grande partie du budget, au détriment du développement de la capacité.

Het is de minister die moet beslissen hoe het tekort gefinancierd zou kunnen worden. Wij hebben daar zelf momenteel ook geen informatie over.

Momenteel liggen de GEN-infrastructuurwerken grotendeels stil. Infrabel schat dat er nog iets meer dan een miljard euro nodig is om de projecten te voltooien. Er zou dan ongeveer 800 miljoen euro te weinig in het GEN-fonds zitten. Wij menen overigens dat dit bedrag nog zal moeten worden opgetrokken.

Stortingen aan het GEN-fonds moeten een geruime tijd voor de realisatie van de werken gebeuren. Als die werken met vertraging plaatsvinden, zijn de kosten ondertussen vaak al gestegen. Volgens Infrabel zou een kleine 200 miljoen euro aan meerkosten aan dat financieringsmechanisme te wijten zijn.

Daarnaast is er ook een intrinsieke stijging van de kosten. We zien dat er voorlopig grote verschillen zijn tussen de projecten. Er zijn vooral veel meerkosten voor de aanleg van de stations en de parkeerterreinen, de bocht van Nossegem en de verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat. De projecten met de laagste meerkosten zijn echter nog het minst ver gevorderd en ook die meerkosten kunnen dus nog oplopen.

Soms moesten de plannen aangepast worden om een vergunning te kunnen krijgen. Dat bracht 277,7 miljoen euro aan meerkosten met zich mee.

Ook de verlenging van de looptijd van de werven veroorzaakt extra kosten. Er worden ook werken uitgevoerd om de lijn te kunnen blijven gebruiken tijdens de werf. Andere kosten werden veroorzaakt door nieuwe reglementaire of technische vereisten. Dit stond voor 258 miljoen euro aan meerkosten.

Ten slotte zijn er bijkomende kosten door de herziening van bepaalde ramingen. Vaak werden initiële ramingen gemaakt op basis van klassieke spoorlijnen en werd daarbij geen rekening gehouden met de bijzonderheden van het project. De stijging van de kosten hierdoor wordt geraamd op 137 miljoen euro.

De Staat valt niets te verwijten wat betreft de financiering. De Staat is zijn verplichtingen nagekomen. Er is nood aan een bijkomend bedrag van minstens 800 miljoen euro, maar dat is waarschijnlijk een onderschatting.

We denken dat het misschien aangewezen is om

Il incombe au ministre de décider du financement du déficit. Pour le moment, nous ne possédons pas d'informations sur le sujet.

Les travaux d'infrastructure du RER sont à l'arrêt dans une large mesure, à l'heure actuelle. D'après Infrabel, il faut encore un peu plus d'un milliard d'euros pour finaliser les projets. Il manquerait dès lors environ 800 millions d'euros dans le Fonds RER. Nous estimons par ailleurs que ce montant devra encore être revu à la hausse.

Les versements au Fonds RER doivent intervenir longtemps avant la réalisation des travaux. Si ceux-ci sont exécutés avec retard, souvent leur coût a augmenté entre-temps. Infrabel estime à quelque deux cents millions d'euros le surcoût généré par ce mécanisme de financement.

On observe en outre une hausse intrinsèque des coûts. Les écarts entre les projets sont provisoirement importants. Les surcoûts sont principalement enregistrés dans l'aménagement des gares et des terrains de stationnement, dans le projet du virage de Nossegem et dans celui de la liaison Watermael-Schuman-Josaphat. Les projets où le surcoût est le plus faible sont cependant les moins avancés et leur surcoût pourrait donc encore augmenter.

Il a parfois fallu adapter les plans pour pouvoir obtenir une autorisation, ce qui a entraîné un surcoût de 277,7 millions d'euros.

Le retard pris par les chantiers occasionne également des coûts supplémentaires, sans compter les travaux à réaliser pour pouvoir continuer à utiliser la ligne pendant les travaux et ceux découlant de nouvelles exigences réglementaires ou techniques. Au final, le surcoût s'élève à 258 millions d'euros.

Enfin, des frais supplémentaires sont liés à la révision de certaines estimations. Les estimations initiales ont souvent été effectuées sur la base de lignes de chemin de fer classiques et il n'a pas été tenu compte en l'occurrence des particularités du projet. L'augmentation des coûts y afférente est estimée à 137 millions d'euros.

Aucun reproche ne peut être adressé à l'État en ce qui concerne le financement. Il a respecté ses obligations. Il faut au moins huit cents millions d'euros supplémentaires, mais il s'agit probablement d'une sous-estimation.

Nous pensons qu'il serait peut-être opportun de

een reflectie te maken over de toepassing van de 60/40-financieringsregel, die mee aan de basis van sommige vertragingen ligt. Misschien is een grotere flexibiliteit hier aangewezen.

De onzekerheid in verband met het investeringsplan vormt een andere vertragende factor en dient zo snel mogelijk te worden opgeheven.

Ten slotte denken wij dat de controle op de uitgaven nog verder dient te worden aangescherpt, gezien de omvang en het belang van de bedragen die werden gestort in het GEN-fonds.

01.05 Véronique Simonis (Frans): Het Rekenhof heeft ook de termijnen voor de realisatie van de infrastructuurprojecten ten laste van het GEN-fonds tegen het licht gehouden. Slechts één van die projecten, de bocht van Nossegem, werd binnen de vooropgestelde termijn gerealiseerd, de andere projecten hebben vertragingen opgelopen die variëren van 6 tot 17,5 jaar. De vastgestelde oorzaken zijn de vertraging bij het verkrijgen van de oorspronkelijke vergunningen, de ingestelde beroepsprocedures, de toenemende complexiteit van de werken en het ontbreken van de nodige financiële middelen.

De vertraging bij de indiening van de vergunningen treft vooral de lijnen 124, 161 en 50A, al vanaf het begin. In de overeenkomst verbinden de Gewesten zich ertoe vergunningen af te leveren binnen een termijn van 18 maanden, maar alleen het Waals Gewest heeft dat min of meer binnen die termijn gedaan.

Er werden zeer veel beroepsprocedures ingesteld. De NMBS wist van in de planningsfase dat de omwoners bezwaar zouden aantekenen, en heeft daarom zelf het initiatief genomen en onder meer infosessies georganiseerd om te trachten de bezorgdheid bij de omwoners weg te nemen. Voor lijn 124 is de vertraging voor 50% toe te schrijven aan die beroepsprocedures. In het Waals Gewest diende er een tweede vergunningsaanvraag te worden ingediend nadat de eerste vergunning werd vernietigd, en daartegen werden er ook weer drie bezwaarschriften ingediend. Ook in het Vlaamse Gewest waren er beroepsprocedures; daar werd de tweede vergunning vernietigd in oktober 2014. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden de opeenvolgende drie bouwvergunningen vernietigd door de Raad van State op grond van de toepassing van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken. Sindsdien heeft Infrabel geen nieuwe vergunningsaanvraag meer ingediend bij de twee Gewesten.

réfléchir à l'application de la clé de répartition 60/40 en matière de financement, en partie responsable de certains retards. Une flexibilité accrue dans ce domaine serait peut-être indiquée.

Les incertitudes entourant le plan d'investissement constituent un autre facteur dilatoire qu'il faut impérativement lever dans les meilleurs délais.

Enfin, nous considérons qu'eu égard aux sommes considérables versées au Fonds RER, le contrôle des dépenses devrait encore être renforcé.

01.05 Véronique Simonis (en français): La Cour des comptes a également examiné les délais de réalisation des projets d'infrastructure à charge du Fonds RER. Un seul des projets, la courbe de Nossegem, a été réalisé dans les délais, les autres ayant accusé des retards variant de six ans à dix-sept ans et demi. Les causes identifiées sont le retard dans l'obtention des permis initiaux, les procédures de recours, la complexité accrue des travaux et l'indisponibilité des moyens financiers.

Les retards dans l'introduction des permis concernent surtout les lignes 124, 161 et 50A, dès la demande. Dans la convention, les Régions s'engageaient à délivrer les permis dans les dix-huit mois, mais seule la Région wallonne l'a fait à peu près dans les délais.

Les recours ont été très nombreux. La SNCB était consciente dès la planification qu'il y aurait des contestations de la part des riverains. Elle a pris les devants et tenté d'apaiser les inquiétudes par des séances d'information et d'autres moyens. Pour la ligne 124, les recours sont la cause de 50 % des retards. En Région wallonne, un second permis a dû être introduit après annulation et il a fait l'objet de trois recours. Ce fut également le cas en Région flamande où le second permis a été annulé en octobre 2014. En Région de Bruxelles-Capitale, les trois permis de bâtir consécutifs ont été annulés par le Conseil d'État sur la base de l'application de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative. Depuis, Infrabel n'a pas introduit de nouvelle demande de permis auprès des deux Régions.

De NMBS heeft zich gebaseerd op vroegere ervaringen met de aanleg van nieuwe lijnen, met name van hogesnelheidslijnen. De GEN-werken bleken echter ingewikkelder te zijn dan aanvankelijk gedacht, omdat ze in sterk verstedelijkt gebied plaatsvinden, waardoor er op lokaal vlak meer druk werd uitgeoefend, en vanwege de evolutie van de technische vereisten. Voor de lijnen 124 en 126 deden zich faseringsproblemen voor en ook de werken aan de lijn Watermaal-Schuman-Josaphat liepen sterke vertraging op. Technische wijzigingen hebben eveneens tot vertragingen geleid.

De opeenvolgende besparingen hebben de gevolgen van de 60/40-verdeelsleutel op de werken nog versterkt. Er werd prioriteit gegeven aan de veiligheidsinvesteringen en aan de instandhouding van de infrastructuur, waardoor de projecten voor capaciteitsuitbreiding vertraging opliepen.

Door de schorsing van het meerjareninvesteringsplan (MIP) 2013-2025 werden de investeringen afgeremd, aangezien Infrabel de hervatting van de werken op lijn 161 en de stappen voor een nieuwe vergunning voor lijn 124 als voorwaarde had gesteld voor de goedkeuring van een nieuw MIP.

Er werd maar één project op tijd verwezenlijkt. De nieuwe vooropgestelde deadlines werden vervangen door de termijnen die in het verslag van Infrabel van juni 2016 worden vermeld en die maar kunnen worden gehaald als er aan de volgende voorwaarden wordt voldaan: een nieuw MIP moest vanaf juni 2016 worden goedgekeurd (dat was niet het geval); de vernietigde vergunningen voor lijn 124 in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten binnen drie jaar en zonder beroepsprocedures worden uitgereikt; en er moet budget worden uitgetrokken in functie van de noden.

In juni 2016 had de minister het op de vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit over het gedeeltelijk op vier sporen brengen van de lijnen 161 en 124 en over een verhoging van het aanbod op die lijnen, maar vermeldde hij geen deadline voor het volledig op vier sporen brengen.

Indien men er van bij de totstandkoming van de projecten had voor geopteerd de werkzaamheden per baanvak uit te voeren – wat nu door de minister wordt bepleit – en niet per spoor, had men de vertragingen kunnen beperken.

01.06 Serge Roland (Frans): Om de modale verschuiving van de wagen naar het openbaar

La SNCB s'est basée sur des expériences antérieures d'aménagements, notamment de lignes à grande vitesse, mais les travaux du RER se sont avérés plus complexes que prévu: ils étaient localisés dans des zones fortement urbanisées, ce qui a généré plus de pressions locales et d'exigences techniques. Les lignes 124 et 161 ont connu de nombreux problèmes de phasage, comme la liaison Watermael–Schuman–Josaphat. Des modifications des techniques sur les chantiers ont également ralenti les travaux.

Les restrictions budgétaires successives ont accru les effets de la clé de répartition 60/40 sur les chantiers. La priorité aux investissements de sécurité et au maintien de l'infrastructure a ralenti les projets d'extension de capacité.

La suspension du plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2013-2025 a ralenti les investissements, Infrabel ayant conditionné la reprise des travaux sur la ligne 161 et les démarches pour un nouveau permis pour la ligne 124 à l'approbation d'un nouveau PPI.

Un seul projet a été réalisé dans les délais. Les nouveaux délais indiqués ont été remplacés par ceux figurant dans le rapport d'Infrabel de juin 2016, dont la réalisation était soumise aux conditions suivantes: l'approbation dès juin 2016 d'un nouveau PPI (ce ne fut pas le cas); la délivrance des permis annulés pour la L124 en Flandre et en Région bruxelloise, dans les trois ans et sans recours; et la disponibilité des budgets en fonction des besoins.

