

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 2 FEBRUARI 2016

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MARDI 2 FEVRIER 2016

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.21 heures et présidée par Mme Karine Lalieux. De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La **présidente**: Chers collègues, nous avons reçu ce midi une question de M. Van de Velde – qui n'est pas présent – sur le sujet que nous traitons aujourd'hui. La collaboratrice de la ministre me dit ne pas l'avoir reçue. Je vous demande d'essayer de respecter le Règlement, sinon des questions seront déposées jusqu'en dernière minute.

Inez De Coninck (N-VA): De vraag van collega Rob Van de Velde was niet bedoeld om aan te sluiten bij het debat van vanmiddag maar in de volgende sessie van mondelinge vragen.

La **présidente**: Sa question sera donc rajoutée aux questions de la session qui suit les vacances de Carnaval, à savoir celle du 17 février 2016.

Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, een informatieve vraag.

Als wij deze middag de interpellaties over het Brusselse GEN behandelen, kan men dan daarbij aansluiten als men geen vraag heeft ingediend?

La **présidente**: Cela dépend. Je peux soumettre cette question à la commission si un membre en fait la demande.

Il y a à l'ordre du jour trois interpellations et plusieurs questions. Je peux soumettre votre proposition, madame Temmerman. À peu près tous les partis ont déposé une question. M. Geerts ne peut pas venir. Faisons-nous un mini-débat ou nous tenons-nous au programme? Cette question posée par Mme Temmerman est ouverte.

Je rappelle qu'en cas de mini-débat, les interpellations sont maintenues, mais tous les groupes peuvent intervenir cinq minutes. C'est à la commission de décider de l'ordre de ses travaux. La ministre ne semble pas être soucieuse de la question.

Marcel Cheron (Ecolo-Groen): J'ai une question pragmatique: quel serait l'ordre des orateurs dans le cadre d'un mini-débat? Je suis le premier inscrit et je tiens à le rester.

La **présidente**: Si nous organisons un mini-débat, les interpellations resteront et nous suivrons l'ordre de parole.

Simplement, M. Geerts est absent aujourd'hui et il revient à la commission de décider si Mme Temmerman peut prendre la parole à sa place. (*Assentiment*)

Nous aurons une séance de questions le 17 février dans l'après-midi. Le 16 février, notre commission recevra M. De Croo dans l'après-midi, pour deux projets de loi concernant la rétention d'informations et l'*open data*.

Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, en ce qui concerne l'ordre des travaux, nous avons reçu le très intéressant audit de la Cour des comptes sur les contrats de gestion. Quand pourrons-nous en débattre?

La **présidente**: C'est programmé. Nous anticipons vos souhaits, monsieur Cheron.

Le rapport de la Cour des comptes sera discuté le 23 février dans l'après-midi avec la sous-commission Cour des comptes. Je me suis déjà concertée avec son président, M. Van Biesen. La ministre sera présente ainsi que des représentants de la Cour des comptes et des CEO ou leurs représentants. Ce débat promet d'être intéressant!

Président: Gilles Foret.

Voorzitter: Gilles Foret.

01 Interpellations et questions jointes de

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le fonds RER et le possible arrêt du chantier RER wallon" (n° 109)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'insuffisance du fonds RER et ses conséquences au niveau de la finalisation des travaux sur les lignes 124 et 161" (n° 8887)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER" (n° 112)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER de Bruxelles" (n° 8934)
- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'insuffisance du fonds RER et ses conséquences au niveau de la finalisation des travaux sur les lignes 124 et 161" (n° 113)
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux RER sur les lignes 161 et 124" (n° 9045)
- M. Emmanuel Burton à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la convention RER" (n° 9098)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report du RER bruxellois et ses conséquences pour le RER anversoï" (n° 9100)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de moyens du fonds RER pour l'aménagement du réseau suburbain bruxellois" (n° 9102)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report des réseaux suburbains" (n° 9138)

01 Sameengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-fonds en het mogelijk opschorten van de GEN-werkzaamheden in Wallonië" (nr. 109)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoereikende middelen van het GEN-fonds en de gevolgen daarvan voor de afwerking van de lijnen 124 en 161" (nr. 8887)
- mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN" (nr. 112)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-Brussel" (nr. 8934)
- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoereikende financiële middelen van het GEN-fonds en de gevolgen ervan voor de verdere afwerking van de lijnen 124 en 161" (nr. 113)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken op de lijnen 161 en 124" (nr. 9045)
- de heer Emmanuel Burton aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-overeenkomst" (nr. 9098)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van het GEN-Brussel en de gevolgen ervan

voor het GEN-Antwerpen" (nr. 9100)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tekorten in het GEN fonds voor het aanleggen van het Brussels voorstadsnet" (nr. 9102)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de voorstadsnetten" (nr. 9138)

01.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le président, et toutes mes félicitations pour votre promotion. Je ne sais pas si ce sera durable mais en tout cas c'est un premier pas magnifique. (*Rires*)

Madame la ministre, de manière un peu plus sérieuse, je voulais vous interpeller sur le RER et surtout sur l'état d'avancement de ce réseau autour de Bruxelles. Au départ, ce projet s'appelait le 'plan Star 21'. C'était en 1989. Il a fallu de nombreuses années pour qu'il y ait des concrétisations via une convention signée entre l'État fédéral et les différentes Régions. Les travaux ont commencé en 2004.

Je me permets d'insister sur l'enjeu de mobilité que représente le RER parce qu'on est dans une zone appelée suburbaine autour de Bruxelles. D'autres actualités liées à des problèmes de congestion dans les tunnels montrent l'intérêt de cet enjeu de mobilité autour de Bruxelles. 350 000 navetteurs, un usage encore trop important de voitures: 62 % par la voiture - 26 % par le train dans un périmètre d'une trentaine de kilomètres autour de Bruxelles.

L'intérêt du RER, c'est évidemment la robustesse d'un réseau avec une mise à quatre voies et un cadencement au quart d'heure. L'intérêt, c'est le cadencement, c'est la mise à quatre voies sur toutes les lignes qui étaient prévues dans ce projet de RER.

Je parle donc bien de la partie 'infrastructure', des voies utilisables par les trains, l'autre enjeu du RER étant la question de son exploitation, de l'utilisation du matériel roulant et du lien qu'il faut faire avec ce que vous-même et la SNCB avez choisi d'appeler le "suburbain" ou le S-Bahn qui nous vient d'un pays plus exotique en termes de mobilité que la Belgique. Le choix du S signifie, selon moi, que l'on veut changer progressivement de concept; on laisse tomber un concept un peu dévalorisé par ses retards, c'est-à-dire le RER. On va vers un nouveau concept; il faut que tout change pour que rien ne change, c'est une formule assez connue. On fait une nouvelle présentation, un beau logo. Il y a un petit hic avec le tunnel Josaphat-Schuman qui a été victime collatérale du niveau 3 ou 4. Ce n'est donc qu'en avril de cette année que s'ouvrira ce tunnel, élément déterminant du projet.

Mon propos d'aujourd'hui porte sur le fait que, depuis le 23 janvier 2016, les scénarios déterminés au sein des comités de direction de la SNCB et d'Infrabel sont tombés dans le domaine public. Je serai très précis dans mes questions. Aussi, vous vous imaginez que j'attends également des réponses très précises. Voyez, monsieur le président, comme je suis un parlementaire optimiste!

La question relative aux scénarios élaborés par Infrabel et la SNCB est très simple. Ils abandonnent, sur la ligne 124, toute extension de la mise à quatre voies. Habitant Nivelles, je le vois tous les jours. Leur scénario, c'est clairement l'arrêt de toute mise à quatre voies supplémentaire. Pour la ligne 161, pour une certaine partie, la mise à quatre voies est encore envisagée mais sur la partie néerlandophone. Pour le surplus, par contre, la mise à quatre voies est arrêtée, si ce n'est à Ottignies qui est, si je ne m'abuse, la deuxième gare de Wallonie en termes de navetteurs journaliers.

Madame la ministre, confirmez-vous que ces scénarios sont sur la table? C'est une question essentielle. Je vais tenter d'être relativement précis sur les chiffres. Quand vous parlez des 112 millions d'euros, c'est à peu près l'état actuel du fonds RER. Chers collègues, ne nous perdons pas dans les chiffres car c'est un exercice dangereux. Mais on sait qu'en matière de RER, encore plus que dans d'autres matières, il faut distinguer ce qu'il subsiste dans le fonds RER des dotations qui viennent du SPF Mobilité qui sont programmées et dont on peut en faire le détail chaque année. Par ailleurs, il y a aussi la question de la clé 60/40 et du maintien de capacités bien nécessaires (parkings et gares).

Selon les scénarios élaborés et qui nous ont été communiqués par Infrabel et la SNCB, il est effectivement question d'un arrêt de la mise à quatre voies supplémentaire, d'une mise à quatre voies supplémentaire restreinte sur la ligne 161, et d'un peu de maintien de capacité et d'accueil dans les gares. Pour le reste, rien n'est prévu en termes de mises à quatre voies. Il s'agit donc bel et bien d'une hypothèse de travail de la SNCB et d'Infrabel qui ont décidé d'arrêter le projet RER sur les lignes 124 et 161.

Par ailleurs, je constate que la mise à quatre voies des autres lignes est pratiquement terminée à l'exception de la ligne 50A pour laquelle les travaux seront terminés en 2017.

