

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

La réunion publique de commission est ouverte à 14.25 heures et présidée par Mme Karine Lalieux et par M. Luk Van Biesen.

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

01 Het GEN-Fonds – verslag van het Rekenhof van 25 januari 2017

02 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

02 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.

Karine Lalieux, présidente: Chers collègues, nous entamons nos travaux. À l'ordre du jour de cet après-midi, nous avons l'audition de la Cour des comptes et, surtout, de M. Michel de Fays et de M. Rudi Moens, tous deux conseillers à la Cour des comptes, qui sont venus avec l'ensemble de leurs collaborateurs qui ont participé à ce rapport. Et je remercie vraiment la Cour des comptes et ses collaborateurs qui sont présents avec nous cet après-midi pour répondre aux questions qui seront nombreuses, j'en suis certaine, à la suite de votre rapport.

Par ailleurs, j'accueille également le président de la sous-commission Cour des comptes, mon collègue Luk Van Biesen, et le remercie d'être parmi nous aujourd'hui. Tous les membres de la sous-commission Cour des comptes étaient également invités, mais je constate que ce sont essentiellement les membres de la commission de l'Infrastructure qui sont présents.

Je rappelle que nous sommes ici, non pas dans un exercice politique, mais dans un exercice technique. Vous avez donc un organe indépendant qui a transmis un rapport. Et donc, les questions d'aujourd'hui – je dis bien d'aujourd'hui – seront d'ordre technique. Demain, c'est différent; on aura un exercice politique.

Ne vous inquiétez pas, monsieur Cheron, vous aurez tous la liberté de parole et vous pourrez poser des questions sur l'ensemble des constatations, des propositions de ce rapport.

Je propose que M. le président Van Biesen dise un petit mot de bienvenue et je reprendrai la parole ensuite.

Voorzitter Luk Van Biesen: Ik dank de raadsheren en de auditeurs van het Rekenhof om dit zeer lijvige rapport op te stellen. Dit rapport werd trouwens opgevraagd via een resolutie van de Kamer. Het is nog maar de derde keer in de jongste vijf jaar dat dit gebeurt, dat is dus niet zo'n gebruikelijke methode.

U weet dat wij er nog een hebben opgevraagd, een vrij uitvoerig rapport over de financiering van de ziekenfondsen. Op 17 maart 2016 heeft de Kamer aan het Rekenhof gevraagd om specifiek onderzoek te voeren naar de oorzaken van het falen van het GEN-Fonds en van de aanzienlijke vertragingen die de GEN-werkzaamheden hebben opgelopen. Zij hebben daar een fantastisch en zeer uitvoerig rapport van gemaakt, dat zij vandaag in grote lijnen zullen duiden en dat morgen uiteraard een groot stuk van het debat zal voeden inzake de politieke consequenties.

Daarom geef ik graag het woord terug aan mevrouw Lalieux en daarna aan het Rekenhof.

Karine Lalieux, présidente: Chers collègues, vous avez tous reçu le rapport de la Cour des comptes, sous le contrôle de nos deux secrétaires. Je fais une petite parenthèse sur une question qui a été évoquée en Conférence des présidents. J'ai reçu le rapport de la Cour des comptes en même temps que vous, c'est-à-dire le lundi matin. Ce n'est pas moi, la présidente, qui l'ai reçu. Je rappelle que le rapport n'est pas envoyé à la présidente de la commission mais au président de la Chambre. Ce n'est pas moi qui ai organisé les fuites dans l'un ou l'autre journal. Je le dis et je le répète ici. Ce n'est pas non plus le secrétariat, qui a découvert le rapport le lundi matin. Nous avons, d'ailleurs, eu des difficultés à déchiffrer votre clef USB, qui était fort protégée. Il est important de remettre les pendules à l'heure.

Comme l'a dit mon collègue, ce rapport a été réalisé de manière très sérieuse. Nous en avons l'habitude avec vos travaux, chers membres de la Cour des comptes. C'est un rapport remarquable, surtout parce que c'est une première. Rendons à César ce qui lui appartient et remercions M. Cheron, puisque c'est lui qui a proposé la résolution de saisir la Cour des comptes, qui a été votée à l'unanimité par la Chambre. C'est la première fois dans la longue histoire du RER, qui commence en 2001, que sont établies en toute objectivité (puisque vous êtes un organe indépendant) les causes de ce qu'on peut appeler l'échec RER, mais surtout que sont envisagées des pistes pour finaliser ce projet.

Je crois que chacun d'entre nous – c'est en tout cas mon cas – peut, grâce à votre rapport, se montrer à la fois modeste et responsable. À travers votre rapport, vous pointez les responsabilités diffuses et collectives de tous depuis 2001. Vous avez bien analysé le passé et il va maintenant falloir envisager l'avenir avec le ministre.

Très sincèrement, votre rapport permettra au parlement de travailler de manière indépendante sur des constats et des pistes de propositions. Je vous en remercie. Je pense que si nous parvenons, grâce à vos rapports, à des progrès dans ce dossier, tous les navetteurs, qu'ils soient wallons ou flamands, tous les Bruxellois, toutes les personnes concernées par les questions environnementales et de santé publique vous remercieront d'avoir permis des avancées objectives et détachées des questions communautaires.

Donc, merci pour ce rapport. Je vais vous céder immédiatement la parole. Je pense qu'on vous a distribué les *slides*. Vous pouvez commencer. Moi, je peux rester ici parce que j'ai des *slides*. Nous sommes dans une nouvelle salle. J'ignore où on peut faire la présentation PowerPoint de nos invités. Moi, j'ai la chance d'avoir mes propres écrans. Les techniciens ne sont pas encore arrivés? On les a demandés. Cela ne doit pas être très compliqué.

(...): C'est technique!

02.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Comme le RER!

Karine Lalieux, présidente: Comme le RER! Nous n'allons pas prendre trop de retard, j'espère!

Les *slides* sont distribués en deux langues. Monsieur de Fays, je vous cède la parole.

02.02 Michel de Fays: Madame la présidente, monsieur le président, par une résolution du 17 mars 2016, la Chambre des représentants a demandé à la Cour des comptes d'enquêter sur l'établissement des causes

qui ont entraîné la faillite du Fonds RER et le retard considérable du chantier du RER. La demande de la Chambre des représentants porte plus spécifiquement sur les points suivants: enquêter sur l'utilisation du Fonds RER depuis son origine, examiner les raisons des dépassements budgétaires et du non-respect des délais, examiner les estimations budgétaires et temporelles, examiner quelles méthodes de contrôle, de suivi et de planification ont été mises en oeuvre, examiner comment a été établie la coopération entre les différentes autorités et entre les différentes entités du Groupe SNCB.

Il s'agit d'une vaste question à laquelle nous avons essayé de répondre le plus clairement et le plus objectivement possible, en un rapport qui compte quand même 130 pages. Nous l'avons structuré en sept chapitres, qui se focalisent sur le volet ferroviaire du RER, et uniquement sur celui-là.

Chapitre 1: introduction. Chapitre 2: le cadre et les objectifs du RER, l'analyse des décisions qui encadrent le RER, l'examen des objectifs du projet et de leur évolution dans le temps. Chapitre 3: le pilotage du projet RER. Chapitre 4: le financement du RER. Chapitre 5: le délai de réalisation des travaux d'infrastructure à charge du Fonds RER. Chapitre 6: l'analyse de l'offre ferroviaire RER. Chapitre 7: le matériel roulant destiné au RER. Un dernier chapitre récapitule les conclusions du rapport.

Je n'ai pas compté, mais je crois que c'est le sixième ou le septième rapport que j'ai l'honneur et le plaisir de vous présenter suite à votre demande concernant la SNCB. Conformément à nos méthodes de travail habituelles, nous avons organisé, avant d'entériner notre rapport définitif, un débat contradictoire avec les différents intervenants. Celui-ci a eu lieu avec le ministre de la Mobilité, le SPF Mobilité et Transports, la SNCB et Infrabel. Comme d'habitude, leurs réponses intégrales sont annexées à notre rapport.

Mon collègue M. Rudi Moens, mais également M. Serge Roland, premier auditeur-réviseur, et Mme Véronique Simonis, première auditrice-révisseuse, qui ont piloté l'étude, vont, avec moi synthétiser pour vous les différents éléments de ce rapport.

Je commence par le cadre et les objectifs du RER.

La genèse du projet RER remonte au début des années 1990. Il est apparu, à ce moment, indispensable de mettre en place un projet général de mobilité, pas seulement un projet ferroviaire mais un projet général de mobilité, qui favorise le transfert modal dans et autour de Bruxelles. Après plusieurs études menées dans les années 1990 et au début des années 2000, le projet RER est adopté sur base de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 relatif au plan pluriannuel d'investissement 2001-2012 de la SNCB, encore unitaire, qui fixe une liste de travaux nécessaires pour la réalisation du RER et de la convention RER du 4 avril 2003 qui définit les objectifs du RER, précise l'offre attendue et organise le dispositif de pilotage du projet. Cette convention de 2003 a été ratifiée par le Parlement fédéral et les trois parlements régionaux et est entrée en vigueur le 11 mars 2006, donc trois ans après la convention elle-même.

Le RER est défini comme un projet global de mobilité qui consiste à développer une offre intégrée de transport en commun dans la zone comprise dans un rayon d'environ trente kilomètres autour de Bruxelles, ce qu'on appelle la zone RER. L'offre RER devait, selon cette convention, être entièrement opérationnelle au plus tard pour la fin 2012.

Notons qu'à la différence du RER parisien, le projet RER bruxellois ne cherche pas à construire de nouvelles lignes en sites propres mais vise à renforcer la capacité du réseau existant pour améliorer l'offre de trains vers, dans et autour de Bruxelles.

Deux grands constats sont tirés par la Cour des comptes concernant les objectifs initiaux du RER. Premièrement, les objectifs de la convention RER de 2003 sont peu précis. On a un objectif général de transfert modal qui n'est pas chiffré. La convention RER énonce des exigences d'offre ferroviaire mais ne prévoit rien en matière de croissance attendue, par exemple du nombre de voyageurs. Deuxièmement, la cohérence entre les objectifs en matière d'offre ferroviaire et les moyens en infrastructure prévus pour les atteindre pose question.

Dès le début, la SNCB et Tractebel, dans son étude de 2004, ont indiqué que, même si tous les travaux d'investissement RER prévus par le plan d'investissement 2001-2012 étaient réalisés, il ne serait pas possible d'atteindre l'offre prévue dans la convention 2003. Plusieurs constats peuvent être formulés en ce qui concerne l'évolution des objectifs.

Premièrement, les objectifs de la convention 2003 ont formellement été maintenus tout au long de la mise en œuvre du projet RER, alors même qu'ils ne pouvaient pas être atteints.

Deuxièmement, la mise en œuvre de l'article 13 de la convention qui prévoit la réalisation régulière, à savoir tous les cinq ans, d'une étude portant sur les besoins de déplacement n'a pas été satisfaisante. En effet, l'étude n'a été réalisée qu'à une seule reprise, en 2009, et elle n'a pas été réactualisée. Quand je dis qu'elle a été réalisée en 2009, c'est-à-dire avec un an et demi de retard sur le timing initial. La Cour constate ainsi l'absence d'évaluation pour s'assurer, à intervalles réguliers, que les objectifs et les moyens mis en œuvre demeurent pertinents au regard des besoins et de leur évolution. Actuellement, il n'existe aucune garantie que le développement du RER, tel qu'il est programmé par les sociétés ferroviaires, réponde aux besoins actuels de mobilité.

Troisièmement, suite à l'étude dont je viens de parler, à savoir l'étude article 13, le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, qui rassemble le ministre de la Mobilité fédéral mais aussi les trois ministres de la Mobilité régionaux, a adopté, en 2012, des objectifs intermédiaires plus réalistes. Dans les faits, ce sont ces objectifs intermédiaires qui sont poursuivis avec retard par rapport aux échéances prévues pour la mise en œuvre du RER.

À ce stade, il est important de noter que deux dates-clés sont à retenir: d'une part, la convention RER de 2003 qui implique les trois Régions et le fédéral et qui a été ratifiée par leurs parlements respectifs en 2006 et, d'autre part, l'offre alternative intermédiaire qui est moins ambitieuse et qui a été adoptée en 2012 uniquement au niveau ministériel et pas au niveau parlementaire.

Dans la suite de nos exposés, nous parlerons soit de la "convention 2003", soit pour le projet intermédiaire et moins ambitieux, du "scénario intermédiaire 2015", adopté par les quatre ministres de la Mobilité. Pour cette dernière expression, ne vous focalisez pas sur la date. Disons que c'est une appellation conventionnelle utilisée par le consortium chargé de l'étude article 13 en 2009.

J'en viens à présent au pilotage du projet RER, qui va s'effectuer à partir de plusieurs organes dont les rôles et les missions sont régis par des textes différents.

En premier lieu, il repose sur les structures de concertation prévues par la convention de 2003. Plus récemment, 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, pour les compétences de la SNCB, de certains aspects du pilotage du RER.

Nous avons analysé le rôle et le fonctionnement de ces différents organes. La convention 2003 organise un dispositif de pilotage structuré sur la base d'une coordination à trois niveaux. Ce dispositif de pilotage comprend tout d'abord le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, qui est l'instance au plus haut niveau - chargée de la coordination générale du RER et composée, évidemment, des quatre ministres de la Mobilité concernés. En dessous, nous avons le Comité de pilotage du RER, qui est chargé de la coordination stratégique et tactique du RER. Il est, pour sa part, composé de représentants des quatre ministres ainsi que de membres de la SNCB et des autres sociétés de transports en commun. Le Comité de pilotage est soutenu par un secrétariat permanent, composé de quatre membres respectivement détachés en théorie par les parties prenantes. Son rôle consiste à épauler le Comité de pilotage dans ses travaux (préparation et rédaction des PV de réunion, constitution d'une banque de données sur le RER, etc.).

Nous avons un troisième niveau avec le groupe opérationnel, chargé de la coordination opérationnelle du RER. Il est composé des représentants des quatre sociétés de transports en commun. Infrabel n'y participe pas puisque le RER n'est pas qu'un projet ferroviaire; c'est un projet qui se voulait global et impliquait les sociétés régionales de transport.

La Cour des comptes formule plusieurs constats concernant le fonctionnement des organes de pilotage prévus par la convention RER. Le Comité exécutif des ministres de la Mobilité s'est très peu réuni: il y a eu une réunion entre 2006 et la fin 2015; et il n'a pas été en mesure d'apporter au projet les adaptations nécessaires à une mise en œuvre efficiente et utile. La convention de 2003 n'a jamais été remise en cause. Toutefois, depuis 2016, ce comité se réunit tous les trimestres pour traiter les problématiques liées à la mobilité et notamment au RER.

Le comité de pilotage n'a quant à lui assuré le suivi régulier du projet que jusqu'à la remise du rapport final

de cette fameuse étude article 13 en juin 2009. Par la suite, ses réunions se sont faites bien moins régulières. En 2013, sa composition s'est restreinte à un inter-cabinets et ses activités se sont focalisées sur les suites à donner à l'étude article 13.

Le secrétariat permanent a essentiellement reposé sur le SPF Mobilité et Transports, sans implications des Régions. Il n'a pas fonctionné de manière permanente.

Le groupe opérationnel n'a été créé qu'en 2008 et s'est très peu réuni. Il ne l'a plus fait depuis 2012.

Parallèlement au dispositif de pilotage prévu par la convention RER de 2003, la loi du 19 avril 2014 crée au sein de la SNCB deux nouveaux organes: le comité d'orientation RER et le service RER. Pour les compétences de la SNCB, ces organes sont chargés d'assurer l'exploitation du RER. Le lien précis et la coordination entre ces deux organes et les structures de coordination prévues par la convention RER de 2003 n'est pas précisé. En l'absence de désignation de représentants des Régions, le comité d'orientation RER n'a pu être valablement constitué jusqu'à présent. Il faudra attendre le 23 décembre 2016 pour que le Conseil des ministres approuve la nouvelle composition du conseil d'administration de la SNCB, comprenant les administrateurs régionaux. Cette décision lève tout obstacle à la mise en place du comité d'orientation RER.

Quant à la cellule RER, donc le service RER, il a été mis sur pied le 1^{er} mai 2014. Il a donné une nouvelle impulsion au projet RER, ainsi qu'une meilleure visibilité de l'offre, par le lancement en décembre 2015 de l'offre de trains S.

Enfin, la Cour des comptes constate que la mise en place d'un groupe de travail en 2012 entre Infrabel et la SNCB a contribué à la coordination entre les deux opérateurs et a permis la conception d'un nouveau planning qui associe davantage que par le passé la réalisation des travaux, d'une part, et l'amélioration de l'offre, d'autre part.

Toutefois, jusqu'à la relance des activités du Comité des ministres de la Mobilité en février 2016, les réflexions d'Infrabel et de la SNCB se faisaient en dehors du cadre du pilotage prévu par la convention, ce qui est quand même fort dommage. Ceci pose la question de la coordination entre les sociétés régionales de transport et le caractère intégré du projet. Ça pose aussi la question de l'implication des Régions et ça pose enfin la question du suivi par le SPF des propositions formulées.

Je vais maintenant céder la parole à mon collègue Rudi Moens qui va vous parler du chapitre 4, la quatrième partie, à savoir le financement du RER.

02.03 Rudi Moens: Ik vestig er eerst uw aandacht op dat de indeling die ik zal volgen voor dit hoofdstuk over de financiering ietwat afwijkt van de indeling van het rapport, maar de inhoud is uiteraard volledig gelijklopend.

Wat zijn de algemene principes voor de financiering? Wel, de financiering van het Gewestelijk Expresnet vindt plaats door de storting van jaarlijkse schijven aan het zogenaamde GEN-Fonds.