En juin 2016, au conseil exécutif des ministres de la Mobilité, pour les L161 et 124, le ministre parlait de mise partielle à quatre voies et d'augmentation d'offre pour 2024, sans plus mentionner de délai final pour la totalité.

La réalisation des travaux par tronçons plutôt que par ligne, maintenant préconisée par le ministre, aurait pu être prévue dès la genèse du projet, ce qui aurait réduit les retards.

01.06 Serge Roland (en français): Pour favoriser le transfert de la voiture vers le transport en

vervoer in de hand te werken, wordt in de overeenkomst van 2003 een voorstedelijk spoorwegaanbod vastgelegd dat bestaat uit twaalf spoorverbindingen door Brussel, die de Noord-Zuidverbinding, de Europese wijk en de luchthaven aandoen. De geografische zone van het GEN beslaat 126 gemeenten, die verdeeld zijn over een centrale kern en een perifere ring. In de overeenkomst van 2003 worden voorwaarden opgelegd met betrekking tot de amplitude (minimum 20 uur op werkdagen) en de frequentie (minstens een trein per 15 minuten tijdens de spitsuren).

Met het akkoord werd een politieke richting uitgezet, maar het stoelde niet op een technische haalbaarheidsstudie. Van bij het begin formuleerde de NMBS voorbehoud bij de frequentie, de integratie in het bestaande spoornet en het tijdspad.

De overeenkomst van 2003 bood evenwel de mogelijkheid om de kenmerken van het GEN-aanbod aan te passen aan de resultaten van een studie die om de vijf jaar geactualiseerd zou worden. Die studie werd pas in 2009 uitgevoerd en werd nooit geactualiseerd. Zij vormt de grondslag voor de enige bijsturing van het project, in mei 2012. De studie maakte duidelijk dat het technisch onmogelijk was een exploitatieprogramma uit te voeren in overeenstemming met de bepalingen van de overeenkomst van 2003, meer bepaald als gevolg van conflicten van opvolging (trage treinen remmen snelle treinen af, aangezien er geen mogelijkheid is om in te halen).

In die studie wordt er een alternatief scenario voor de periode 2015-2019 ontwikkeld, waarbij er vanuit werd gegaan dat de werken binnen de vastgestelde termijnen zouden worden uitgevoerd. In het intermediaire scenario 2015 worden de eisen van de overeenkomst van 2003 naar beneden bijgesteld: de amplitude werd van 20 naar 17 uur verlaagd, de frequentie wordt niet meer uitgedrukt in een vaste cadans, maar in het aantal treinen per uur, de deadlines voor de indienstneming worden met enkele jaren uitgesteld, een aantal trajecten wordt gewijzigd om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten.

Aangezien die alternatieve oplossing ook afhangt van de levering van materieel en de nieuwe dienstregelingen, hebben de NMBS en Infrabel er een voorbehoud bij gemaakt: in dat scenario wordt er geen rekening gehouden met de beperkingen van het spoorweginet buiten de GEN-zone en is de trajecttijd gebaseerd op de maximale prestaties van het Desiromaterieel, waardoor er geen enkele marge wordt gelaten. Het GEN is geen specifiek aangelegd netwerk, maar een zone waar het

commun, la convention de 2003 pointe douze relations ferroviaires traversant Bruxelles et desservant la jonction Nord-Midi, le quartier européen et l'aéroport. Elle définit une zone de 126 communes réparties en un noyau central et un anneau périphérique. Elle fixe pour chaque relation ferroviaire des exigences d'amplitude (minimum 20 heures les jours ouvrables) et de fréquence (minimum un train toutes les 15 minutes en heures de pointes).

Il s'agissait d'un accord d'orientation politique, ne reposant pas sur une étude de faisabilité technique. Dès le début, la SNCB a formulé des réserves sur les fréquences, l'intégration au réseau existant et le calendrier.

Toutefois, elle permettait d'adapter les caractéristiques de l'offre RER en fonction des résultats d'une étude qui devait être actualisée tous les cinq ans. Celle-ci n'a été réalisée qu'en 2009 et n'a jamais été actualisée. Elle fonde cependant la seule réorientation du projet, en mai 2012. Elle a confirmé l'impossibilité d'un programme d'exploitation tel que voulu par la convention de 2003, notamment en raison de conflits de succession (ralentissement d'un train rapide ne pouvant en dépasser un plus lent).

Cette étude développe un scénario alternatif 2015-2019, ce qui supposait de réaliser les travaux dans les délais prévus. Le scénario intermédiaire 2015 revoit à la baisse les exigences de la convention de 2003: une amplitude ramenée de 20 à 17 heures, la fréquence n'est plus cadencée mais exprimée en nombre de trains par heure, les échéances de mise en service sont prolongées de plusieurs années, des parcours sont modifiés pour soulager la jonction Nord-Midi.

Ce scénario alternatif dépendant aussi de la livraison de matériel et des nouveaux horaires. La SNCB et Infrabel ont formulé des réserves sur ce scénario: il ne tient pas compte des contraintes de réseau en dehors de la zone RER et le temps de parcours est basé sur les performances maximales du matériel Desiro, n'accordant aucune marge. Le RER n'est pas un réseau dédié mais une zone où l'offre doit atteindre des critères d'amplitude et de fréquence. Tous les trains passant par ses gares

spoorwegaanbod moet beantwoorden aan criteria voor de amplitude en de frequentie. Alle treinen die via de GEN-stations rijden kunnen daar dus aan bijdragen.

Het Rekenhof heeft zich voor zijn analyse niet kunnen baseren op onderbouwde gegevens van de NMBS of de FOD Mobiliteit en Vervoer: de follow-up door de NMBS was niet betrouwbaar genoeg en de FOD heeft de uitrol van het GEN-project helemaal niet gemonitord.

De FOD preciseerd dat het GEN-treinaanbod in de toekomst maar kan worden opgevolgd als de controle in de beheerscontracten wordt vastgelegd en wordt bepaald welke gegevens de NMBS moet overleggen. Volgens het Rekenhof kan de FOD Mobiliteit de ontwikkeling van het treinaanbod ook opvolgen zonder dat zulks in het beheerscontract wordt vermeld.

Het Rekenhof is uitgegaan van de dienstregeling van de treinen en heeft de frequentie tijdens de spitsuren in juni 2016 vergeleken met de in het intermediaire scenario vooropgestelde frequentie, per station tijdens het eerste piek uur 's ochtends. De stations werden gerangschikt op basis van de vooropgestelde deadline. Wanneer een station door verbindingen met een verschillende deadline wordt aangedaan, wordt de uiterste deadline als referentie voor de analyse genomen.

Voor meer dan de helft van de stations die worden aangedaan door een verbinding waarvan de deadline verstreken is, werd het doel niet bereikt. Er zullen grote inspanningen moeten worden geleverd om de toekomstige deadlines te halen. Het GEN-aanbod in het weekend blijft nog meer achter, terwijl de vereisten minder hoog zijn.

Met betrekking tot de meerwaarde van het huidige GEN-aanbod in vergelijking met december 2002 stelt het Rekenhof voor 22% van de stations van de GEN-zone een verbetering van de frequentie vast en een achteruitgang voor 28% van de stations.

Uit die vergelijking blijkt dat het aanbod in een dertigtal van de 142 stations verbeterd is. Het moet nog worden verbeterd op de meeste voorstedelijke verbindingen om de intermediaire doelstellingen te halen, die al minder ambitieus waren dan die van de overeenkomst van 2003. Daartoe zal de capaciteit van de infrastructuur moeten worden opgetrokken, aangezien die een rem zet op de ontwikkeling van het aanbod.

Op sommige verbindingen kan het aanbod worden verbeterd door het op vier sporen brengen van de

peuvent donc y contribuer.

Pour son analyse, la Cour des comptes n'a pu se baser sur des données probantes de la SNCB ou du SPF Mobilité et Transport: le suivi par la SNCB n'était pas assez fiable, le SPF n'en a organisé aucun.

Le SPF précise qu'un suivi ne peut être organisé que s'il est prévu dans le contrat de gestion et si cette disposition prévoit quelles données doivent être fournies par la SNCB. Pour la Cour des comptes, une mention dans le contrat de gestion n'est pas nécessaire au SPF Mobilité pour suivre le déploiement de l'offre ferroviaire.

La Cour des comptes a donc travaillé sur la base des horaires de trains, comparant les fréquences en heures de pointe en juin 2016 et les fréquences attendues par le scénario intermédiaire, gare par gare à la première heure de pointe du matin, les gares étant regroupées en fonction de la date d'échéance, la plus lointaine quand elle est desservie par des relations ayant une échéance différente.

Pour plus de la moitié des gares desservies par une relation à l'échéance dépassée, l'objectif n'est pas atteint. Pour les échéances à venir, des efforts importants devront être fournis. Pour le week-end, c'est pire alors que les exigences sont moins élevées.

Examinant la plus-value de l'offre actuelle par rapport à décembre 2002, la Cour des comptes constate une amélioration de la fréquence pour 22 % des gares de la zone RER et une régression pour 28 % d'entre elles.

Selon cette comparaison, l'offre s'est améliorée dans une trentaine de gares sur les 142 concernées. Elle doit encore être augmentée sur la plupart des relations suburbaines pour atteindre les objectifs intermédiaires, déjà en retrait par rapport à la convention 2003. Pour cela, il faudra régler des questions de capacité de l'infrastructure, celle-ci limitant fortement le potentiel.

Sur certains axes, la mise à quatre voies permettra d'améliorer l'offre. Des travaux de signalisation

lijnen. Er zullen werken aan de seininrichting moeten worden uitgevoerd. Andere pistes zijn mogelijk, zoals trajectwijzigingen, een herziening van het aantal stopplaatsen van bepaalde treinen of het evenwicht tussen de verschillende spoorwegopdrachten die via IC- en S-treinen worden vervuld. Er moet worden nagegaan in welke mate de doelstellingen vandaag nog relevant zijn en ze moeten worden afgestemd op de middelen. Om de dienstverlening aan de reizigers te optimaliseren, moet in een nieuwe behoeftenanalyse rekening worden gehouden met het aanbod van alle openbaarvervoersmaatschappijen, en niet enkel met het treinaanbod.

01.07 Michel de Fays (Frans): Wat het rollend materieel betreft, hebben we een analyse uitgevoerd van hoe de noden werden omschreven, hoe de aankoop geregeld werd en hoe het zit met de huidige toewijzing van het materieel voor het GEN-aanbod in Brussel. Het leek absoluut noodzakelijk om voor een voorstedelijk aanbod geschikt materieel aan te kopen en geen verouderde en weinig bruikbare treinen zoals in de jaren 90. De Sprinter-motorstellen waren daarvoor geschikt, maar er waren er niet veel en ze werden aan andere lijnen toegewezen. Voor het GEN moesten er dus nieuwe motorstellen worden aangeschaft en moesten oudere motorstellen worden gemoderniseerd.

In 2000 wijzigt de regering het beheerscontract van de NMBS en bepaalt dat de NMBS het technische gedeelte van een bestek tegen 31 december van dat jaar moest opstellen. Deze termijn wordt niet gehaald. In 2003 bevat de overeenkomst een door de NMBS vastgelegd tijdpad voor de aankoop van het GEN-materieel. In het document wordt echter geen enkele kwaliteitsvereiste vermeld. Nadere bepalingen hierover volgen in 2004. De ministerraad wil dat het materieel zou overeenstemmen met de eisen inzake voorstedelijke spoorverbindingen, namelijk snel kunnen optrekken en over brede deuren beschikken.

In 2005 wordt de aankoop van rollend materieel opnieuw bekeken in het licht van de bredere problematiek van de globale behoeften aan rollend materieel van de NMBS. De spoorwegmaatschappij beslist dat er standaard rollend materieel moet worden aangeschaft dat op het hele net en voor alle soorten verbindingen kan worden gebruikt.

Daarop wijzigde de NMBS het bestek dat ze had overgezonden aan 8 constructeurs wier offertes uit 2004 niet waren aanvaard, omdat de prijzen veel hoger lagen dan de door de NMBS vooropgestelde

seront nécessaires. Certains parcours, le nombre d'arrêts de certains trains ou l'arbitrage entre trains IC et trains S devraient être modifiés. Il faut évaluer la pertinence des objectifs aujourd'hui et les mettre en lien avec les moyens. Afin de rendre le meilleur service aux voyageurs, une nouvelle analyse des besoins devrait prendre en considération l'offre de tous les transporteurs publics, pas seulement l'offre ferroviaire.

