

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

31 mei 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over capaciteitshandhaving van het
spoorwegnet als absolute prioriteit**

(ingediend door de heren Marcel Cheron en
Stefaan Van Hecke)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

31 mai 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à faire du maintien de la capacité du
réseau ferroviaire une priorité absolue**

(déposée par MM. Marcel Cheron et
Stefaan Van Hecke)

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Voor de reiziger biedt de trein heel wat voordelen, maar alleen wanneer dat vervoermiddel betrouwbaar en veilig is. Om betrouwbaarheid én veiligheid te garanderen, moet absoluut worden geïnvesteerd in het onderhoud van de infrastructuur en van het rollend materiaal. De NMBS erkent zelf dat gemiddeld 23 % van de treinen niet rijden wegens een defect of omdat ze in onderhoud zijn; zulks verklaart één op drie vertragingen. Wat op de lange termijn echter het meest zorgen baart, is de toestand van het spoorwegnet (qua renovatie en onderhoud), alsook de opgelopen achterstand inzake capaciteitshandhaving¹, meer bepaald in het zuiden van het land.

Onderzoek van het studiebureau Technum en van de Ecole polytechnique de Lausanne wijst uit dat, als het beleid niet wordt bijgestuurd, er grote technisch-economische problemen dreigen, waardoor het spoorwegnet in het zuiden van het land niet langer zekerheid zou bieden - met alle gevolgen van dien voor de veiligheid en de stiptheid van de treinen, in alle gewesten. Sinds 2011 is de situatie wellicht nog verslechterd, als gevolg van de opeenvolgende bezuinigingen.

Die aangelegenheid moet hoe dan ook de hoogste prioriteit krijgen bij investeringen, en moet nauwgezet en stelselmatig tegen het licht worden gehouden, via twee kanalen: een onverwijld uit te voeren alomvattende studie naar de staat van het spoorwegnet, en een openbaar rapport over de staat van de infrastructuur, dat vanaf eind 2017 jaarlijks zou moeten worden bekendgemaakt.

Capaciteitshandhaving van het net betekent tevens dat ook voldoende wordt geïnvesteerd in de technische voorzieningen (sporen, spoorwagondelen, kunstwerken, bovenleidingen, onderstations, seinen enzovoort), teneinde een kwalitatief hoogstaande dienstverlening te kunnen waarborgen.

In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen twee aspecten: "capaciteitshandhaving" of "renovatie" (de verrichtingen ter vervanging van de netwerkdelen die het einde van hun levensduur hebben bereikt), en "onderhoud", betreffende het toezicht en het gewone infrastructuuronderhoud. Een en ander is onontbeerlijk voor de veiligheid en de stiptheid van de treinen.

¹ ij capaciteitshandhaving, ook wel "infrastructuurrenovatie" genoemd, gaat het om de vervanging van de infrastructuurelementen die aan het einde van hun economische levensduur zijn gekomen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'attractivité du rail dépend de sa fiabilité et de sa sécurité. Pour réunir ces deux qualités, il faut absolument investir dans l'entretien des infrastructures et du matériel roulant. De l'aveu de la SNCB, une moyenne de 23 % de ses trains sont indisponibles pour cause de panne ou d'entretien. Ce phénomène est à la base d'un tiers des retards. Mais le plus préoccupant, à long terme, est l'état du réseau (renouvellement et entretien) et le retard accumulé quant au maintien de capacité¹, notamment au Sud du Pays.

Des études de *Technum* et de l'École polytechnique de Lausanne annoncent, à politique inchangée, un "dérapage technico-économique" qui rendra instable le réseau du Sud du pays, avec des impacts de sécurité et de ponctualité sur l'ensemble des Régions. Depuis 2011, le constat s'est probablement considérablement aggravé, vu les coupes budgétaires successives.

Ce poste doit constituer LA priorité pour ce qui est de l'investissement et doit faire l'objet d'une analyse rigoureuse et systématique sous la forme 1) d'une étude complète de l'état du réseau à réaliser dès maintenant, et 2) d'un rapport public de l'état des infrastructures à publier chaque année dès la fin 2017.

Maintenir la capacité du réseau, c'est s'assurer que les infrastructures techniques (voies et appareils de voie, ouvrages d'art, caténaires et sous-stations, signalisation, etc.) bénéficient des investissements suffisants pour continuer à assurer un service de qualité.

Dans cette optique, on distingue deux postes: celui du "maintien de capacité" ou "renouvellement" (qui définit les opérations de remplacement des éléments du réseau arrivés en fin de vie) et celui de "l'entretien" (qui concerne la surveillance et la maintenance courante des infrastructures). Ces opérations sont indispensables pour la sécurité et la ponctualité des trains.