Ik vestig er de aandacht op dat het GEN-Fonds, anders dan de naam waarschijnlijk doet vermoeden, geen echt begrotingsfonds meer is. Tot 2004 was dat wel het geval. Vanaf 2005 is het beheer overgenomen door de NMBS. Het is dus eigenlijk een soort rekening bij de NMBS, die de naam GEN-Fonds is blijven dragen. Zoals al gezegd wordt het GEN-Fonds beheerd door de NMBS. Daar is controle op, ik kom daar meteen op terug. In essentie gebeurt de controle door de FOD Mobiliteit en Vervoer en door een dienst binnen de interne audit van de NMBS.

De bedragen die het GEN-Fonds ontvangt, zijn bepaald in het samenwerkingsakkoord van 2001 tussen de Staat en de Gewesten, waarin bepaald is dat er in totaal 1,612 miljard euro wordt uitgetrokken, waarvan het leeuwendeel, 1,46 miljard euro, bestemd is voor Infrabel, voor spoorweginfrastructuur. In bijkomende orde zijn er ook kleinere bedragen: 95 miljoen euro ongeveer voor stationinfrastructuur, dus voor Infrabel en vroeger ook voor NMBS Holding, en 56 miljoen euro voor rollend materieel, uiteraard voor de NMBS.

Op de volgende *slide* kunt u de bedragen zien. Dat bedrag van 1,6 miljard wordt herzien op basis van een formule die onder meer rekening houdt met de prijs van de materialen en van de uurlonen. Zo komt men aan het huidige herziene bedrag van bijna 2,2 miljard euro.

Het GEN-Fonds werkt volgens het principe van de gesloten enveloppe. In dat principe is voorzien in de beheerscontracten. Wat betekent dit? Dit betekent dat eventuele overschrijdingen van die enveloppe van 2,2 miljard moeten worden gefinancierd door de klassieke investeringsdotatie. Op dit moment hoeft dat nog niet te gebeuren, maar zoals u weet, zijn de middelen van het fonds bijna uitgeput en als men die logica blijft volgen moeten in principe voortaan de klassieke investeringskredieten worden aangesproken, wat uiteraard zal betekenen dat de GEN-investeringen in zekere zin in concurrentie komen met de andere investeringen. Bij niet-benutting van de jaarlijkse schijf mag het saldo worden overgedragen naar het volgend jaar en eventueel ook worden belegd.

Op de volgende *slide* ziet u de bedragen die zijn gestort in het GEN-Fonds. De federale overheid heeft elk jaar bedragen gestort, op een jaar na. In 2006 is er geen bedrag gestort omdat men oordeelde dat er nog genoeg was in het GEN-Fonds en het saldo nog toereikend was om alle verplichtingen na te komen. U ziet dat die 2,184 miljard euro, het geactualiseerd bedrag, rekening houdend met de prijzen van materialen, uurlonen, enzovoort al werd bereikt eind 2014.

Naast die stortingen door de overheid, om precies te zijn door de FOD Mobiliteit – voor de begrotingsspecialisten onder u staat op sectie 33 een aantal basisallocaties ingeschreven van waaruit die stortingen vertrekken –, heeft het GEN-Fonds in de loop der jaren ook een aantal intresten gegenereerd, uiteraard op momenten dat de rentevoeten hoger waren dan nu. Dat heeft gezorgd voor 72 miljoen euro aan intresten. Die ontvangsten van het GEN-Fonds, samen met de intresten, verminderd met de uitgaven die zijn gebeurd, zorgden voor een saldo eind vorig jaar van 224 miljoen euro.

We hebben nog geen nieuwe toestand. We hebben het opgevraagd en men zegt ons dat eind februari een nieuwe situatie beschikbaar zal zijn, die zal worden opgemaakt door Infrabel. Naar alle waarschijnlijkheid zal dat saldo nog een stuk lager liggen, maar een precies bedrag kon men ons nog niet meedelen.

Op de taartdiagram ziet u de benutting van het GEN-Fonds. Het grootste deel – 92 % – is, zoals de bedoeling was, naar Infrabel gegaan. De NMBS en de vroegere NMBS Holding staan in voor een gebruik van 8 %.

De NMBS is de beheerder van het GEN-Fonds. Vóór de herstructurering was dat de NMBS Holding. De opdrachten van dat beheer zijn omschreven in het beheerscontract en omvatten in het bijzonder het ter beschikking stellen van de gelden aan Infrabel en aan de NMBS op basis van facturen en andere bewijsstukken. Verder is er het verifiëren van de uitgavenplafonds, het maken van een overzicht van de geldopnames en de vooruitzichten en het opstellen van een jaarverslag met gedetailleerde cijfermatige informatie voor de FOD Mobiliteit en Vervoer en voor de minister van Overheidsbedrijven. Uit de verslagen van de FOD Mobiliteit blijkt trouwens dat die verplichtingen over de jaren heen werden nageleefd.

U hebt het al gemerkt: de NMBS is tegelijk beheerder, maar ook nog voor een stukje medebegunstigde. Vandaar dat het heel belangrijk is dat er een sluitende controle wordt georganiseerd. Die controle is er en wel op twee niveaus. Eerst en vooral hebben we een dienst binnen de interne audit van de NMBS die een controle ex ante uitvoert. Dan is er natuurlijk ook nog de FOD Mobiliteit die ex post een opvolging verzorgt. Meer bepaald gaat het in eerste instantie om de zogenaamde Gecentraliseerde dienst voor de controle van de overheidsopdrachten en de contracten; een hele boterham. Dit is een dienst binnen de interne audit van de NMBS, die zich bezighoudt met het voorafgaand nazicht van de vragen om betaling van de maatschappij. Infrabel bijvoorbeeld bezorgt maandelijks zijn facturen aan die dienst, die ze dan verifieert en die eigenlijk het licht op groen zet voor betaling vanuit het GEN-Fonds. De FOD Mobiliteit en Vervoer komt dan in tweede instantie, nadien, en doet een soort globale opvolging van de investeringen, hun toepassingen en aanrekeningen. Bij die controles zijn er in de loop der jaren nooit belangrijke fouten vastgesteld.

Als Rekenhof maken we toch wel de opmerking hier dat de controles ons eerder beperkt lijken, gelet op de bedragen. Beperkt in die zin dat er enkel systematische controle is van grotere bedragen. Wat zijn grotere bedragen? Bedragen die groter zijn dan 200 000 euro. Er zijn bijvoorbeeld ook geen werkbezoeken, daar is niet genoeg personeel voor naar verluidt. Ook de opvolging door de FOD, zoals reeds opgemerkt in een vroeger rapport over de beheerscontracten, lijkt ons op een aantal punten voor verbetering vatbaar.

Daarnaast zijn er ook een aantal rapporteringsverplichtingen voor de maatschappij. De beheerscontracten leggen op dat er een jaarlijks rapport wordt opgemaakt in verband met de raming van de totale kosten van het GEN-project en van de budgettaire risico's. Die verplichting geldt vanaf 2009. In de praktijk moeten wij

nochtans vaststellen dat er in 2012 geen rapport werd opgesteld, evenmin vanaf 2015. De reden die men daarvoor opgeeft, waar wij in zekere zin trouwens kunnen inkomen, is de onzekerheden in verband met het meerjareninvesteringsplan 2013/2025. Dit meerjareninvesteringsplan is sinds een tweetal jaar opgeschort.

In het rapport wordt ook aandacht besteed aan de verdeelsleutel. Het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 bepaalt dat de financiering van het GEN-fonds voor 60 % wordt toegewezen aan het Vlaams Gewest en voor 40 % aan het Waals Gewest. Dat is globaal gezien dezelfde verdeelsleutel als degene die geldt voor de andere spoorweginvesteringen. Op deze verdeelsleutel gelden een aantal uitzonderingen, bijvoorbeeld inzake rollend materieel, HST en internationale projecten, waarvoor een aantal specifieke regels gelden. Ik merk ook op dat de verdeelsleutel geldt op jaarbasis en dat er elk jaar een controle plaatsvindt door de FOD Mobiliteit, die reeds heeft geconcludeerd dat deze in de praktijk strikt wordt nageleefd.

Uit ons onderzoek blijkt toch wel dat de toepassing van de verdeelsleutel op jaarbasis in een aantal gevallen geleid heeft tot vertragingen. Vertragingen bij werken in een Gewest kunnen natuurlijk gevolgen hebben voor de voortzetting van de werken in het andere Gewest. Ook het omgekeerde kan natuurlijk. Als een bepaald Gewest sneller gaat, heeft dat in bepaalde gevallen ook geleid tot versnellingen. Globaal hebben wij toch moeten vaststellen dat een aantal werven zijn stilgelegd door de strikte jaarlijkse toepassing van de verdeelsleutel.

Er is nog een bijkomende element dat speelt. Voor het Waals Gewest hebben wij moeten vaststellen dat de investeringen in veiligheid en capaciteitsbehoud toch wel een relatief groot deel van het budget opsorpen, wat ten koste gaat van de investeringen in capaciteitsuitbreiding.

Dat is een conclusie die eigenlijk geldt op algemeen niveau, dus niet specifiek is voor het GEN. Ze geldt voor de totale investeringsuitgaven. Dat zou natuurlijk gevolgen kunnen hebben voor de toekomst. Indien men het GEN zou financieren vanuit de klassieke investeringsdotatie moet men natuurlijk rekening houden met die beperkingen.

Trouwens, wat de financiering betreft, daar weten wij eigenlijk niet meer over dan wat wij in de pers hebben kunnen lezen, namelijk dat er gediscussieerd is in het kernkabinet over de mogelijkheid om een miljard meer uit te trekken. Wij hebben ons geïnformeerd, maar wij konden nog geen details krijgen over het formele karakter van deze beslissing en de concrete financieringsmodaliteiten. Ik wil niet vooruitlopen op uw vragen maar ik kan u toch al meedelen dat dit een vraag is die wij aan de minister overlaten, namelijk: hoe zou het resterende tekort — ik kom daar meteen op terug — al dan niet gefinancierd kunnen worden?

Op de volgende *slide* gaan wij in op de uitgaven en de oorzaken van de meerkosten. Eind 2015 bedroegen de investeringen voor de GEN-infrastructuurwerken ten laste van het GEN-Fonds 1 962 miljoen euro. Momenteel liggen de infrastructuurwerken grotendeels stil. Infrabel schat dat er nog een bedrag van iets meer dan een miljard — om precies te zijn, volgens Infrabel 1 028 miljoen euro op het moment waarop wij navraag deden — nodig is om de projecten te voltooien. U ziet meteen dat de som van die twee bedragen het bedrag overschrijdt van de ongeveer 2,2 miljard die in het fonds beschikbaar is of was, dus wat gestort werd plus de intresten. Als men A min B doet, dan komt men aan een tekort van ongeveer 800 miljoen euro om de projecten die momenteel in de pijplijn zitten, te voltooien. Wij merken er meteen bij op dat dit echt wel een ondergrens is qua raming, want gelet op de omvang van de werken die nog moeten worden uitgevoerd is het Rekenhof van oordeel dat de raming van de verwachte kosten vermoedelijk zal moeten worden opgetrokken.

Wat zijn de oorzaken van deze meerkosten? In ons rapport maken wij een onderscheid tussen twee soorten meerkosten. De ene soort is moeilijk vermijdbaar want inherent aan het financieringsmechanisme, en is het gevolg van het feit dat de stortingen aan het GEN-Fonds — dus niet aan de maatschappijen — gebeuren geruime tijd vóór de realisatie van de werken. U begrijpt dat als die werken met de nodige vertraging plaatsvinden, de kosten in een aantal gevallen al gestegen zijn, en dan dekken de sommen die men gekregen heeft via de FOD Mobiliteit, van sectie 33, de kosten vaak niet meer. Infrabel heeft daarvan een berekening gemaakt. Het is onze berekening niet, maar ik geef u dat bedrag mee ter informatie. Infrabel komt uit op een kleine 200 miljoen euro die puur aan het financieringsmechanisme te wijten zou zijn.

Dat neemt niet weg dat er ook andere oorzaken zijn, die niet verklaard kunnen worden door het financieringsmechanisme, de zogenaamde intrinsieke stijging van de kosten. Die ziet u op de volgende *slide*. U ziet dat de kosten van het GEN-Fonds zijn toegenomen met ruim 27 % in de periode 2001-2016. U ziet

ook de opdeling per project. Op het eerste gezicht zou men zeggen dat er grote verschillen zijn tussen de projecten. Die zijn er natuurlijk. Op de tabel ziet u bijvoorbeeld Watermaal-Schuman-Josaphat: +53 %; de bocht van Nossegem: +78 %; de aanleg van de stations en parkeerterreinen: +100 %. Dat zijn belangrijke posten. Daartegenover staan andere posten die slechts in beperkte mate stijgen. De lijn Brussel-Nijvel bijvoorbeeld, L124, en de lijn Watermaal-Bosvoorde-Louvain-la-Neuve.

Opnieuw is enorme voorzichtigheid echter geboden. Het zijn precies de projecten die het minst gevorderd zijn waar de stijgingen het meest beperkt zijn. Logischerwijze moeten wij toch concluderen dat die kunnen stijgen. Ik zeg niet dat men zomaar de regel van drie mag toepassen. Wij weten ook niet exact wat de meerkosten nog kunnen zijn voor de eerste twee projecten in de tabel, maar men moet daar toch rekening houden met meerkosten die een stuk hoger kunnen worden dan de twee percentages die momenteel in de tabel staan.

De volgende *slide* heb ik al besproken.

Nu kom ik tot *slide* 30. Daarbij ga ik iets dieper in op de oorzaken van de meerkosten. Wij hebben de rubricering van Infrabel gevolgd.

Enkele oorzaken hebben te maken met de vergunningen. Dat betekent dat er wijzigingen aangebracht dienden te worden ingevolge milieueffectenrapporten en onderhandelingen met de gemeenten en de Gewesten om de stedenbouwkundige vergunningen te krijgen. Klassieke voorbeelden zijn de te plaatsen geluidsweringen en de betere isolatie van trillingen. Zeker in de beginjaren hebben dergelijke zaken grote meerkosten veroorzaakt, de jongste jaren wat minder.

Een tweede groep van oorzaken heeft te maken met de verlenging van de looptijd van de werven. Dat brengt onder andere extra kosten met zich voor de zogenaamde programmamanagement-prestaties. Er worden ook werken uitgevoerd om de lijn te kunnen blijven gebruiken tijdens de werf. Enkele oorzaken hebben te maken met de technische vereisten, veiligheidsmaatregelen, nieuwe homologatievereisten en dat soort zaken.

Een derde groep van oorzaken is vrij ruim. Het gaat om oorzaken die in één categorie samen geschoven zijn omdat ze te maken hebben met ramingen die initieel onderschat waren of die in de loop der jaren om diverse redenen verder verfijnd moesten worden. Wij merken op dat enkele van die initiële ramingen gemaakt werden op basis van een kostenkilometerraming die als referentie dient voor klassieke spoorlijnen, maar die vaak geen rekening heeft gehouden met de bijzonderheden van het project, wat in een aantal gevallen ook tot meerkosten heeft geleid.

Op de volgende *slide* ziet u de cijfers. De stijging, verbonden met de vergunningen, is toch wel de belangrijkste oorzaak geweest, met 277,8 miljoen euro. Alles wat te maken heeft met de verlenging van de looptijden, inclusief bepaalde technische vereisten, staat in voor 258 miljoen euro aan meerkosten. Voor de stijgingen verbonden aan de herziening van de ramingen, komen wij en ook Infrabel op 137 miljoen euro. Ik vestig er wel de aandacht op dat het een vrij ruwe rubricering is. Soms hebben er meerdere factoren gespeeld. Toch geeft dit overzicht een idee van het belang van de verschillende factoren bij de oorzaken van de meerkosten.

Ik kom tot de conclusies en aanbevelingen van dit deel over de financiering.

Een eerste belangrijke conclusie is dat de Staat in dezen niets te verwijten valt wat betreft financiering. De Staat is zijn verplichtingen nagekomen. We kunnen zien dat het toegezegde bedrag vanaf 2014 werd gestort.

We hebben in dit rapport, samen met Infrabel, de belangrijkste redenen voor de kostenstijging kunnen identificeren.

Er is nood aan een bijkomend bedrag, een vrij fors bedrag van minstens 800 miljoen euro.

Wij vestigen er nogmaals de aandacht op dat dit zeker een onderschatting is. Het is een voorlopige situatie op basis van de werkzaamheden zoals ze nu gekend zijn.

Wij denken ook dat het misschien aangewezen is om een reflectie te maken over de toepassing van de

60/40-financieringsregel op jaarbasis. Die ligt mee aan de basis van sommige vertragingen. De vraag kan hier worden gesteld of een grotere flexibiliteit niet is 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.

Ik geef nu het woord aan mevrouw Simonis die dieper zal ingaan op de diverse vertragingen.

02.04 Véronique Simonis: La Cour des comptes a examiné, dans le chapitre 5 du rapport, les délais de réalisation des projets d'infrastructure qui étaient à charge du Fonds RER.

Comme vous pouvez le constater dans le tableau du *slide* suivant, un seul des projets, la courbe de Nossegem, a été réalisé dans les délais. Les autres projets ont accusé des retards variant entre six ans et 17 ans et demi.

Pour les projets d'infrastructure qui accusaient les retards les plus importants, nous avons également identifié les causes de ces retards qui peuvent être classées au nombre de quatre: les retards dans l'obtention des permis initiaux, les procédures de recours, la complexité accrue des travaux et l'indisponibilité des moyens financiers.

