

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 juli 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Isabelle PONCELET**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	4
III. Stemmingen	6

Zie:

Doc 54 **1868/ (2015/2016):**

001: Voorstel van resolutie van de heren Cheron en Van Hecke.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 juillet 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Isabelle PONCELET**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	4
III. Votes.....	6

Voir:

Doc 54 **1868/ (2015/2016):**

001: Proposition de résolution de M. Cheron et Van Hecke.

4655

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

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 an-
nexes)
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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergadering van 6 juli 2016.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) geeft aan dat het voorstel van resolutie ertoe strekt het onderhoud van de infrastructuur en van het rollend materieel van de spoorwegen centraal te plaatsen in de denkoefening over de investeringen. Er wordt niet gepleit voor een of ander lokaal project voor investeringen in het spoor, maar de aandacht wordt gevestigd op de moeilijkheden inzake capaciteitshandhaving van het spoorwegnet in het algemeen:

— de NMBS erkent zelf dat gemiddeld 23 % van de treinen niet rijdt wegens een defect of wegens onderhoud;

— wat op lange termijn echter het meest zorgen baart, is de toestand van het spoorwegnet alsook de opgelopen achterstand - meer bepaald in het zuiden van het land - inzake capaciteitshandhaving, dat wil zeggen inzake de vernieuwing van de infrastructuurelementen die het einde van hun levensduur bereiken. Dat werk is onontbeerlijk voor de veiligheid en de stiptheid van de treinen.

Infrabel heeft in 2011 een doorlichting besteld bij de *Ecole polytechnique fédérale de Lausanne* (EPFL). Uit dat onderzoek bleek duidelijk een forse achterstand bij de renovatie van de spoorweginfrastructuur, wat buitensporige onderhoudskosten zal vergen tenzij er onverwijld een inhaalbeweging komt.

In 2013 raamde het bureau Technum, op grond van de doorlichting 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 ligt, 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 die het Belgische spoor heeft moeten ondergaan.

Zelfs in tijden van bezuinigingen is het uitstellen van renovatiewerkzaamheden 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.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la présente proposition de résolution au cours de sa réunion du 6 juillet 2016.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) indique que la proposition de résolution vise à mettre la question de l'entretien de l'infrastructure et du matériel roulant des chemins de fer au centre de la réflexion sur les investissements. Il ne s'agit pas ici de plaider pour tel ou tel projet local d'investissement ferroviaire, mais d'attirer l'attention sur les difficultés en matière de maintien de capacité du réseau ferroviaire dans sa globalité:

— à l'heure actuelle, de l'aveu même de la SNCB, une moyenne de 23 % des trains sont indisponibles pour cause de panne ou d'entretien;

— plus préoccupant, à long terme, est l'état du réseau et le retard accumulé, notamment au sud du pays, quant au maintien de capacité, c'est-à-dire dans le renouvellement des éléments de l'infrastructure qui arrivent en fin de vie. Ce travail est indispensable pour la sécurité et la ponctualité des trains.

Infrabel a commandé en 2011 un audit à l'*Ecole polytechnique fédérale de Lausanne* (EPFL), qui a mis en évidence un retard important dans le renouvellement des infrastructures ferroviaires qui conduira à des coûts d'entretien exorbitants si ce retard 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.

Daartoe formuleert de spreker drie verzoeken aan de federale regering, meer bepaald om:

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

— de FOD Mobiliteit en Vervoer te gelasten om, in samenwerking met de operatoren, zo snel mogelijk een onafhankelijk en 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 Meerjareninvesteringsplan en de toekomstige beheersovereenkomsten;

— 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.

II. — BESPREKING

De heer Gilles Foret (MR) gaat akkoord met het principe van dit voorstel van resolutie en is van mening dat de capaciteitshandhaving tot de prioriteiten van het spoor moet behoren. Hij twijfelt er overigens niet aan dat ook de minister die mening is toegedaan.

Wel mag niet uit het oog worden verloren dat momenteel bij Infrabel besprekingen over dit punt aan de gang zijn. Zo zou Infrabel bij de EPFL een update van het onderzoek van 2011 hebben besteld. Aangezien dus al werk wordt gemaakt van een nieuw onderzoek, acht de spreker het niet opportuun de FOD Mobiliteit te vragen eveneens een onderzoek te doen.

Ten slotte werd aan de Investeringscel een wettelijke grondslag gegeven. Het betreft een nieuw ondersteunend instrument bij de besluitvorming inzake investeringen en bij het bepalen van de prioriteiten. Er is geen enkele reden om te denken dat de capaciteitshandhaving niet de hoofdbekommering van de Investeringscel zal zijn.

Het lijkt dan ook niet noodzakelijk dit voorstel van resolutie aan te nemen.