Toujours est-il que la situation mérite que je vous interroge. Madame la ministre, pouvez-vous, sinon me rassurer, en tout cas, lever toute ambiguïté en la matière et me confirmer qu'il existe bien des scénarios de ce type?

Après le dépôt de mon interpellation, j'ai pris connaissance d'un article d'un journal paru ce week-end. On est toujours ému quand un journal paraît, y compris le week-end, et qu'on peut le lire et le comprendre. Mais revenons-en au sujet qui nous intéresse. Quand, dans cet article, vous déclarez "qu'on va terminer avec 112 millions le RER", je suppose que vous voulez dire que vous acceptez les scénarios d'Infrabel et de la SNCB, ce qui implique un arrêt complet de la mise à quatre voies de la ligne 124 et un arrêt partiel de cette mise à quatre voies de la ligne 161.

Vient alors se greffer la question de ce qu'il est possible de faire, dans l'état actuel des infrastructures disponibles à quatre ou à deux voies, de ce matériel roulant dont un certain nombre de rames ont été achetées dans la perspective du réseau RER, car elles sont mieux adaptées. Nous avons discuté ici de la question de la hauteur des quais. Ces rames sont mieux adaptées et fonctionnent un peu comme celles du métro. Il s'agit de 95 rames Desiro acquises pour les motrices M1 destinées au RER. J'en arrive ainsi à la problématique de l'offre S avec certains chiffres avancés par la SNCB et par vous-même. Ainsi, pour l'essentiel, il est question d'un développement de l'offre S à concurrence de 60 % en 2015-2016, pourcentage qui devrait atteindre plus de 92 %.

D'ailleurs, je m'interroge sur la capacité de la jonction Nord-Midi à encaisser cela. L'absence des quatre voies à certains endroits et d'autres problèmes se posent, notamment l'achat de matériel roulant.

Madame la ministre, vous pourriez nous rassurer aujourd'hui et nous dire que vous n'abandonnez pas, que ce gouvernement a bien compris la question essentielle de mobilité posée au cœur du pays, vers et dans Bruxelles, et l'intérêt stratégique du rail dans un *modal shift*. Vous pourriez exprimer une volonté politique affirmée, y compris dans des choix budgétaires – vous avez un contrôle budgétaire au mois de mars – de confirmer cette priorité stratégique avec une décision budgétaire qui rende possible la reprise du projet, ou plutôt l'abandon des scénarios d'Infrabel et de la SNCB, et leur donne des possibilités de revenir à l'essentiel du dossier, à savoir la mise à quatre voies sur l'ensemble du réseau RER. L'infrastructure doit avoir la capacité, ce qu'on appelle la robustesse du réseau, pour revenir à un cadencement bien nécessaire pour les navetteurs et pour attirer, je le dis toujours ici, de nouveaux usagers.

Madame la ministre, allez-vous faire ce geste politique et cette demande au gouvernement? Vous avez beaucoup parlé de la Cellule d'investissement ferroviaire (CIF), qui doit encore faire l'objet d'une modification de la loi, si j'ai bien compris, pour que les Régions y soient présentes. Par rapport au préfinancement, dans la convention, l'État fédéral joue évidemment pleinement son rôle, mais les Régions ont aussi des priorités en matière de rail, ce qui est très bien. La Wallonie a offert de mettre à disposition, pour une discussion avec le fédéral, 200 millions d'euros qui étaient notamment prévus pour le préfinancement de la gare de Gosselies.

Allez-vous venir avec ce texte créant la Cellule d'investissement ferroviaire (CIF)? Avons-nous l'espoir qu'il y aura un sursaut de la part du gouvernement fédéral, en association et en coordination avec les Régions, pour faire en sorte que les mauvais scénarios que nous avons découverts dans la presse il y a quelques jours soient infirmés et qu'on retrouve un véritable objectif stratégique fort pour le RER?

Le **président**: Comme vous le savez, le Règlement impose des temps de parole différents pour les questions et les interpellations. M. Cheron a dépassé son temps de une minute. Je donne la parole à Mme Lalieux pour trois minutes.

01.02 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, à l'occasion d'une réunion de la commission Infrastructure qui s'est tenue le 21 janvier 2015, vous avez dit et répété: "Je voudrais vraiment tous vous rassurer. Hier, à l'occasion d'une réunion entre Infrabel, la SNCB et mon cabinet au sujet des travaux du RER, la date de 2025 a été confirmée." Comme nous aimerions entendre à nouveau ces mots aujourd'hui!

Bruxelles crève littéralement sous les voitures et a la triste réputation d'être la championne du monde des

embouteillages. Elle est également régulièrement pointée du doigt par la Commission européenne pour la mauvaise qualité de son air.

Vous savez aussi que le Conseil Central de l'Économie, patrons et syndicats confondus, est venu en ces lieux il y a quinze jours pour nous rappeler que la priorité absolue était le RER, tant en termes de développement économique que de compétitivité, car les travailleurs en ont fondamentalement besoin.

Par ailleurs, votre gouvernement a retiré 2,5 milliards d'euros de dotation à la SNCB. Vous lui demandez pourtant d'assurer les mêmes services, ce qui paraît totalement impossible, tant pour eux que pour nous. Il faut savoir où se trouvent les priorités. Pour notre part, elles sont dans le transport collectif.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Mes questions sont donc les suivantes.

Les travaux d'infrastructure liés au RER vont-ils se poursuivre dans les prochains mois? Dans la négative, quelles sont les raisons précises de cet abandon?

Je reviens sur les chiffres que nous avons pu lire dans *L'Echo* ce week-end. Vous dites que les 100 millions d'euros restant dans le fonds RER sont "largement suffisants pour terminer tous les travaux des gares et des parkings de la ligne 124 et pour poursuivre tous les travaux de la ligne reliant Ottignies à Bruxelles".

Les techniciens ont décidé que la ligne 161 ne devait pas être mise à quatre voies.

Dans le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025, qui n'a pas encore été modifié puisque la cellule n'a pas encore terminé ses travaux, il était indiqué qu'il fallait encore 362 millions pour la ligne 161, 518 millions pour la ligne 124 et 130 millions pour la ligne 50A. Il y avait donc plus de 800 millions et il vous reste un peu plus d'une centaine de millions en fonction des calculs et des factures qui n'ont pas encore été honorées...

La **présidente**: Madame Lalieux, votre temps de parole est écoulé!

01.03 **Karine Lalieux** (PS): Madame la présidente, attendez, je termine mes questions!

Infrabel dit aujourd'hui qu'il va utiliser le reliquat du RER non pas pour mettre à quatre voies la ligne 124 mais bien pour faire des travaux de maintien des voies, notamment pour les caténaires. Il n'y aurait donc plus qu'une seule voie pour ces personnes!

Madame la ministre, vous dites que le fonds RER pourrait être financé par le fédéral mais vous savez qu'il y a un respect de la clé 60/40. Allez-vous dire que, pour terminer le RER, la clé 60/40 n'est pas légitime et qu'elle doit aller plus vers la Wallonie?

Les autres questions seront posées par mon collègue Crusnière.

La **présidente**: Madame Lalieux, votre temps de parole a été de 4 minutes 20!

01.04 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la ministre, je ne reviendrai pas sur tous les enjeux en termes de mobilité, d'environnement, de santé. Je pense non seulement aux navetteurs wallons et flamands, dont la qualité de vie constitue un critère important sur le plan des déplacements professionnels, mais également aux Bruxellois – compte tenu des problèmes de mobilité que connaît la capitale.

J'aimerais revenir avec vous sur deux volets importants. Il s'agira tout d'abord de la question du temps. Nous savons que le projet RER a pris du retard – c'est le moins que l'on puisse dire. Ensuite, j'aborderai la question du type de RER, qui me semble au cœur des débats actuels dans la mesure où il est l'objet de revirements soudains.

Vous savez que les travaux ont débuté voici plus de dix ans. Le tempo initial était déjà lent. Aujourd'hui, le timing n'est toujours pas tenu. Cela s'explique en partie par les recours qui ont été déposés et par les problèmes de permis. Par ailleurs, l'enjeu budgétaire est essentiel. Au demeurant, je ne puis que constater que, comme ministre de tutelle, et sur la base de la confection du budget 2016, vous avez indiqué en date

du 9 novembre dernier à Infrabel que, sur les lignes 124 et 161 du RER vers Nivelles et Ottignies, aucun nouveau chantier ne débiterait en Wallonie.

C'est encore plus problématique lorsque je lis votre interview parue dans *L'Echo* de ce week-end. Si nous nous fondons sur les documents relatifs au PPI 2013-2025, il apparaît que 722,9 millions d'euros seront nécessaires à la finalisation de tous les chantiers du RER sur les lignes en direction d'Ottignies et Nivelles. Ce tableau est très clair. Vous avez déclaré dans cette interview: "Ce n'est qu'un budget de 126 millions qui sera nécessaire". Nous pourrions nous en réjouir, mais c'est là que réside le piège. En effet, cette somme sera destinée à un RER complètement relooké à la sauce de la ministre Galant, si je puis me permettre.

Pour construire un RER, que faut-il? Du matériel et des infrastructures. C'est, d'abord et avant tout, une offre de débit et de fréquence élevée pour les navetteurs. L'objectif est de faire circuler six trains par heure.

S'agissant du matériel, je sais que la SNCB a commandé récemment 440 voitures automotrices à deux étages pour 1,3 milliard d'euros. Donc, manifestement, ce volet est en cours.