01.07 Michel de Fays (en français): Pour le matériel roulant, nous avons analysé la manière dont les besoins ont été définis, le processus d'acquisition et l'affectation actuelle du matériel utilisé pour organiser l'offre suburbaine à Bruxelles. Il apparaît indispensable d'acquérir du matériel adéquat pour une offre suburbaine, pas un matériel vétuste et peu adapté, comme dans les années 1990. Les automotrices Sprinter conviennent mais elles sont rares et affectées ailleurs. Il faut donc acheter de nouvelles automotrices pour le RER et moderniser des automotrices anciennes.

Le gouvernement modifie en 2000 le contrat de gestion de la SNCB pour lui imposer de rédiger la partie technique d'un cahier spécial des charges, ce qui ne sera pas fait dans le délai prévu. En 2003, la convention comprend un calendrier prévisionnel défini par la SNCB pour l'acquisition du matériel RER sans préciser les objectifs qualitatifs de ce matériel. Ces précisions arriveront en 2004, le Conseil des ministres voulant que le matériel réponde aux exigences du transport suburbain (avec une accélération rapide au démarrage et de larges portes).

En 2005, la SNCB replace la question de cette acquisition dans le cadre de ses besoins globaux en matériel roulant. Elle fait le choix d'un matériel standard pour l'ensemble du réseau et tout type de relation.

La SNCB modifie alors le cahier des charges qu'elle avait transmis à huit constructeurs dont les offres déposées en 2004 n'avaient pas abouti, car le prix dépassait largement celui envisagé par la SNCB.

prijs. Op grond van een nieuwe versie van het bijzondere bestek in 2007 werd er in 2008 een bestelling geplaatst bij Siemens voor 305 Desiro-treinstellen, waarvan 95 voor het GEN. Die werden geleverd in 2011 en 2015, met vijf jaar vertraging. De NMBS heeft de nieuwe specificaties inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit niet willen toepassen op deze treinstellen; die specificaties zijn pas na de bestelling verplicht gesteld.

In 2006 besloot de NMBS de 180 klassieke tweeledige motorstellen AM66-79, die sinds 1999 geleidelijk aan werden gemoderniseerd, in te zetten voor het GEN-aanbod. 40 van de nog te moderniseren motorwagens werden City Rail genoemd en dat programma werd voor 66 miljoen met het GEN-fonds gefinancierd. Die motorstellen werden grotendeels gedeclasseerd ten voordele van de Desiro-treinstellen.

Het Rekenhof schat dat meer dan 80% van de S- en P-treinen die in juni 2016 in en rond Brussel reden, aangepast zijn aan een voorstedelijk aanbod. Het gaat over Desiro's en gemoderniseerde Sprinters. De NMBS heeft haar doelstelling van 2005, namelijk het inzetten van één type van materieel voor het GEN-aanbod, evenwel niet bereikt.

Van de 350 Desiro's werden er in juni 2016 101 voor het voorstedelijk aanbod ingezet en waren er 58 geïmmobiliseerd. Dat immobilisatiepercentage, dat abnormaal hoog is voor nieuw materieel, kan worden opgesplitst in 13,7%, wat betrekking heeft op technische redenen (onderhoud, reparaties, enz.), en 5,3%, wat verband houdt met operationele redenen (versterking of vervanging van konvoien, enz.).

De NMBS betwist onze cijfers, maar houdt geen rekening met de voor de operationele reserve geïmmobiliseerde Desiromotorstellen.

Net als in 2005 zet de NMBS vijf verschillende types van rollend materieel in voor het Brusselse voorstedelijke aanbod, waaronder langeafstandsmaterieel. Doordat er verschillende types van rollend materieel op eenzelfde lijn rijden, kan het treinverkeer vertraagd worden en wordt een frequentieverhoging onmogelijk gemaakt, omdat het minst krachtige rollend materieel bepalend is voor de snelheid: er is immers geen specifiek GEN-aanbod met eigen lijnen.

De immobilisatiegraad van het rollend materieel dat op de GEN-lijnen kan rijden (Desiromotorstellen en tweeledige motorstellen die deels gemoderniseerd

Une nouvelle version du cahier spécial des charges en 2007 donnera lieu à une commande chez Siemens en 2008. Elle porte sur 305 automotrices Desiro – dont 95 destinées au RER – qui ont été livrées en 2011 et 2015, avec cinq ans de retard. La SNCB n'a pas souhaité leur appliquer les nouvelles spécifications en matière d'accès pour les personnes à mobilité réduite, qui ne sont devenues obligatoires qu'après la commande.

En 2006, la SNCB décide d'affecter à l'offre RER les 180 automotrices doubles classiques AM66-79, modernisées progressivement depuis 1999. Les 40 dernières à être modernisées sont nommées "City Rail"; le Fonds RER finance ce programme pour 66 millions. Ces automotrices ont largement été déclassées en faveur des Desiro.

Pour juin 2016, la Cour des comptes estime que plus de 80 % des trains S et P circulant dans et autour de Bruxelles sont adaptés à une offre suburbaine. Il s'agit de Desiro et de Sprinter modernisés. La SNCB n'a toutefois pas atteint son objectif de 2005, à savoir le déploiement d'un matériel unique propre au RER.

Des 305 Desiro, 101 assuraient les services suburbains en juin 2016 et 58 étaient immobilisées. Ce taux d'immobilisation, anormalement élevé pour du matériel neuf, se divise en 13,7 % pour des raisons techniques (entretiens, réparations, etc.) et 5,3 % pour des raisons opérationnelles (en vue de renforcer ou remplacer des convois, etc.).

La SNCB conteste nos chiffres mais ne tient pas compte des Desiro immobilisées pour la réserve opérationnelle.

Comme en 2005, la SNCB utilise pour l'offre suburbaine bruxelloise cinq types différents de matériel roulant, dont du matériel conçu pour les longues distances. Cette multiplicité peut ralentir la circulation et empêche d'augmenter la fréquence, le matériel le moins performant imposant son rythme, puisqu'il ne s'agit pas d'une véritable offre RER avec des lignes dédiées.

Le matériel susceptible de circuler sur les lignes RER (Desiro et automotrices doubles modernisées en partie à charge du Fonds RER) connaît un taux

werden ten laste van het GEN-fonds) ligt abnormaal hoog. Verscheidene gemoderniseerde motorstellen werden voortijdig buiten dienst gesteld. Dat alles wijst erop dat als de doelstellingen niet gehaald worden, dat niet te wijten is aan een tekort aan rollend materieel. Integendeel, de NMBS beschikt over voldoende rollend materieel om op korte termijn het voorstedelijk treinaanbod in de GEN-zone te verhogen.

01.08 Inez De Coninck (N-VA): Het politieke debat is voor morgen. Ik beperk me tot een aantal technische vragen.

De lijnen 124 en 161 zouden oorspronkelijk naar drie sporen worden gebracht. Nu blijken er toch vier nodig. Voor lijn 161 was er een goedkoper alternatief, dat blijkbaar werd verlaten. Waarom?

De hst-terminal Brussel-Europa was eerst aan de site Schaarbeek-Vorming gepland omdat dat dicht bij de luchthaven is en omdat de hst de Noord-Zuidverbinding op die manier kan ontwijken. Waarom komt die terminal er toch niet?

Hangt dat samen met de te late uitvoering van de behoeftestudie? Stond daar iets in over Brussel-Europa, over de noord-zuidcapaciteit en over lijn 28? Van bij het begin was duidelijk dat het GEN geen oplossing was voor de verzadigde Noord-Zuidverbinding. Waarom is Brussel-Europa dan losgelaten?

In het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 werd de oorspronkelijke doelstelling van het GEN al verlaten. Waarom is dat zo? Is dat geen gemiste kans?

Ik kom tot de vergaderingen van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM), de stuurgroep en dergelijke. Sommige ministers hebben het ECMM zelfs niet samengeroepen en het heeft dus niet gewerkt zoals het hoorde.

Het ECMM en de stuurgroep van het GEN hoorden nauw samen te werken. Helaas heeft die stuurgroep die tot een geïntegreerd vervoersaanbod moest komen, eind 2009 geen consensus kunnen bereiken. Sommige leden trekken elementen van het intermediaire GEN-aanbod 2015 zelfs in twijfel. Kort daarna werd de stuurgroep afgeslankt en ook dat is een gemiste kans.

Ik meen ook te lezen dat er werken werden uitgevoerd met middelen uit het GEN-fonds, meer

d'immobilisation anormalement élevé. Des automotrices modernisées ont été déclassées prématurément. Tout cela indique que, si les objectifs ne sont pas atteints, ce n'est pas à cause d'une insuffisance du matériel roulant. Au contraire, la SNCB dispose de matériel roulant suffisant pour augmenter, à court terme, l'offre de trains suburbains dans la zone RER.

01.08 Inez De Coninck (N-VA): Le débat politique est pour demain. Je me contenterai de poser quelques questions techniques.

Au départ, les lignes 124 et 126 devaient être mises à trois voies. Il apparaît aujourd'hui qu'il en faudra quatre. Une solution de remplacement moins coûteuse existait pour la ligne 161, mais elle a apparemment été abandonnée. Pourquoi?

Le terminal TGV Bruxelles-Europe était prévu initialement sur le site de Schaarbeek-Formation, en raison de la proximité de l'aéroport et parce que cette solution permettait au TGV de contourner la jonction Nord-Midi. Pourquoi ce projet est-il finalement abandonné?

L'abandon de cette piste est-il lié à la réalisation trop tardive de l'étude des besoins? Bruxelles-Europe, la capacité de la jonction Nord-Midi et la ligne 28 figuraient-ils dans cette étude? Il a été clair dès le départ que le RER n'offrait aucune solution à la saturation de la jonction. Pourquoi a-t-on dès lors abandonné Bruxelles-Europe?

L'objectif initial du RER a déjà été abandonné dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025. Pourquoi? Ne s'agit-il pas d'une occasion manquée?

J'en viens aux réunions du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM), du comité de pilotage, etc. Certains ministres n'ont même pas convoqué le CEMM et ce dernier n'a dès lors pas fonctionné comme il aurait dû.

Le CEMM et le comité de pilotage du RER devaient coopérer étroitement. Malheureusement, fin 2009, ce comité de pilotage censé présenter une offre de transport intégrée n'a pas réussi à obtenir un consensus. Certains membres vont jusqu'à mettre en doute des éléments de l'offre RER intermédiaire de 2015. Peu de temps après, les effectifs du comité de pilotage ont été réduits, ce qui constitue une nouvelle occasion manquée.

Je pense en outre avoir lu que des travaux ont été effectués grâce à des moyens du Fonds RER, en

bepaald een capaciteitsuitbreiding van Brussel-Zuid en werken op lijn 50A die reeds waren uitgevoerd voor de hst. Klopt dat?

Vermoedt het Rekenhof dat facturen werden betaald zonder zekerheid te hebben over de uitvoering van die werken? Is de controle op de facturatie en de betalingen via het GEN-fonds te beperkt?

Klopt het dat door de ietwat perverse maatregel van de verdeelsleutel de investeringen in Wallonië uitgebleven zijn? Zullen wij de doelstellingen van het GEN kunnen halen, als wij alle Waalse lijnen in stand houden en uitrusten met ETCS? Is dat wel logisch?

Wat is de verdeling over de regio's van de 800 miljoen euro die er tekort is? Het is duidelijk dat het project veel te optimistisch geraamd is. In welke periode werden deze ramingen opgesteld? Wat is er precies misgelopen? Een frappant voorbeeld is de verdubbeling van de kosten voor stations- en parkeerterreinen. Kan dat echt niet anders? Zal daarmee het geïntegreerd openbaarvervoersaanbod gehaald worden?

De behoefteanalyse is maar één keer gebeurd. Dat is opnieuw een gemiste kans. Daar komt bij dat in het rapport staat dat het GEN, zoals de spoorwegmaatschappijen het nu geprogrammeerd hebben, niet noodzakelijk beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften. Zijn andere ingrepen mogelijk die goedkoper zijn en die dezelfde noden lenigen?

Is de aanvang van de resterende werken, zoals lijn 124 en lijn 161, zonder de behoefteanalyse opnieuw te doen, een efficiënte besteding van belastinggelden?

Was het geen beter idee geweest om de enorme budgetten die in Wallonië naar de stations zijn gegaan, in te zetten op andere mobiliteitsprojecten, zoals het GEN?

De beheersovereenkomst zegt dat de overheid moet bijpassen als het GEN-fonds niet voldoende is, maar de spoorwegmaatschappijen hadden ook hun dotaties kunnen aanwenden voor het GEN, toch?

01.09 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Het uitstekende rapport van het Rekenhof wordt onze leidraad voor de toekomst. Het schetst een zeer verhelderend beeld van wat al dan niet of slecht

particulier une extension de la capacité de Bruxelles-Midi et des travaux sur la ligne 50A déjà réalisés pour le TGV. Ces informations sont-elles exactes?