Volgens *de heer David Geerts (sp.a)* bevat dit voorstel van resolutie een zeer heldere analyse van de stand van zaken op het vlak van de capaciteitshandhaving. Hij begrijpt niet waarom die kwestie wordt overgelaten aan het oordeel van de Investeringscel alleen, die trouwens nog moet bewijzen wat ze waard is. Bovendien wijst alles

À cet effet, l'intervenant formule trois demandes au gouvernement:

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

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

— 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.

II. — DISCUSSION

M. Gilles Foret (MR) souscrit au principe de la proposition de résolution et considère que le maintien de capacité doit figurer parmi les priorités du rail. Il ne doute pas que le ministre, au demeurant, partage également ce point de vue.

Cependant, il faut avoir à l'esprit que des discussions sont actuellement en cours, au niveau d'Infrabel, concernant cette question. Infrabel aurait notamment commandé à l'EPFL une actualisation de l'étude de 2011. Dès lors qu'une nouvelle étude est en cours de réalisation, l'intervenant n'aperçoit pas l'opportunité de demander au SPF Mobilité d'en faire réaliser une autre.

Enfin, la Cellule d'investissements vient de se voir conférer une base légale. C'est un nouvel outil d'aide à la décision en matière d'investissements et de définition des priorités. Il n'y a aucune raison de penser que le maintien des capacités ne sera pas au centre des préoccupations de la Cellule d'investissements.

Il ne paraît dès lors pas nécessaire d'adopter la présente proposition de résolution.

M. David Geerts (sp.a) estime que la proposition de résolution contient une analyse très claire de la situation en matière de maintien de capacités. Il ne voit pas pourquoi cette question devrait être abandonnée à la seule appréciation de la Cellule d'investissements, qui doit d'ailleurs encore faire ses preuves. En outre, tout

erop dat de budgettaire krapte er de komende jaren niet bepaald beter op zal worden.

In een tijd waarin de investeringsmiddelen schaars zijn, moet de regering er derhalve op worden gewezen dat het belangrijk is de bestaande infrastructuur te renoveren. De spreker geeft aan dat hij dit voorstel van resolutie zal steunen.

Ook mevrouw Karine Lalieux (PS) kan zich vinden in het opzet van dit voorstel. Nu de beschikbare middelen voortdurend worden bijgeknipt, komt het erop aan ze op een objectieve grondslag aan te sturen. Het is dan ook belangrijk over onafhankelijke onderzoeksresultaten te beschikken om objectief te achterhalen hoe het spoorwegnet eraan toe is.

In voorkomend geval zou dat onderzoek ertoe kunnen leiden dat de traditionele verdeelsleutel tussen het noorden en het zuiden van het land ter discussie wordt gesteld. Zo wordt bijvoorbeeld gezegd dat de vernieuwing van alle sporen en bovenleidingen in de periode 2013 – 2025 650 miljoen euro zal kosten. Vanwaar komt dat cijfer? Zou het niet beter zijn een onafhankelijk orgaan met een erkende expertise te gelasten die cijfers na te kijken?

Fundamenteel heeft dit voorstel van resolutie de verdienste dat het net het omgekeerde doet van wat gebruikelijk is: doorgaans wordt een dotatie bepaald, die meestal vervolgens neerwaarts wordt herzien, waarna wordt bekeken wat men kan aanvangen met de resterende middelen. De indiener van dit voorstel stelt daarentegen voor eerst de noden en de prioriteiten te bepalen en vervolgens te voorzien in de daarvoor benodigde middelen.

De spreekster geeft aan dat zij dit voorstel van resolutie zal steunen.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) is het eens met de inzichten van het voorstel van resolutie. Voorts geeft zij aan dat de regering talmt met het uittekenen van haar investeringsstrategie, omdat zij er met betrekking tot de spoormobiliteit alleen op uit is te besparen.

Voor wie mocht twijfelen aan de relevantie van dit voorstel van resolutie herinnert de heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) aan een typische *onliner* van de heer Jo Cornu, ceo van de NMBS: Infrabel zou de voorbije jaren voor ongeveer 8 miljard euro geïnvesteerd hebben in het spoornet, zonder dat dit gepaard ging met enig voordeel voor de reizigers of met enige verbetering wat de kwaliteit van de dienstverlening betreft.

indique que le cadre budgétaire va encore se resserrer dans les années à venir.

Dès lors, il convient d'attirer l'attention du gouvernement sur l'importance – dans un contexte de rareté des moyens à consacrer aux investissements – du renouvellement des infrastructures existantes. L'intervenant annonce qu'il soutient la proposition de résolution.