En revanche, le volet infrastructure pose problème. Il a été convenu, à travers un accord de coopération de 2003 qui a valeur de loi, d'installer quatre voies. Or, ce week-end, j'ai lu vos déclarations qui confirment les hypothèses qui circulent en ce qui concerne la collaboration entre la SNCB et Infrabel. Vous commencez par dire qu'il n'y a aucun problème et que le RER sera achevé en un coup de cuiller à pot. Les ingénieurs ont affirmé que les deux voies ne poseraient pas de souci. Pourtant, cela fait dix ans qu'ils estiment que quatre voies sont indispensables. Madame la ministre, les permis n'ont pas été accordés pour le plaisir. Un véritable RER nécessite absolument la mise à quatre voies vers Nivelles et Ottignies.

J'en viens à mes questions.

Alors que le RER a été quasiment achevé en Flandre, son équivalent wallon reste-t-il une priorité stratégique pour ce gouvernement? Voulez-vous mettre en place un authentique RER ou bien un RER bidon – c'est-à-dire à deux voies? C'est dans ce deuxième sens que vous vous êtes exprimée ce week-end. Le véritable RER nécessite quatre voies et doit offrir une fréquence élevée pour les navetteurs. Enfin, une volonté s'est exprimée à gauche et à droite pour que les niveaux de pouvoir concernés se mettent autour de la table et cherchent rapidement une solution opérationnelle. Le comité exécutif des ministres de la Mobilité, qui doit se réunir régulièrement, ne l'a plus fait, à ma connaissance, depuis un temps certain. Madame la ministre, allez-vous le convoquer? Pourquoi n'avez-vous pas traité ce dossier plus tôt?

Je défends une seule priorité: celle des navetteurs. Il faut avancer et offrir un RER digne de ce nom pour le plus grand profit de tous nos concitoyens, en vue de régler les problèmes de mobilité à Bruxelles et dans sa périphérie.

01.05 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, er is al heel wat gezegd. Ik bespaar u dus mijn inleiding.

Mevrouw de minister, in uw beleidsverklaring sprak u nog over de versnelde invoering van het GEN. Ik citeer: "De versnelde invoering van een volwaardig aanbod op het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel." Volgens de media bevat het fonds van de lijnen 124 en 161 115 miljoen euro. Infrabel en de NMBS wijzen er echter op dat er ruim 190 miljoen voor nodig is.

In het verleden heeft de heer Geerts al vragen gesteld over het oplopen van de kostprijs van de GEN-werken en over de bijkomende vertraging van die werken. De kostprijs voor de voltooiing zou nu een half miljard hoger geraamd zijn. Er blijkt ook dringend nood aan geld om het GEN-fonds te spijzen. U antwoordde toen op zijn vraag dat de werken ten laatste in 2025 zullen worden voltooid maar dat het meerjarenplan voor de financiering van het GEN-Brussel heronderhandeld werd.

Lijn 161 is een zwaar verzadigde lijn tijdens de spitsuren, dat weet u. Dat beïnvloedt de stiptheid enorm. Bij het minste incident worden er vertragingen gecreëerd die invloed hebben op de noordzuidverbinding. Uit het recentste stiptheidsrapport van Infrabel blijkt bovendien dat de stiptheid op lijn 161, de lijn Brussel-Namen, tijdens de ochtendspits 66,8 % en tijdens de avondspits 82 % bedraagt. Precies daarom werd beslist over te gaan van twee op vier sporen.

Een groot deel van de werken op lijn 161 zou reeds voltooid zijn, met name de tunnels, de bruggen, de

parkeerterreinen aan de stations, de perrons enzovoort. Buiten de bovenleiding en de sporen zou alles in gereedheid gebracht zijn voor operationele exploitatie.

Voor lijn 124 moeten nog grote investeringen gedaan worden. Bepaalde projecten zijn wel reeds gestart. Zonder voortzetting zullen die echter nooit operationeel worden. Ik geef als voorbeeld het station van Linkebeek.

Dit is bijzonder verontrustend, mevrouw de minister. Heel wat werk is al gedaan, maar nu blijkt er geld te kort te zijn voor de voltooiing. Vandaar mijn vragen.

Ten eerste, klopt de bewering dat de werken aan de lijnen 161 en 124 zullen worden stopgezet voor vier jaar, zonder perspectief dat zij in 2019 hervat zullen worden? Dat laatste is belangrijk.

Ten tweede, wat is de reden voor deze beslissing?

Ten derde, wat moet er nog gebeuren om de werken te kunnen voltooien?

Ten vierde, hoeveel ontbreekt er in het GEN-fonds om deze werken te kunnen voltooien?

Ten vijfde en ten slotte, wat met de doelstellingen en uw beleidsverklaring om het GEN versneld uit te voeren? Ik moet u er, hoop ik toch, niet van overtuigen dat gelet op de situatie van de mobiliteit in en om Brussel de voltooiing van het GEN-project absoluut noodzakelijk is.

01.06 Olivier Maingain (DéFI): Madame la présidente, je rappelle que je suis déjà intervenu plusieurs fois sur ce thème. Le 6 janvier déjà, vous reconnaissiez que le coût des travaux d'achèvement du réseau express régional s'élèverait à 965 millions d'euros et que le fonds RER n'avait pour solde disponible que 460 millions d'euros.

Néanmoins, lors la commission de l'Infrastructure du 21 janvier, je vous interpellais à nouveau sur l'état d'avancement desdits travaux et sur les choix budgétaires opérés pour combler ce déficit de financement. Ce déficit rendait déjà très hasardeuse la finalisation de l'achèvement de ces deux lignes. Vous répondiez d'une manière qui se voulait sans équivoque. Vous disiez: "Je voudrais vraiment tous vous rassurer. Hier, à l'occasion d'une réunion entre Infrabel, la SNCB et mon cabinet au sujet des travaux du RER, la date de 2025 a été confirmée."

Or, il faut bien avouer que la communication de la suspension des travaux ravive la crainte, trop souvent évoquée, d'une fin pure et simple de ces chantiers qui sont stratégiques, tant en matière de mobilité que d'emploi, pour la Wallonie. Elle enterrerait définitivement les espoirs de dizaines de milliers de navetteurs qui espéraient qu'enfin l'offre ferroviaire à destination de la capitale serait élargie, facilitant l'accès à cette dernière et opérant un désengorgement routier.

Il est temps de tenir un discours clair, cohérent et certain. Considérez-vous toujours que le délai de 2025, que vous aviez annoncé comme certain, sera respecté pour mener à bien les travaux des lignes 124 et 161 dans leurs projets initiaux? Je veux dire, comme les autres intervenants, pas avec une formule au rabais, mais avec une mise à quatre voies.

Pourriez-vous, eu égard aux inquiétudes légitimes des usagers du rail, nous faire savoir quelle sera votre méthode et vos outils pour solliciter cette concertation entre entités fédérées afin qu'émerge une solution pérenne dans ce dossier?

Confirmez-vous que le développement des lignes RER vers la Wallonie reste la toute première dans la hiérarchie de vos priorités? Quelles sont les pistes privilégiées pour financer durablement ces investissements? Il est peut-être temps de s'intéresser aussi à des financements par l'Europe.

Si vous confirmez les retards dans la réalisation du projet, avez-vous déjà fait l'évaluation des surcoûts? Je vous remercie.

01.07 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je vous interpelle également sur les travaux du RER sur les lignes 161 et 124.

Comme vous le savez, les Brabançons wallons sont inquiets, et pas seulement les Brabançons wallons, puisque vous savez mieux que quiconque que la gare d'Ottignies est la gare la plus fréquentée de Wallonie. Or, plusieurs bruits ont circulé selon lesquels le fonds RER ne permettrait pas de finir les travaux prévus sur les lignes 161 et 124. Plusieurs hypothèses courent. Des chiffres circulent. On nous dit que le fonds ne comporterait plus que 115 millions, alors que les travaux, et je parle évidemment de la mise à quatre voies, du maintien de l'infrastructure, coûteraient 800 millions d'euros.

Madame la ministre, comme je sais que vous êtes la spécialiste des chiffres, j'aimerais aujourd'hui connaître les vrais chiffres.

Vous le savez, le Brabant wallon attend le RER depuis bien trop longtemps. Les reports incessants n'auront comme résultat que la désaffectation du train parmi les navetteurs. Cela serait catastrophique compte tenu des engagements à la COP21 et des projections de congestion à l'horizon 2030.

Abandonner le RER en Brabant wallon n'est pas et ne doit pas être une option. Il est indispensable que l'entièreté des travaux prévus, et j'insiste sur l'entièreté des travaux, et je pense évidemment à la mise à quatre voies, soient terminés au plus vite.

Madame la ministre, compte tenu de l'état du fonds RER, comme certains l'évoquent, les travaux risquent-ils d'être arrêtés pendant 4 ans? Pouvez-vous nous garantir que les travaux seront menés à terme comme prévu?

Vous avez entendu aussi la proposition du ministre-président M. Magnette d'offrir 200 millions d'euros. J'aimerais vous entendre à ce sujet. Cela prouve aussi que cela reste une priorité pour le gouvernement wallon. Je dois aussi dire que tout a été mis en œuvre pour compléter l'offre de mobilité en Brabant wallon, puisque le TEC est en train de mettre en place toutes les lignes permettant d'optimiser la ligne RER. Quelle réponse allez-vous apporter à cette offre du ministre-président M. Magnette?