La Cour des comptes soupçonne-t-elle que des factures aient pu être payées sans avoir la certitude que ces travaux avaient été exécutés? Le contrôle des factures et des paiements transitant par le Fonds RER est-il trop limité?

Est-il exact que les investissements se soient fait attendre en Wallonie en raison des effets quelque peu pervers de la clé de répartition? Parviendrons-nous à atteindre les objectifs du RER en maintenant l'ensemble des lignes wallonnes et en les équipant du système ETCS? Est-ce bien logique?

Comment les 800 millions d'euros manquants sont-ils répartis entre les régions? Il est évident que l'estimation du projet a été nettement trop optimiste. De quand datent ces estimations? Où le bât blesse-t-il exactement? Un exemple frappant est le doublement des coûts liés aux terrains des gares et des parkings. N'est-il vraiment pas possible de faire autrement? Parviendra-t-on à réaliser de cette manière une offre intégrée de transports publics?

L'analyse des besoins n'a été réalisée qu'une seule fois. Voilà une nouvelle opportunité manquée. Qui plus est, le rapport indique que le RER, tel qu'il a été conçu par les sociétés de chemins de fer, ne correspond pas nécessairement aux besoins de mobilité. Y aurait-il d'autres solutions moins onéreuses qui permettraient de répondre aux mêmes besoins?

Pensez-vous qu'il soit judicieux de commencer les travaux restants, comme ceux des lignes 124 et 161, sans recommencer l'analyse des besoins? S'agit-il en l'occurrence d'une affectation efficace des deniers publics?

N'aurait-il pas été préférable de consacrer à d'autres projets de mobilité, comme le RER, les budgets faramineux qui ont été alloués aux gares wallonnes?

Le contrat de gestion dispose que l'État doit payer de sa poche si le Fonds RER n'est pas suffisant. Toutefois, les sociétés ferroviaires n'auraient-elles pas également pu utiliser leurs dotations pour le RER?

01.09 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): L'excellent rapport de la Cour nous servira de guide pour la suite. Il dresse un constat très éclairant sur ce qui s'est passé ou pas passé ou mal passé.

werd uitgevoerd.

Met een toespeeling op een schilderij van Magritte: "*Ceci n'est pas un RER*" (dit is geen GEN). Dat is een spijtige zaak, want het gaat om een schitterend project, dat toenmalig minister Daerden in maart 1999 opstartte en waarover 21 ministers (van de vier politieke kleuren) zich hebben gebogen.

Het Rekenhof heeft erop gewezen dat er, nadat de minister in maart 1999 beslist had een GEN in te voeren, voortdurend getalmd werd tussen het moment waarop de principebeslissingen werden genomen en de inwerkingtreding van de overeenkomst in 2006.

Ten tijde van de overeenkomst werd een samenwerkingsakkoord afgesloten, en de notoire 60/40-verdeelsleutel dateert eveneens van die periode.

Met de overeenkomst van 2003 werd bovenal richting gegeven aan het mobiliteitsbeleid, echter zonder oog voor de technische en financiële haalbaarheid. Hebt u nader bestudeerd hoe die tweevoudige haalbaarheid kan worden verzekerd?

Voor meerdere van de vragen die door het Rekenhof werden opgeworpen werd geen oplossing aangedragen en over een groot deel van de overeenkomst van 2003 werd met geen woord gerept: in die overeenkomst was wel degelijk sprake van een multimodaal aanbod, en dus van een combinatie van het spooraanbod en het aanbod van de regionale vervoersmaatschappijen. Er is duidelijk sprake van grote manco's.

Er werden forse manco's in de aansturing vastgesteld. Het zou interessant zijn om te weten waarom die verschillende commissies niet of te weinig hebben vergaderd.

01.10 Emmanuel Burton (MR): Het Rekenhof wijst er duidelijk op dat de toepassing van de 60/40-verdeelsleutel een hinderpaal vormt voor het rationele gebruik van de investeringskredieten. Op bladzijde 61 van uw verslag staat voorts dat de uitvoering van de werken voor uitbreiding van de spoornetcapaciteit vertraging kan oplopen als gevolg van de soms heel dure investeringen in de inrichting van de stations. Over welke investeringsbedragen gaat het precies en in hoeverre hebben die investeringen de GEN-werken vertraagd?

Heeft Infrabel voor die 17 of 18 jaar bepaald in welke periodes de 80/20-verdeelsleutel werd toegepast?

Paraphrasant le titre d'un tableau de Magritte, je dirai "*ceci n'est pas un RER*". C'est dommage parce qu'il s'agit d'un magnifique projet lancé par le ministre Daerden en mars 1999 et dont vingt-et-un ministres (des quatre couleurs politiques) se sont occupés.

La Cour des comptes a rappelé que, après la décision ministérielle de mars 1999 de créer un RER, il y avait eu de constants délais trop importants entre les décisions de principe et l'entrée en vigueur de la convention, en 2006.

La convention avait été accompagnée d'un accord de coopération et la fameuse clef 60/40 date d'alors.

La convention de 2003 était surtout un accord d'orientation politique, mais manquait de faisabilité technique et financière. Avez-vous prospecté plus avant sur les moyens de parvenir à cette double faisabilité?

Plusieurs questions soulevées par la Cour des comptes n'ont pas été véritablement résolues et un pan entier de la convention de 2003 a été occulté: il avait été bien indiqué qu'il s'agissait d'offre multimodale, comprenant donc non seulement le ferroviaire mais aussi les sociétés de transport régionales. Manifestement, il y a des manquements énormes.

Il y a eu de grosses défailances dans le pilotage. Il serait intéressant de savoir pourquoi ces différentes commissions ne se sont pas, ou trop peu, réunies.

01.10 Emmanuel Burton (MR): Vous rappelez clairement que la clef de répartition 60/40 est un obstacle à une utilisation rationnelle des moyens d'investissement. En page 58, votre rapport indique aussi que les investissements parfois très coûteux d'aménagement de gares peuvent ralentir les travaux d'extension de capacité des réseaux. De quel ordre sont ces investissements et à quel point ont-ils freiné les travaux du RER?

Durant ces 17 ou 18 dernières années, Infrabel a-t-il déterminé les périodes durant lesquelles la clé 80/20 était appliquée?

In uw verslag staat dat slechts een van de vijf projecten binnen de vastgestelde termijn werd uitgevoerd en dat de overige vier 6 tot 18 jaar vertraging hebben opgelopen!

De belangrijkste oorzaken zijn het verkrijgen van de vergunningen, beroepsprocedures, de complexiteit van de werken en het ontbreken van financiële middelen. Tijdens de vergadering van de ministers van Mobiliteit van juni 2016 kondigde de heer Bellot aan dat er werken per baanvak zouden worden uitgevoerd. Waarom zou dat tot een betere planning leiden en waarom heeft men daar niet van in het begin voor gekozen?

Vindt u dat het coherent is ten aanzien van het oorspronkelijke plan van 2002-2003 dat de kosten van de projecten in de periode 2001-2016 met 27% zijn gestegen, d.i. met een bedrag van 673 miljoen, waarvan 150 miljoen enkel voor de stations en de parkings?

01.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Bepaalde interessante elementen in dit rapport, zoals het toezicht op investeringen bij de NMBS, overstijgen het GEN. Wat het GEN zelf betreft, dat project mikte op een verschuiving van het aandeel van de auto naar het openbaar vervoer door een beter aanbod van gemeenschappelijk vervoer, een geïntegreerde dienstverlening en begeleidende maatregelen. Het onderzoek heeft zich vooral toegespitst op het aanbod, zodat ik me afvraag welke conclusies werden getrokken over de beide andere aspecten.

Worden bijvoorbeeld alle investeringen van MIVB, TEC en De Lijn geïntegreerd? In het basisakkoord van 2003 stond ook dat elke vijf jaar de mobiliteitsbehoeften moesten worden geanalyseerd, terwijl dit nog maar een keer is gebeurd en een nieuwe analyse dus op haar plaats zou zijn. En waarom heeft men destijds besloten om te werken met een fonds? Naar mijn mening kan men het GEN ook niet los zien van het algemene spoorwegennetwerk, al is er een specifiek fonds en een apart plan.

Diezelfde redenering gaat ook op voor de 60/40-sleutel, die evengoed geldt voor het volledige spoorwegennetwerk. Ik kan me voorstellen dat dit een vlot verloop van de investeringen en de planning bemoeilijkt, hoewel ik nog niet heb gehoord van concrete probleemgevallen. In het rapport wordt naar mijn gevoel dus niet voldoende geargumenteed waarom die 60/40 een hinderpaal

Vous mentionnez qu'un seul des cinq projets a été réalisé dans les délais prévus, les autres ont été retardés de 6 à 18 ans!

Les principales causes sont l'obtention des permis, des recours, la complexité des travaux ou l'indisponibilité des moyens financiers. Lors de la réunion du Conseil des ministres de la Mobilité de juin 2016, M. Bellot annonçait des travaux par tronçon. En quoi cela améliore-t-il la planification et pourquoi ne pas avoir choisi cette voie initialement?

Trouvez-vous cohérent par rapport au projet initial de 2002-2003 que les coûts des projets aient augmenté de 27 % entre 2001 et 2016, soit 673 millions dont 150 uniquement pour les gares et parkings?

01.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Certains éléments intéressants de ce rapport, tels que le contrôle des investissements de la SNCB dépassent le cadre du RER. En ce qui concerne ce dernier en particulier, ce projet nourrissait l'ambition de déplacer la part des déplacements automobiles vers les transports publics, grâce à une offre améliorée de transports en commun, à un service intégré et à des mesures d'accompagnement. L'analyse s'est essentiellement concentrée sur l'offre et je me demande dès lors quelles ont été les conclusions tirées à propos des deux autres aspects.

La totalité des investissements de la STIB, du TEC et de De Lijn a-t-elle par exemple été intégrée? L'accord de base de 2003 stipulait en outre que les besoins en matière de mobilité devaient être soumis à une analyse quinquennale, alors qu'une telle analyse n'a été effectuée qu'une fois et qu'il serait donc temps de renouveler l'exercice. Pourquoi a-t-on fait le choix à l'époque de travailler par l'intermédiaire d'un fonds? Même si un fonds spécial a été créé et s'il fait l'objet d'un projet séparé, il me paraît que le RER ne peut pas être dissocié du réseau ferroviaire général.

Le même raisonnement est valable pour la clé 60/40, qui est applicable pour l'ensemble du réseau ferré. J'imagine qu'elle constitue un obstacle en matière d'investissements et de planification, même si je n'ai pas encore entendu parler de problèmes concrets. Le rapport ne répond pas suffisamment, à mon sens, à la question de savoir pourquoi cette clé 60/40 constitue un obstacle.

vormt.

Dat de NMBS het fonds beheert, maar Infrabel het grootste deel ervan moet aanwenden, doet de vraag rijzen of de verantwoordelijkheden logisch zijn verdeeld. Dit is iets om mee te nemen bij toekomstige projecten.

Wat de ramingen en termijnen betreft, heb ik de indruk dat die altijd bij grote projecten van welke aard ook worden onderschat, denk maar aan het Oosterweelproject of de Limburgse Noord-Zuidverbinding. Is er hier dan sprake van een bijzondere aanleiding om dit probleem aan te kaarten?

01.12 Karin Temmerman (sp.a): Klopt het dat het tekort van 800 miljoen euro enkel gaat over de infrastructuurwerken en niet over de voertuigen die op het GEN moeten rijden? De Vlaamse regering kondigt ook allerlei spoorprojecten aan. Zijn die ook inbegrepen in het tekort van 800 miljoen euro?

Kunnen de sprekers toelichten waarom de 60/40-verdeelsleutel ervoor zorgt dat de termijnen overschreden worden? Ik begrijp niet goed waar de oorzaak daarvan ligt, behalve dan natuurlijk in het feit dat er een onderfinanciering is van heel de NMBS en dat men op een bepaald moment moet beslissen of men voor veiligheid of voor het GEN-project kiest.

Hoe komt het dat de vergunningsaanvragen te laat werden ingediend?

De regio's nemen ook pas laat beslissingen. Gaan die beslissingen over de definitieve vergunning na de beroepsprocedures? Zitten de beroepsprocedures al in de overschrijding van de termijn of komen die daar nog eens bij? Waarom blijven de beslissingen van de regio's zo lang uit? Zijn er vertragingen? Wat zijn precies de taalkwesties waarover het rapport het heeft?