¹ Le maintien de capacité, appelé aussi "renouvellement de l'infrastructure" a pour objectif de remplacer les éléments de l'infrastructure arrivant en fin de vie économique.

De in capaciteitshandhaving geïnvesteerde bedragen stegen onafgebroken tussen 2005 en 2009, maar namen drastisch af in de periode 2010-2012.

Momenteel is het netwerk in heel België algemeen genomen in slechte staat; zo wordt geraamd dat één op vier kilometer spoor aan vervanging toe is, en dat geldt ook voor 225 000 dwarsliggers.

In 2011 heeft Infrabel een externe doorlichting besteld, die werd uitgevoerd door de EPFL². Uit dat onderzoek bleek duidelijk een forse achterstand bij de renovatie van de spoorweginfrastructuur, hetgeen enorme onderhoudskosten zal vergen, tenzij er onverwijd een inhaalbeweging komt.

In 2013 raamde Technum, op grond van de werkzaamheden van de EPFL, dat de infrastructuurrenovatie in ons land 650 miljoen euro achterstand had opgelopen. Er werd gesteld dat 70 % van alle behoeften in Wallonië opduiken, wegens de specifieke kenmerken van het Waalse netwerk (68 % van de kunstwerken, 47 % van de sporen). Sinds 2011 is de situatie waarschijnlijk aanzienlijk verslechterd, gelet op de opeenvolgende bezuinigingen op het Belgische spoorweginet.

Zelfs in tijden van bezuinigingen is het uitstellen van renovatieverrichtingen echt een foute inschatting. De periodieke renovatie van de componenten ("capaciteitshandhaving") is immers onontbeerlijk. De renovatiefrequentie berust op de economische levensduur: het komt erop aan de componenten op het economisch optimale tijdstip te vervangen. Technum stelt het als volgt: "Passé ces seuils, la probabilité de déformations du rail, voire de rupture, augmente de façon importante, ainsi que les coûts d'entretien. La rationalité technique et économique impose donc de renouveler ce rail lorsqu'il a atteint sa durée de vie théorique"³. Anders gezegd, er bestaat een optimaal tijdstip om de infrastructuur te renoveren. Worden op dat moment geen renovaties uitgevoerd, dan stijgen de onderhoudskosten exponentieel, en komen de veiligheid en de betrouwbaarheid van het spoorweginet in het gedrang.

Naast de noodzaak de infrastructuur te renoveren, is het gewone onderhoud uiteraard een andere prioriteit. Volgens Luc Lallemand, ceo van Infrabel, zou er jaarlijks 130 miljoen euro ontbreken om het minimumonderhoud van de infrastructuur te kunnen uitvoeren. Hoe meer

Pourtant, les volumes d'investissement relatifs au maintien de capacité, s'ils ont connu une croissance soutenue entre 2005 et 2009, se sont effondrés en 2010-2012.

À l'heure actuelle, notre réseau est globalement en mauvais état dans tout le pays. On estime, par exemple, qu'un kilomètre de voie sur quatre doit être remplacé, de même que 225 000 traverses.

Un audit externe commandé en 2011 par Infrabel et réalisé par l'EPFL² a mis en évidence un retard important dans le renouvellement des infrastructures ferroviaires qui conduira à des coûts d'entretien exorbitants s'il n'est pas rattrapé dans les plus brefs délais.

En 2013, le bureau *Technum* estimait le retard dans le renouvellement d'infrastructure à 650 millions d'euros pour le pays, sur la base des travaux de l'EPFL. 70 % des besoins se situeraient en Wallonie en raison des spécificités du réseau wallon (68 % des ouvrages d'art, 47 % des voies). Depuis 2011, le constat s'est probablement considérablement aggravé, vu les coupes budgétaires successives qu'a connu le rail belge.

Même en période de modération budgétaire, le report des opérations de renouvellement n'est absolument pas un bon calcul. En effet, le renouvellement périodique des constituants ("maintien de capacité") est indispensable. La fréquence de renouvellement se base sur la durée du cycle de vie économique: il s'agit de remplacer les composants à l'optimum économique. Selon *Technum*: "Passé ces seuils, la probabilité de déformations du rail, voire de rupture, augmente de façon importante, ainsi que les coûts d'entretien. La rationalité technique et économique impose donc de renouveler ce rail lorsqu'il a atteint sa durée de vie théorique"³. En clair, il y a un moment optimal pour renouveler les infrastructures. Passé ce moment, les coûts d'entretien augmentent de manière exponentielle, et la sécurité et la fiabilité du réseau sont mis en péril.