En ce qui concerne l'obtention des permis initiaux, vous pouvez constater que nous mettons en évidence trois lignes particulières.

Dans la première phase d'obtention de ces permis, c'est-à-dire l'introduction des demandes, il y a eu pour les lignes 124 et 161, un retard dans l'introduction des demandes. Elles devaient être introduites avant la fin 2002 et elles l'ont été pour la ligne 124, en mai 2003 à la Région flamande et en juillet 2003 à la Région wallonne.

Pour la ligne 161, les demandes ont été introduites en février 2003 auprès des Régions flamande et wallonne.

En ce qui concerne la ligne 50, aucun délai n'était fixé et les demandes ont été introduites en octobre 2003 et en décembre 2003.

Il y a donc eu "un petit retard à l'allumage" lors de l'introduction des demandes.

En ce qui concerne la décision des Régions, nous pouvons constater sur le tableau que, par rapport à ce qui avait été convenu dans l'accord de coopération de 2001, à savoir que pour les lignes 124, 161 et 50A, les Régions s'engageaient à délivrer les permis dans un délai de 18 mois, éventuellement prolongé de 12 mois en cas de modification des plans d'urbanisme ou d'aménagement du territoire, seule la Région wallonne a délivré ces permis initiaux à peu près dans les délais convenus.

Pour toutes les autres lignes et les autres Régions, les délais ont été largement dépassés.

La deuxième cause de retard, ce sont bien entendu les recours qui ont été très nombreux. Bien sûr, on ne peut pas préjuger à l'avance du nombre de recours ou du mécontentement éventuel qui se manifesterait lors du projet, mais la SNCB était déjà très consciente, dans la phase de planification de la mise à quatre voies, par exemple, des lignes 124 et 161, que les travaux feraient l'objet de nombreuses contestations de la part des riverains. Elle a pris les devants. Elle a essayé d'apaiser les inquiétudes par des séances d'information et par toute une série de relais visant à informer au mieux les riverains. Malgré tout, cela n'a pas empêché des retards et des recours nombreux.

Notamment, je ne vous citerai que la saga de la ligne 124, pour lesquels les recours sont responsables d'à peu près 50 % des retards. Il y a un recours dans les trois Régions. En Région wallonne, un second permis a dû être introduit après annulation et ce second permis a fait l'objet de trois recours qui ont tous été rejetés, mais cela a allongé d'autant la procédure. En Région flamande également, il y a eu un premier recours. Un second permis a été délivré en août 2010 et ce second permis a fait l'objet également de trois recours et a

été annulé le 7 octobre 2014. Et en Région bruxelloise, nous avons eu trois permis de bâtir consécutifs pour le projet, en mars 2008, en mars 2011, en janvier 2013. Chacun de ces permis a été annulé par le Conseil d'État sur la base de l'application de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative.

Donc, depuis cette dernière annulation, il faut savoir qu'Infrabel n'a pas introduit de nouvelle demande de permis auprès de la Région flamande et auprès de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour la L161, les recours sont responsables d'à peu près 18 % des retards enregistrés; pour la L50A, de 60 % des retards et, pour la liaison Watermael-Schumann-Josaphat, il y a eu un seul recours, mais cette liaison a été impactée par les procédures qui étaient intentées dans le cadre de la L161 et l'ensemble de ces procédures de recours explique à peu près 44 % des retards enregistrés.

La troisième cause qui peut justifier les retards dans l'exécution des travaux, c'est la complexité de ces travaux. Un premier élément assez important est que la SNCB s'est basée sur des expériences antérieures qui concernaient l'aménagement de nouvelles lignes telles que les lignes à grande vitesse. Toutefois, les travaux du RER se sont avérés beaucoup plus complexes qu'initialement prévu, tout simplement parce qu'ils étaient localisés dans des zones fortement urbanisées. Cela a engendré une plus grande pression de la part des riverains, des administrations locales et l'évolution des exigences techniques dues à ces mécontentements a provoqué des retards. Plus particulièrement les lignes 124 et 161, qui sont un peu les lignes martyres, ont connu de nombreux problèmes de phasage. Même chose pour la liaison Watermael-Schumann-Josaphat. Certaines modifications des techniques utilisées sur les chantiers ont également ralenti les travaux. Je citerai par exemple l'interdiction d'utiliser une machine à pieu à proximité des voies en service à la suite de l'accident de Ternat en 2011. Il s'agit donc d'événements qui ont surgi dans le cours des travaux et qui ont ralenti d'autant l'exécution de ces travaux.

La quatrième raison qui a été identifiée, c'est l'indisponibilité des moyens financiers. On a pu constater que les restrictions budgétaires successives ont accru l'impact de la clé 60/40 sur le déroulement des chantiers. Comme le conseiller Moens vous l'a exposé, la clé 60/40, impactée par ces restrictions budgétaires, a provoqué un ralentissement des travaux, parce qu'une priorité était accordée aux investissements en matière de sécurité et de maintien de l'infrastructure au détriment de l'extension de capacité, le RER étant un projet d'extension de capacité.

Pour la ligne 161 proprement dite, l'application de la clé 60/40 explique à peu près 54 % des retards constatés.

Enfin, la suspension du plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 a également fortement ralenti les investissements dans la mesure où Infrabel a conditionné la reprise des travaux sur la L161 et l'accomplissement des démarches en vue d'obtenir de nouveaux permis pour la L124, qui pour l'instant n'en a toujours pas, à l'approbation d'un nouveau PPI. Ces deux éléments ont donc également contribué à provoquer des retards dans l'exécution des travaux liés cette fois à l'indisponibilité des moyens financiers. Dans le *slide* suivant, vous voyez un tableau qui reprend par mois de retard, ces différentes causes que je viens de vous exposer, distinguées suivant les lignes.

En conclusion, on notera qu'un seul projet, comme je vous l'ai rappelé, a été réalisé dans les délais prévus. En outre, les retards qui ont été accusés et qui figurent dans le tableau qui a été projeté précédemment sont déjà dépassés, si je puis dire, puisque dans son rapport de juin 2016, Infrabel faisait figurer de nouveaux délais de réalisation, mais ceci était lié à la réalisation de trois conditions qui étaient l'approbation, dès juin 2016, d'un nouveau plan d'investissement pluriannuel (ce qui n'est pas le cas), la délivrance des permis annulés pour la L124 en Flandre et en Région bruxelloise dans un délai de trois ans et sans recours (pour l'instant, aucune demande n'a été réintroduite par Infrabel pour la raison que je viens de vous évoquer) et la disponibilité du budget en fonction des besoins.

On peut donc déjà constater que les délais actualisés dans le rapport de juin 2016 ne seront sans doute pas respectés. Pour conforter cette idée, la présentation du ministre de la Mobilité au Conseil exécutif des ministres de la Mobilité en juin 2016 ne contenait plus de délais finaux de réalisation pour les L161 et L124. Dans la nouvelle approche présentée par le ministre, il était question de mise à quatre voies partielle et d'augmentation d'offre sur les lignes 124 et 161 qui était prévue pour 2024 mais la mise à quatre voies complète n'a plus d'échéance. C'est reporté *sine die*.

Nous concluons donc par une considération: la réalisation des travaux par tronçons plutôt que par lignes,

proposée par le ministre, aurait peut-être pu être prévue dès la genèse des projets, ce qui aurait peut-être pu réduire les retards que nous connaissons actuellement.

Je passe la parole à M. Roland qui vous présentera l'offre ferroviaire.

02.05 Serge Roland: Madame la présidente, monsieur le président, mesdames et messieurs, pour favoriser le transfert de la voiture vers les transports en commun dans et autour de Bruxelles, la convention de 2003 porte sur douze relations ferroviaires qui traversent Bruxelles et desservent un des trois pôles suivants: la jonction Nord-Midi, le quartier européen ou l'aéroport national. Cette zone concerne 126 communes et comporte un noyau central et un anneau périphérique.

La convention 2003 fixe des exigences en termes d'amplitude et de fréquence par relation ferroviaire. Une amplitude minimale de 20 heures par jour les jours ouvrables, une fréquence d'un train toutes les quinze minutes les jours ouvrables en heures de pointe. En dehors de celles-ci, des fréquences moins importantes sont également prévues et varient selon que la gare se situe dans le noyau central ou dans l'anneau périphérique.

La convention 2003 était un accord d'orientation de politique de mobilité qui ne reposait pas sur un étude de faisabilité technique. Dès le départ, la SNCB a formulé des réserves quant aux fréquences à atteindre, sur l'intégration de l'offre RER dans le réseau ferroviaire existant ainsi que sur le calendrier. La convention de 2003 n'est toutefois pas un cadre fermé. Elle prévoit la possibilité d'adapter les caractéristiques de l'offre du RER selon les résultats d'une étude qui était à réaliser et à actualiser tous les cinq ans. Celle-ci, prévue à l'article 13 de la convention n'a été réalisée qu'en 2009 et n'a jamais été actualisée. Elle est cependant à la base de la seule réorientation du projet RER par le Comité exécutif des ministres de la Mobilité en mai 2012. Cette étude a confirmé qu'il était techniquement impossible de mettre en œuvre un programme d'exploitation conforme aux attentes de la convention de 2003; elle identifie notamment des conflits de succession entre trains RER et trains Intercity sur de nombreux axes. Il y a conflit de succession lorsque des trains lents (omnibus par exemple) freinent des trains rapides, faute de possibilités de dépassement.

Cette étude développe un scénario alternatif à mettre en œuvre par étapes entre 2012 et 2019, ce qui supposait bien entendu que les travaux programmés soient réalisés dans les délais prévus. Ce scénario intermédiaire 2015 revoit à la baisse les exigences de la convention de 2003: l'amplitude est ramenée de 20 à 17 heures; la fréquence de train n'est plus cadencée mais exprimée en nombre de trains par heure – il y a évidemment une différence entre "un train toutes les 15 minutes" qui est plutôt une orientation qualité pour usagers et "quatre trains par heure" qui donne plus de souplesse à l'exploitant ferroviaire. Les échéances de mise en service de l'offre RER sont prolongées de plusieurs années pour plus de 90 % des gares, et des parcours de trains sont modifiés. Notre rapport donne deux exemples de modification de parcours que je ne vais pas développer mais dont le point commun est de soulager la jonction Nord-Midi en utilisant davantage la ligne 28 à l'ouest de Bruxelles.

L'offre alternative développée dans ce scénario intermédiaire 2015 était non seulement conditionnée à la réalisation de travaux, mais également à la livraison de matériel et à la mise en place de nouveaux horaires. Les horaires sont au cœur de notre analyse de l'évolution de l'offre ferroviaire. Il est important, à ce sujet, de souligner que des réserves ont aussi été formulées en 2009 par la SNCB et par Infrabel à l'égard de ce scénario intermédiaire 2015. Pour ces deux sociétés, ce scénario ne tient pas compte des contraintes du réseau en dehors de la zone RER et le calcul des temps de parcours est basé sur les performances maximales du matériel Desiro, ce qui ne laisse pas de marge en cas de difficultés.

Pour analyser l'offre RER, il est important de rappeler que le RER n'est pas un réseau dédié, mais une zone où l'offre ferroviaire doit atteindre des critères d'amplitude et de fréquence. L'offre attendue peut donc être rencontrée par tous les trains qui s'arrêtent aux gares concernées, qu'ils soient S, IC, P ou L. Pour réaliser cette analyse, la Cour des comptes n'a pu se baser sur des données probantes de la SNCB ou du SPF Mobilité et Transports. Pour être complet sur cette question, je dirais que le suivi organisé à la SNCB n'était pas suffisamment fiable. Quant au SPF Mobilité et Transports, il n'a organisé aucun suivi du déploiement de l'offre RER.

Dans sa réponse à la Cour des comptes, le SPF précise qu'un suivi ne pourra 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, le SPF Mobilité et Transports est un acteur essentiel en appui de la politique de mobilité, sous la responsabilité du ministre. Une mention dans le contrat de gestion n'est pas nécessaire pour suivre le déploiement de l'offre ferroviaire. C'est sur la base des horaires de trains de la SNCB que la Cour des comptes a réalisé son analyse. Nous avons comparé les fréquences de trains en heures de pointe de juin 2016 avec les fréquences attendues du scénario intermédiaire 2015. Une comparaison analogue a également été réalisée pour les offres de trains du week-end.

Cette comparaison porte sur les gares, relations et échéances du scénario 2015. Elle a été réalisée gare par gare dans le sens de la marche vers la Jonction ou vers le quartier européen, à la première heure de pointe du matin, le créneau 07 h 00 – 07 h 59. Les gares ont été regroupées en fonction de la date d'échéance. Lorsqu'une gare est desservie par plusieurs relations ayant des échéances différentes, l'échéance la plus lointaine a été choisie, ce qui est une hypothèse plutôt favorable à la SNCB.

Le tableau qui vous est projeté résume comme suit la situation. Pour plus de la moitié des gares desservies par des relations ferroviaires dont l'échéance est dépassée, l'objectif n'est pas atteint. Par rapport à l'échéance de janvier de cette année, l'offre est inférieure aux attentes pour 65 % des gares. Pour les échéances à venir, 2018 et 2019, des efforts importants restent à fournir. Le *slide* vous précise pour chaque échéance le nombre de gares concernées.

En ce qui concerne l'offre RER le weekend, la Cour des comptes constate que l'offre est davantage en retrait par rapport à l'offre attendue, alors que les exigences sont moins élevées.

La Cour des comptes a également examiné la plus-value de l'offre actuelle par rapport à la situation qui prévalait en décembre 2002, soit avant l'établissement de la convention de 2003. Elle constate une amélioration de la fréquence des trains pour 22 % des gares de la zone RER. Pour la moitié des gares, aucune plus-value n'est constatée. Une régression de la fréquence est même constatée par rapport à 2002 pour 28 % des gares. Le *slide* actuellement projeté précise le nombre de gares concernées.

Concrètement, cette comparaison montre qu'en juin 2016, par rapport à la situation de décembre 2002, l'offre ferroviaire RER ne s'est améliorée que dans une trentaine de gares sur les 142 concernées.

En conclusion, pour la Cour des comptes, l'offre ferroviaire doit encore être significativement augmentée sur la plupart des relations suburbaines, pour atteindre les objectifs poursuivis par le scénario intermédiaire 2015, lequel, je le rappelle, était en retrait par rapport à la convention de 2003.

Cette augmentation de l'offre nécessite toutefois de vaincre plusieurs obstacles liés à la capacité de l'infrastructure, aux nœuds ferroviaires de Hal, Bockstael, Bruxelles Petite-Île et Jonction Nord-Midi. L'infrastructure limite les possibilités d'augmentation de l'offre en heures de pointe. Le potentiel est limité, voire très limité. Infrabel a fait réaliser une étude détaillée sur la capacité résiduelle de l'infrastructure ferroviaire. Les résultats de cette étude n'étaient toutefois pas définitifs au moment de la clôture de notre rapport. Infrabel pourra probablement apporter un complément d'information à ce sujet.

Sur certains axes, l'offre pourra être améliorée suite à la réalisation de travaux de mise à quatre voies, lesquels libéreront des sillons supplémentaires. Notre rapport indique que d'autres travaux de signalisation par exemple seront également nécessaires. Par exemple, des solutions devront être apportées aux problèmes de cisaillement. Le cisaillement est le fait, pour un train, de couper l'itinéraire d'autres trains, ce qui nécessite le ralentissement ou la mise à l'arrêt de trains pour permettre le croisement.

D'autres pistes sont également possibles, comme la modification de certains parcours, la révision du nombre d'arrêts de certains trains ou un autre arbitrage entre les trains InterCity et les trains S. Ces pistes relèvent toutefois de choix d'opportunité.

Pour la Cour des comptes, une réflexion est nécessaire pour évaluer si les objectifs poursuivis concernant l'offre RER sont toujours pertinents aujourd'hui, et pour mettre en lien les objectifs et les moyens.

Pour atteindre l'objectif sociétal d'un transfert du déplacement privé vers le transport collectif, une nouvelle analyse des besoins devrait être réalisée. Celle-ci devrait prendre en considération l'offre de tous les transporteurs publics, comme prévu initialement, et non uniquement l'offre ferroviaire. Cette analyse devrait permettre de choisir les solutions les plus efficaces pour rendre le meilleur service aux voyageurs.

M. le conseiller de Fays va maintenant vous présenter nos constatations et conclusions à propos du matériel roulant destiné à l'offre ferroviaire RER.

02.06 Michel de Fays: Je reprends la parole pour vous exposer le dernier chapitre de notre étude, le chapitre 7 qui concerne le matériel roulant. À propos de ce matériel roulant, nous avons analysé trois éléments: la manière dont les besoins en matériel roulant ont été définis, le processus par lequel ce matériel roulant a été acquis et l'affectation actuelle du matériel utilisé pour organiser l'offre suburbaine à Bruxelles.

En matière de besoins en matériel roulant, il apparaît rapidement indispensable d'acquérir du nouveau matériel roulant adéquat pour une offre suburbaine. En effet, dans les années 1990, la SNCB affecte à l'offre locale dans et autour de Bruxelles principalement un matériel vétuste ou de conception ancienne et surtout peu adapté à des relations suburbaines. Même si les automotrices Sprinter de la SNCB sont récentes et adéquates à l'offre suburbaine, elles sont peu nombreuses et utilisées également dans d'autres Régions. L'offre RER sera donc assurée par de nouvelles automotrices à acheter. La SNCB affectera également au RER des automotrices anciennes qui vont être modernisées à cette fin.

En ce qui concerne l'achat du matériel roulant RER, le point de départ est que le gouvernement modifie en 2000 le contrat de gestion de la SNCB pour imposer à cette dernière de rédiger, pour le 31 décembre 2000, la partie technique d'un cahier spécial des charges. Le projet de cahier des charges ne sera pas rédigé dans le délai prévu.