Zou het helpen als er niet gewerkt wordt met de 40/60-verdeelsleutel of zou dat de zaken juist nog complexer maken, vermits men dan op de grondgebieden van de twee Gewesten moet werken? Als de verdeelsleutel zorgt voor vertragingen, hoe kunnen we dat dan oplossen?

De vertragingen zullen waarschijnlijk nog oplopen. Is daar een raming van gemaakt? Is er een einddatum?

Als het GEN is afgerond, moeten er ook nog treinen

La gestion du fonds par la SNCB alors qu'Infrabel doit en utiliser la majeure partie conduit à se demander si les responsabilités ont été réparties d'une façon suffisamment logique. Ce point devra être pris en considération lors de futurs projets.

En ce qui concerne les estimations et les délais, j'ai l'impression qu'ils sont sous-estimés pour tous les grands projets de quelque nature que ce soit. Pensons à l'Oosterweel ou à la liaison routière nord-sud dans le Limbourg. Existe-t-il dans ce dossier une raison particulière à ces délais et estimations totalement irréalistes?

01.12 Karin Temmerman (sp.a): Est-il exact que les 800 millions d'euros manquants ne concernent que les travaux d'infrastructure et non le matériel roulant destiné au RER? Le gouvernement flamand annonce aussi toute une série de projets ferroviaires. Sont-ils également inclus dans le déficit de 800 millions d'euros?

Les orateurs pourraient-ils expliquer en quoi la clé de répartition 60/40 est à l'origine du dépassement des délais? Je ne saisis pas très bien la cause de ce phénomène, sauf s'il s'agit évidemment du fait que la SNCB est sous-financée dans son ensemble et qu'à un moment donné, il faut opérer un choix entre la sécurité et le projet de RER.

Comment se fait-il que les demandes de permis aient été introduites avec retard?

Les régions prennent également leurs décisions tardivement. Ces décisions concernent-elles le permis définitif après les procédures de recours? Ces procédures sont-elles déjà comprises dans le dépassement du délai ou s'y ajoutent-elles encore? Pourquoi les décisions des régions se font-elles attendre si longtemps? S'agit-il de manœuvres dilatoires? Quelles sont précisément les questions linguistiques évoquées dans le rapport?

Aurait-on intérêt à utiliser la clé de répartition 40/60 ou cela rendrait-il la situation encore plus complexe s'il faut travailler sur les territoires de deux Régions? Si la clé de répartition occasionne des retards, comment pouvons-nous remédier au problème?

Les retards vont probablement encore augmenter. Une estimation en la matière a-t-elle été réalisée? Une date pour la fin des travaux a-t-elle été fixée?

Lorsque le chantier du RER sera terminé, des trains

op rijden. Er moet daarbij een evenwicht zijn tussen het aanbod van de treinen, het rollend materieel en de investeringen op de sporen. Zal dat evenwicht er zijn of werd dan niet onderzocht in het rapport?

Is er naar aanleiding van het nieuwe transportplan 2017 in het behoefteplan 2017 een behoefteanalyse specifiek voor het GEN gebeurd? Hoe is de verhouding daar?

De Desiromotorstellen zouden een hoge immobiliteitsgraad kennen. Wat zijn de redenen daarvoor? Waarom worden deze Desiromotorstellen nu gebruikt op langeafstandslijnen?

01.13 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik dank u voor deze uitstekende synthese.

Dat fonds is niet langer een fonds. Had men het beter behouden? U raamt de uitgaven en meerkosten tussen 2001 en 2016 op 673 miljoen euro, waarvan een vierde toegeschreven kan worden aan de aanleg van stations en parkeerterreinen.

Het GEN-fonds werd in 2015 en 2016 niet gespijsd, en dat heeft te maken met de onzekerheid over het MIP 2013-2025. Heb ik dat goed begrepen?

De 60/40-verdeelsleutel wordt in Vlaanderen en Wallonië toegepast, maar niet in Brussel. Ik veronderstel dat de omzetting van die verdeelsleutel in een 80/20-verhouding afhangt van de middelen en de verplichtingen voor Infrabel inzake capaciteitsbehoud.

Wat denkt u van het idee om in de toekomst per baanvak te werken? Hoe zal dat het aanbod verbeteren? De heer Cornu suggereerde dat de prestaties op de Noord-Zuidverbinding mogelijk konden worden verbeterd met het ATO-systeem, maar dat voorstel vind ik niet terug in het verslag. Wat is het nut van de verbeteringen per baanvak als ze door opstoppingen in spoorknooppunten worden tenietgedaan?

Werd er een raming van de exploitatiekosten van het GEN (ticketverkoop, dienstregelingen, branding, enz.) uitgewerkt?

Het Rekenhof wijst op de problemen inzake de toegankelijkheid van het rollend materiaal voor personen met beperkte mobiliteit. De perronhoogte is belangrijk om een goede toegankelijkheid te verzekeren.

devront aussi circuler sur ce réseau. Il faut à cet égard veiller à un équilibre entre l'offre de trains, le matériel roulant et les investissements ferroviaires. Cet équilibre sera-t-il assuré ou cet élément n'a-t-il pas été analysé dans le rapport?

Dans le cadre du nouveau plan de transport 2017, le plan des besoins 2017 inclut-il une analyse des besoins spécifiquement pour le RER? Comment se répartissent les besoins?

Il semble que les rames Desiro affichent un taux d'immobilisation élevé. Quelles sont les causes de ces pannes? Pourquoi ces rames sont-elles actuellement utilisées sur des lignes à longue distance?

01.13 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Merci pour cette excellente synthèse.

Ce fonds n'est plus un fonds. Aurait-il mieux valu le maintenir? Vous estimez à 673 millions d'euros les dépenses et surcoûts entre 2001 et 2016 – dont un quart serait dû à des aménagements périphériques de gares ou de parkings.

Le Fonds RER n'a pas été alimenté en 2015 et 2016, et c'est lié à l'incertitude sur le PPI 2013-2025. Ai-je bien compris?

Quant à la clé 60/40, elle s'applique en Flandre et en Wallonie, pas à Bruxelles. Je suppose que la mutation de cette clé en 80/20 dépend des moyens et des obligations pour Infrabel de maintenir la capacité?

Que comprenez-vous du souci de travailler par tronçons à l'avenir? En quoi cela va-t-il améliorer l'offre? M. Cornu suggérait une possible amélioration des performances sur la jonction Nord-Midi grâce au système ATO, préoccupation que je ne retrouve pas ici. Si les améliorations par tronçons sont bloquées par des nœuds ferroviaires, où est l'intérêt?

A-t-on estimé le coût d'exploitation du RER (billetterie, horaires, branding etc.)?

La Cour des comptes pointe le matériel roulant inadapté aux personnes à mobilité réduite. La hauteur des quais est fondamentale pour permettre une bonne accessibilité.

01.14 Isabelle Poncelet (cdH): Had men niet beter een specifieke structuur opgericht voor de uitvoering van het GEN-project met aparte doelstellingen en financieringsmechanismen, om de huidige situatie te vermijden waarbij de NMBS het project als zeer bijkomstig lijkt te beschouwen?

Zou het niet aangewezen zijn het project bij te sturen, er meer autonomie aan te geven en de doelstellingen in verband met de aanleg van het GEN te herzien, rekening houdend met de aanvraag tot herfinanciering ten belope van 800 miljoen euro en met de aanzienlijke vertraging in de uitvoering van de werken?

01.15 Karine Lalieux (PS): Aangezien Brussel volledig omringd is door Vlaanderen, ligt 60 procent van het GEN inderdaad op Vlaams grondgebied. Volgens een berekening van de Waalse GEN-cel draagt Vlaanderen thans voor 28% bij, Wallonië voor 42% en Brussel, alhoewel het uitgesloten is van de 60/40-verdeling, voor 30%.

Deze verdeelsleutel wordt bovendien niet op alle werken toegepast en de transregionale werken vallen er bijvoorbeeld buiten: zo werd het traject over Vlaams grondgebied van de spoorlijnen 124 en 161 gefinancierd buiten deze verdeelsleutel. Wat kunt u ons daarover zeggen?

Sinds 2003 komt de Staat zijn financieringsverplichtingen voor het GEN-fonds na en het grootste deel van de uitgaven had betrekking op de uitvoering van het GEN-project. Maar sinds het opschorten van het meerjarenplan 2013-2015 wordt het fonds niet langer gespijsd en is er een investering van 800 miljoen euro nodig om het GEN af te werken.

U zegt dat Infrabel geen werken meer heeft uitgevoerd en zijn agenda afhankelijk maakt van drie voorwaarden: de goedkeuring van een nieuw investeringsplan, de beschikbaarheid van de nodige begrotingsmiddelen (die niet gerealiseerd is) en de uitreiking van de nodige vergunningen – om de termijnen in acht te nemen – binnen drie jaar; rekening houdend met de mogelijke beroepsprocedures is een en ander weinig voorspelbaar.

Vindt u die voorwaarden een voldoende grond voor de stopzetting *sine die* van de werkzaamheden sinds 2014?

De heer Cornu had de bedoeling in afwachting van het GEN-aanbod het S-aanbod te realiseren. Is het S-aanbod beperkter dan het aanbod in 2002 in het GEN-hinterland zonder de uitgevoerde werken en

01.14 Isabelle Poncelet (cdH): N'aurait-il pas fallu créer une structure spécifique pour mener ce projet RER, avec des objectifs et un financement spécifiques, pour éviter la situation présente où la SNCB semble considérer le dossier comme très secondaire?

Avec une demande de refinancement de 800 millions d'euros, avec un retard très important, ne faut-il pas réorienter ce projet, lui donner plus d'autonomie, redéfinir les objectifs d'aménagement?

01.15 Karine Lalieux (PS): En effet, 60 % du RER se trouve en Flandre, vu que la Flandre entoure Bruxelles de toute part. Aujourd'hui, selon un décompte de la cellule RER wallonne, la Flandre y contribue pour 28 %, la Wallonie pour 42 % et Bruxelles pour 30 %, alors que cette dernière est exclue de la clé 60/40.

En outre, tous les travaux ne sont pas concernés par cette clé, notamment les chantiers trans-régionaux: le passage en Flandre des lignes 124 et 161 a été financé hors clé. Que pouvez-vous en dire?

Depuis 2003, l'État respecte ses obligations de financement du Fonds RER et la plus grande partie des dépenses ont porté sur le RER. En revanche, depuis la suspension du plan pluriannuel 2013–2025, le fonds n'est plus alimenté et il faut 800 millions pour achever le RER.

Vous dites qu'Infrabel n'a plus fait aucun travail et conditionne son agenda à l'approbation d'un nouveau plan d'investissement, à la disponibilité budgétaire (qui n'est pas effective) et à la délivrance des permis pour respecter les délais en 3 ans. Avec les recours, c'est moins contrôlable.

Ces trois conditions sont-elles, selon vous, légitimes par rapport aux travaux reportés depuis 2014 *sine die*?

M. Cornu a voulu faire l'offre S en attendant le RER. L'offre S est-elle moindre que l'offre existant en 2002 dans l'hinterland RER sans les travaux accomplis et le nouveau matériel, mais supérieure à

het nieuwe materieel, maar uitgebreider dan in 2015? celle de 2015?

U zegt dat de 60/40-verdeelsleutel door alle ondernemingen nauwlettend in acht wordt genomen, maar die verdeelsleutel leidt ertoe dat de werken in een bepaald Gewest sneller en in een ander trager worden uitgevoerd. Volgens u leidt een en ander tot een slechte aanwending van overheidsgeld in termen van mobiliteitsefficiëntie en van de ontwikkeling van het GEN.

Ik zou graag willen horen wat u daarover te zeggen hebt, en over de reden om in plaats van de jaarlijkse 60/40-verdeelsleutel een meerjarige verdeelsleutel toe te passen om de problemen inzake ontwikkeling van het GEN in het Waals Gewest op te lossen.

Ik zou een eenvoudige verklaring willen krijgen voor de toepassing van de 80/20-verdeelsleutel in plaats van de 60/40-verdeelsleutel voor het GEN. Wordt dat gedaan in het licht van de beschikbare kredieten en omdat er nu geïnvesteerd moet worden in de veiligheid en het onderhoud van het spoorwagennet?

U zegt dat er een tekort van 800 miljoen is, dat waarschijnlijk onderschat is, en dat er in de pers gewag wordt gemaakt van een miljard, maar dat u niet nader kunt ingaan op de vorm die de herfinanciering zou aannemen, omdat u geen informatie hebt ontvangen. Hebt u het kabinet van de minister, de regering of de twee operatoren die een financieringsconstructie zouden hebben uitgewerkt, om informatie gevraagd?