Je vous remercie.

01.08 Emmanuel Burton (MR): Madame la ministre, en avril 2003, l'État fédéral et les Régions ont entériné une convention, la convention RER, qui détermine le périmètre de réalisation des travaux. Cette convention définit également ce que l'on dénomme l'offre suburbaine. Pour mettre en place un financement de ces travaux d'infrastructure de l'offre suburbaine, un fonds avait été créé: le fonds RER.

Dès la fin de l'année 2014, notre gouvernement a souhaité comprendre de manière objective et réaliste l'état de la situation héritée des politiques passées. Plusieurs points ont été mis en avant: d'abord, 2 milliards d'euros avaient déjà été dépensés alors qu'aucune offre suburbaine réelle n'avait été proposée. Ensuite, pas mal de chantiers furent bloqués principalement en Wallonie. Vous nous expliquerez pourquoi tout à l'heure. Enfin, quant au fonds RER en tant que tel, il est vite apparu qu'il allait être épuisé vers 2019-2020. Aujourd'hui, il reste environ 115 millions d'euros dans ce fonds.

Mes questions porteront donc principalement sur les deux lignes pour lesquelles les travaux d'infrastructure doivent être achevés, à savoir les lignes L124 et L161. Pourriez-vous dans un premier temps nous donner les raisons pour lesquelles les travaux sont à l'arrêt sur la L124? Est-ce en lien avec le fonds RER ou non? Quelles sont, selon vous et en second lieu, les causes des retards de travaux et ce, principalement en Wallonie? Est-ce peut-être une sous-évaluation des dépenses sous les gouvernements précédents?

Pouvez-vous nous donner un état des lieux des travaux importants qui ont déjà été réalisés en termes d'infrastructure?

Je terminerai sur deux points.

Dans votre interview de ce week-end dans *L'Echo*, vous déclarez que la situation était connue des ministres précédents. Pourquoi n'ont-ils pas agi quand ils ont été informés de la situation?

Enfin, vous en appelez à plus de concertation avec les Régions dans ce dossier. Vous êtes, à ma connaissance, la première ministre à avoir créé une véritable plate-forme d'intermodalité et la première à avoir souhaité associer les Régions à la confection du plan pluriannuel d'investissement des chemins de fer belges. Comment voyez-vous cette concertation, son organisation, son timing?

01.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Collega's, er is al veel gesproken over het GEN rond Brussel. Ik denk dat wij de bekommernissen daarover wel kunnen delen. Het is duidelijk dat Brussel één van de steden is die zwaar wordt getroffen door het verkeersinfarct en dat het Gewestelijke Expresnet rond Brussel daar een bijdrage kan leveren om tot een oplossing te komen. Ik denk dat de bezorgdheden en de vragen daaromtrent heel terecht zijn.

Dit weekend werd daaraan gekoppeld dat de andere GEN-projecten die in het vooruitzicht werden gesteld in het regeerakkoord zouden moeten wachten tot de volledige afwerking van het GEN rond Brussel.

Dat roept een aantal vragen op.

Ik focus in mijn vraag op Antwerpen, maar hetzelfde geldt voor Gent en de andere steden die in het regeerakkoord werden opgenomen. Antwerpen is na Brussel de stad die op de hele wereld het meest wordt geconfronteerd met de file- en mobiliteitsproblematiek. Bovendien worden daar grote werken in het vooruitzicht gesteld waardoor alternatieven hoog nodig zijn de komende jaren. Niet onbelangrijk is dat hier geen grote spoorinfrastructuurinvesteringen nodig zijn. Wat hebben wij wel nodig voor het GEN in Antwerpen? Dat zijn, ten eerste, rijpaden en, ten tweede, rollend materieel. In essentie komt het daarop neer om extra treinen te kunnen inleggen voor een spoor-GEN zoals het momenteel reeds is uitgetekend door de verschillende diensten van de NMBS.

Dan komen wij terug op problematiek van de rijpadvergoeding zoals wij in het verleden reeds verschillende keren hebben aangekaart. De bevrozing van de rijpadvergoeding ondanks het extra inzetten van treinen kan daarvoor een piste zijn. Mijnheer Cornu heeft dat reeds herhaaldelijk naar voren geschoven, ook voor het GEN rond Brussel trouwens, voor de S-treinen zoals die vandaag reeds worden ingelegd. Het tweede element zijn de investeringen in rollend materieel. Er lopen nog altijd Desiro's binnen en ondertussen is de bestelling voor de N7 gebeurd.

Mevrouw de minister, ik denk dat het voor Antwerpen en voor de andere steden, als daar geen grote infrastructuurinvesteringen moeten gebeuren, onzinnig en onaanvaardbaar is te moeten wachten vooraleer infrastructuurprojecten elders zouden zijn afgerond. Het ene moet losgekoppeld worden van het andere en elk project moet op zijn eigen verdiensten, kosten en inspanningen worden beoordeeld.

Vandaar heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot Brussel zoals de collega's reeds hebben aangehaald?

Ten tweede, klopt het dat u het GEN rond Antwerpen naar de achtergrond verschuift totdat de S-baan volledig verwezenlijkt is? Zo ja, wat zijn hiervoor de precieze redenen? Vanwaar deze koppeling en wat met de risico's die hieraan verbonden zijn?

U gaf in de kranten aan dat een betere coördinatie van het aanbod in Antwerpen al heel wat zou oplossen. Kunt u dat dan concreet toelichten? Dat is volgens mij niet helemaal duidelijk. Over welke maatregelen gaat het dan?

Op een eerdere vraag heeft u reeds geantwoord dat er tegen eind 2016 een voorzet zou moeten zijn van het voorstadsnetwerk Antwerpen. Kunt u deze timing bevestigen of herhalen? Acht u dit haalbaar? Zijn er al beslissingen genomen inzake de financiële aspecten? Wat is bijvoorbeeld de timing met betrekking tot de rijpadvergoeding, de herziening of de bevrozing daarvan per spoorlijn? Wat is de visie van de minister op de eventuele extra financiële kosten?

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Bergh, wilt u afronden?

01.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik rond af.

Mijn laatste vraag, de schepen van Mobiliteit in Antwerpen haalde ondertussen ook aan om tot één mobiliteitskaart te komen. Dat is een interessante piste, maar uiteraard wordt hieraan reeds langer gewerkt bij de NMBS met de Mobib-kaart. Hoe staat u hier tegenover?

01.11 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, collega's, er is reeds veel gezegd. Ik zou het net als de vorige spreker niet alleen over het GEN-Brussel willen hebben maar ook over de andere GEN's, meer bepaald het GEN-Antwerpen.

Vooreerst over het GEN-Brussel, mevrouw de minister, wil ik toch wel kwijt dat de vorige Waalse sprekers doen alsof het u schuld is dat dit dossier vertraging oploopt en dat er een financieel tekort is in het GEN-fonds. Ik denk dat dit absoluut niet correct is.

De vertragingen zijn niet nieuw in dit dossier, die zijn er al jaren. Het eerste beleidsidee van het GEN-Brussel dateert van 1989, ondertussen al heel wat jaren geleden dus. De eerste fase van het GEN-Brussel zou uitgerold worden en was voorzien in 2012. Ondertussen is de deadline opgeschoven naar 2025 en lijkt dat zelfs een precaire doelstelling. Ik geef een paar voorbeelden van de vertragingen in dat dossier; ze zijn heel omvangrijk. Bijvoorbeeld de Diabolotunnel, een vertraging van vier jaar.

De financiële tekorten, dan. Een maand voor deze regering in het zadel trad, raakte bekend dat er onder minister Labille een achterstand was van meer dan één miljard euro in het GEN-fonds.

Mevrouw de minister, ik denk dat u effectief een Echternach-dossier hebt geërfd van uw voorgangers.

In de audit van het Rekenhof die vorige vrijdag werd gepubliceerd lezen wij dat de federale overheid altijd haar verplichtingen is nagekomen omtrent het GEN-fonds. De federale overheid heeft reeds meer dan twee miljard euro in het GEN-fonds gestopt en toch zijn er nog tekorten om alles af te werken zoals voorzien.

Voor alle duidelijkheid, ook N-VA wenst het GEN uit te bouwen zoals het werd gepland en wil het operationeel maken.

De beheersovereenkomst dateert uit 2003. In onze ogen is dit een typisch Belgisch probleem. We zitten hier in Brussel en vier openbaarvervoermaatschappijen zijn betrokken – de Lijn, de TEC, de MIVB en de NMBS – en vele betrokken overheden. We stellen vast dat deze samenwerking allesbehalve vlot verloopt. Vorige donderdag hebben we daarvan nog een staaltje gezien, toen dit dossier op de tafel lag van het Overlegcomité. U hebt toen voorgesteld om Belirismiddelen aan te wenden om de tekorten in het GEN-fonds aan te zuiveren, maar de Brusselse overheid was daar niet voor te vinden.

Ik kreeg graag meer duidelijkheid over de financiële tekorten van het GEN-fonds.

Mevrouw de minister, is het correct dat de federale overheid haar verplichtingen altijd is nagekomen? Kunt u meer toelichting geven bij de tekorten voor het GEN-fonds? Klopt het dat u het plan had om voor te stellen Belirismiddelen aan te wenden voor het GEN-fonds en dat de Stad Brussel daarmee niet akkoord ging, maar daarentegen deze middelen wenst te gebruiken om de voetgangerszone aan te leggen? Het aanleggen van vijvertjes, plantvakken en dergelijke lijkt mij een lokale bevoegdheid, geen federale.