En 2003, la convention comprend le calendrier prévisionnel défini par la SNCB pour l'acquisition de matériel RER. Les premières fournitures devaient intervenir pour la fin 2006 mais la convention ne précise pas les objectifs qualitatifs du matériel roulant. Ces précisions interviennent en 2004. En 2004, le Conseil des ministres souhaite en effet que le nouveau matériel à commander comprenne des caractéristiques inhérentes au transport suburbain, comme une accélération rapide au démarrage ou de larges portes susceptibles de favoriser un embarquement et un débarquement aisés.

En 2005, la SNCB replace pour la première fois l'acquisition du matériel roulant destiné au RER dans la problématique de ses besoins globaux en matériel roulant. Elle réalise une étude détaillée de ses besoins en matériel roulant à l'horizon 2008-2012. Suite à cette étude, la SNCB privilégie l'acquisition d'un matériel standard qui peut être utilisé sur l'ensemble du réseau et pour tous types de relations (longues et moyennes distances, locales et suburbaines), ce qui semble assez logique puisque nous n'avons pas affaire à un vrai réseau RER comme ce qui est conçu autour de Paris.

Suite à cette décision, la SNCB modifie le cahier des charges qu'elle avait déjà transmis à huit constructeurs lesquels avaient été sélectionnés au terme d'un avis de marché publié en 2003 et avaient déposé une offre en décembre 2004. Ces offres n'avaient pas abouti étant donné que le prix proposé dépassait largement le montant envisagé par la SNCB.

Une nouvelle version du cahier spécial des charges est transmise en février 2007 et donnera lieu à une commande en avril 2008. Cette commande auprès de Siemens porte sur 305 automotrices Desiro composées chacune de trois voitures. Parmi celles-ci, 95 sont destinées au RER et financées par le Fonds RER. Ce contrat d'une des plus importantes commandes de matériel roulant jamais réalisées par la SNCB s'élève à près d'un milliard et demi. Ces automotrices ont été livrées entre décembre 2011 et avril 2015. Constatez le retard pris dans ce marché du siècle!

Nous avons formulé les constatations suivantes. Tout d'abord, le calendrier mentionné dans la convention de 2003 n'a pas été respecté, la procédure a duré plus de huit ans et les automotrices ont été livrées avec cinq ans de retard sur les délais prévus. Deuxièmement, les automotrices acquises répondent aux principales caractéristiques attendues d'un matériel destiné à une offre suburbaine et définie par le Conseil des ministres en 2004. Troisièmement, suite à l'étude de 2005, la SNCB a désiré disposer d'un matériel standardisé également apte à assurer les relations de longues distances. Cette standardisation du matériel offre un confort de gestion et une facilité d'exploitation au service de la SNCB. Quatrièmement, la SNCB n'a pas souhaité appliquer aux Desiro les nouvelles spécifications techniques en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Ces spécifications déjà fixées au moment de la commande des Desiro en mai 2008 n'étaient obligatoires qu'à partir de juillet 2008.

En 2006, la SNCB décide d'affecter à l'offre RER les 181 automotrices doubles classiques appelées AM6679. Celles-ci sont en cours de modernisation depuis 1999 avec pour objectif de prolonger leur

utilisation de quinze ans. Parmi les automotrices qui n'avaient pas encore été modernisées, 40 recevront une modernisation renforcée par l'adjonction d'un aspect métro: elles porteront le nom de "City Rail". Le programme "City Rail" réalisé entre 2007 et 2012 a été financé à charge du Fonds RER à hauteur de plus de 66 millions. En juin 2006, 113 des AM6679 étaient encore en service. Un déclassement important de ce matériel, y compris les automotrices modernisées, a été réalisé suite à l'entrée en service des Desiro.

La Cour des comptes a analysé le matériel roulant affecté par la SNCB à l'offre suburbaine dans et autour de Bruxelles. Les chiffres communiqués par le SNCB portent sur la situation de juin 2016. Ces chiffres concernent les trains S ainsi que les trains supplémentaires aux heures de pointe. On peut constater que plus de 80 % de l'offre est assuré par du matériel adapté à une offre suburbaine – soit des Desiro soit des Sprinter modernisés. Toutefois, la SNCB n'a pas atteint l'objectif qu'elle s'était fixée en 2005 de déployer à terme un matériel unique à l'offre RER.

En ce qui concerne l'affectation des 305 Desiro, les chiffres communiqués par les services de la SNCB pour juin 2016 indiquent que 101 Desiro assurent les services suburbains. On constate également que 58 Desiro sont immobilisés – ce qui équivaut à un taux d'immobilisation de 19 %, taux anormalement élevé pour du matériel neuf. Les Desiro connaissent une immobilisation de 13,7 % pour des raisons techniques, c'est-à-dire pour mener à bien des entretiens, des réparations, des mises à jour de logiciels, etc., et 5,3 % pour des raisons opérationnelles, c'est-à-dire en vue de renforcer des convois en cas d'affluence, d'organiser des trains spéciaux ou de remplacer des trains ayant subi des avaries.

Dans sa réponse, la SNCB indique que le taux d'immobilisation atteint 8 à 11 % entre juillet 2016 et novembre 2016. Donc, il y a là une contestation par rapport à nos constats mais ces chiffres ne concernent que l'immobilisation technique et n'intègrent pas les Desiro immobilisées pour la réserve opérationnelle.

S'agissant de nos conclusions concernant le matériel roulant, nous constatons que la SNCB utilise encore, tout comme en 2005, cinq types de matériel roulant différents pour assurer l'offre suburbaine bruxelloise. Parmi ces cinq types figure encore du matériel conçu pour les longues distances. La multiplicité de types de matériel roulant sur une même ligne peut ralentir la circulation ferroviaire, comme l'a expliqué M. Roland, et empêche d'augmenter la fréquence, dans la mesure où le matériel roulant le moins performant impose son rythme à l'ensemble des autres matériels. Encore une fois, nous ne sommes pas ici réellement dans une offre RER, avec des lignes dédiées.

La Cour a également constaté que le matériel roulant susceptible de circuler sur les lignes RER connaît actuellement un taux d'immobilisation anormalement élevé. Cette immobilisation concerne tant les Desiro que les automotrices doubles modernisées en partie à charge du Fonds RER. Les immobilisations élevées du matériel et le déclassement prématuré de certaines automotrices modernisées indiquent que le déficit d'offre RER par rapport aux objectifs poursuivis n'est pas lié à une insuffisance du matériel roulant. Je crois que c'est important. Au contraire, la SNCB dispose de matériel roulant suffisant pour augmenter, à court terme, l'offre de trains suburbains dans la zone RER.

Voilà pour notre exposé des sept chapitres. Nous vous remercions pour votre attention et nous sommes bien évidemment à votre disposition pour répondre à vos questions.

Karine Lalieux, présidente: Je vous remercie pour cet exposé très pédagogique et très clair.

Chers collègues, je propose que chacun pose ses questions. Comme je l'ai dit, il s'agit de questions techniques ou d'éclaircissements sur le rapport de la Cour des comptes. Tout le monde doit pouvoir s'exprimer. C'est pourquoi je dirais que le temps de parole doit être limité à dix minutes par groupe. Demain, nous ferons la même chose lors de l'échange avec le ministre, à savoir un temps de parole de dix à quinze minutes. Aujourd'hui, limitons-nous à dix minutes pour vos questions techniques.

Chers membres de la Cour des comptes, toutes les questions seront posées en rafales et vous répondrez à votre tour en rafales. Vous êtes assez nombreux pour prendre note. Je ne doute évidemment pas de vos capacités et de votre efficacité.

02.07 Inez De Coninck (N-VA): Ik dank u, mevrouw de voorzitter, alsook de voorzitter van de commissie Rekenhof.

Ik wil, ten eerste, de raadsheren van het Rekenhof bedanken voor de uitgebreide studie en het uitgebreide

rapport, dat heel interessant was. Het is een document dat ik kan blijven lezen en waarin ik telkens andere zaken ontdek. Ik wil verder ook de heer Cheron bedanken, die het initiatief heeft genomen om tot het voorliggende document te komen en ik wil eveneens de leden bedanken die samen met ons in de commissie de resolutie hebben opgesteld, waarin een doorlichting wordt gevraagd.

Mevrouw de voorzitter, ik zal uw aanbeveling volgen, namelijk dat het niet de bedoeling is om hier politieke exposés te geven of over het al dan niet belang om van een GEN te spreken; dat zijn zaken voor morgen. De studie is dermate interessant dat ik chronologisch vragen zal stellen. Sommige vragen zijn heel technisch maar niettemin stel ik ze. Misschien kunnen de raadsheren van het Rekenhof niet meteen een antwoord geven, waarvoor ik alle begrip heb. Ik probeer ook het tijdschema van het GEN, dat een project is dat over vele jaren loopt, alsook het rapport en de grote bedragen enigszins te vatten. Sommige vragen zijn op basis daarvan gesteld, ter verduidelijking voor mijzelf en onze fractie.

De eerste vraag gaat over de lijnen 124 en 161. Die lijnen zouden oorspronkelijk maar op drie sporen worden gebracht. Nu zijn uiteindelijk vier sporen nodig. Bovendien was voor lijn 161 een ander alternatief, dat goedkoper was dan de optie om het huidige tracé op vier sporen te brengen. Dat werd opeens losgelaten. Kunt u dat verduidelijken?

Ten tweede, ik was aangenaam verrast dat u in de studie verwees naar de terminal Brussel-Europa. Deze HST-terminal was eerst aan de site Schaarbeek-Vorming gepland. Volgens mij was die terminal interessant, omdat men dan vlakbij de luchthaven is en omdat voor de HST-lijnen makkelijker de noord-zuidverbinding kan worden ontweken. Deze terminal is ook losgelaten. Dat staat ergens in uw studie. Waarom is die terminal losgelaten? Hebt u daarover meer informatie? Er wordt in de voetnoten soms naar verslagen of studies verwezen. Misschien staat in die verwijzingen meer info over het loslaten van de keuze voor de terminal Brussel-Europa.

Hangt dat volgens u ook samen met de te late uitvoering van de behoeftestudie, die dan uiteindelijk maar in 2009 gebeurde? Stond er in de behoeftestudie uit 2009 iets specifieks over Brussel-Europa, over de noord-zuidcapaciteit en over lijn 28? Was Brussel-Europa gerealiseerd, dan was die laatste een oplossing geweest voor zowel noord-zuid als voor het GEN. Verscheidene keren komt terug dat men bij aanvang van het project wist dat het GEN geen blijvende oplossing was om de verzadiging van de noord-zuidverbinding op te lossen. Eigenlijk is van bij het begin vastgesteld dat dit een probleem was. Ik begrijp dan niet dat de keuze Brussel-Europa werd losgelaten. Ik begrijp ook niet dat sommige zaken werden teruggeschroefd voor lijn 28. Misschien kunt u daar verduidelijking bij geven.

Op pagina 29 van het rapport verwijst u naar het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. In dat meerjareninvesteringsplan dat door deze regering werd opgeschort, werd de oorspronkelijke doelstelling van het GEN al losgelaten. Ik verwijs naar de doelstellingen in de overeenkomst uit 2003. Wil dat zeggen dat dit een gemiste kans was om in het ontwerp van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025, het vorige meerjareninvesteringsplan dus, de doelstellingen van het GEN uit 2003 op punt te stellen en op te nemen? Er worden eigenlijk enkel de doelstellingen van de intermediaire fase in opgenomen, iets waar u ook naar verwees. Die intermediaire fase was bedoeld om gerealiseerd te zijn in 2015, maar dat is ondertussen al opgeschoven naar 2022. Dat is mij niet helemaal duidelijk. Bij de opmaak van dat meerjarinvesteringsplan lijkt mij alvast een kans gemist om het GEN te realiseren zoals beoogd.

Ik kom tot de vergaderingen van het ECMM, de stuurgroep en dergelijke. Het ECMM is duidelijk de bedoeling niet nagekomen. Sommige ministers hebben het ECMM zelfs niet samengeroepen. Het ECMM en de stuurgroep van het GEN hoorden nauw samen te werken. Deze stuurgroep vindt onze fractie heel positief omdat er vertegenwoordigers in zetelen van de regionale vervoersmaatschappijen. Het GEN diende een geïntegreerd vervoersaanbod aan te bieden. Het is dan ook jammer dat deze stuurgroep, als de studie in juni 2009 eindelijk wordt opgeleverd, geen consensus bereikte over het eindverslag. Sommige leden trekken sommige elementen van het intermediaire GEN-aanbod 2015 zelfs in twijfel. Wat stond er in de studie over Brussel-Europa, de noord-zuidverbinding en lijn 28? De geïntegreerde doelstelling van de stuurgroep werd vorm gegeven door vertegenwoordigers van de regionale vervoersmaatschappijen. Een tijdje daarna werd die stuurgroep echter afgeslankt. Ook dat is volgens mij een gemiste kans.

Ik merk ook op bladzijde 53 dat er werken werden uitgevoerd met het GEN-Fonds. Het gaat dan over een uitbreiding van de capaciteit van Brussel-Zuid, capaciteitsverhogende maatregelen in de zone Brussel-Zuid en werken op lijn 50A die reeds waren uitgevoerd voor de HST. Kunt u bevestigen dat er werken voor de HST werden betaald met middelen uit het GEN-Fonds? Of is dat een verkeerde interpretatie van mij?

Wij hadden het daarnet ook over de opvolging van de facturatie. U zei dat dit correct gebeurde, al had de controle erop wel uitgebreider mogen zijn. Misschien ook daarover wat meer uitleg want de NMBS is beheerder van het GEN-Fonds. Vermoedt u dat facturen werden betaald zonder zekerheid te hebben over de uitvoering van die werken? Soms is het in het beheer van het GEN-Fonds niet duidelijk of werken reeds werden uitgevoerd. Misschien heeft dit te maken met een beperkte controle op de facturatie en betalingen via het GEN-Fonds?

Wat de 60/40-verdeelsleutel betreft, u schrijft op pagina 61 van uw rapport dat het aantal treinkilometers in Wallonië bijna gelijk is aan dat in Vlaanderen. Klopt het dat door de ietwat perverse maatregel van de verdeelsleutel de investeringen in Wallonië uitgebleven zijn? In verhouding moet er van hun budget procentueel meer naar het behoud van de capaciteit en de veiligheid gaan. 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? Kunt u dat verduidelijken?

Voorts zegt u dat er nog een tekort is van 800 miljoen euro voor het GEN. Wat is de verdeling daarvan over de regio's? Kunt u daarbij toelichting geven? De initiële ramingen waren optimistisch en verre van afgestemd op de nodige middelen. Gebeurde die vergissing of onderraming in het begin van het project? In welke periode werden deze ramingen opgesteld? De uitvoering kwam veel later dan de ramingen. De prijzen stijgen wel, maar ik denk niet dat het gat daarmee dichtgereden kan worden. In welke grootteorde zitten de opgestapelde tekorten?

Hebt u concrete voorbeelden van verkeerde inschattingen die u tekenend vindt voor dit GEN-dossier? Ik verwijs naar een overschrijding die ik frappant vind, namelijk de 100 %-overschrijding van het GEN-budget in verband met de aanleg van stations- en parkeerterreinen. Waarom is die overschrijding gebeurd? Werd daarbij nooit gedacht aan de doelstellingen die het GEN moest halen? Was het überhaupt nodig, was het een noodzaak om zo veel extra investeringen te doen?

Uiteindelijk zullen wij eindigen met het dubbele van het budget, meer dan drie miljard, terwijl er oorspronkelijk in 1,5 miljard voorzien was. Is het geoorloofd om die uitgaven nu te doen, rekening houdend met de oorspronkelijke doelstellingen? Zult u daarmee het geïntegreerd openbaarvervoersaanbod halen?

Op pagina 111 schrijft u dat de behoefteanalyse maar één keer is gebeurd. Dat is opnieuw een gemiste kans. U schrijft ook dat er op dit ogenblik geen enkele waarborg is dat de ontwikkeling van het GEN zoals de spoorwegmaatschappijen het geprogrammeerd hebben, beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften. Meent u, ook al hebt u alleen het spoor geanalyseerd, dat er andere mobiliteitsingrepen mogelijk zijn die dezelfde noden kunnen lenigen voor een lagere kostprijs? Ik denk immers dat wij nog steeds de noden en doelstellingen uit 2003 in ons hoofd moeten houden.

Is er vandaag voldoende zekerheid dat de voltooiing van het GEN de beste oplossing is voor de mobiliteitsbehoeften?

Denkt u dat de aanvang van de resterende werken, zoals lijn 124 en lijn 161, zonder die behoefteanalyse opnieuw te doen, een efficiënte besteding zou zijn van belastinggelden?

Ten slotte, er werden de voorbije jaren aan Waalse kant enorme budgetten geïnvesteerd in stationbouw. Was het niet zinniger geweest om deze budgetten eerst in te zetten op andere mobiliteitsprojecten, bijvoorbeeld om het GEN te finaliseren? Wat is eigenlijk de verhouding tussen deze dossiers?

Karine Lalieux, présidente: Madame De Coninck, de nombreux autres membres sont encore inscrits après vous. Là, vous dépassez vraiment votre temps de parole!

02.08 Inez De Coninck (N-VA): Excuseert u mij, mevrouw de voorzitter, ik hield de tijd niet in het oog. Ik zal hierbij afronden.

Was het niet zinvoller geweest de budgetten te investeren in de GEN-werken? De beheersovereenkomst zegt immers dat de overheid moet bijpassen als het GEN-Fonds niet voldoende is. Dat is nooit toegepast of verplicht, maar het was in mijn ogen toch ook niet verboden om de bestaande dotaties aan te wenden voor het GEN. Kunt u dat even toelichten?