U stelt dat de toepassing van de 60/40-verdeelsleutel tot vertraging heeft geleid. U hebt voorts aangegeven dat er geen MIP is en dat Infrabel werken moest stilleggen als gevolg van de begrotingsbesparingen van de regering. Is het mogelijk om de daaruit voortvloeiende meerkosten te ramen?

01.16 Tim Vandenput (Open Vld): Het dossier van het GEN-netwerk zat van bij het begin op het verkeerde spoor. De doelstellingen waren verkeerd gesteld. Wat nu voorligt, is helemaal niet in lijn met die doelstellingen. Een GEN in eigen bedding is er vandaag niet. De S-lijnen rijden in bestaande beddingen. In 1989 wist men al duidelijk dat de Noord-Zuidverbinding de bottleneck zou zijn, om een GEN-netwerk goed te laten functioneren. Op lijn 161 zijn er twee GEN-stations, die veel geld hebben gekost. Wij moeten lessen trekken en naar de toekomst kijken. Wat er al ligt, kunnen we niet veranderen.

Vous dites la clé 60/40 est respectée à la lettre par toutes les entreprises mais elle a pour effet d'accélérer les travaux dans une Région et de les bloquer dans une autre. Selon vous, elle signifie une mauvaise utilisation des deniers publics en termes d'efficacité de la mobilité et du développement du RER.

J'aimerais vous entendre sur ce point et sur la raison de modifier la clef annuelle 60/40 en clef pluriannuelle pour résoudre les problèmes du développement du RER en Région wallonne.

Je souhaiterais une explication simple sur la clef 80/20 au lieu de 60/40 concernant le RER. Est-ce en raison des crédits disponibles et de la réorientation des obligations d'investissement en termes de sécurité et d'entretien?

Vous dites que les 800 millions sont sous-évalués et que la presse parle d'un milliard sans rien annoncer quant à la forme que prendrait celui-ci, n'ayant reçu aucune information. En avez-vous demandé au cabinet du ministre, au gouvernement ou aux deux opérateurs qui auraient élaboré un montage financier?

Selon vous, la clef 60/40 a causé des retards. Vous avez aussi évoqué l'absence de PPI et les restrictions budgétaires du gouvernement obligeant Infrabel à cesser ses chantiers. Peut-on évaluer le surcoût engendré?

01.16 Tim Vandenput (Open Vld): Le dossier du réseau RER est sur la mauvaise voie depuis le début. Les objectifs ont été mal fixés. Le résultat actuel ne correspond absolument pas à ces objectifs. Nous ne disposons pas, aujourd'hui, d'un RER sur site propre, les trains des lignes S circulant sur les voies classiques. En 1989, chacun savait déjà clairement que la jonction Nord-Midi serait un goulet d'étranglement qui entraverait le bon fonctionnement du réseau RER. La ligne 161 compte deux gares RER qui ont coûté très cher. Nous devons tirer les leçons qui s'imposent et nous tourner vers l'avenir. Nous ne pouvons rien changer aux infrastructures qui ont déjà été réalisées.

De 60/40 verdeling heeft gezorgd voor een aantal vertragingen en meeruitgaven. In de praktijk gaat het volgens het rapport over een 80/20 verdeling. Kunnen de sprekers eens toelichten hoe zij van 60/40 naar 80/20 gaan?

De sprekers zeggen dat de politieke aansturing een probleem is. Het ECMM is tot 2012 nauwelijks of nooit samengekomen. Wie moest dat samenroepen? Bestaat er een mechanisme om dat comité samen te roepen?

Welke lessen zouden de sprekers hieruit trekken en welke aanbevelingen zouden zij geven om de andere voorstadsnetwerken – Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi – toch succesvol te starten en af te werken?

Na dit rapport en de bespreking met de minister morgen is het ook nodig om Infrabel in de commissie te horen over dit project en hoe zij de concrete afwerking ziet. Er is nog minstens 800 miljoen euro nodig. Het GEN moet afgewerkt worden, anders is de 2 miljard euro belastinggeld die er vandaag in is geïnvesteerd verloren. Dat kunnen wij niet toelaten.

De openbare vergadering wordt geschorst van 16.56 uur tot 17.03 uur.

01.17 Michel de Fays (Frans): Het ontbrekende bedrag van 800 miljoen euro is bestemd voor de infrastructuur en niet voor het rollend materieel, dat toereikend is.

Aanvankelijk werd er met een gesloten enveloppe van 1,612 miljard euro gewerkt. Er wordt bepaald dat de eventuele meerkosten ten laste van de klassieke dotaties zullen vallen. Dit bedrag stijgt tot 2,184 miljard in courante euro. Het beschikbare saldo bedraagt 293,610 miljoen in courante euro: er is dus een tekort van minstens 800 miljoen euro. Men kan dit tekort niet over de Gewesten verdelen, mevrouw De Coninck, maar punt 4.5.1.1 geeft een verdeling per spoorlijn aan.

U vindt er de raming van de niet-gefinancierde kosten terug. Vooral voor de twee minst gevorderde lijnen (124 en 161) werden de kosten onderschat en moeten er extra kosten worden verwacht.

Het gaat inderdaad om 800 miljoen euro.

Het in de vroege jaren 2000 uitgedachte Brussel-Europaproject betrof de bouw van een hst-terminal

La clé de répartition 60/40 a entraîné une série de retards et de surcoûts. Dans la pratique, il s'agit selon le rapport d'une répartition 80/20. Les orateurs pourraient-ils nous expliquer comment nous sommes passés de 60/40 à 80/20?

Pour les orateurs, le pilotage politique pose problème. Le CEMM ne s'est jamais réuni ou presque, jusqu'en 2012. Qui devait convoquer ce CEMM? Existe-t-il une procédure conformément à laquelle ce comité doit être invité à se réunir?

Quels enseignements les orateurs tirent-ils de ce dossier et quelles seraient leurs recommandations pour faire démarrer et achever avec succès les autres réseaux pré-urbains, à Anvers, Gand, Liège et Charleroi?

Après la discussion de ce rapport et le débat qui aura lieu avec le ministre demain, il sera également utile d'organiser une audition d'Infrabel en commission, à propos de ce projet et de sa finalisation concrète. Huit cent millions d'euros au moins sont encore nécessaires. Le RER doit être achevé car, dans le cas contraire, les deux milliards d'euros de deniers publics qui y ont été investis pour l'heure, seront perdus. Ce serait inacceptable.

La réunion publique est suspendue de 16 h 56 à 17 h 03.

01.17 Michel de Fays (en français): Les 800 millions manquants doivent servir à l'infrastructure, pas au matériel roulant qui est suffisant.

Il y avait au départ une enveloppe fermée de 1,612 milliards d'euros. Il est précisé que l'éventuel surcoût sera à charge des dotations classiques. Ce montant devient 2,184 milliards en euros courants. Le solde disponible en euros courants est de 293,610 millions: il manque donc 800 millions au minimum. On ne peut pas les ventiler en fonction des Régions, Mme De Coninck, mais il y a, au point 4.5.1.1, une ventilation par ligne.

Vous y trouvez l'estimation des coûts non financés. C'est surtout pour les deux lignes les moins avancées (124 et 161) que l'estimation des coûts est sous-évaluée et qu'on doit s'attendre à des suppléments.

Il s'agit bien de 800 millions d'euros.

Le projet Bruxelles-Europe imaginé au début des années 2000 visait à construire un terminal TGV à

in Schaarbeek. In 2003 werd om budgettaire redenen van het project afgestapt. Het wordt niet meer vermeld in de op grond van artikel 13 uitgevoerde studie, waarin wordt voorgesteld lijn 28 te gebruiken als alternatief voor de Noord-Zuidverbinding. Die verbinding moet zoveel mogelijk via het oosten en het westen worden vermeden. De hst's, die historisch vanuit Brussel-Zuid vertrekken, zijn in aantal toegenomen en moeten langs de Noord-Zuidverbinding naar het noorden en het oosten rijden.

Brussel-Europa had een groot hst-station kunnen worden met een interessante verbinding met de luchthaven. Dat station had de uitstraling van Brussel als hoofdstad van Europa ook kunnen bestendigen! Dat project werd om budgettaire redenen of door een gebrek aan ambitie van het land voor zijn hoofdstad opgegeven.

We bekritisieren de 60/40-verdeelsleutel niet; het gaat nu eenmaal over een politieke beslissing. De verdeelsleutel wordt voor alle spoorinvesteringen van de Staat toegepast en wordt na ieder kalenderjaar geëvalueerd door beide spoorwegondernemingen, die als één entiteit worden beschouwd. Als uitzonderingen gelden Brussel, het rollend materieel, de werken voor de hst en de investeringen die met Europese fondsen gefinancierd worden, alsook projecten die als gewestoverschrijdend worden beschouwd, namelijk de infrastructuur voor de toegang tot de luchthaven van Brussel-Nationaal, de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg en de investeringen voor de lijnen 124 en 161 in het Waals Gewest.

Maar ook voor de bedragen die buiten de verdeelsleutel werden gehouden, geldt de 60/40-verdeelsleutel.

De 80/20-verdeelsleutel vloeit voort uit niet door ons gevalideerde berekeningen van Infrabel. Vlaanderen en Wallonië hebben ongeveer evenveel kilometer spoor en er moeten dus investeringen voor capaciteitsbehoud worden uitgevoerd. Omdat er in Wallonië meer niveauverschillen zijn, zijn er ook meer kunstwerken, en die kosten meer. Wat de capaciteitsuitbreiding betreft, komen we tot een 80/20-sleutel voor het geheel, en dus niet enkel voor het GEN.

We wijzen erop dat de soms heel dure investeringen in de inrichting van de stations ook een negatieve weerslag kunnen hebben op de verwezenlijking van de werken voor de uitbreiding van de spoornetcapaciteit. Ook binnen een 60/40-verdeelsleutel moet worden bepaald welke werken prioritair zijn.

Schaerbeek. Il a été abandonné en 2003 pour raisons budgétaires. L'article 13 ne le mentionne plus et propose d'utiliser la ligne 28 comme alternative à la jonction Nord-Midi. Cette jonction doit pouvoir être contournée au maximum par l'Est et l'Ouest. Les TGV, historiquement basés à Bruxelles-Midi, se sont multipliés depuis et sont contraints d'emprunter la jonction Nord-Midi pour aller vers le Nord et vers l'Est.

Bruxelles-Europe aurait pu être une grande gare TGV, elle aurait pu être intéressante pour la liaison avec l'aéroport et conforter Bruxelles comme capitale européenne! On ne l'a pas fait, sans doute pour des raisons budgétaires ou en raison d'un manque d'ambition du pays pour sa capitale.

Nous ne critiquons pas la clé 60/40, qui est politique. Elle s'applique à l'ensemble des investissements ferroviaires financés par l'État et elle est évaluée au terme de l'année civile par les deux sociétés ferroviaires considérées comme une seule entité. Les exceptions sont Bruxelles, le matériel roulant, les travaux TGV et les investissements financés par des subsides européens ainsi que l'infrastructure d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National, la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg et des investissements d'infrastructure en Région wallonne sur les lignes 124 et 161 considérés comme des projets trans-régionaux.

Si ces montants sont retirés, vous aboutissez à la clé 60/40.

Nous n'avons pas validé les calculs d'Infrabel pour arriver à la clé 80/20. Mais étant donné le même nombre de kilomètres de voies en Flandre qu'en Wallonie alors que cette dernière est plus accidentée, les ouvrages d'art sont plus nombreux et plus coûteux, et puisque les investissements de maintien n'accroissent pas la capacité ferroviaire, les augmentations de celle-ci sont en réalité de 80/20.

Nous soulignons que les investissements parfois très coûteux d'aménagement de gares peuvent affecter les travaux d'extension de capacité du réseau. En effet, dans une clé 60/40, il faut bien choisir les travaux prioritaires.

Als gevolg van de naleving van de 60/40-verdeelsleutel moeten de werken worden stilgelegd wanneer het Waalse aandeel opgebruikt is. Aan Vlaamse kant worden er dan weer uitgaven gedaan die op dat moment niet nodig zijn. Zou die sleutel niet voor meerdere jaren kunnen gelden in plaats van zo strikt op jaarbasis te moeten worden nageleefd?

De overeenkomst van 2003 werd pas in 2006 van kracht omdat vier ministers hun fiat moesten geven en de parlementen erbij betrokken moesten worden. Het ratificatieproces heeft de inhoud van het project niet gewijzigd.

Hoewel de NMBS de werken nog vóór het einde van het ratificatieproces heeft laten starten, heeft deze vertraging bij de start voor kwalijke gevolgen gezorgd.