Ik kom tot het verband met het dossier Antwerpen.

Die link werd dit weekend gelegd in de pers, maar bestaat totaal niet volgens ons. Er zijn twee grote verschillen tussen beide dossiers. Ten eerste, is er een verschil van drie nullen op financieel vlak. Voor het GEN-Antwerpen is maar twee miljoen nodig, in tegenstelling tot twee miljard. Ten tweede, voor het GEN-Antwerpen verloopt de samenwerking met de stad, de BAM, de Vlaamse overheid, de Lijn en de NMBS heel vlot. Hier gaat het niet om investeringen, maar vooral over capaciteitsuitbreiding. Graag ook uw visie op het GEN-Antwerpen.

Dit dossier wordt expliciet vermeld in het regeerakkoord. Dat is de belangrijkste bijbel waaraan we ons met de meerderheid moeten houden.

01.12 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik zal niet proberen zwarte pietten uit te delen en over bijbels te spreken waar wel over openbaar vervoer.

Ik zal niet alles herhalen wat er gezegd is. Ik meen dat uw bezorgdheid terecht is dat de werken van het GEN rond Brussel vooruit moeten gaan. Dit kan door te zorgen voor voldoende financiële middelen. Als u zegt dat we daar een inspanning moeten doen, dan hoop ik dat we dat zo snel mogelijk doen.

U hebt het echter blijkbaar ook nodig geacht om dit weekend te spreken over de andere voorstadnetten, niet alleen over Antwerpen maar ook over Gent. Verder zijn er ook nog Luik en Charleroi. Deze stonden alle vier in het plan. U hebt gezegd dat we met die voorstadnetten, zeker met Antwerpen, nog maar een beetje moeten wachten. We gaan dat in de diepvries stoppen, dat is nu niet nodig. Ik vind dat heel bizar omdat die twee steden, Gent en Antwerpen, aan de top staan qua mobiliteitsproblemen, zelfs op Europees niveau.

In Gent probeert men de voorbije jaren echt een beleid te voeren om die zware mobiliteitsproblemen aan te pakken. Daarvoor is ook een performant openbaar vervoer nodig. Men rekent niet alleen op de Lijn maar ook op de NMBS om de mobiliteit om en rond de stad te kunnen verbeteren. Het is dan wel heel raar om van u te horen dat u zegt dat we niet verder gaan met Antwerpen en Gent hoewel dit in het regeerakkoord staat. Er is trouwens al voorbereidend werk geleverd. Er is een hele procedure afgesproken met de steden. Er is zelfs een kick-off geweest om dat allemaal te lanceren.

Ten eerste, ik had graag van u vernomen hoever men staat met de voorstadnetten voor Antwerpen en Gent. Welke redenen zijn er nu precies voor het uitstel? Zijn die van financiële aard of zijn er andere redenen die aan de basis liggen van die beslissing?

Ten tweede, hoe groot worden de investeringen voor de vier voorstadnetten afzonderlijk geschat? Met andere woorden, welke besparing hoopt u tijdelijk of definitief te kunnen doen door deze projecten in de koelkast te stoppen?

Ten derde, hoever staat men momenteel met de plannen voor het voorstadnet in Gent, Luik, Charleroi en Antwerpen?

Ten vierde, hoe lang wil u de projecten voor de vier voorstadnetten *on hold* zetten?

Ten vijfde, zullen er intussen nog voorbereidende werken gebeuren? Zo ja, welke?

Mevrouw de minister, ik doe een oproep aan u om terug te komen op uw woorden en te blijven investeren in die andere projecten. Ze kosten immers vaak niet veel geld qua investeringen. Vaak kan men daar grote stappen vooruit zetten zonder grote investeringen.

01.13 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je vous remercie pour vos questions qui me donnent l'occasion de rappeler les enjeux de ce dossier dont le gouvernement a fait une priorité.

Avant de refaire l'historique de ce dossier, je crois qu'il est bon de rappeler qu'une large confusion existe autour du terme ou de la notion de RER. Monsieur Cheron, je vous invite à lire l'article 14 de la convention du 4 avril 2003 où l'on parle déjà d'offre ferroviaire suburbaine. Je rencontre beaucoup de citoyens qui attendent du RER bruxellois un RER à la parisienne. Depuis le début de ce beau projet, il n'en est rien. Le RER parisien transporte, à lui seul, plus de passagers quotidiennement que la SNCB sur l'ensemble de son réseau. Il n'y a donc aucune comparaison possible et je tiens à le rappeler d'emblée.

Après de nombreuses discussions déjà à la fin des années 80, la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure se prononçait, le 30 mars 1999, en faveur de la réalisation du RER et de la création d'un groupe de travail dénommé "Groupe RER de haut niveau", mandaté pour étudier les conditions de réalisation du RER et pour mettre au point un projet d'accord de coopération entre le pouvoir fédéral et les trois Régions.

C'est donc en avril 2003 que l'État fédéral et les Régions entérinent une convention qui vise à mettre en œuvre le programme du Réseau Express Régional de, vers et autour de Bruxelles. Cette convention se concentre sur l'offre ferroviaire et vise à améliorer globalement l'offre de transport en commun, le service intégré au client et la réalisation des mesures d'accompagnement pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. Cette convention précise également ce qu'on entend par "offre RER" ou "offre suburbaine dans la zone RER".

L'ambition de l'époque était que l'offre RER soit pleinement opérationnelle au plus tard pour fin 2012 – vous avez bien entendu: 2012! – avec au moins deux relations radiales au plus tard le 31 décembre 2005. C'est en 2006 qu'est lancée l'étude, tel que prévu à l'article 13 de cette convention RER 2003 visant à délimiter les contours des scénarios de déploiement du RER. Elle porte non seulement sur les besoins de déplacements

analysés sur la base de critères objectifs et sur les demandes de fonctionnalité en matière de fréquence, amplitude et points d'arrêt mais aussi sur les aspects financiers.

Le rapport final de cette étude (article 13) est terminé le 22 juin 2009. Ce n'est qu'en mai 2012 que le comité exécutif des ministres de la Mobilité prend une décision relative à la suite à donner aux conclusions de cette étude, avec, en substance, les trois sociétés du Groupe SNCB et les trois autres sociétés de transport (STIB, TEC et De Lijn). Ils élaborent un plan pluriannuel de mise en œuvre coordonné, intégré et détaillé sur base de la vision 2020 explicitée dans le rapport final de l'étude (article 13).

Veel studies en vergaderingen gedurende vele jaren dus, maar zonder dat er een echt voorstedelijk netwerk werd gelanceerd. Wij, als politieke mandatarissen, zijn hiervoor allemaal verantwoordelijk.

Il faut répéter que tous les partis politiques sont quelque peu responsables de la situation.

Quels constats ai-je posés lors de ma prise de fonction, fin 2014?

Au niveau de l'offre de trains suburbains, aucune offre n'était commercialisée et communiquée. Pourtant, déjà près de 2 milliards d'euros avaient été dépensés en infrastructures ferroviaires.

Au niveau des travaux d'infrastructure, certains chantiers étaient achevés, d'autres avancés, ce dans les trois Régions, d'autres encore étaient bloqués. Les procédures de permis ont toujours été longues, beaucoup trop longues. Je reviendrai sur la situation particulière de la ligne 124 qui illustre parfaitement les lenteurs administratives et les risques de nombreux recours.

Pour ce qui concerne l'état financier du fonds RER, il m'est rapidement apparu que ce fonds serait épuisé vers 2019-2020, avant la réalisation de l'intégralité des travaux définis. Ce constat avait déjà été fait, il y a au moins cinq ans. Pourtant aucun de mes prédécesseurs n'a pris ses responsabilités pour trouver ou négocier une solution. Nous n'en serions pas là aujourd'hui si, comme je l'ai dit, les derniers gouvernements fédéraux, mais également les différents organes de gestion de la SNCB et Infrabel avaient eu le courage de regarder la vérité en face et de trouver des solutions structurelles visant à concentrer les investissements sur les tronçons prioritaires et les aménagements principaux, au lieu de s'en tenir à la programmation initiale des travaux, et de laisser faire tout et partout en même temps, sans procéder à des analyses d'opportunité. Pourtant, certaines études avaient été réalisées en vue d'une meilleure objectivation.

Monsieur Cheron, à l'occasion de certaines visites, j'ai pu constater que des quais étaient déjà finalisés alors que les rails n'avaient pas été posés!

Le gouvernement a fait du RER une priorité. Il veut une offre de qualité dans la continuité et dans l'esprit de la convention de 2003. Je veux donc trouver des solutions pérennes et pragmatiques, non par un travail de chambre, mais en totale concertation avec les autorités régionales. Des éléments très concrets sont déjà en cours de finalisation. Nous y reviendrons ultérieurement.

Quels sont les moyens dont nous disposons réellement aujourd'hui?

Pour répondre aux nombreuses questions qui m'ont été posées, je dirais qu'il reste bien dans le fonds RER plus ou moins 105 millions d'euros pour des nouveaux travaux d'infrastructure et pour terminer certains aménagements fonctionnels.