02.09 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Je tiens à remercier, au nom du MR, la Cour des comptes pour son excellentissime rapport. Je pense que celui-ci pourra nous servir de guide pour la suite des événements. Il dresse un constat extrêmement éclairant et lumineux sur ce qui s'est passé ou, plutôt, sur ce qui ne s'est pas passé, ou qui s'est mal passé. En cela, il est intéressant.

Mme la présidente nous a demandé de ne pas faire de politique aujourd'hui, de n'être que techniques. C'est un peu difficile pour des hommes politiques de n'être que des techniciens. Je ne suis pas électricien ou chauffagiste, mais je vais essayer de m'y tenir. Je vais essayer de ne pas faire de politique.

Pour faire un commentaire quelque peu acide, je dirai ceci de la synthèse. Vous connaissez tous le tableau de Magritte, intitulé "Ceci n'est pas une pipe". J'aurais tendance à dire: "ceci n'est pas un RER". Ou encore: "Tout ça pour ça." Et c'est dommage, parce qu'il s'agit d'un magnifique projet, qui a été lancé, je tiens à le signaler, madame la présidente, par le ministre Daerden en mars 1999. Il faut souligner la volonté de suivi et dire, de manière positive, que 21 ministres se sont occupés de ce dossier, que neuf gouvernements successifs se sont occupés – peut-être pas assez de ce dossier – et que les quatre couleurs politiques s'y retrouvent. Grâce au rapport de la Cour des comptes, nous sommes là pour faire avancer les choses.

Il n'empêche, des choses inquiétantes et surprenantes sont à noter. La Cour des comptes a rappelé que, effectivement, après la décision ministérielle de mars 1999 de créer un RER dans et autour de Bruxelles, il y avait eu de constants délais, beaucoup trop importants, entre les décisions de principe et l'entrée en vigueur de la convention, en 2006 seulement.

La convention, je le rappelle, avait été accompagnée d'un accord de coopération et la fameuse clef 40/60 date de cette époque-là, et pas de l'actuel gouvernement.

Nous restons sur notre faim quant à savoir pourquoi il a fallu un laps de temps si long, entre 1999 et 2006, pour aboutir à la mise en œuvre d'une convention, au demeurant signée en 2003.

D'autre part, la Cour des comptes a rappelé que tous les travaux RER auraient dû être exécutés pour 2012. Or, comme vous l'avez dit, cela n'était pas crédible. La convention de 2003 était surtout, et je crois que c'est le sens de votre position, un accord d'orientation politique qui manquait de faisabilité technique et financière. Il serait intéressant de savoir si vous avez eu l'occasion de prospecter plus avant sur les moyens de parvenir à cette double faisabilité. Comment a-t-on pu en arriver là? C'est important. Je vais vous donner un exemple qui fera plaisir à Isabelle Poncelet. Je me souviens d'avoir assisté, dans une vie antérieure, à un congrès, quand je siégeais dans le même parti que Mme Poncelet – il y a donc très longtemps. Il s'intitulait: "C'est au premier âge que tout se décide". En effet, le premier âge du RER est extrêmement important. C'est par les fondations qu'on doit commencer à construire une maison.

Malheureusement, je dois exprimer ma frustration. Plusieurs questions soulevées par la Cour des comptes n'ont pas été véritablement résolues.

En outre, un pan entier de la convention de 2003 a été absolument occulté – volontairement ou non, ce n'est pas à la Cour des comptes de se prononcer à ce sujet. En tout cas, il avait été bien indiqué que c'était une offre multimodale, comprenant non seulement le ferroviaire, mais aussi les sociétés de transport régionales. Manifestement, il y a des manquements énormes. Vous signalez que, finalement, on en revient au ferroviaire, alors que dans l'excellente convention de 2003, on précisait bien que c'était le ferroviaire plus...

Karine Lalieux, présidente: Veuillez conclure, monsieur Flahaux!

02.10 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Comme je l'ai dit, c'est au premier âge que tout se décide. Le problème est qu'on doit tenir par la main un nouveau projet et là, il y a de grosses défaillances au niveau du pilotage: pas ou trop peu de réunions aux différents niveaux. À partir du moment où l'enfant est livré à lui-même, comment voulez-vous qu'il réussisse à marcher? Il serait intéressant de savoir pourquoi ces différentes commissions ne se sont pas réunies.

J'ai encore beaucoup de choses à dire, mais je vais laisser la parole.

02.11 **Emmanuel Burton** (MR): Madame la présidente, je voudrais aussi remercier les membres de la Cour des comptes pour leur travail. Cela valait vraiment la peine de faire le point sur la situation. On a déjà remercié le collègue Cheron. On peut le faire encore une fois.

Je voulais revenir sur la clef de répartition 60/40. Vous rappelez clairement qu'il s'agit d'un obstacle à une utilisation rationnelle et économe des moyens d'investissement. Il faut rappeler que cette clé de répartition a été décidée en 2002. Il y a donc un respect de la loyauté fédérale sur cette clé. Tous les partis traditionnels l'ont approuvée. Sur ce point, j'ai une petite remarque. À la page 58 de votre rapport, il est indiqué que les investissements parfois très coûteux relatifs à l'aménagement des gares peuvent également avoir un impact négatif sur la réalisation des travaux d'extension de capacités de réseaux. Selon vous, de quel ordre sont ces investissements? À quelle échelle les placez-vous dans les causes de ralentissement des travaux du RER? Autrement dit, comme l'a dit l'honorable collègue Inez de Coninck, à quel point les gares pharaoniques ont-elles contribué à ralentir des travaux ou détourner une partie des moyens qui auraient pu être affectés au RER?

Vous parlez aussi de la clef 80/20. C'est celle qui a été informée par Infrabel. Infrabel détermine-t-elle la période durant laquelle cette clé a été appliquée? Pour les 17 ou 18 dernières années ou seulement à certains périodes?

En ce qui concerne l'évaluation des travaux et des causes de retard, votre rapport mentionne clairement qu'un seul des cinq projets a été réalisé dans les délais prévus. Pour les autres projets, on parle de retards de 6 à près de 18 ans. C'est assez interloquant.

En outre, vous constatez que les principales causes de retard sont l'obtention des permis initiaux, les procédures de recours, la complexité des travaux et l'indisponibilité des moyens financiers.

À cet égard, vous précisez qu'en réunion du Comité des ministres de la Mobilité qui, je le rappelle, a été relancé par le ministre Belot, au mois de juin 2016, ce dernier annonçait une nouvelle planification des projets en effectuant les travaux par tronçons.

En quoi considérez-vous que cette approche est meilleure et comment justifiez-vous le fait que cette approche aurait dû ou pu être définie dès le début de ce dossier? On aurait peut-être gagné du temps et de l'argent.

Vous avez également mentionné que les coûts intrinsèques des projets ont augmenté de 27 % entre 2001 et 2016, soit 673 millions d'euros dont 150 millions correspondent uniquement aux gares et parkings. Trouvez-vous cela cohérent par rapport au projet initial de 2002-2003?

02.12 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, dame en heren van het Rekenhof, ik dank u voor het rapport en de toelichting.

Het is een interessant werkstuk waarin zelfs een aantal interessante elementen naar boven zijn gekomen die niet enkel betrekking hebben op het GEN, maar die kunnen worden doorgetrokken. Bijvoorbeeld met betrekking tot het toezicht op investeringen bij de NMBS denk ik dat er nog wel wat lessen te trekken zijn.

Terug naar het GEN en misschien helemaal terug naar het begin. De begindoelstelling van het GEN was om een modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer te begunstigen en het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone te verhogen.

Om dat te bereiken, steunt het GEN-project op drie pistes: het aanbod van gemeenschappelijk vervoer verbeteren, de gebruiker een geïntegreerde dienstverlening bieden en begeleidende maatregelen verwezenlijken.

Het onderzoek heeft zich gefocust op de eerste piste, namelijk: de verbetering van het aanbod van het gemeenschappelijk vervoer. Mijn vraag is of de twee andere pistes tijdens uw onderzoek ook in ogenschouw zijn genomen en of daaruit bepaalde conclusies kunnen worden getrokken? Ik verwijs bijvoorbeeld naar de geïntegreerde dienstverlening waarnaar de collega ook al heeft verwezen. Ondertussen hebben ook de MIVB, de TEC en De Lijn in tramverbindingen, metrolijnen enzovoort geïnvesteerd. De vraag is of deze nog passen binnen het GEN-kader dat destijds toch ook mee door die vervoermaatschappijen werd uitgetekend en in hoeverre dat allemaal nog geïntegreerd verloopt.

Wij zitten dan ook heel dicht bij de mobiliteitsbehoeften waarnaar al werd verwezen door een collega. Er werd heel duidelijk gesteld dat om de vijf jaar een behoeftanalyse moest plaatsvinden. Dat werd

afgesproken in het basisakkoord van 2003. De behoefteanalyse werd slechts een keer uitgevoerd en heeft geleid tot een aantal nuttige bijsturingen zoals het rapport ook stelt. Het is duidelijk dat een nieuwe behoefteanalyse nuttig zou zijn, zeker gelet op de investeringen bij de andere vervoermaatschappijen. In die zin is dat een heel belangrijk element uit het rapport dat u hier voorstelt.

Wat betreft het GEN-Fonds, waarom heeft men destijds voor het instrument van een fonds gekozen? Dat is mij niet helemaal duidelijk. Is het een goede keuze geweest om met een fonds te werken? Ik heb soms het gevoel dat het GEN te veel los van het globale spoorwegnet wordt beschouwd, omdat uiteindelijk het in afstand niet zo groot is. Men licht het er wat uit met een apart fonds en een apart plan, maar eigenlijk kan men het niet los zien van het globale spoorwegnetwerk in ons land. Hetzelfde geldt eigenlijk ook voor die 60/40-verdeling. Die geldt ook voor het volledige spoorwegnetwerk en alle investeringen die daarin gebeuren. Het is dus logisch dat de investeringen die gebeuren in het GEN ook aan die 60/40-sleutel moeten voldoen.

U zegt dat dit een hinderpaal is om de investeringen vlot te laten verlopen. Ik kan mij voorstellen dat dit de planning bemoeilijkt, zeker als het elk jaar moet worden gerespecteerd. Dat horen wij natuurlijk ook van de NMBS en Infrabel. Ik zie echter geen concrete aanwijzingen waar dit een probleem is geweest of waar dit aanleiding heeft gegeven tot vertragingen en problemen. Er wordt in het rapport gesteld dat het een hindernis is, maar er wordt niet verwezen naar bepaalde gebeurtenissen die aanleiding hebben gegeven tot vertragingen. De onderbouwing van de stelling dat die 60/40 een hinderpaal vormt, mis ik een beetje in het rapport, maar misschien kunt u dat straks nog wat verder toelichten.

Het fonds wordt beheerd door de NMBS. Het grootste deel van het fonds gaat richting Infrabel. Het beheren van het fonds gebeurt door de NMBS. Op zich kan men zich daarbij ook vragen stellen. Is het logisch dat dit bij de NMBS zit? Zij hebben dat in 2009, als ik het mij goed herinner, in handen genomen. Daarvoor lag het bij de FOD, maar daar gebeurde er te weinig.

Richting wie doet wat en wie controleert wat vallen er daar toch ook nog wel lessen te trekken. Daarop is in de toelichting niet zo uitgebreid gefocust, maar dat lijkt mij toch ook iets dat belangrijk is om mee te nemen naar eventuele toekomstige structuren en eventuele toekomstige organisatievormen voor dergelijke projecten.

Ten slotte, wil ik nog even iets zeggen met betrekking tot de ramingen en de termijnen die al dan niet zijn gevolgd of die onrealistisch waren. Ik heb het gevoel bij de meeste grote projecten, of het nu de spoorwegwereld, de wegenbouw of het construeren van parlamentsgebouwen en andere gebouwen betreft, dat er meestal onderraamd wordt en dat er op het vlak van tijdsinvestering meestal wordt onderschat hoeveel tijd een bepaald project nodig heeft.

Is dit zo bijzonder anders dan bij andere projecten? Als men ziet hoe lang het project Oosterweel of de Limburgse noord-zuidverbinding reeds op de agenda staan, begint men het soms te veel te relativiseren, dat kan ook zijn. Is er hier een bijzondere aanleiding dat dit toch wel erg onrealistische ramingen en termijnen zijn geweest?

02.13 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw en heren van het Rekenhof, eerst en vooral heel erg bedankt. Zoals we het eigenlijk een beetje gewoon zijn was dit een uitstekend rapport waaruit we heel veel informatie kunnen halen. Bedankt daarvoor en ook voor de uiteenzetting.

Mevrouw de voorzitter, zoals u gevraagd hebt zal ik mij beperken tot de technische vragen. De politieke zaken zijn inderdaad voor morgen.

Ik zal proberen om de volgorde van de uiteenzettingen te volgen. Ik zal beginnen met de financiering.

We hebben het allemaal gezien, er is nu een tekort van ongeveer 800 miljoen. Echter, als ik het goed begrepen heb – als ik het verkeerd voor heb moet u mij zeker verbeteren – slaat dit enkel op de infrastructuurwerken, niet op de voertuigen die op het GEN moeten rijden. Zitten die daar ook in vervat? Dat zal natuurlijk ook een kostprijs zijn binnen het hele GEN-project. Ik bedoel dus niet dat wat nu al afgewerkt is, maar wat er in de toekomst nog moet komen. Is dat inbegrepen in die 800 miljoen? U zegt dat het zeker een onderraming is en dat het bedrag nog zal oplopen. In die onderraming, gaat het dan alleen om de infrastructuurwerken of zijn er nog andere zaken inbegrepen?

Een volgende vraag. We hebben hier al een paar keer gehoord dat men moet samenwerken met de Gewesten en dat het over een integraal plan gaat. Het gaat dus niet alleen om de NMBS. Wat we hier behandelen gaat hoofdzakelijk over de NMBS, maar het hele project is natuurlijk meer dan dit. De minister van de Vlaamse regering kondigt ook allerlei spoorprojecten aan. Mijn vraag is of die ook in het tekort van 800 miljoen zijn inbegrepen? Moeten die daar ook nog bij worden gerekend? Men spreekt daar bijvoorbeeld over 365 miljoen voor de Vlaamse spoorprojecten. Is dat inbegrepen in het tekort van 800 miljoen of moet dat er nog bij worden gerekend?

Dan wat betreft de hantering van de 60/40-verdeelsleutel. Dit gaat over de financiering, maar ook over het probleem dat alle termijnen worden overschreden. Zou u daar nog wat meer uitleg over kunnen geven? Zoals de heer Van den Bergh eerder al zei, ik begrijp niet goed waar de oorzaak daarvan juist kan liggen, behalve dan natuurlijk in het feit dat er globaal een onderfinanciering is van heel de NMBS en dat men op een bepaald moment moet beslissen of men voor veiligheid kiest of voor het GEN-project. Ligt het aan een globale onderfinanciering voor de NMBS en dan een stuk voor het GEN-project? Misschien heb ik dat verkeerd begrepen en moet u dat verder uitleggen?

Een volgend punt is de deadline voor de infrastructuurwerken. Er zijn verschillende oorzaken, te beginnen met de vergunningsaanvragen die al veel te laat worden ingediend volgens de planning. Kunt u nog eens uitleggen hoe dat komt? Of heeft men geen indicatie waarom die aanvragen te laat werden ingediend?

Dan hebben we ook gezien dat de beslissingen van de regio's veel te wensen overlaten. Dat is ook veel later. Een ander punt zijn de beroepsprocedures. De beslissingen van de regio's, gaan die over de definitieve vergunning na de beroepsprocedures? U zegt dat dit binnen de 18 maanden moest, plus 12 maanden, maar die termijn wordt ruimschoots overschreden. Zitten de beroepsprocedures al in die overschrijding? Of komen die daar nog eens bij?

Ik wil daarmee weten wat de oorzaken zijn voor het feit dat de beslissingen van de regio's zo lang uitblijven? Komt dat door die beroepsprocedures of door andere zaken die wij momenteel nog niet gehoord hebben? Zijn er vertragingen aan de gang? Er is ook gezegd dat veel beroepsprocedures te maken hebben met taalkwesties. Kunt u daarover specifieker zijn? Is de vergunningsaanvraag misschien in de verkeerde taal gegeven, met andere woorden: wat zijn precies de taalkwesties?

Er is ook de complexiteit van de werken.

Er is het punt van de financiële middelen en de 60/40-verdeling. Zou het daar helpen, het is dezelfde vraag als daarjuist, als men het budget volledig lostrekt en een apart budget maakt voor GEN en die verdeling niet maakt? Of zal het integendeel dan nog moeilijker zijn omdat men dan een stuk op de grondgebieden van de twee Gewesten zit. Als dit ook een van de oorzaken is, weet ik niet goed hoe men daarvoor een oplossing zou kunnen geven.

De vertragingen blijven maar oplopen. Voor een aantal projecten, waarvoor men nu redelijk op schema zit, hoewel er ook nog een vertraging is, zit men nog aan het begin, dus wij kunnen veronderstellen dat de vertragingen ook nog veel verder zullen gaan. Is daar ook een raming voor gemaakt? Hebt u dat ook besproken met de NMBS zodat nu min of meer een einddatum kan worden vooropgesteld? Er zijn daarover ook al verschillende parlementaire vragen gesteld aan de minister, maar men blijft altijd stil daaromtrent. Heeft men nu een projectie voor de hopelijk definitieve einddatum of is dat niet zo?