De studie 'artikel 13' moest uitgevoerd worden binnen de achttien maanden na de inwerkingtreding van de overeenkomst maar ik vermoed dat niemand ooit had gedacht dat die overeenkomst pas drie jaar later van kracht zou worden. De studie werd met meer dan anderhalf jaar vertraging uitgevoerd ten opzichte van de voorgeschreven datum van 2006.

De studie werd in maart 2008 gegund aan een consortium van vier studie bureaus, hetzij achttien maanden na de datum die de overeenkomst van 2003 oplegde. Het eindrapport werd op 22 juni 2009 bezorgd en stelde vast dat het onmogelijk was het aanbod dat in de overeenkomst van 2003 wordt gepland, tegen 2015 uit te voeren.

Het intermediair scenario 2015 werd in 2012 goedgekeurd.

01.18 Rudi Moens (Nederlands): Ik zal een aantal vragen beantwoorden, maar de meeste vragen zullen beantwoord worden door de revisoren, die de audit op het terrein hebben geleid.

Wij hebben een beperkte controle uitgevoerd en hebben geen onregelmatigheden vastgesteld. Wij hebben dus totaal geen vermoedens, alleen zijn we waakzaam omdat men tegelijkertijd beheerder en begunstigde is. De controles door de interne auditdienst en de FOD zijn enigszins beperkt. Vandaar ons pleidooi om die controles te versterken.

Met het systeem op zich kunnen we wel leven, ondanks de dubbele rol van de NMBS heeft men dit aan een onafhankelijke dienst gegeven. De

La clé 60/40 a pour conséquence que, dès que la part wallonne est utilisée, il faut arrêter les travaux. Du côté flamand, on fait des dépenses qui ne sont pas nécessaires à ce moment précis. Conviendrait-il d'appliquer cette clé de façon moins strictement annuelle?

La convention de 2003 n'entre en vigueur qu'en 2006 mais elle est établie entre les quatre ministres et a nécessité une intervention des parlements. Le processus de ratification n'a pas modifié la teneur du projet.

Bien que la SNCB ait entamé des travaux avant la fin du processus de ratification, ce retard au démarrage a eu une conséquence dommageable.

L'étude "article 13" devait être réalisée dans les dix-huit mois de l'entrée en vigueur de la convention, mais je suppose qu'on n'imaginait pas qu'il faudrait trois ans pour que la convention entre en vigueur. L'étude est réalisée avec plus d'un an et demi de retard par rapport à 2006.

Elle est attribuée en mars 2008 à un consortium de quatre bureaux d'étude, soit dix-huit mois après la date imposée par la convention de 2003, et le rapport final est remis le 22 juin 2009, pour constater qu'il est impossible de mettre en œuvre en 2015 l'offre prévue par la convention de 2003.

Le scénario intermédiaire 2015 est adopté en 2012.

01.18 Rudi Moens (en néerlandais): Je vais répondre à plusieurs questions, mais la plupart des réponses seront fournies par les réviseurs, qui ont piloté l'audit sur le terrain.

Nous nous sommes livrés à un contrôle limité et aucune irrégularité n'a été constatée. Nous n'avons dès lors aucun soupçon, mais restons vigilants en raison de la double casquette de gestionnaire et de bénéficiaire de la SNCB. Les contrôles réalisés par le service d'audit interne et par le SPF sont assez limités et c'est pourquoi nous préconisons leur renforcement.

Nous pouvons nous satisfaire du système en tant que tel: en dépit du double rôle de la SNCB, le contrôle a été confié à un service indépendant. Les

controles – die zich beperken tot bedragen hoger dan 200.000 euro – zijn onvoldoende.

Wij hebben geen cijfers over de verdeling over de Gewesten wat betreft de meerkosten. Infrabel zou die moeten geven. In het meerjarenplan 2013-2025 stonden ook kredieten ingeschreven voor het GEN, met ongeveer 120 miljoen euro voor Vlaanderen en 542 voor Wallonië. Dat zijn gedateerde cijfers, maar ze geven een indicatie.

De tekorten zitten vooral in de infrastructuur. Op het vlak van rollend materiaal zijn er geen grote problemen.

We verwachten ons dus nog aan vrij belangrijke meerkosten.

De vertragingen in dit project zijn zeker erger dan elders, vermits die voor sommige aspecten tot zeventien jaar oplopen. Inzake de meerkosten zijn wij inmiddels wel gewoon geraakt aan forse percentages, momenteel spreken we over 27%, maar dat kan theoretisch nog oplopen.

In 2015 was er geen financiering meer: we spreken hier immers over een gesloten enveloppe en in 2014 was de beoogde 2,2 miljard euro gestort. En tenzij de regering zou beslissen om een bijkomend budget uit te trekken, moeten de middelen worden gezocht in de investeringsdotaties.

De 60/40- en 80/20-verdeelsleutels zijn twee totaal verschillende zaken: de 60/40-verhouding is de procentuele verdeling van investeringen in Vlaanderen versus Wallonië, terwijl de 80/20-verhouding uit een document komt van Infrabel en het daar gaat om de verhouding tussen de investeringen in capaciteituitbreiding in Vlaanderen versus Wallonië.

Men is afgestapt van het fonds in 2005 bij gebrek aan participatie door andere partners. Uiteindelijk heeft men enkel van Europa één punctuele subsidie gekregen. De noodzaak van een begrotingsfonds viel dan ook weg.

In 2005 heeft men het begrotingsfonds opgedoekt en vervangen door een GEN-fonds, een rekening die door de NMBS wordt beheerd.

Vertragingen en extra kosten hebben te maken met onderschattingen, zoals bijvoorbeeld de versteviging van bermen op de lijnen 161, 124 en 50. Er waren ook talloze werkzaamheden in tunnels

contrôles, limités aux montants supérieurs à deux cent mille euros, sont insuffisants.

Nous ne disposons pas de chiffres relatifs à la répartition des surcoûts entre les Régions. Infrabel devrait les fournir. Des crédits pour le RER d'environ 120 millions d'euros pour la Flandre et de 542 millions d'euros pour la Wallonie étaient également inscrits dans le plan pluriannuel 2013-2025. Ces chiffres sont dépassés, mais ils sont indicatifs.

Les lacunes se situent essentiellement dans le domaine de l'infrastructure. Aucun problème majeur n'est constaté en ce qui concerne le matériel roulant.

Nous devons donc encore nous attendre à des surcoûts relativement importants.

Les retards dans ce projet sont certainement plus graves qu'ils ne le sont ailleurs étant donné que pour certains aspects, ils atteignent dix-sept ans. Quant aux surcoûts, nous nous sommes entre-temps habitués à des pourcentages élevés, le surcoût actuel s'élevant à 27 %, et il pourrait théoriquement encore augmenter.

En 2015, le financement était épuisé: nous parlons en effet d'une enveloppe fermée et les 2,2 milliards d'euros prévus avaient été versés en 2014. Et à moins que le gouvernement ne décide de dégager un budget supplémentaire, les moyens devront être recherchés dans les dotations d'investissement.

Les clés de répartition 60/40 et 80/20 sont deux choses totalement différentes: le rapport 60/40 est la répartition en pourcentage des investissements en Flandre par rapport à la Wallonie, tandis que le rapport 80/20 provient d'un document d'Infrabel et concerne le rapport entre les investissements liés à l'extension des capacités en Flandre par rapport à la Wallonie.

Le Fonds RER a été abandonné en 2005 faute de participation d'autres partenaires. En fin de compte, une seule subvention ponctuelle a été versée par l'Europe. La nécessité d'un fonds budgétaire a dès lors disparu.

En 2005, le fonds budgétaire a été supprimé et remplacé par un Fonds RER, à savoir un compte géré par la SNCB.

Les retards et les surcoûts sont dus à des sous-estimations, comme par exemple dans le cas du renforcement de talus sur les lignes 161, 124 et 50. De nombreux travaux dans des tunnels et dans des

en stations die moeilijker bleken dan gedacht. Veel werken werden initieel onderschat en men erkent dat men ze mits een betere voorbereiding misschien wel geheel of gedeeltelijk had kunnen voorkomen.

De verdeelsleutel 60/40 is maar een van de redenen van de vertraging. Wij hebben volledigheidshalve ook het standpunt van Infrabel meegegeven. Het Rekenhof denkt dat men mits een iets flexibeler mechanisme bepaalde vertragingen had kunnen voorkomen.

Infrabel heeft een meerjarige verdeelsleutel overwogen, maar heeft er uiteindelijk voor gepast omdat men vreesde dat men nadien nog moeilijk zou kunnen compenseren. Misschien moet men in het midden landen en de verdeelsleutel handhaven, maar hem tijdig bijsturen als er te ver van wordt afgeweken.

01.19 Véronique Simonis (Frans): De 80/20-verdeelsleutel resulteert uit de berekeningen die Infrabel jaarlijks uitvoert om de gewestelijke 60/40-verdeelsleutel te respecteren. Op 31 december 2015 was er op het vlak van de capaciteitsuitbreidingsprogramma's, GEN inbegrepen, 86,7 miljoen euro geïnvesteerd in het Vlaams Gewest en 17,5 miljoen euro in het Waals Gewest, wat neerkomt op een 83/17-verhouding en derhalve kan verklaren waarom Infrabel op de raad van bestuur van 25 januari 2016 gewag maakte van die 80/20-verdeling.

We hebben vastgesteld dat de spoorwegmaatschappijen hun standpunt hebben gewijzigd wat de keuze betreft tussen het op vier sporen brengen en een nieuwe verbinding. Aanvankelijk werd het op vier sporen brengen als een duurdere oplossing voorgesteld dan een nieuwe verbinding maar in het meerjarenplan 2001-2012 komt de viersporige uitbreiding als de zuinigste oplossing naar voren. We willen u nog één technische toelichting meegeven: bij de laatste berekening werd er 57 miljoen euro ingebracht voor het rollend materieel.

De auditeurs kunnen niet zeggen of het op vier sporen brengen voordeliger is dan de aanleg van een nieuwe verbinding.

We weten niet waarom de vergunningsaanvragen te laat worden ingediend. Alleen de betrokken bedrijven kunnen u ter zake een antwoord geven. Voor de berekende termijnen moeten de beroepsprocedures worden opgeteld bij de

gares se sont révélés plus complexes que prévu. De nombreux chantiers ont été initialement sous-estimés et les responsables admettent qu'ils auraient pu être évités en tout ou en partie si la qualité des travaux préparatoires avait été meilleure.

La clé de répartition 60/40 ne constitue qu'une des raisons du retard. Par souci d'exhaustivité, nous avons également exposé la position d'Infrabel. La Cour des comptes estime qu'un mécanisme un peu plus flexible aurait permis d'éviter certains retards.

Infrabel a envisagé un moment l'instauration d'une clé de répartition pluriannuelle, avant d'abandonner cette piste par crainte des éventuelles difficultés de compensation ultérieures. Peut-être faudrait-il opter pour un compromis entre, d'une part, le maintien d'une clé de répartition et, d'autre part, une certaine flexibilité assortie d'un mécanisme correctif précoce devant éviter les écarts trop importants.

01.19 Véronique Simonis (en français): La clé 80/20 provient des chiffres communiqués par Infrabel lors de ses calculs annuels pour le respect de la clé régionale 60/40. Au 31 décembre 2015, pour des programmes d'extension de capacité, y compris le RER, il y avait une répartition de 86,7 millions pour la Région flamande et de 17,5 millions pour la Région wallonne, ce qui fait 83/17 et peut expliquer qu'en conseil d'administration du 25 janvier 2016, Infrabel évoquait cette répartition 80/20.

Nous avons noté un changement de position des sociétés ferroviaires dans le choix entre une mise à quatre voies et une nouvelle liaison. Initialement, la mise à quatre voies était présentée comme plus chère qu'une nouvelle liaison mais dans le plan pluriannuel 2001-2012, les quatre voies sont présentées comme la solution la plus économique. Nous avons comme seule précision technique que lors du dernier calcul, 57 millions ont été apportés pour le matériel roulant.

Les auditeurs ne peuvent pas dire si la mise à 4 voies est plus économique que la création d'une nouvelle liaison.

Nous ignorons les raisons des retards dans l'introduction des permis. Seules les sociétés pourraient vous répondre. Dans les délais calculés, les procédures de recours sont à ajouter aux procédures d'obtention des permis. Les 18 mois

procedures voor het verkrijgen van de vergunningen. Het duurt dus 18 maanden plus 12 maanden voordat er een beslissing wordt genomen over het toekennen van een vergunning. Voor een deadline voor de afwerking van het GEN kunnen we alleen verwijzen naar de op 15 juni 2016 door Infrabel opgemaakte prognoses, die intussen achterhaald zijn.