L'État fédéral a pourtant bien respecté ses engagements et a versé au fonds plus de 2 milliards d'euros pour réaliser les travaux d'infrastructure tels que budgétisés. Fin octobre 2015, le solde du fonds RER était d'environ 290 millions d'euros. Début janvier 2016, il était d'environ 220 millions d'euros, mais de ce solde, il faut déduire les travaux en cours que l'on ne peut arrêter et les factures à recevoir, principalement celles relatives aux travaux du tunnel Schuman-Josaphat et la ligne 50A. Cela représente 115 millions d'euros. Le solde réel du fonds est donc bien de 105 millions d'euros, trop peu bien entendu pour atteindre les ambitions initiales.

Je le répète, le gouvernement fédéral a fait de l'offre suburbaine une priorité. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé, dès mon arrivée, de lancer une véritable offre suburbaine tout en poursuivant la fin des travaux en cours dans un délai raisonnable. De manière concrète, une offre suburbaine a été lancée par la SNCB en 2015, offre dite S, qui correspond aujourd'hui à plus de 60 % des trains définis dans la convention

de 2003, avec deux nouvelles gares: "Gerموir" et "Tour et Taxis".

La relation S9 sera une nouvelle connexion directe de Leuven et Braine-l'Alleud avec la gare multimodale de Schuman. Le gain de temps sur Leuven vers Schuman est de 17 minutes. Actuellement, c'est une relation uniquement de pointe.

La relation S5 permet d'avoir, toutes les trente minutes, une connexion entre Hal et Mechelen par la gare de Schuman. Le gain de temps sur Mechelen vers Bruxelles-Luxembourg est de dix minutes et, grâce à cette relation S5, il y a une connexion directe Meiser, Evere, Bordet et Haren à la gare multimodale de Schuman.

La relation S4 est une nouvelle relation reliant Alost-Schuman-Delta-Mérode ainsi que Vilvorde en pointe. L'IC27 en provenance de Charleroi permet aux gares de Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo, Sint-Genesius-Rode, Linkebeek, Saint-Job, Vivier d'Oie, Boondael d'être reliées directement à Schuman, Bordet et à l'aéroport. Cela représente un gain substantiel de temps et de confort.

En outre, lors du prochain plan de transport 2017, on prévoira plusieurs millions de trains/kilomètres supplémentaires, de nouveaux arrêts et de nouvelles gares pour atteindre près de 90 % de l'offre en trains S. Les avantages seront importants: une amplitude beaucoup plus large des heures de pointe, la circulation du week-end, la mise en service de la gare des Arcades, l'extension vers 90 % de l'offre en trains S par rapport à la convention de 2003.

Je me permets de rappeler que le gouvernement bruxellois a souligné, dès début 2015, l'action de mon département dans ce dossier.

Nu wij spreken over het aanbod, wil ik mij richten tot degenen die er hier een communautair debat van maken.

Ik wil nog eens herhalen dat het hier niet gaat om het privilegiëren van het ene of het andere gewest. Er is een puur geografische realiteit die kan worden geïllustreerd door de volgende cijfers. Van de 141 stations van de zone van het voorstedelijk aanbod, dertig kilometer rondom Brussel, zijn er 33 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen, zijn er 27 in het Waalse Gewest gelegen en zijn er 81 in het Vlaamse Gewest gelegen. Dat er dus meer stations in Vlaanderen bediend worden, is een zuiver mathematisch gevolg daarvan.

En ce qui concerne l'infrastructure, je tiens à préciser d'emblée que, contrairement aux déclarations de certains, les économies budgétaires du groupe SNCB n'ont jamais affecté directement ou indirectement les moyens du fonds RER.

Aujourd'hui, alors qu'il reste en effet plus ou moins 105 millions d'euros dans le fonds, il manquerait, selon les estimations qui m'ont été fournies, entre 700 et 900 millions pour réaliser tous les travaux de mise à quatre voies sur toutes les lignes. Après examen avec la SNCB et Infrabel, il est apparu qu'il ne serait pas nécessaire de réaliser tous ces travaux pour obtenir une offre suburbaine de qualité autour de Bruxelles. C'est l'important. D'ailleurs, différentes études, notamment dans le Brabant wallon, ont été réalisées par rapport à la ligne 124.

Pendant trop longtemps, les travaux d'infrastructure ont été déconnectés de l'offre de terrain. De nombreuses infrastructures ont déjà pu être réalisées en Régions bruxelloise, wallonne et flamande. Des nouvelles infrastructures ont été achevées sur la ligne Bruxelles-Louvain L36 qui améliore l'accès vers Liège, la ligne Bruxelles-Hal L96 qui améliore l'accès vers Mons, Tournai et La Louvière, et la ligne Bruxelles-Denderleeuw L50A qui améliore l'accès vers Gand, Bruges et Ostende. Le tunnel Schuman-Josaphat va être inauguré dans les prochaines semaines. Plusieurs parkings sont créés sur toutes les lignes de Flandre et en Wallonie. Plusieurs gares ont été achevées ou créées, notamment Tour et Taxis et Gerموir, je vous l'ai déjà dit. Une grande partie du génie civil est réalisé, par exemple l'élargissement des assiettes de voie, et de nouveaux ponts sont terminés sur la ligne L61 Watermael-Ottignies, et dans une moindre mesure sur la L124.

Ces travaux ont été réalisés mais la plupart avec d'importants retards. Il y a beaucoup de raisons à ces retards: une sous-évaluation réelle des dépenses dont les coûts plus importants pour le tunnel Schuman-Josaphat, des coûts environnementaux, des coûts liés aux aménagements locaux pour rencontrer les demandes des communes avec des réadaptations de voiries, des murs antibruit, le coût des permis, les

coûts liés à la durée d'obtention de certains permis d'urbanisme et des coûts supplémentaires dus inévitablement aux retards cumulés.

Pour répondre plus précisément à vos questions, les deux lignes pour lesquelles les travaux d'infrastructure doivent encore être finalisés sont les lignes 124 et 161. Les autres lignes sont déjà achevées, principalement car elles n'étaient pas sujettes à un grand nombre d'expropriations, comme c'est le cas pour les lignes 124 et 161.

Compte tenu de ma volonté d'améliorer la satisfaction du client, de poursuivre le développement de l'offre ferroviaire, de créer enfin une dynamique qui vise à optimiser les investissements déjà réalisés et l'utilisation des infrastructures disponibles, la SNCB et Infrabel se sont penchés sur des alternatives à la mise à quatre voies complète des lignes 124 et 161. Ces alternatives, qui ont malheureusement fait l'objet de fuites dans la presse, alors que les groupes de travail sont toujours en discussion, ambitionnent de terminer les chantiers à ciel ouvert qui provoquent des désagréments pour les clients et les riverains, d'augmenter le nombre de trains, d'augmenter la desserte des gares, de garantir voire d'améliorer la vitesse commerciale et de garantir voire d'améliorer les horaires en termes d'espacement et de ponctualité.

En ce qui concerne la ligne 124, les travaux de mise à quatre voies sont aujourd'hui à l'arrêt pour des problèmes de permis d'urbanisme. Infrabel a dû faire face à ces difficultés tant en Région de Bruxelles-Capitale où la demande de permis a été introduite dès 2002, qu'en Région flamande où un recours au Conseil d'État a annulé le premier permis en 2010, alors que le deuxième permis a été annulé par le Raad voor Vergunningsbetwistingen fin 2014 au motif de l'absence de modification du plan de secteur.

Suite à ces recours, la procédure de demande de permis doit être relancée depuis le début. Le délai pour l'obtention d'un nouveau permis peut être estimé à une période de deux à trois ans, sans pouvoir écarter les recours.

Aujourd'hui, je ne veux pas, ou plus, perdre de temps. J'ai demandé que des travaux d'aménagement de gares, de parkings, de voiries, de placement d'ascenseurs et de prolongation de tunnels sous voies soient réalisés le plus rapidement possible, et en grande partie sous cette législature. Cela concerne notamment les gares de Nivelles, Waterloo, Sint-Genesius-Rode et Linkebeek. Certaines gares verront leur fréquentation augmenter dans les prochaines années et nous devons y être préparés.

En ce qui concerne toujours cette ligne 124, pour le prochain plan de transport 2017, la SNCB examine à ma demande la possibilité d'augmenter le nombre de dessertes tout en veillant à augmenter la vitesse des IC venant de Charleroi.

Pour être précise, les trains S9 Leuven-Schuman-Braine-l'Alleud devraient pouvoir rouler toute la journée, alors qu'aujourd'hui seuls les trains de pointe roulent. En outre, nous examinons la possibilité de faire circuler les trains S9 pendant le week-end via l'aéroport de Bruxelles.

En ce qui concerne la ligne 161, les groupes de travail techniques examinent tous les travaux qu'il reste à réaliser afin de présenter une offre suburbaine de qualité le plus rapidement possible.

Concrètement, cela se traduit par la rénovation partielle de la gare d'Ottignies, la mise à quatre voies de la bifurcation vers Louvain-la-Neuve et la mise à quatre voies du tronçon Watermael-Bakenbos.

Aujourd'hui, grâce aux travaux déjà réalisés, l'assiette permettant la pose des quatre voies existe bel et bien. Il est prévu que ce chantier soit achevé avant 2025. J'espère même qu'il sera achevé pour la fin de 2023. Dès que ces travaux seront achevés, il sera possible d'avoir une offre de trains S toutes les quinze minutes et toute la journée.

Le coût des travaux proposés sur les lignes 161 et 124, compte tenu des optimisations techniques et donc financières que je viens de vous présenter, est estimé à 231,8 millions, soit un effort complémentaire au fonds RER restant de 126,5 millions.