Ik zei daarnet al dat, als het GEN is afgerond, er natuurlijk ook nog treinen op moeten rijden. Dan moet men natuurlijk – ik spreek over het moment waarop alles definitief achter de rug is, dus niet over nu – een evenwicht hebben tussen het aanbod van de treinen, het rollend materieel en de investeringen op de sporen. Hebt u er zicht op of dat effectief ook gebeurt of werd dat ook niet onderzocht in het rapport?

Is er naar aanloop van het nieuwe transportplan 2017 in het behoefteplan 2017 een behoefteanalyse specifiek voor het GEN gebeurd? Mocht dat zijn gebeurd, hoe is de verhouding daar? Is dat ook onderzocht?

Betreffende het rollend materieel bestemd voor het GEN is er heel duidelijk gezegd dat de zeromotorstellen een bijzonder hoge immobiliteitsgraad kennen. Kunt u daar nog wat meer uitleg over geven? Is er aan de NMBS gevraagd wat de redenen daar juist voor zijn? Wij zien nu dat de zeromotorstellen ook veel worden gebruikt op de langeafstandslijnen, zoals Antwerpen-Charleroi en Turnhout-Binche. Hebt u gevraagd aan de

NMBS hoe dat komt? Dat zijn immers helemaal geen treinstellen die dienen voor langere afstanden dan de afstanden voorzien in het GEN of waarvoor zij zouden moeten worden gebruikt.

Mevrouw de voorzitter, tot daar mijn vragen. Bedankt alvast.

02.14 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je me joins à tous mes collègues qui ont souligné l'intérêt de ce travail et la qualité de cet audit/rapport de la Cour des comptes. Je souligne aussi l'excellente synthèse présentée aujourd'hui, ce qui me permet de mieux cibler mes questions techniques. Madame la présidente, comme les wagons, je vais essayer de me raccrocher le mieux possible à des questions déjà posées.

Pour ma première question, je rejoins M. Van den Bergh sur sa remarque "ce fonds n'est pas un fonds." Il le fut, mais il ne l'est plus. Selon la Cour des comptes, eût-il mieux valu maintenir un fonds budgétaire (au sens d'effort budgétaire) au lieu de ce compte maintenant affecté à la SNCB mais alimenté par le SPF et Infrabel? Si j'ai bien compris, parce que pour moi, ce n'est pas clair. Ce n'est pas une ligne claire. Avez-vous un point de vue sur les intérêts (le mot est à double sens) de maintenir un fonds ou pas?

Ma deuxième question est relative aux dépenses et surcoûts sur la période 2001-2016. Si j'ai bien compris, vous estimez à 673 millions ces dépenses et surcoûts, ce qui représenterait, d'après vous, un pourcentage de 27,2 %. Je suppose que vous avez tenu compte de l'inflation. Si je comprends bien, dans ces surcoûts de 673 millions, vous considérez qu'à peu près 275 millions seraient dus à des aménagements qualifiés de périphériques (gares, parkings). Certains considèrent qu'il s'agit de réponses à ce qui est ressenti comme des nuisances, mais ces investissements ne sont pas directement liés au projet.

En résumé, ai-je bien compris? À savoir que le surcoût est de 673 millions dont 275 millions d'aménagements de gares, de parkings, etc.?

Troisième question sur l'alimentation du Fonds RER. J'ai donc bien compris qu'il n'y a plus rien en 2015 et en 2016. Et je suppose que, directement ou indirectement, c'est lié à l'incertitude par rapport au PPI 2013-2025. Le PPI est incertain et a d'ailleurs été abrogé. Il n'y a pas d'alimentation du Fonds RER ni en 2015, ni en 2016? C'est bien cela qu'il faut comprendre?

Quatrième question. Sur ce que vous dites par rapport à la clé 60/40, je suppose qu'il faut bien expliquer que c'est une clé qui s'applique lorsque la localisation est possible en Région wallonne pour les 40 et en Région flamande pour les 60 et qu'il y a des éléments du territoire qui ne sont pas localisables, dès qu'on est par exemple en Région bruxelloise. C'est bien cela? C'est bien cette affaire?

Pour bien comprendre votre déduction que vous a suggérée Infrabel d'une clé qui a muté en 80/20, ce que vous connaissez bien dans d'autres lois - comme les lois spéciales, le financement 80/20, cela me parle. C'est autre chose. Je ne vais pas faire de digression. On va rester sur le sujet. J'essaie de me contenir, madame la présidente. Comprenez mon émotion!

Je n'ai pas tout compris aux 80/20. Je suppose que c'est compte tenu des moyens et du fait qu'il y a par ailleurs des obligations pour Infrabel de maintenir la capacité. On n'est donc pas dans l'extension. Mme Simonis a bien distingué le maintien de capacité et l'extension de capacité. Si du 80/20 a réellement été appliqué, c'est une forme de mutation de la clé 60/40, tenant compte des moyens disponibles. Est-ce bien cela qu'il faut comprendre?

Cinquième question. Lorsque la Cour des comptes reprend le souci dans l'avenir de travailler par tronçon, qu'en avez-vous compris? J'entends bien ce que cela signifie. C'est essayer de concentrer les travaux futurs par tronçon plutôt que de les disséminer sur une ligne. Je suppose que c'est cela, la signification. Mais en quoi cela favorise-t-il l'amélioration, que vous ne constatez pas, de l'offre? C'est même plutôt l'inverse. Si on travaille dans le futur par tronçon, qu'en est-il de ce que vous soulignez par ailleurs, à savoir qu'à un moment donné, on butte sur des nœuds, le principal étant la Jonction Nord-Midi?

Et là, je ne retrouve pas un vieux dada de M. Cornu. Je ne fais pas de politique. C'est un fait. Il est sur le départ. M. Cornu nous suggérait une possible amélioration de l'utilisation de la Jonction Nord-Midi par le système ATO avec 20 % d'amélioration de la cadence, parce qu'aujourd'hui, on est limité. C'est très technique. C'est peut-être un oubli ou une erreur de ma part mais je ne crois pas avoir vu cette anticipation parce qu'une amélioration par tronçon, si on se retrouve bloqué à un nœud, je ne vois pas très bien où est

l'intérêt dans l'offre intermédiaire de celle qu'on essaie d'améliorer avant que le RER ne soit terminé. J'espère que je me fais bien comprendre.

Il y a aussi la question des coûts d'exploitation du RER, question également soulevée par Mme Temmerman, question que je n'avais pas repérée directement et qui concerne tout ce qui est de l'ordre de l'intégration tarifaire, de la billetterie, des horaires, du balisage, d'un *branding* qui serait le *branding* RER comme on le fait avec l'offre S; je n'ai pas vu ces éléments non plus!

Ma dernière question, madame la présidente, est celle du matériel roulant au-delà de ce qui a été souligné par mes collègues et sur quoi je ne reviendrai pas. La Cour des comptes insiste en particulier sur le volet "inadaptation" en ce qui concerne les personnes à mobilité réduite; c'est ce que j'ai pu voir. Mais qu'en est-il de la hauteur des quais car on sait que les Desiro sont à l'image du métro avec la hauteur de quai adaptée? On sait qu'il y a au moins trois catégories de hauteur de quai, ce qui est un élément très important si l'on veut susciter une offre RER se rapprochant de celle du métro avec un accès plus facile lors de la montée dans le train, que ce soit un Desiro ou un autre adapté à l'offre RER.

02.15 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, je remercie la Cour des comptes pour la représentation de son rapport si détaillé.

Je ne reviendrai pas exagérément sur les détails.

À travers l'ensemble de votre étude et analyse, une question transversale pourrait être soulignée. À différentes reprises, vous faites référence au fait que le RER n'est pas un réseau dédié puisqu'il prend en considération tous les trains: les trains S, IP, IC, etc. Vous mentionniez un manque de suivi détaillé du déploiement et de l'offre RER. Vous parlez de la nécessité d'acquérir un matériel spécifique et adapté à une desserte suburbaine. À travers ces détails, la question qui se pose est de savoir s'il n'aurait pas fallu créer une structure spécifique pour mener ce projet d'envergure à bien, avec des objectifs spécifiques et un financement spécifique pour ne pas se retrouver dans une situation où la SNCB paraît s'en préoccuper de façon accessoire, n'en fait pas une de ses priorités. Ce projet semble être devenu un objectif secondaire pour la SNCB. Qu'en pensez-vous?

Tel est l'état de notre réflexion. Dans l'état actuel des choses, avec une demande de refinancement à hauteur de 800 millions d'euros, avec un retard accumulé aussi important, que pensez-vous de l'idée de donner une réorientation éventuelle à ce projet, un petit peu plus d'autonomie? Je ne sais pas trop comment mais, en tout cas qu'il soit peut-être un peu détaché de cette idée du financement 60/40 qui, comme certains collègues l'ont dit, peut être un frein. Je pense, par exemple, au fait qu'en Wallonie, on ne serait pas trop en retard sur certains permis, alors qu'en Flandre on l'est. Est-ce lié à cette répartition 60/40? Ne serait-il pas aujourd'hui le moment d'envisager de réorienter l'ensemble du projet vers une structure un petit peu plus autonome et de redéfinir des vrais objectifs, bien ciblés au niveau des aménagements sur le terrain mais aussi bien mesurés en termes de financement?

Ce n'est pas une question de détail mais c'est une réflexion plutôt globale sur ce qu'on vient de vivre. N'est-il pas temps de se poser ces questions-là pour la suite?

02.16 Karine Lalieux (PS): Je vous remercie à nouveau pour cet exposé très intéressant et très pédagogique.

J'ajoute quelques éléments et vous demande de me dire si vous pouvez me les confirmer ou pas. Il s'agit plutôt d'une question de confirmation d'éléments factuels qui ont été analysés par la cellule wallonne concernant le RER. Au niveau du territoire, 60 % du RER se trouve en Flandre. On sait que la Flandre entoure Bruxelles. C'est une réalité. Et donc, 60 % de ce RER est en Flandre. Selon un décompte fait par cette cellule wallonne, la contribution d'aujourd'hui au RER en général, c'est 28 % pour la Flandre, 42 % pour la Wallonie et 30 % pour Bruxelles, sachant que Bruxelles est exclue de la clé 60/40. J'y reviendrai.

Un certain nombre de travaux ont été expliqués parce qu'ils étaient en dehors de la clé 60/40; en effet, tous les travaux ne concernent pas cette clé 60/40, notamment les travaux transrégionaux. Dans ce cadre, pour les lignes 124 et 161, le passage en Flandre a été payé en dehors de la clé 60/40. Pour la ligne 161, cela a été mis dans le projet de l'aéroport, qui a été payé différemment, par le national et par les navetteurs actuels ainsi que par les lignes à grande vitesse. J'aimerais savoir si ces données vous disent quelque chose. Cela me semble important dans le cadre de la répartition de ce financement.

De manière générale, depuis 2001-2003, l'État respecte ses obligations. Les gouvernements successifs ont respecté leurs obligations de financement du Fonds RER. Vous indiquez aussi que la grande majorité des dépenses ont été effectuées pour le RER, même si elles n'avaient pas été prévues, par exemple des aménagements de parkings ou des gares dans certaines communes du Brabant wallon ou du Brabant flamand. Il y a donc eu un respect des règles et de la convention.

Par contre, vous dites que depuis qu'on a suspendu le plan pluriannuel 2013-2025, il n'y a plus eu de financement du Fonds RER. Vous parlez alors de 800 millions pour terminer ce RER, mais vous dites que c'est une sous-évaluation.

Vous notez qu'Infrabel n'a plus effectué de travaux et conditionne son agenda à trois conditions: l'approbation d'un nouveau plan d'investissement (qui n'a pas encore été réalisé), la disponibilité budgétaire qui n'est pas effective (vous le dites vous-même) et la délivrance des permis pour respecter les délais en trois ans, en tenant compte des recours, ce qui est moins contrôlable au niveau du fédéral. Trouvez-vous ces trois conditions légitimes par rapport aux arrêts simples des travaux qui sont reportés *sine die* depuis 2014?

Nous avons constaté une volonté de la part de M. Cornu de procéder à l'offre S, en attendant l'offre RER, si elle existe un jour. J'aimerais que vous nous le confirmiez. Que pensez-vous de l'offre S qui, pour vous, est bien moindre que l'offre de 2002, par rapport à l'hinterland RER, sans les travaux déjà réalisés et sans le nouveau matériel? Vous avez parlé des différentes gares mais, selon vous, de manière générale, est-elle inférieure à celle de 2002 mais supérieure à l'offre de 2015? Pouvez-vous m'apporter des précisions à ce sujet?

Vous nous dites que la clé 60/40 a été respectée à la lettre par l'ensemble des entreprises mais, si je vous comprends bien, cette clé a pour effet de développer et d'accélérer les travaux dans une Région mais parfois de les bloquer dans une autre. Cette clé bloque l'utilisation correcte et efficace des deniers publics. Aujourd'hui, selon vous, la clé 60/40 signifie une mauvaise utilisation des deniers publics par rapport à l'efficacité de la mobilité et du développement du réseau RER. Vous nous dites que cette clé peut constituer un obstacle à l'utilisation rationnelle et économe des moyens d'investissement.

C'est un constat qui porte sur tout le développement du RER. J'aimerais donc vous entendre sur ce point. J'aimerais aussi vous entendre sur la raison pour laquelle la modification de la clé annuelle 60/40 en clef pluriannuelle pourrait résoudre une partie des problèmes du développement du RER en Région wallonne.

Je n'ai pas bien compris un autre aspect. Je souhaiterais obtenir une explication simple relativement à la clé 80/20, au lieu de la 60/40, en ce qui concerne le RER. Si je vous ai bien compris, c'est en raison des crédits disponibles et de la réorientation des obligations d'investissement en termes de sécurité et d'entretien. Est-ce l'explication? Je vous pose la question.

Vous nous avez dit que les 800 millions étaient sous-évalués et que vous aviez vu dans la presse qu'on parlait d'un milliard, mais que vous ne pouviez rien annoncer quant à la forme qu'il prendrait, étant donné que vous n'aviez reçu aucune information. En avez-vous demandé au cabinet du ministre, au gouvernement ou aux deux opérateurs, qui auraient élaboré un montage financier à cet égard?

Selon vous, la clé de répartition 60/40 a causé plusieurs retards. Vous avez aussi évoqué "l'absence de PPI, les restrictions budgétaires du gouvernement qui ont obligé Infrabel à cesser ses chantiers". C'est ce que vous démontrez dans votre rapport. Peut-on évaluer le surcoût engendré?

02.17 Tim Vandemput (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de voorzitter, ik dank u, omdat ik als laatste mag spreken. Ik zat nog even vast in de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

Ik wil de raadsheren en raadvrouw van het Rekenhof proficiat wensen met hun rapport, dat ik heb gelezen als een roman. Ik dacht soms dat het fictie was. Wat in het rapport staat, is echter realiteit. Ik wens hen proficiat met hun werk.

Wat mij vrij snel opviel, is iets wat hier ook al door andere sprekers naar voren is gebracht, namelijk: het GEN-dossier zat van bij het begin op het verkeerde spoor, wat ik ook in het rapport terugvind. De doelstellingen waren verkeerd gesteld. Wat nu voorligt, is helemaal niet in lijn met die doelstellingen. Ik geef

twee voorbeelden die ik in het rapport terugvind en die dat bewijzen.

Ten eerste, een GEN in eigen bedding is er vandaag niet. De S-lijnen rijden in bestaande beddingen.

Van bij het begin al, in 1989, was ook duidelijk gekend, dat de noord-zuidverbinding, de *bottleneck*, een probleem zou zijn om het GEN goed te laten functioneren. Dat was een goede analyse. Van 1989 tot nu gaat het dossier verder.

Eigenlijk dateert het dossier al van vroeger. Ik geef daarbij een kleine anekdote. Ik ben opgegroeid in Hoeilaart, naast de spoorweg. Toen ik klein was, eind jaren 70, begin jaren 80, werden daar toen al onteigeningen gedaan voor het derde spoor. Zoals ook mevrouw De Coninck opmerkte, het derde spoor dateert al van eind jaren 70. In de loop der tijden is dat maar doorgedaan. Wij hebben twee GEN-stations op lijn 161. Ik kan u verzekeren — dit staat ook in het rapport — dat die twee stations met het volle geld zijn gezet, zoals dat in goed Vlaams wordt uitgedrukt. Ik bedoel daarmee dat wat er staat, soms overdreven is.

02.18 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer Vandenput, wat betekent “met volle geld”?

02.19 Tim Vandenput (Open Vld): Met volle geld betekent dat het met veel geld is gezet.

Karine Lalieux, présidente: Monsieur Vandenput, je vous rappelle que votre temps de parole se limite à 10 minutes.

02.20 Tim Vandenput (Open Vld): Ja, mevrouw de voorzitter, maar ik zal kort zijn.

Wij moeten er vooral lessen uit trekken en naar de toekomst kijken, want wat er al ligt, kunnen wij niet veranderen.

Ik heb een vraag over de 60/40-verdeelsleutel, die heeft gezorgd voor een aantal vertragingen, meeruitgaven en inefficiënte uitvoeringen. Ik lees op pagina 62 dat het in de praktijk gaat over een 80/20-verdeling. Ik heb die passage drie keer gelezen, maar ik begrijp niet hoe u van 60/40 naar 80/20 gaat. Kunt u dat toelichten?

Ten tweede, de politieke aansturing. U zegt ook dat dit een probleem is. Het ECMM is tot 2012 nauwelijks of nooit samengekomen. Wie moest dat samenroepen? Was dat de federale minister van Mobiliteit? Is er een mechanisme om dat samen te roepen? Want dan weten wij meteen waarom het nooit werd samengeroepen.