Het afvoeren van het MIP heeft geen rechtstreekse kosten veroorzaakt, maar leidt ertoe dat de werken langer zullen duren; de stillegging van bepaalde werken bracht extra onderhoudskosten mee ten bedrage van 45 miljoen, d.i. 6,7% van de genoemde 673 miljoen.

Er is een stijging van 100% voor de ramingen met betrekking tot de stations en de parkings, waarvoor aanvankelijk geen enkele precisering werd gegeven.

In het MIP 2001-2012 was er ook sprake van stations en parkeerterreinen en werd er daarvoor een bedrag van 95 miljoen uitgetrokken, zonder dat dat bedrag werd verdeeld over de lijnen en zonder dat er nadere toelichtingen werden gegeven over de werken. In 2005-2007 duiken er in de beheerscontracten meer precieze gegevens op. Gezien de vaagheid waarvan er bij het begin al sprake was, komt men nu tot een aanzienlijke stijging van de kosten. Infrabel had het trouwens over een aanpassingsvariabele ten aanzien van het GEN-fonds.

01.20 Serge Roland (Frans): Als men op verschillende plaatsen langs een lijn werken begint uit te voeren, maar nooit een volledig baanvak afwerkt, is dat geen soepel systeem, want een lijn moet volledig klaar zijn om die investeringen te kunnen valoriseren. Als een baanvak wel kan worden afgewerkt, kan men de problemen met de opeenvolging van langzamere en snellere treinen deels oplossen.

De NMBS heeft geoordeeld dat het op vier sporen brengen van de lijnen het spoorwagennet betrouwbaarder en veiliger zou maken dan het op drie sporen brengen, wat betekent dat het treinverkeer in beide richtingen afwisselend over één spoor moet rijden.

De beslissingen met betrekking tot het GEN en de inhoud van het MIP sluiten niet naadloos op elkaar aan. In mei 2012 vroeg het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit dat het intermediair aanbod 2015 uiterlijk in 2018 zou worden gerealiseerd. Vanaf dat moment was de NMBS in staat om te zeggen dat dat pas tussen 2019 en 2022 zou

plus les 12 mois sont des chiffres donnés pour les décisions d'obtention des permis. Pour une date de finalisation du RER, nous renvoyons aux prévisions du 15 juin 2016 d'Infrabel qui sont dépassées.

L'abandon du PPI n'a pas provoqué de coûts directs mais des allongements des chantiers; l'arrêt de certains entraîna des coûts supplémentaires pour leur entretien de 45 millions, soit 6,7 % des 673 millions cités.

On constate 100 % d'augmentation pour les estimations des gares et parkings. À l'origine, ceux-ci n'ont pas été ciblés distinctement.

Le plan pluriannuel 2001-2012 parlait des gares et parkings leur attribuant 95 millions sans les répartir sur les lignes ni distinguer les travaux. En 2005-2007, on voit apparaître dans les contrats de gestion des précisions. Vu l'imprécision de base, on en arrive maintenant à une augmentation importante de leurs coûts. D'ailleurs, Infrabel a parlé d'une variable d'ajustement par rapport au Fonds RER.

01.20 Serge Roland (en français): Si, le long d'une ligne, on commence les travaux à plusieurs endroits sans jamais terminer un tronçon, cela manque de souplesse car il faut attendre que la ligne soit achevée pour valoriser ces investissements. Si par contre on peut terminer un tronçon, on peut régler partiellement les problèmes de successions entre trains plus lents et plus rapides.

La SNCB a estimé que la mise à quatre voies offrait plus de robustesse au réseau et plus de sécurité par rapport à la mise à trois voies, qui suppose une circulation alternée sur une voie.

Les décisions à propos du RER et le contenu du PPI ne s'articulent pas parfaitement. En mai 2012, le Comité exécutif des ministres de la Mobilité demande que l'offre intermédiaire "2015" soit réalisée au plus tard en 2018. Dès ce moment, la SNCB est en mesure de dire que ce ne sera pas possible avant les années 2019 à 2022. Le PPI

kunnen gebeuren. In het MIP 2013-2025 zijn er zelfs werken opgenomen om het intermediaire scenario 2015 in 2025 te kunnen verwezenlijken.

Onmiddellijk na de sluiting van het samenwerkingsakkoord zou er een studie uitgevoerd worden om de mobiliteitsbehoeften in het hele land in kaart te brengen. Die studie werd nooit uitgevoerd, omdat noch de Staat, noch de NMBS daarvoor budget toekende.

De werkgroepen werkten zo goed en zo kwaad als het gaat samen met de vertegenwoordigers van de regionale openbaarvervoermaatschappijen. Bij de bijsturing van het project in mei 2012 vroeg het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit een gedetailleerd en gecoördineerd meerjarenprogramma. Het permanent secretariaat heeft echter geen geïntegreerd programma, maar een programma per maatschappij ontvangen. Het is pas in 2016 dat het ministercomité opnieuw een dialoog opstartte over de integratie van het aanbod van de verschillende openbaarvervoermaatschappijen.

Wat het rollend materieel betreft, worden er voor 2019 nieuwe dubbeldeksrijtuigen verwacht. De vroegtijdige buitengebruikstelling van de AM66- en AM79-motorstellen en de immobilisatiegraad van 19% van de Desiro's tonen aan dat er genoeg rollend materieel is. Daardoor is er weinig stimulans om technische interventies op het materieel uit te voeren. Boven op de technische-immobilisatiegraad van 13,7% komt nog een operationele reserve van 5,3%. De NMBS liet weten dat ze dat percentage omlaag wil.

De Desirotreinstellen zijn gestandaardiseerd en geschikt om op alle soorten lijnen te rijden. Ze hebben eersteklasseplaatsen en ze kunnen tot 160 km/u rijden.

Van de 305 geleverde Desirotreinstellen waren er slechts 95 voor het GEN bestemd. De standaardisering zorgt voor meer soepelheid en interoperabiliteit.

De perrons in de GEN-zone zijn 55 en 76 cm hoog. Het eerste bijzondere bestek voorzag in rollend materieel dat voor die beide perronhoogtes geschikt was. Omdat de NMBS haar behoeften heeft herzien en meer rollend materieel – dat in heel België moeten kunnen worden ingezet – heeft besteld, heeft de maatschappij een hoogte van 28 cm moeten toevoegen. Er bestaan immers nog perrons van die hoogte. De treeplank van de Desirotreinstellen geeft toegang tot de drie soorten perrons.

2013-2025 prévoit même des travaux pour que ce scénario intermédiaire "2015" soit atteint en 2025.

Dès l'accord de coopération, il était prévu de réaliser une étude des besoins de mobilité sur l'ensemble du pays. Cette étude n'a jamais été réalisée, faute d'un financement par l'État ou par la SNCB.

Les groupes de travail ont fonctionné vaillamment avec des représentants des sociétés régionales. En mai 2012, lors de réorientation du projet, le Comité exécutif des ministres de la Mobilité demande un programme pluriannuel détaillé et coordonné. Cependant, le secrétariat permanent n'a pas reçu un programme intégré mais un programme société par société. Il faudra attendre 2016 pour que le comité des ministres relance un dialogue sur l'intégration des offres des transporteurs publics.

Pour ce qui est du matériel roulant, de nouvelles voitures doubles sont attendues pour 2019. Le déclassement prématuré des automotrices AM66 et AM79 et le taux d'immobilisation des Desiro de 19 %, indiquent que le matériel roulant est suffisant. Cela ne pousse pas à opérer les interventions techniques sur le matériel. Aux 13,7 % de taux d'immobilisation technique s'ajoute une réserve opérationnelle de 5,3 %. La SNCB annonce vouloir réduire ce taux.

Les Desiro sont un matériel standard apte à circuler sur toute sorte de lignes: il y a une première classe et ils peuvent atteindre 160 km/h.

Sur les 305 Desiro livrés, seuls 95 étaient prévus pour le RER. La standardisation augmente la souplesse et l'interopérabilité.

Les quais dans la zone RER font 55 et 76 cm de haut. Le premier cahier spécial des charges prévoyait un matériel roulant apte à desservir ces deux hauteurs. En revoyant l'ensemble de ses besoins et en étendant le nombre de matériel commandé, qui doit pouvoir circuler dans toute la Belgique, la SNCB a dû ajouter une hauteur de 28 cm car il existe encore des quais de cette hauteur. Les marchepieds des Desiro donnent accès aux trois types de quais.

In de overeenkomst van 2003 waren er zeer ambitieuze doelstellingen vastgelegd die blijken gaven van politieke wil op het stuk van mobiliteit en niet op een haalbaarheidsstudie waren gebaseerd. Dankzij de studie 'artikel 13' kon een en ander worden verduidelijkt en kon er een tussentijds scenario worden uitgewerkt. Op de kaart die ik ter beschikking van de commissie zal stellen, staat per station aangegeven hoe het aanbod van juni 2016 ten opzichte van het tussentijdse scenario van 2015 is geëvolueerd. De stations in het rood zijn degene waarvoor het aanbod niet aan de verwachtingen voldoet en waar de te leveren inspanning hoger is dan de helft van de doelstelling.

Het is niet aan het Rekenhof om de GEN-kaart of de aansturing te hertekenen. Ik kan wel verwijzen naar een informatierapport van de Senaat van 2016 over de noodzakelijke samenwerking tussen het federale niveau en de Gewesten om een beter geïntegreerd aanbod en openbaarvervoersplan in te voeren. Daarin wordt geadviseerd zich niet tot een opsomming van maatschappijen en autoriteiten te beperken, maar meer specifieke structuren uit te werken.

01.21 Karin Temmerman (sp.a): Wat was het percentage van de Desiro-treinstellen die niet waren bestemd voor het GEN? En kan mevrouw Simonis meer informatie geven over de ingestelde beroepsprocedures die te maken hebben met taalkwesties?

01.22 Véronique Simonis (Frans): Ik zal de referenties van de opeenvolgende arresten van de Raad van State meedelen. In het Brussels Gewest werden de aanvragen in het Frans ingediend en de Raad van State besliste dat ze in het Nederlands hadden moeten worden ingediend.

01.23 Serge Roland (Frans): Aanvankelijk was het de bedoeling om 95 stellingen aan te kopen die uitsluitend op het GEN zouden worden ingezet. Die aanbesteding is niet toegewezen omdat met name de prijs te hoog was. De NMBS analyseert nu opnieuw haar behoeften voor alle verbindingen en niet enkel voor het GEN. Zo komen er 210 stellingen bij, wat het totaal op 305 Desiro-treinstellen brengt. De aangehaalde immobilisatiegraad slaat dus op die 305 Desiro-treinstellen, die zouden kunnen worden gebruikt op alle lijnen en voor iedere verbinding.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.51 uur.

La convention de 2003 fixait des objectifs très ambitieux reflétant une volonté politique en matière de mobilité et ne s'appuyant pas sur une étude de faisabilité. L'étude "article 13" a affiné les choses et permis de développer un scénario intermédiaire. La carte que je mettrai à disposition de la commission situe, gare par gare, l'état d'avancement de l'offre de juin 2016 par rapport au scénario intermédiaire 2015. Les gares en rouge sont celles pour lesquelles l'offre ne satisfait pas aux attentes et où l'effort à accomplir est supérieur à la moitié de l'objectif.

Ce n'est pas à la Cour des comptes de redessiner la carte du RER ou le dispositif de pilotage. Cependant, un rapport d'information du Sénat en 2016 visant la nécessaire collaboration entre le fédéral et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transport public mieux intégrés fait des recommandations pour dépasser l'addition des sociétés et des autorités.

01.21 Karin Temmerman (sp.a): Quel était le pourcentage de rames Desiro qui n'étaient pas destinées au RER? Mme Simonis pourrait-elle fournir plus d'informations sur les recours introduits pour des motifs linguistiques?

01.22 Véronique Simonis (en français): Je communiquerai les références des arrêts successifs du Conseil d'État. En Région bruxelloise, les demandes avaient été introduites en français et le Conseil d'État a conclu qu'elles auraient dû l'être en néerlandais.

01.23 Serge Roland (en français): L'objectif initial était d'acquérir 95 rames qui serviraient exclusivement au RER. Ce marché n'est pas attribué, notamment en raison de prix trop élevés. La SNCB réalise une nouvelle analyse de ses besoins pour toutes les relations et pas seulement pour le RER; elle ajoute alors 210 rames, ce qui explique le total de 305 Desiro. Les taux d'immobilisation cités portent sur ces 305 Desiro, qui pourraient être utilisées sur toutes les lignes et pour toute relation.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 51.