Par ailleurs, au-delà de la nécessité du renouvellement des infrastructures, l'entretien "courant" est évidemment une autre priorité. Selon Luc Lallemand, CEO d'Infrabel, il manquerait annuellement 130 millions d'euros pour assurer l'entretien minimum des

² École polytechnique fédérale de Lausanne, Avis sur les besoins financiers en maintien de capacité du réseau belge pendant la période 2013-2025. EPFL, Panos TZIEROPOULOS, Oxand SARL en Yves PUTALLAZ, augustus 2011, ten behoeve van Infrabel.

³ Technum, Étude relative à la situation et aux perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie, volet 3, 17 juni 2013.

² École polytechnique fédérale de Lausanne, *Avis sur les besoins financiers en maintien de capacité du réseau belge pendant la période 2013-2025*. EPFL, Panos TZIEROPOULOS, Oxand SARL et Yves PUTALLAZ, août 2011, pour Infrabel.

³ Technum, Étude relative à la situation et aux perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie, volet 3, 17 juin 2013.

de renovatie van bovenleidingen, signalisatie, kabels, dwarsliggers, rails enzovoort op de lange baan wordt geschoven, hoe hoger de gewone onderhoudskosten uitvallen.

Zonder forse investeringen in capaciteitshandhaving komt de veiligheid van het spoorwegnet in het gedrang, met ernstige gevolgen voor de stiptheid op het gehele net, de reistijden en het behoud van bepaalde lijnen. Bij onveranderd beleid voorspelt de studie technisch-economische problemen op het Waalse spoorwegnet: “la fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement. Cela se concrétise sur le terrain par la mise en place de limitations de vitesse (“renoncements”), ainsi qu’une dégradation de la ponctualité. Les coûts d’entretien augmentent quant à eux (multiplication d’interventions urgentes, hétérogénéité des composants, etc.)”⁴. Ook in Vlaanderen en Brussel moeten snel enorme inspanningen worden geleverd om de opgebouwde achterstand weg te werken.

Nu het Meerjareninvesteringsplan (MIP) en de beheersovereenkomsten worden uitgewerkt, is het noodzakelijk te kunnen beschikken over betrouwbare en volledige gegevens omtrent de bestaande behoeften inzake renovatie en onderhoud van de infrastructuur.

De budgetten voor renovatie/onderhoud van de capaciteit worden vastgesteld in het MIP (die budgetten zijn in het MIP 2013-2025 trouwens al ontoereikend); de budgetten voor het gewoon onderhoud worden vastgesteld in de beheerscontracten. We moeten derhalve zo spoedig mogelijk beschikken over de informatie omtrent de staat van het netwerk, via een alomvattende studie, uitgevoerd door een onafhankelijke instantie.

Om voorts een kwalitatief goed netwerk te behouden en de investeringen zo snel mogelijk aan te passen aan de objectieve behoeften, moet worden voorzien in de uitvoering van een systematisch onderzoek omtrent de staat van het netwerk waarvoor Infrabel verantwoordelijk is; dat onderzoek dient de vorm aan te nemen van een openbaar jaarrapport, dat de overheidsactoren in staat stelt in elk geval een standpunt in te nemen. Die regeling wordt in Zwitserland toegepast voor het spoorwegnet.

De staat van de infrastructuur is in Wallonië zorgwekkender dan in Vlaanderen, maar het feit dat niet wordt opgetreden heeft gevolgen die op het hele Belgische spoorwegnet worden gevoeld. De spoorwegstructuur brengt mee dat vertragingen op het net in Wallonië doorwerken op het net in Brussel of in Vlaanderen, en omgekeerd.

⁴ *Idem.*

infrastructures. Et plus on retarde le renouvellement des caténaires, signalisations, câbles, traverses, rails..., plus le coût de l’entretien augmente.

Sans un réinvestissement massif dans le maintien de capacité, la sécurité du réseau sera menacée, avec des conséquences graves pour la ponctualité sur l’ensemble du réseau, les temps de parcours et la survie de certaines lignes. À politique inchangée, cette étude prévoit un scénario de “dérapiage technico-économique” sur le réseau wallon : [Dans ce scénario], “la fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement. Cela se concrétise sur le terrain par la mise en place de limitations de vitesse (“renoncements”), ainsi qu’une dégradation de la ponctualité. Les coûts d’entretien augmentent quant à eux (multiplication d’interventions urgentes, hétérogénéité des composants, etc.)”⁴. En Flandre et à Bruxelles aussi, d’énormes efforts doivent être entrepris rapidement pour rattraper le retard accumulé.