Ik kom tot mijn derde vraag. Ik had het al over lessen trekken. Welnu, welke lessen zou u hieruit trekken en welke aanbevelingen zou u geven om de andere voorstadnetwerken — in de volksmond Angelic: Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi — toch succesvol te starten en af te werken in de toekomst?

Ten slotte, na dit rapport en de bespreking met de minister, morgen, is het volgens mij ook nodig om de mensen van Infrabel in deze commissie uit te nodigen om hun ervaringen te horen, specifiek over dit project, maar ook om te horen hoe zij de afwerking concreet zien. Er is nog 800 miljoen. U zegt dat dit te weinig is en ik denk dat ook, gezien de uitdagingen. Maar hoe zien zij dat? Met welke tijdplanning, met welk geld en rekening houdend met welke prioriteiten zal dit project worden afgewerkt? Want het moet worden afgewerkt, anders is de twee miljard die er vandaag in zit, dood kapitaal, verloren belastinggeld. En dat kunnen wij ons niet permitteren.

Voorzitter Luk Van Biesen: Ik meen dat wij nu de raadsheren en auditeurs van het Rekenhof even de tijd moeten geven om de vragen te centraliseren waarna wij de vergadering kunnen hervatten om 17.00 uur.

De vergadering is geschorst van 16.56 uur tot 17.03 uur.

La séance est suspendue de 16.56 heures à 17.03 heures.

Luk Van Biesen, président: Il est cinq heures, la commission se réveille.

Wij beginnen opnieuw met de antwoorden van het Rekenhof.

Monsieur de Fays, vous avez la parole.

02.21 Michel de Fays: Madame la présidente, je commencerai par les besoins et les 800 millions manquants. Des questions m'ont été posées à ce sujet.

Madame Temmerman, il s'agit bien uniquement de l'infrastructure. En ce qui concerne le matériel roulant, toute notre étude montre que le déficit de l'offre RER n'est absolument pas liée au matériel roulant. Ce dernier a été complètement livré et il est suffisant. Ce qui reste, c'est bien l'infrastructure.

Il y a quatre chiffres clés. Au départ, nous avons une enveloppe fermée d'1,612 milliard. Il est bien précisé que, s'il faut plus de moyens financiers, ceux-ci seront à charge des dotations classiques d'investissements. Cette somme devient, en euros courants, 2,184 milliards. Le solde disponible en euros courants est de 293,610 millions et c'est de là qu'on tire la conclusion qu'il manque 800 millions. C'est un *minimum minimorum*, évidemment. Tout le monde reconnaît qu'il y aura encore des augmentations.

Mme De Coninck demandait si on pouvait ventiler ces 800 millions en fonction des Régions. On ne peut pas vraiment le faire en fonction des Régions, mais vous trouverez, en page 60 de la version francophone, le tableau 3, au point 4.5.1.1, état des lieux. Il y a là une ventilation des 800 millions ligne par ligne.

Le tableau expose, ligne par ligne, l'estimation des coûts non financés et, dès lors, ce qui reste à financer. Pour les deux lignes les moins avancées, soit la L124 et la L161, l'estimation des coûts non financés est forcément la plus sous-évaluée et, en conséquence, il faudra tenir compte de montants revus à la hausse.

À la question de savoir si le montant des 800 millions est à comprendre en euros courants. En effet, c'est bien le cas.

Au sujet du terminal Bruxelles-Europe, il y a quelques questions intéressantes. Ce projet était fondamental. Il a été imaginé au début des années 2000 avec l'idée de construire un terminal TGV à Schaerbeek. Il a été abandonné en 2003 pour raisons budgétaires. L'étude article 13 ne mentionne plus du tout ce projet. Par contre, elle propose d'utiliser davantage la ligne 28 comme alternative à la Jonction Nord-Midi. Mais il n'est plus question d'un terminal TGV.

Dès le départ, je crois que chacun se rend compte de la difficulté de la Jonction Nord-Midi. C'est un nœud fort intéressant par rapport à d'autres capitales: avoir une liaison ferroviaire traversant la capitale sans devoir changer de gare comme c'est le cas dans d'autres capitales. C'est, néanmoins, un point tout à fait fondamental. Il est intéressant de pouvoir contourner cette Jonction Nord-Midi par l'est et l'ouest. C'est là que Bruxelles-Europe était un point fort intéressant et cela à différents points de vue. La gare des TGV est à Bruxelles-Midi et cela est sans doute dû à des raisons historiques, puisque les premiers TGV faisaient la liaison vers la France et Paris. Néanmoins, l'offre de TGV s'est multipliée et les TGV, qui partent vers le nord ou l'est, vers l'Allemagne et les Pays-Bas, pour ce faire, doivent passer par la Jonction Nord-Midi.

Si ce projet Bruxelles-Europe s'était concrétisé, ç'aurait pu être une grande gare TGV. C'était intéressant aussi pour la liaison avec l'aéroport de Bruxelles-National et pour conforter Bruxelles comme capitale européenne. Pourquoi n'a-t-on pas fait Bruxelles-Europe? Pour des raisons budgétaires, sans doute, et un manque d'ambition du pays vis-à-vis de sa capitale.

Il y a évidemment beaucoup de questions sur la clef de répartition 60/40. Comprenez bien que nous ne critiquons pas cette clef 60/40. Il s'agit d'une clef politique, qui a été décidée, à un moment donné, entre politiques, et qui a été acceptée par l'ensemble des signataires. On peut évidemment discuter des critères qui aboutissent à la clef 60/40, mais ce n'est absolument pas notre rôle.

La clef 60/40, comprenons-nous bien, s'applique à l'ensemble des investissements ferroviaires. Ce n'est pas uniquement pour le RER, mais c'est l'ensemble des investissements ferroviaires financés par l'État. Elle est évaluée au terme de chaque année civile par les deux sociétés ferroviaires, considérées comme une seule entité. C'est déjà une difficulté.

Il y a des exceptions à l'application de la clef de répartition: Bruxelles évidemment et le matériel roulant. Le matériel roulant, heureusement, n'est pas inclus dans la clef 60/40. Ce serait particulièrement absurde. Les investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ainsi que les travaux TGV, vu leur dimension internationale, ne sont pas non plus inclus, pas plus que les investissements financés par des subsides européens, qui ne sont pas très nombreux.

Comme indiqué dans le point 4.4.3. de notre rapport, certains projets spécifiques financés par l'État ont également été financés hors clef, quel que soit le montant réel des travaux. Il s'agit de l'infrastructure d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National (le projet Diabolo), parce qu'on a considéré que la liaison vers l'aéroport de Bruxelles-National était un projet d'intérêt national; de la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg, parce qu'on a considéré que c'était un projet international; et des investissements d'infrastructure sur les tronçons situés sur le territoire de la Région wallonne pour les lignes L124 et L161, parce que c'était considéré comme un projet transrégional.

Mais si vous regardez ces différents montants qui sont retirés de la clé 60/40, vous aboutissez en fait à une clé 60/40. L'exception à la clé 60/40, c'est 60/40.

Comment arrive-t-on par la suite à une clé 80/20? Ce sont des calculs d'Infrabel. Nous ne les avons pas validés. Il nous semble assez vraisemblable, étant donné qu'il y a, *grosso modo*, le même nombre de kilomètres de voies au Nord et au Sud, qu'il y ait des investissements de maintien de capacité (remplacer des feux de signalisation, tout ce qui est sécurisation, etc. qui est évidemment indispensable mais qui n'augmente pas la capacité ferroviaire). Par ailleurs, la région du Sud du pays étant plus accidentée, il y a plus d'ouvrages d'art qui sont plus coûteux. En ce qui concerne les augmentations de capacité, on arrive en réalité à 80/20. Ce n'est donc pas 80/20 pour le RER. C'est pour l'ensemble.

Il y a eu des réflexions et des questions sur le coût de l'aménagement de certaines gares. C'est évident! On le fait remarquer au point 4.4.4. de notre rapport. Nous soulignons que les investissements parfois très coûteux relatifs à l'aménagement des gares peuvent également avoir un impact négatif sur la réalisation des travaux d'extension de capacité du réseau. À partir du moment où on est d'accord sur une clé 60/40, il faut en tirer toutes les conséquences et savoir ce qu'on choisit comme investissements et ceux qu'on considère comme prioritaires.

La clé 60/40 a abouti au fait qu'il faut arrêter les travaux une fois la part wallonne utilisée. Du côté flamand, pour permettre à la Wallonie d'avancer, on va faire des dépenses que je ne qualifierais pas d'inutiles mais qui ne sont peut-être pas nécessaires à ce moment-là. Par exemple, on va construire des parkings alors que les points d'arrêt ne sont pas encore opérationnels. Ce n'est pas très rationnel. Que faudrait-il faire, alors? Mettre un peu d'huile dans les rouages en appliquant cette clé de façon moins stricte, moins annuelle? C'est à voir.

Il y a eu des questions sur les délais du processus de ratification. La convention de 2003 est établie entre les quatre ministres régionaux mais elle a nécessité l'intervention des parlements. Elle n'entre en vigueur qu'en 2006, lorsque le projet a fait le tour de l'ensemble des parlements. Il a fait l'objet d'un décret du 27 mai 2004, de la Région wallonne, du 13 mai 2004, de la Région de Bruxelles-Capitale, du 20 mai 2005, de la Région flamande et du 30 décembre 2005, de l'État fédéral. Ce processus de ratification n'a pas abouti à une modification du projet. C'est bien le même projet.

La SNCB a quand même entamé certains travaux avant la fin du processus de ratification mais on constate des retards à tous les niveaux.

Ce retard au démarrage a une conséquence tout à fait dommageable par rapport à la fameuse étude article 13 qui devait être réalisée dans les dix-huit mois de l'entrée en vigueur de la convention. Mais je suppose que, lorsqu'on a prévu cette convention en 2003, on n'a pas imaginé qu'il faudrait trois ans pour qu'elle entre en vigueur. Donc, cette étude article 13 a, par ailleurs, elle-même pris du retard. Je crois que je l'ai souligné. L'étude est réalisée avec plus d'un an et demi de retard par rapport à 2006, pas par rapport à 2003. Elle est réalisée en 2008-2009. En fait, l'étude 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 évidemment techniquement impossible de mettre en œuvre en 2015 l'offre prévue par la convention de 2003 et proposer un scénario intermédiaire.

Et puis, nous avons le scénario intermédiaire 2015 qui est adopté en 2012. Donc, là encore, il faut trois ans après la remise de l'étude pour qu'il y ait une décision qui soit prise. Voilà pour ma part. Je reprendrai peut-être la parole tout à l'heure mais je cède maintenant la parole à mon collègue Moens.

02.22 Rudi Moens: Ik ga mij ook beperken tot een aantal vragen. Ik ga daarna het woord geven aan de twee revisoren die volgens mij het beste geplaatst zijn omdat zij de audit op het terrein geleid hebben. Zij kunnen de meer technische vragen beter beantwoorden dan ikzelf.

Wat de controle betreft, misschien toch eerst en vooral duidelijk zeggen dat wij niets vermoeden, wel integendeel. Wij hebben zelf ook een beperkte controle uitgevoerd en wij hebben geen onregelmatigheden vastgesteld. Het punt is gewoon dat men tegelijkertijd beheerder en begunstigde is. Dit roept bij ons toch een bepaalde waakzaamheid op. Wij menen dat de controles die momenteel worden uitgevoerd door de interne auditdienst en de FOD, enigszins beperkt zijn, gelet op de grootteorde van de bedragen. Vandaar het pleidooi om die controles te versterken.

Met het systeem op zich kunnen wij eigenlijk wel leven. Ondanks de dubbele rol van de NMBS, die voor- en nadelen heeft, heeft men toch zijn best gedaan om dit aan een onafhankelijke dienst te geven, of in elk geval aan een dienst die toch onafhankelijk zou moeten zijn. Qua procedure is dit zeker verdedigbaar, maar als we dan kijken naar de controles zelf, dan beperkt men zich tot bedragen hoger dan 200 000 euro. Wij menen dat dit toch onvoldoende is. Hetzelfde geldt voor de FOD.

Ik pik nog even in op die 800 miljoen euro.

Zoals mijn collega al heeft gezegd, hebben wij niet onmiddellijk een tabel bij met de verdeling over de Gewesten. Volgens mij moet Infrabel dit wel kunnen geven. Wij hebben het hier niet bij ons. Ik kan wel zeggen – indicatief – dat in het meerjarenplan 2013-2025 ook kredieten stonden ingeschreven voor het Gewestelijk Expresnet. Op dat moment was in een bedrag van ongeveer 120 miljoen euro voorzien voor Vlaanderen en 542 voor Wallonië. Ik weet dat dit gedateerde cijfers zijn, maar het geeft toch iets weer. Op basis van die cijfers, van weliswaar enkele jaren geleden, zaten we toch al aan meer dan 80 % dat nog moest worden uitgegeven in Wallonië.

Zoals mijn collega ook heeft gezegd, zit het probleem vooral bij de infrastructuur. Dit als antwoord op de vraag van mevrouw Temmerman. Het is vooral daar dat die 800 miljoen euro zal moeten worden gevonden. Op het vlak van rollend materiaal lijken er geen grote problemen meer. Het probleem zit hem vooral in de onderschatting van de werkzaamheden die nog niet ver gevorderd zijn. Ik denk dan aan de lijnen 124 en 161 waarop men nog geen compleet zicht heeft. U weet dat elke vertraging, en er zijn er al belangrijke geweest, vrij snel oploopt. Denken we maar aan de kosten van die *programme office*. Wij verwachten dus nog vrij belangrijke meerkosten, zonder dat wij daar nu een cijfer op kunnen plakken.

Dat brengt mij ook bij de vraag of deze toestand nu erger is dan elders. Die vraag valt niet zo gemakkelijk te beantwoorden. Volgens ons is het qua vertragingen zeker erger dan elders, want de vertragingen die hier worden genoteerd, lopen voor sommige aspecten tot 17 jaar op.

Inzake de meerkosten zijn wij ondertussen echter gewoon geraakt aan forse percentages. Momenteel zit men aan 27 %, wat volgens ons wel belangrijke meerkosten lijken. Wij zouden natuurlijk voorbeelden kunnen aanhalen waarbij die percentages helemaal uit de hand zijn gelopen, maar volgens ons is het wel een belangrijk percentage. Bovendien is het eindpunt nog lang niet bereikt. Wij weten niet waar wij zullen eindigen. 27 % dat is op dit moment een certitude, maar wij weten niet wat de toekomst zal brengen; dat is een grote onbekende.

Er werd gevraagd waarom er in 2015 geen financiering meer was. De reden is dat het om een gesloten enveloppe gaat. In 2014 was het vooropgesteld doel bereikt. De 2,2 miljard was gestort en daarmee houdt het in principe op, tenzij de regering anders zou beslissen door het uittrekken van een bijkomend budget voor het Gewestelijk Expresnet. Indien dat niet het geval is, dan zijn het samenwerkingsakkoord en de beheerscontracten van toepassing. Dat betekent dat de middelen gezocht moeten worden in de klassieke investeringsdotaties.

De vraag over de verhouding 60/40 en 80/20 is al voldoende beantwoord. Ik kan daaraan weinig toevoegen ten opzichte van wat mijn collega al zei. Het gaat om twee totaal verschillende zaken. De 60/40-verhouding dat is de verdeling van investeringen in Vlaanderen versus Wallonië. De 80/20-verhouding hebben wij niet bedacht; die komt eigenlijk uit een document van Infrabel. Het is puur de verhouding tussen de investeringen in capaciteitsuitbreiding in Vlaanderen versus de investeringen in capaciteitsuitbreiding in Wallonië. Dat zijn dus twee totaal verschillende zaken. Mevrouw Simonis zal daar, met de cijfers in de hand, nog dieper op ingaan.

Er werd ook gevraagd waarom van dat fonds in 2005 werd afgestapt. Welnu, oorspronkelijk was het de bedoeling dat nog enkele andere partners zouden participeren. Zo werd er gehoopt op tegemoetkomingen

van de Gewesten en van derden. Uiteindelijk is er weinig tussenkomst geweest; enkel van Europa heeft men één punctuele subsidie gekregen. De noodzaak om een begrotingsfonds te handhaven viel dan ook weg. Men heeft in 2005 voor een andere aanpak gekozen en het Begrotingsfonds opgedoekt en vervangen door een GEN-Fonds. Men noemt het een GEN-Fonds, maar eigenlijk is het een soort rekening bij de NMBS die optreedt als beheerder.

Er zijn een aantal voorbeelden van vertragingen te vinden in ons rapport, onder meer op pagina 60. Die betreffen in essentie de lijnen 124 en 161. Dat brengt mij bij dezelfde vraag, want het heeft te maken met hetzelfde, met name de vraag naar de onderschattingen.

Op pagina 70 geeft men een aantal voorbeelden van onderschattingen: een aantal bermen moesten worden verstevigd op de lijnen 161, 124 en 50 en een aantal werkzaamheden moesten anders worden uitgevoerd wegens onderschatting van de geotechnische moeilijkheden. Er waren ook werkzaamheden in de tunnels en stations, de verbinding Watermaal-Schuman-Josaphat, werkzaamheden op afgesloten en moeilijk toegankelijke plaatsen, lijn 161, een aantal werken voor de spoorweguitrusting en de uitrusting van de bocht van Nossegem. Dat zijn werken die initieel werden onderschat en waar men ook erkent dat men ze mits een betere voorbereiding misschien wel geheel of gedeeltelijk had kunnen voorkomen.