Je veillerai donc, avec le gouvernement, à ce que le financement nécessaire soit assuré pour une programmation stricte de ces investissements sur la période 2020-2024. Cette programmation stricte doit également garantir un équilibre de la clé 60-40. Il n'est pas question de remettre cette clé en question. Par contre, comme je l'ai annoncé dans ma vision stratégique, un groupe de travail étudie la mise en place d'une

clé pluriannuelle et non plus annuelle. Il s'agit d'éviter que par exemple, au mois d'avril, lorsque l'on a atteint une des limites de cette clé, on doive attendre l'année suivante pour recommencer.

Ces propositions sont une première étape. Elles sont cependant empreintes de réalisme technique et financier, ce qui est nécessaire si l'on veut donner un signal fort au client: l'offre suburbaine n'est pas un mythe.

Vous m'interrogez également sur ANGELIC, les réseaux RER d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Comme vous l'avez compris, l'offre suburbaine autour de Bruxelles, vers et en provenance de celle-ci, est une priorité pour ce gouvernement, en termes d'offre et d'investissements.

Il est donc nécessaire d'y consacrer tous les moyens et l'énergie nécessaires et l'actualité de ces derniers jours nous le rappelle à bon escient.

À côté de cela, d'autres projets visant à renforcer l'offre autour de Gand, Anvers, Liège et Charleroi seront examinés dans le cadre du prochain plan de transport. Mais la priorité est claire dans l'accord de gouvernement: la priorité, c'est Bruxelles et sa périphérie. Qu'on ne se méprenne pas sur mes propos du week-end: la priorité est Bruxelles mais je ne ferme pas la porte aux autres projets.

Voor Antwerpen verwijst ik opnieuw naar eerder onderzoek, waaruit blijkt dat er naar Antwerpen in de ochtendspits uit de zeven richtingen vanwaar de trein komt, meer dan 28 000 vrije zitplaatsen zijn. In een straal van 30 km rond Antwerpen wordt 80 % van de stations ten minste twee keer per uur bediend. Bijna een vierde van de stations wordt zelfs vier keer per uur bediend. Er is tijdens de spits dus voldoende aanbod. Daarom heb ik verklaard dat het creëren van nog meer aanbod momenteel niet nodig en niet raadzaam is.

Wij moeten erop inzetten om automobilisten uit de file te halen en hen op de trein op een van de vrije zitplaatsen te krijgen. Daartoe moet bijvoorbeeld echter in voldoende auto- en fietsparkings worden voorzien. Daar moeten we werk van maken. Die gesprekken zullen wij op het niveau van het intermodaliteitsplatform voeren.

J'ai toujours plaidé pour une concertation renforcée entre les différents niveaux de pouvoir afin de définir et de mettre en œuvre une politique de mobilité cohérente à l'échelle du pays en partant du ferroviaire comme axe structurant. Je m'en suis déjà ouverte lors des diverses rencontres du comité de concertation. La répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir est telle que si chacun travaille dans son coin sans se soucier des autres, il n'est pas possible de parvenir à une politique intermodale intégrée. Comme je l'ai répété à plusieurs reprises, la mobilité, c'est transversal, ça ne s'arrête pas à la frontière ni d'une région, ni d'un pays.

Daarom heb ik het initiatief genomen om aan het Overlegcomité het voorstel voor de oprichting van een platform inzake intermodaliteit voor te leggen. Ik heb de werkzaamheden willen toespitsten op de manier waarop wij allemaal samen de intermodaliteit met betrekking tot de spoorwegen kunnen verbeteren.

Les travaux de cette plate-forme débiteront dans les tout prochains jours. Nous terminons l'agenda des travaux que nous proposerons à tous nos partenaires. Les différents groupes de travail seront centrés sur l'intermodalité ou comment combiner le rail avec les modes de transport doux (marche, vélo), avec les autres transports publics (bus, métro, tram) ou encore avec la voiture via la politique des parkings aux abords des gares.

J'ai lancé une consultation des différents *stakeholders* afin de connaître leurs attentes sur les thématiques à aborder. Je déposerai prochainement sur la table des thèmes que je souhaite mettre à l'agenda. Les investissements futurs du chemin de fer doivent aussi être davantage coordonnés, avant tout entre Infrabel et la SNCB, mais aussi entre le gouvernement fédéral et les Régions. C'est la raison pour laquelle j'ai mis en place une cellule d'investissement qui procède à une analyse systématisée, avec un outil d'aide à la décision de l'ensemble des projets d'investissement envisagés par la SNCB et Infrabel, ou proposés par les Régions.

Le travail d'analyse au sein du comité progresse. Je convoquerai le Comité stratégique dans les tout prochains jours afin de débiter les discussions sur le prochain PPI avec les Régions. Je pense que c'est une première en Belgique. Lors de cette réunion, nous examinerons notamment les pistes de financement des infrastructures suburbaines. Je note à cet égard la proposition du ministre-président M. Magnette d'utiliser

une partie du préfinancement de la gare de Gosselies pour financer une partie des travaux de la ligne 161. C'est une piste que je trouve très constructive et je l'en remercie.

Nous étudions également la faisabilité et d'autres potentiels, comme Beliris, avec mon collègue Reynders.

Pour nous résumer, vous constaterez avec moi que le dossier RER, dans son acceptation première, a pris un retard considérable au point de n'en avoir aucune visibilité pour le client depuis des années. Par mon action, en capitalisant sur les infrastructures déjà réalisées, la SNCB a pu lancer en 2015 une véritable offre suburbaine. Cette offre continuera à s'améliorer dans les prochaines années. Il faut cependant faire preuve de réalisme et accepter, par sens des responsabilités qui sont les miennes aujourd'hui, de faire des choix en termes d'optimisation des infrastructures. C'est ce que je prépare et que je partagerai avec mes collègues régionaux.

Je viens de vous présenter les premiers résultats avec pour finalité de garantir une mobilité dans et autour de Bruxelles, qui se doit d'être intermodale.

J'apporte ainsi ma pierre à ce grand édifice afin de proposer des solutions crédibles de mobilité en respectant aussi les enjeux climatiques.

J'ai pris un peu de temps pour refaire l'historique mais ce qui compte, c'est de travailler ensemble sur le court et le long terme dans ce dossier très important pour l'ensemble de nos concitoyens.

Je vous remercie.

De **voorzitter**: De interpellanten en vraagstellers krijgen nu het woord voor een repliek: maximaal vijf minuten voor de interpellanten en maximaal twee minuten voor de vraagstellers. Ik zal de tijd strikt in het oog houden.

01.14 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, je voudrais vous remercier pour votre historique du dossier RER et vous exprimer toute mon inquiétude quant à l'avenir.

En effet, contrairement à ce que j'ai pu lire dans le journal paru dimanche, qui a été cité tout à l'heure et auquel vous aviez accordé une interview, vous confirmez, aujourd'hui, que ce sont bien les scénarios évoqués par Infrabel et la SNCB qui sont sur la table.

Votre communication a été ambiguë volontairement ou non, je laisse les commentateurs émettre des considérations à ce sujet. Toujours est-il que vous avez dit que vous alliez achever le RER avec une centaine de millions – le terme "achever" pouvant revêtir plusieurs sens. On a compris que l'hypothèse qui semble être retenue est bien celle évoquée par Infrabel et la SNCB, à savoir l'arrêt de la mise à quatre voies de la ligne 124 et la limitation de la mise à quatre voies sur la ligne 161. L'installation généralisée des quatre voies est donc renvoyée aux calendes grecques. Or vous savez que ces dernières n'existent pas. Mais, à vous entendre, il y aura peut-être un jour la possibilité d'aller vers la ligne à quatre voies.

Madame la ministre, je suis d'accord avec vous sur deux points.

Tout d'abord, il ne faut pas communautariser le débat. Les gares d'Hoeilaart et d'Holleken se situent effectivement en Flandre et elles sont desservies par les lignes 124 et 161. Tout le monde est d'accord. M. Maingain va rugir, mais c'est également le cas de Rhode-Saint-Genèse et de Linkebeek qui se trouvent en territoire flamand, même si ces communes ont un statut particulier – et notamment celui de bloquer des permis, ce qui est dommageable. Mais sortons du débat communautaire. Avec mon collègue Stefaan Van Hecke, je déposerai d'ailleurs une motion pour bien vous montrer que tel n'est pas l'enjeu.

L'enjeu, c'est la mobilité, le respect de la COP21, le respect des engagements que la Belgique doit tenir. Et vous savez que les transports interviennent à raison de plus de 20 % dans les émissions de gaz à effet de serre. L'enjeu est donc considérable.

Ensuite, pas de débat partisan. Vous avez, avec une certaine habileté, rappelé le passé. On voit pourquoi. Bien sûr, cela concerne tous les partis. Moi, je suis du parti de la mobilité. Soyons tous unis derrière ce parti de la mobilité! Faisons le RER! Créons ce nouveau parti, madame la ministre. Ce sera plus simple.

Mais alors, que faire?

Que faire par rapport à la perspective actuelle qui est de ne pas mettre à quatre voies partout. Cela me dérange. Y a-t-il plusieurs catégories d'ingénieurs? Y a-t-il les ingénieurs qu'on ne va plus consulter pour les lignes déjà mises à quatre voies, et ceux pour les lignes où ce n'est pas fait? Excusez-moi, mais ceux qui sont plutôt concernés pour des bêtes histoires de "je suis né quelque part", comme disait Brassens, ont quand même du mal à comprendre pourquoi il y a une vérité pour certains et une non-vérité pour d'autres. C'est inexplicable.