Alors que le Plan pluriannuel d’investissement (PPI) et les contrats de gestion sont en cours de réalisation, il est nécessaire de disposer de données fiables et complètes sur les besoins existants dans les domaines du renouvellement et de l’entretien des infrastructures.

Si les budgets de renouvellement/maintien de capacité sont définis dans le PPI (et qui sont d’ailleurs déjà insuffisants dans le PPI 2013-2025), les budgets d’entretien courant sont définis dans les contrats de gestion. Il convient donc de disposer des informations sur l’état du réseau dans les plus brefs délais au moyen d’une étude complète, réalisée par un organisme indépendant.

Par ailleurs, pour maintenir un niveau satisfaisant de qualité du réseau et adapter le plus rapidement possible les investissements selon les besoins objectifs, il convient de programmer la réalisation d’une étude systématique de l’état du réseau dont Infrabel a la charge sous la forme d’un rapport public annuel, qui permet aux acteurs publics de se positionner en tout état de cause. Ce système est appliqué en Suisse pour le réseau ferroviaire.

L’état des infrastructures est plus inquiétant en Wallonie qu’en Flandre, mais les conséquences de l’inaction seront ressenties sur l’ensemble du réseau ferroviaire belge. Vu la structure de celui-ci, les retards sur le réseau wallon se répercutent en effet sur les réseaux bruxellois ou flamand, et inversement. Il est donc crucial de recentrer les investissements sur cette

⁴ *Idem.*

Het is dus van cruciaal belang bij de investeringen op nieuw oog te hebben voor dat vraagstuk, en een duidelijk beeld van de staat van onze infrastructuur te krijgen.

problématique et d'avoir une vue claire de l'état de notre infrastructure.

Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de in de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel opgenomen verplichtingen in verband met de openbare dienstverlening inzake bediening, stiptheid en veiligheid, in de zin van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

B. overwegende dat in het regeerakkoord de veiligheid en de stiptheid van de treinen prioritaire aandachtspunten zijn;

C. wijst op wat is gebleken uit het onderzoek van de Ecole polytechnique de Lausanne naar de toestand van het Infrabel-netwerk, alsook uit het onderzoek van Technum naar de toestand en de vooruitzichten van het spoorwegnet in Wallonië;

D. attendeert op het ontbreken van langetermijnrichtsnoeren inzake de spoorweginvesteringen, doordat geen geldig meerjareninvesteringsplan (MIP) voorhanden is, in afwachting dat een nieuw MIP 2016-2020 wordt uitgewerkt, ter vervanging van het MIP 2013-2025;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. het onderhoud en de renovatie van de infrastructuur te beschouwen als prioritaire aandachtspunten op het vlak van spoorweginvesteringen;

2. de FOD Mobiliteit en Vervoer te gelasten om, in samenwerking met de operatoren, zo snel mogelijk een onafhankelijk volledig onderzoek te doen uitvoeren naar de toestand van het Belgische spoorwegnet, om zodoende de beleidskeuzes van de cel spoorweginvesteringen aan te sturen en te waarborgen dat er coherentie is met het toekomstige MIP en de toekomstige beheersovereenkomsten;

3. de FOD Mobiliteit en Vervoer te gelasten om, in samenwerking met de operatoren, een onafhankelijk orgaan op te dragen om vanaf eind 2017 een openbaar jaarverslag uit te brengen over de toestand van het Belgische spoorwegnet.

24 mei 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant les obligations de service public en matière de desserte, de ponctualité et de sécurité inscrites dans les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel, au sens de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;

B. considérant la priorité accordée à la sécurité et à la ponctualité des trains dans l'accord de gouvernement;

C. vu les résultats des études de l'École polytechnique de Lausanne sur l'état du réseau Infrabel et de Technum sur la situation et les perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie;

D. vu l'absence de directives de long terme concernant les investissements ferroviaires en l'absence d'un Plan pluriannuel d'investissement (PPI) valide et dans l'attente de l'élaboration d'un nouveau PPI 2016-2020, qui doit remplacer le PPI 2013-2025;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de considérer l'entretien et le renouvellement des infrastructures comme des postes prioritaires en matière d'investissements ferroviaires;

2. de confier au SPF Mobilité et Transports, en lien avec les opérateurs, le soin de faire réaliser au plus vite une étude indépendante complète de l'état du réseau ferroviaire belge, afin de guider la cellule d'investissement ferroviaire dans ses choix et de garantir une cohérence au futur PPI et aux futurs contrats de gestion;

3. de confier au SPF Mobilité et Transports, en lien avec les opérateurs, le soin de faire réaliser par un organisme indépendant un rapport public annuel de l'état du réseau ferroviaire belge, et cela dès la fin 2017.

24 mai 2016

Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)