Ik wil nog even stilstaan bij die verdeelsleutel 60/40 waarop mijn collega al is ingegaan. Ik wil duidelijk zeggen dat dit maar een van de redenen van de vertraging is. Wij hebben op geen enkel moment gezegd dat dit de hoofdreden is. U ziet dat er heel wat andere redenen spelen. Wij hebben volledigheidshalve ook het standpunt van Infrabel meegegeven. Het Rekenhof denkt dat men mits een iets flexibeler mechanisme bepaalde vertragingen had kunnen voorkomen, uiteraard zonder dat dit het geheel van de vertragingen oplost, waarvan het merendeel andere redenen heeft.

Infrabel heeft de idee besproken van een meerjarige verdeelsleutel, een verdeelsleutel die over de jaren heen dient te worden gehandhaafd, maar bleek uiteindelijk geen voorstander te zijn. Het belangrijkste argument daarvoor is dat men vreest dat er op een bepaald moment een bepaalde evolutie zou kunnen ontstaan die men nadien nog moeilijk zou kunnen compenseren als men te ver zou afwijken van die 60. Daarvoor valt iets te zeggen, dus misschien moet men daar ergens in het midden landen, waarbij men een bepaalde flexibiliteit toestaat, maar tegelijkertijd, in de mate dat het politiek is aangewezen om die verdeelsleutel te handhaven, het nodige toezicht creëert om erover te waken dat men niet te ver van die verdeelsleutel afwijkt zodat men de volgende maanden of jaren nog kan corrigeren. Dat is natuurlijk niet gemakkelijk, dat weten wij ook.

Ik geef nu het woord aan mevrouw Simonis, die heel wat cijfers heeft en u meer in detail zal antwoorden.

02.23 Véronique Simonis: En ce qui concerne cette fameuse répartition 80/20, elle a été déterminée sur la base de chiffres communiqués par Infrabel qui, chaque année, fait le calcul pour le respect de la clé régionale 60/40. Nous avons pu constater qu'au 31 décembre 2015, il y avait pour des programmes d'extension de capacité, y compris le RER, une répartition de 86,700 millions d'euros pour la Région flamande et de 17,500 millions d'euros pour la Région wallonne, ce qui revient à une proportion de 83/17. Cela peut expliquer pourquoi, lors de son conseil d'administration du 25 janvier 2016, Infrabel a parlé d'une répartition 80/20 en matière d'extension de capacité. Je pense que ces chiffres illustrent ce qu'on entend par le 80/20.

En ce qui concerne la question posée par Mme De Coninck concernant le choix de mettre à quatre voies ou de faire une nouvelle liaison, nous avons effectivement constaté qu'il y avait eu une modification dans la position des sociétés ferroviaires. Nous ne sommes pas des techniciens ni des ingénieurs, donc nous ne connaissons pas le bien-fondé de ces positions. La seule chose que nous avons pu remarquer, c'est qu'initialement, on avait parlé d'une mise à quatre voies qui serait plus chère qu'une nouvelle liaison et, par après, lors de la rédaction du plan pluriannuel 2001-2012, on a présenté la mise à quatre voies comme étant la solution la plus économique. Donc, nous avons deux positions qui présentent les solutions techniques comme étant les plus économiques.

La seule chose que je peux ajouter, c'est qu'au moment où ils ont calculé le coût de cette mise à quatre voies et qu'ils ont considéré qu'elle était moins chère que la création d'une nouvelle liaison, il y a eu un gap de 57 millions d'euros qui a été affecté au matériel roulant.

C'est la seule précision technique que je peux vous apporter, mais les auditeurs ne sont pas en mesure de

vous dire si la solution de la mise à quatre voies est effectivement plus économique que la création d'une nouvelle liaison.

En ce qui concerne la question de Mme Temmerman sur les raisons des retards dans l'introduction des permis, nous ne connaissons pas ces raisons. Seule les sociétés, notamment Infrabel, pourraient vous répondre sur ce point.

Par contre, dans les délais qui ont été calculés, les procédures de recours sont à ajouter aux procédures d'obtention des permis. Cela fait donc 18 mois plus éventuellement 12 mois. Ces chiffres ont été donnés pour les décisions d'obtention des permis. Les recours viennent après et sont à rajouter à ces délais.

Une précision quant à une date de finalisation du RER? Nous ne nous avancerons certainement pas, puisque le ministre lui-même n'ose plus donner de date. Nous n'allons donc pas en donner une et nous ne pouvons que vous renvoyer aux prévisions qui avaient été avancées le 15 juin 2016 par Infrabel, et qui sont déjà dépassées.

Je réponds maintenant à Mme Lalieux qui désirait savoir si l'abandon du PPI avait provoqué des coûts. En réalité, cet abandon n'a pas causé de coûts directs, mais des allongements des chantiers. L'arrêt de certains chantiers, car "abandon" est un grand mot, a provoqué des coûts supplémentaires, puisqu'il faut entretenir ces chantiers à l'arrêt. Ces coûts se sont élevés à 45 millions d'euros, soit à peu près 6,7 % des 673 millions que nous citons. Le PPI n'a pas directement coûté; c'est l'allongement des chantiers qui a coûté.

J'en viens à une dernière question qui concerne des estimations erronées. Certains d'entre vous ont posé des questions concernant les gares et les parkings. Celles-ci sont frappantes puisqu'on constate 100 % d'augmentation. Il faut savoir qu'à l'origine, les gares n'ont pas été ciblées distinctement, pas plus que les parkings.

Le plan pluriannuel 2001-2012 parlait globalement des gares et des parkings en attribuant un montant de 95 millions, mais aucune répartition sur les lignes ni aucune distinction des travaux qui allaient être effectués n'étaient chiffrées. Il a fallu attendre les contrats de gestion de 2005 et 2007 pour voir apparaître beaucoup plus de précisions concernant les gares et les parkings. Donc, il est normal, vu l'imprécision de base, d'en arriver maintenant, quand on chiffre plus précisément le montant des travaux, à une augmentation importante des coûts des gares et des parkings. D'ailleurs, Infrabel a parlé, en évoquant les gares et les parkings, d'une variable d'ajustement par rapport au Fonds RER. C'est pour vous dire à quel point l'imprécision de départ était importante. Malheureusement, nous ne savons pas la chiffrer. C'est ce qui explique pourquoi on est passé à 100 % d'augmentation.

Je vais maintenant passer la parole à mon collègue, M. Roland, qui va répondre à d'autres questions.

02.24 Serge Roland: Des questions ont été posées à propos des tronçons. Si, le long d'une ligne, vous commencez les travaux en différents endroits sans jamais terminer un tronçon, vous n'apportez aucune souplesse. Il faut attendre la fin de l'ensemble de la ligne pour pouvoir valoriser ces investissements dans l'infrastructure. Si vous pouvez terminer un tronçon, vous pouvez régler en partie les problèmes de succession entre les trains plus lents et plus rapides, par exemple en utilisant les voies supplémentaires. Par analogie, si vous prenez la modernisation d'une autoroute de cinquante kilomètres, que vous commencez les travaux partout et que les cinquante kilomètres ne sont ouverts que lorsque tout est achevé, cela va évidemment durer beaucoup plus longtemps que si, par tronçon, vous ouvrez la route à la circulation tous les dix kilomètres.

En ce qui concerne la question de Mme De Coninck sur les trois ou quatre voies et les choix qui ont pu être opérés, Mme Simonis a pu donner des précisions sur l'aspect budgétaire. En tout cas, la SNCB a estimé que la mise à quatre voies offrait plus de robustesse au réseau et apportait également une sécurité plus grande, puisqu'une troisième voie contraint à un usage alternatif au système de deux fois deux voies.

Vous avez soulevé, madame De Coninck, la question de l'articulation entre certaines décisions du projet RER et les plans d'investissement. Nous sommes bien conscients que la lecture de nos rapports est parfois un peu déprimante, mais je dois attirer votre attention sur le fait qu'il n'y a pas de correspondance parfaite entre les décisions qui sont prises en termes d'objectif et de réalisation du RER et le contenu des plans pluriannuels d'investissement. Ainsi, lorsque le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, en mai 2012, demande l'exécution de l'offre intermédiaire 2015 au plus tard en 2018, à ce moment-là, compte tenu des

investissements programmés, la SNCB peut déjà dire que ce ne sera pas possible avant une période que l'on peut situer entre 2019 et 2022. De même, le plan pluriannuel 2013-2025 prévoit plusieurs travaux pour atteindre l'objectif du scénario intermédiaire 2015, mais pour 2025 – et non en 2018, comme prévu par le scénario.

Des questions ont été également posées au sujet de l'analyse des besoins. C'est un aspect important, qui traverse tout le projet. Mme De Coninck et M. Van den Bergh l'ont souligné. Dès l'accord de coopération, il était prévu de rédiger une étude sur les besoins de mobilité dans tout le pays. Elle n'a jamais été réalisée, faute d'un financement par l'État ou par la SNCB.

Les groupes de travail ont fonctionné avec des représentants des sociétés régionales, vaille que vaille. En mai 2012, lorsqu'il y a eu une réorientation du projet, le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) a demandé un programme pluriannuel coordonné entre les sociétés de transport, intégré et détaillé. Malheureusement, le secrétariat permanent ne pourra pas valider les propositions reçues. Il n'a pas reçu un programme intégré, mais simplement un programme société par société. Il faudra attendre l'année 2016 pour que le CEMM relance un dialogue sur une intégration des offres des différents transporteurs publics.

En ce qui concerne l'offre ferroviaire et le matériel roulant, de nouvelles voitures double étage sont attendues en 2018 pour une mise en service en 2019. Par ailleurs, notre analyse montre que le déclassement prématuré d'AM 66-79 et le taux d'immobilisation des Desiro indique qu'il y a un matériel roulant suffisant. Le fait que le matériel soit suffisant ne met pas la pression pour réaliser rapidement les interventions techniques sur le matériel, ce qui explique sans doute le taux d'immobilisation technique de 13,7 % identifié en juin 2016 dans les données de la SNCB. À ces 13,7 % s'ajoute une réserve opérationnelle, "au cas où", de 5,3 %. La combinaison des deux fait une immobilisation des Desiro de 19 %. Le terme "immobilisation" peut prêter à confusion. Disons plutôt qu'en juin 2016, 19 % des trains Desiro ne sont pas affectés au service aux voyageurs. Dans sa réponse, la SNCB annonce qu'elle envisage de réduire ce taux d'immobilisation.

Pourquoi des Desiro sur des lignes InterCity? Il faut rappeler, comme cela a été fait tout à l'heure, que les Desiro sont un matériel standardisé, qui répond aux exigences d'un matériel RER, mais qui est également apte à circuler sur des lignes InterCity. Il y a une première classe, et la vitesse maximale importante permet un 160 km/h.

Sur les 305 Desiro livrés, seuls 95 étaient prévus pour le RER. Le solde était donc prévu pour l'ensemble du réseau. Cette standardisation apporte davantage de souplesse et d'interopérabilité à la SNCB, ce qui explique la réserve opérationnelle importante de l'ensemble des Desiro.

En ce qui concerne la hauteur des quais, dans la zone RER, la hauteur des quais est de l'ordre de 55 et 76 cm. Le premier cahier des charges prévoyait un matériel roulant apte à desservir les quais de ces deux hauteurs. En revoyant l'ensemble de ces besoins, en augmentant le nombre de matériel commandé et en prévoyant la circulation de ce matériel dans l'ensemble de la Belgique, la SNCB a dû ajouter une hauteur de quai de 28 cm car il existe encore des quais à cette hauteur tant au Nord qu'au Sud du pays. Le cahier spécial des charges a été adapté en ce sens et les Desiro équipés de marchepieds permettant l'accès aux trois types de quais encore en usage.

En ce qui concerne l'offre, retenez que lors de l'adoption de la convention de 2003, des objectifs très ambitieux sont fixés en termes d'amplitude, de fréquence et d'étendue de la zone RER. Ceux-ci reflètent une volonté politique en matière de mobilité et ne s'appuient aucunement sur une étude de faisabilité. Par la suite, l'étude article 13 a permis d'affiner certaines choses et de développer un scénario intermédiaire alors que nous avons tenté de situer l'offre de juin 2016 par rapport à ces repères.

Vous trouverez donc à la page 98 du rapport en français et 104 du rapport néerlandais, une carte que nous communiquerons au secrétariat de la commission pour que vous puissiez la regarder avec un niveau de détails plus important. Cette carte situe gare par gare l'état d'avancement de l'offre de juin 2016 par rapport au scénario intermédiaire de juin 2015, comme si toutes les échéances étaient arrivées à terme.

Les gares en rouge sont celles pour lesquelles l'offre n'atteint pas les attentes et pour lesquelles l'effort restant à accomplir est supérieur à la moitié de l'objectif.

En jaune, ce sont les gares qui n'atteignent pas les attentes et pour lesquelles l'effort restant à accomplir est inférieur à la moitié. En vert, ce sont les gares pour lesquelles la fréquence vers les deux pôles que nous

avons cités dans notre présentation est d'ores et déjà atteinte.

Pour répondre à la question de Mme Poncelet sur le dispositif à recommander, puisqu'il n'entre pas dans le rôle de la Cour des comptes de dessiner une nouvelle carte RER ou un nouveau dispositif de pilotage, je peux vous renvoyer à un rapport d'information du Sénat de mai 2016 qui vise explicitement la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transport public mieux intégré. Ce rapport comprend une série de recommandations, notamment en termes de structure, pour dépasser l'addition des sociétés et des autorités et s'orienter vers des structures plus spécifiques.

Karine Lalieux, présidente: Merci pour l'ensemble de ces réponses. Nous avons fait un bel exercice.

Y a-t-il encore une question précise qui n'a pas reçu de réponse?

02.25 Karin Temmerman (sp.a): Ik heb een korte vraag over iets wat ik niet begrepen heb. Wat was het percentage van de zeventienvoertuigen die niet voor het GEN bestemd waren?

Dan nog een vraag voor mevrouw Simonis. Kunt u nog meer informatie geven over de beroepsprocedures die zijn ingesteld en die aan taalkwesties te wijten zijn of beschikt u ter zake niet over verdere informatie?

02.26 Véronique Simonis: Je peux vous communiquer par écrit les références des arrêts du Conseil d'État qui se sont succédé et qui, pour leur motivation, reposent sur l'emploi des langues en matière administrative. Il s'avère que notamment en Région bruxelloise, les demandes avaient été introduites en français et que le Conseil d'État a estimé qu'elles auraient dû être introduites en néerlandais. Je pense qu'il est préférable que je vous renvoie aux arrêts du Conseil d'État pour la motivation.

Karine Lalieux, présidente: C'est la cause des retards. Vous pouvez communiquer les coordonnées au secrétariat, si cela intéresse Mme Temmerman. C'est souvent l'emploi des langues qui est mis en cause à Bruxelles.

02.27 Serge Roland: Madame la présidente, je voudrais répondre sur le nombre de Desiro. Au départ, l'objectif est d'acquérir des rames qui vont servir uniquement au RER. Ce sont les 95. Ce marché n'est pas attribué, notamment parce que la SNCB a reçu des offres dont le prix était jugé trop élevé.

Elle réalise une nouvelle analyse de ses besoins en regardant ses besoins pour l'ensemble des relations et pas simplement pour le RER, y compris les IC. À ce moment-là, elle ajoute 210 rames, d'où les 305. Les taux d'immobilisation que nous citons portent sur l'ensemble des 305 puisque, dans la pratique, à part un certain nombre de rames qui étaient dédiées pour des raisons d'électrification, le matériel peut être utilisé sur toutes les lignes et pour tous les types de relations.

Karine Lalieux, présidente: Je remercie l'ensemble des membres et des auditeurs de la Cour des comptes pour l'excellent échange que nous avons eu cet après-midi et qui nous guidera certainement dans nos travaux à venir.

Chers collègues, avant que vous ne disparaissiez tous, je vous rappelle l'agenda de demain.

À 11 h, nous examinons un projet de loi du ministre, si celui-ci n'est pas appelé ailleurs par la problématique du survol. À 12 h 30, nous aurons une communication du ministre, avec questions de la part des députés, sur l'accident ferroviaire dramatique survenu à Leuven ce week-end. Il n'est pas nécessaire d'introduire vos questions. À 14 h 15, nous aurons un échange de vues avec le ministre. Dans le cadre de ce débat, je propose que chacun pose ses questions et dispose de dix minutes ou d'un quart d'heure. Réfléchissez-y. Ensuite, le ministre répondra globalement sur le RER.

Pouvons-nous valider ceci?

02.28 Jean-Jacques Flahaux (MR): Oui, mais certains groupes avaient déjà déposé des questions.

Karine Lalieux, présidente: Dans le cadre d'un débat que nous avons eu – je parle sous le contrôle de mes vice-présidents, du moins de celui qui est là, du secrétariat et du cabinet du ministre –, pour éviter les centaines de questions sur le RER et suite à cet excellent rapport de la Cour des comptes, nous avons

décidé que nous aurions un échange de vues. Je propose que les groupes globalisent leurs interventions, mais ne fassent pas de *pro forma* de leurs questions. Vous pouvez faire comme vous l'entendez. Mais franchement, un échange de vues est politiquement plus intéressant que des questions. C'est ce qui a été envoyé à chaque groupe politique, je vous le rappelle, suite à une réunion entre le cabinet, mes vice-présidents et le secrétariat. Bien évidemment, ces questions pourront être évoquées dans le cadre de vos interventions. C'est pour avoir une autre dynamique que celle de questions-réponses qui me semble parfois un peu vaine; nos après-midi de 6 ou 7 heures avec le ministre. Nous sommes d'accord sur cette manière de travailler?

Si tous les groupes sont contents, je vous remercie, je vous souhaite une bonne soirée et vous dis à demain, pour une longue journée ensemble.

*La réunion publique de commission est levée à 17.51 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.51 uur.*