Mme Karine Lalieux (PS) partage également les objectifs poursuivis par la résolution. Il s'agit, alors que les moyens disponibles pour les investissements se raréfient continuellement, d'orienter ces derniers sur une base objective. Il importe dès lors de disposer d'une étude indépendante pour connaître de façon objective l'état du réseau.

Le cas échéant, cette étude pourrait aboutir à remettre en question la traditionnelle clé de répartition entre le Nord et le Sud. On parle, par exemple, de 650 millions d'euros pour renouveler, entre 2013 et 2025, l'ensemble des voies et des caténaires. D'où sort ce chiffre? Ne faut-il pas confier à un organisme indépendant et dont l'expertise est reconnue le soin de vérifier ces chiffres?

Plus fondamentalement, le mérite de la proposition de résolution est de procéder à rebours de la méthode habituelle: généralement, on fixe une dotation, revue le plus souvent à la baisse par la suite, et on voit ce qu'on fait avec les moyens qui restent. Ici, l'auteur propose de définir en premier lieu les besoins et les priorités, et de prévoir des moyens qui y correspondent.

L'intervenante soutiendra la proposition de résolution.

Mme Isabelle Poncelet (cdH) partage les constats de la proposition de résolution. Elle estime en outre que le gouvernement tarde à définir sa stratégie en matière d'investissements, sa seule préoccupation en matière de mobilité ferroviaire étant de procéder à des économies.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) rappelle, à ceux qui douteraient de l'opportunité de la présente proposition de résolution, une de ces formules lapidaires dont M. Jo Cornu – CEO de la SNCB – a le secret, selon qui Infrabel a investi ces dernières années pour près de 8 milliards d'euros dans le réseau sans qu'il y ait eu le moindre bénéfice pour les voyageurs ni d'amélioration de la qualité du service.

Wat hier wordt voorgesteld, is niet om nieuwe investeringen aan te moedigen, maar om ervoor te zorgen dat het huidige net correct kan blijven functioneren in het belang van de gebruikers en van de kwaliteit van de dienstverlening. Er is op gewezen dat de studie van de EPFL op verzoek van de minister bij de tijd zou zijn gebracht. Als dat zo is, moet dat uiteraard worden toegejuicht. De beschikbare gegevens over de staat van het net zijn echter zo alarmerend, zowel wat het rollend materieel als wat de infrastructuur betreft, dat het geen overbodige luxe is dat het Parlement in een vroeger stadium wil wegen op de beslissingen van de Investeringscel en wil aangeven dat de prioriteit moet gaan naar de capaciteitshandhaving.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) vraagt zich af welke meerwaarde het voorstel van resolutie heeft: de staat van het net is bekend, de studies bestaan en zullen worden bijgewerkt en de overheidsbedrijven worden vaak door het Parlement gehoord.

Sommigen koesteren bovendien het idee om de verdeelsleutel tussen het noorden en het zuiden te herzien; als de nodige middelen ontbreken om de spoorinfrastructuur in het zuiden van het land functioneel te houden, is dat dan niet in de eerste plaats te wijten aan de keuze die de voorbije jaren in Wallonië is gemaakt om vooral in te zetten op prestige-investeringen?

III. — STEMMINGEN

De consideransen A tot D worden verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

Het voorstel van resolutie wordt bijgevolg verworpen.

De rapporteur,

Isabelle PONCELET

De voorzitter,

Karine LALIEUX

Ce qui est proposé ici, ce n'est pas d'encourager de nouveaux investissements, mais de veiller à maintenir le réseau existant en état de fonctionner correctement, dans l'intérêt des usagers et de la qualité du service. On indique que l'étude de l'EPFL serait actualisée, à la demande du ministre. Si c'est le cas, il faut évidemment s'en féliciter. Mais les données disponibles sur l'état du réseau sont à ce point alarmantes, aussi bien en ce qui concerne le matériel roulant que l'infrastructure, qu'il n'est pas superflu pour le Parlement de vouloir peser en amont sur les décisions de la Cellule d'investissements et d'indiquer que la priorité doit aller au maintien de la capacité.

Mme Inez De Coninck (N-VA) s'interroge sur la valeur ajoutée de la proposition de résolution: l'état du réseau est connu, les études existent et seront actualisées, et les entreprises publiques sont fréquemment auditionnées par le Parlement.

Par ailleurs, certains caressent déjà l'idée de revoir la clé de répartition entre le Nord et le Sud; s'il manque des moyens pour maintenir l'infrastructure ferroviaire au sud du pays en état de fonctionner, n'est-ce pas dû en premier lieu au choix de privilégier ces dernières années en Wallonie des investissements de prestige?

III. — VOTES

Les considérants A à D sont rejetés par 9 voix contre 4.

La proposition de résolution est dès lors rejetée.

La rapporteure,

Isabelle PONCELET

La présidente,

Karine LALIEUX