Par ailleurs, l'offre suburbaine. Je comprends que dans la communication – même les partis politiques font cela, M. Maingain pourrait en parler – quand un concept ne fonctionne pas, on peut changer de nom, on peut évoluer. On peut faire en sorte que le concept devienne un peu différent, et on vient avec quelque chose de sexy. Le S pour sexy, offre suburbaine.

Moi, je viens avec le C: concrètement, pour les navetteurs, cela va-t-il changer beaucoup? Vous nous dites être déjà à 60 % de l'offre suburbaine, et bientôt à 90 %. Allons, de quoi parle-t-on par rapport à un projet de cadencement? Paris n'est pas Bruxelles, mais Bruxelles n'est pas Paris, madame! J'espère qu'on va se reprendre avec l'aide des Régions. Je crois en la possibilité d'une vraie coordination. Je l'ai dit jeudi sur le comité de concertation. Il faut collaborer pour la mobilité.

Madame la présidente, je conclus, parce que je vous vois regarder le chronomètre, et je n'aime pas quand vous êtes stressée. Je conclus donc: je vais déposer avec mon collègue M. Van Hecke une excellente motion. Elle demande au gouvernement de clarifier sa position – vous voyez que c'est une vraie ambition –, de dégager des moyens budgétaires dès l'ajustement budgétaire et de concrétiser – je cite la page 215 de l'accord de majorité – "l'accélération de la mise en exploitation du RER en l'intégrant dans le plan de transport de la SNCB". Je rappelle que le futur plan de transport, c'est 2017-2018.

01.15 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, pourquoi dire alors, le 21 janvier 2016, que le RER sera terminé en 2025, tel que prévu en 2003? C'est évidemment tromper le parlement mais surtout le citoyen, et c'est ce qui dérange. En effet, comme vous l'avez dit dans cet article, le citoyen en a ras-le-bol.

M. Cheron vient de le dire: rebaptiser des choses qui existent, comme le suburbain, ce n'est rien annoncer de neuf. Ce n'est pas une nouvelle offre. Il y a eu peu d'amplitude d'une nouvelle offre mais, s'il y a déjà pu y avoir un tout petit début de suburbain, c'est bien grâce à tous les travaux réalisés par les précédents gouvernements dont le MR faisait partie. Ne critiquons dès lors pas à chaque fois les anciens gouvernements. En effet, sans eux, il n'y aurait pas de gare Schuman ni de tunnel Josaphat aujourd'hui.

Madame la ministre, on n'aura pas d'offre RER. Vous nous dites: "On oublie les quatre voies. On oublie tout." Il faudrait dire aux citoyens, aux Brabançons qu'ils n'auront pas de RER, qu'ils n'auront pas quatre voies et qu'ils n'auront pas ce que la Flandre a aujourd'hui. Heureusement qu'elle l'a. Je suis pour que la Flandre l'ait. Mais je suis aussi pour que la Wallonie ait la même offre et qu'elle soit dans la même situation que la Flandre aujourd'hui.

Je ne comprends pas vos calculs, madame la ministre. J'ai relativement bien compris les 126 millions d'euros qui manquaient par rapport aux 100 millions d'euros. Vous dites qu'il vous faut environ 126 millions d'euros pour terminer la sous-offre que vous proposez pour les lignes 124 et 161 et que ceux-ci seront financés par l'État fédéral. Je ne vois dès lors pas pourquoi vous avez besoin des 200 millions d'euros de la gare de Gosselies et de Beliris. Si la Région wallonne et Beliris marchent dans cette solidarité, dans cette concertation – je le souhaite –, j'espère que vous nous ferez une autre offre que celle proposée ici car c'est vraiment une sous-offre pour l'ensemble des francophones de ce pays, pour Bruxelles et la mobilité de demain. Dans le cas contraire, l'offre ne sera pas acceptable pour l'ensemble des navetteurs et Bruxelles continuera à être étouffée.

01.16 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour vos différentes explications.

Certes, le RER est effectivement une priorité. J'espère que ce sera suivi d'effet. Nous approuvons vos chiffres, malgré vos déclarations du week-end dernier. Pour avoir une mise à quatre voies et un RER digne de ce nom, j'avais cité tout à l'heure le chiffre de 722 millions. Vous avez cité les chiffres de 700 à 900 millions.

Pour le reste, vous effectuez un virage à 180°. En effet, vous renvoyez la mise à quatre voies, pleine et entière, Ottignies-Nivelles et toutes les dessertes qui correspondent, aux oubliettes. Ce qui nous intéresse, c'est de savoir ce qui sera proposé aux navetteurs. Je parlais tout à l'heure d'un RER bidon. Mais, madame la ministre, ce RER à deux voies, est un leurre pour les navetteurs. Qu'est-ce qu'un RER à deux voies? On peut juste espérer que ce soit un train à deux étages à l'heure. Mais, cela ce n'est pas un RER! Vous avez parlé de Paris, mais il ne s'agit pas d'une question de nombre de personnes! L'enjeu, c'est la cadence, c'est la fréquence horaire. Par définition, voilà ce qu'est un RER! C'est ainsi qu'il a été prévu dès le début!

Vous nous présentez l'offre suburbaine comme la solution magique, inespérée. Les navetteurs pourront se déplacer rapidement, sans encombres et en ayant un train toutes les dix minutes. Or, c'est un certain nombre de lignes déjà en fonction aujourd'hui que vous rebaptisez "S" – offre suburbaine.

Dès lors, madame la ministre, je voudrais vous exhorter à ne pas tomber dans la facilité et le marketing en présentant cette offre suburbaine comme la seule alternative par rapport au RER, sans parler de tout ce qu'on a pu perdre pendant des années, y compris en grands travaux, mais à penser uniquement aux navetteurs.

Ne vous éloignez pas du RER tel qu'il a été prévu, y compris, je vous le rappelle, dans l'accord de coopération qui a valeur de loi! Vous ne pouvez dès lors pas détricoter seule le RER, dans sa modélisation à quatre voies sur l'ensemble des lignes restantes à terminer vers Ottignies et vers Nivelles.

J'en viens au financement nécessaire de 700 à 900 millions.

Il va falloir se mobiliser ensemble, tous niveaux de pouvoir confondus. Réunissez-vous entre différents ministres de la Mobilité. Il faut trouver un moyen de financer ces travaux. Un pré-financement ne suffira probablement pas. Cela peut être une modélisation et un assouplissement en vue d'obtenir un lissage pluriannuel de la clé 60-40, ce qui me semble une piste positive. Nous l'avions déjà présentée mais elle n'a pu être réalisée jusqu'ici. Je propose que sur ce sujet, les uns et les autres déterminent les enjeux collectifs et ceux liés à la bonne gestion. Au fond, une clé 60-40 annuelle ne constitue pas une bonne gestion. Il vaut évidemment mieux que nous puissions ensemble dégager des moyens pour l'ensemble des navetteurs, qu'ils soient flamands, wallons ou bruxellois. Ceci concerne aussi les aspects environnementaux et de santé.

01.17 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik zal het heel kort houden.

U weet dat deze regering een klimaatakkoord gesloten heeft, weliswaar zeer laat. U weet echter ook dat het vervoer per auto in dat klimaatakkoord problematisch is. We moeten dat absoluut reduceren. Ik hoop dat u ook beseft dat de enige manier om dit te reduceren investeren in openbaar vervoer is. Ik wil u er nog eens aan herinneren dat wij in 2015 opnieuw een recordjaar hadden inzake files op de Belgische wegen. Deze regering rekent erg graag economisch en ik ga dat ook eens doen. Die files waren meer dan 1 200 uur lang over 100 km. Gedurende vijftig volle dagen stond ons land dus stil over 100 km.

Mevrouw de minister, regeren is keuzes maken. U zegt dat het GEN rond Brussel er zal zijn in 2025. Na de uitleg die we gehad hebben, is er niemand die dat nog gelooft. Vervolgens zegt u dat u alles gaat investeren in Brussel omdat er keuzes moeten worden gemaakt en er niet genoeg zal zijn voor de andere steden. Voor de andere steden hebben we echter de voorstadnetten. U hebt op een bepaald moment gezegd dat er nu met de nieuwe regeling vier per uur zijn. Mevrouw de minister, u hebt ze verminderd. Rond Gent kan ik u drie stations noemen waar men vroeger twee treinen per uur had en nu nog een trein per uur. Het aantal is dus verminderd. Zeggen dat die voorstadnetten een betere oplossing zijn of een voorlopige oplossing is dus gewoon onwaar.

Mevrouw de minister, nogmaals, keuzes maken, keuzes voor de toekomst. Ik stel alleen maar vast dat deze regering de keuze maakt om vier miljard aan bedrijfswagens te geven en om veel, veel minder aan het openbaar vervoer te geven.

01.18 Olivier Maingain (DéFI): Madame la présidente, avec Mme Galant, il y a au moins un mérite: les choses sont claires. Une ministre wallonne enterre le RER vers la Wallonie. C'est la révélation du jour! C'est l'aveu, c'est clair, c'est net! Madame la ministre, ce n'est pas étonnant car quand j'ai repris les rapports financiers d'Infrabel de ces dernières années, on constate que sous l'actuel gouvernement, la part des

investissements consacrée par Infrabel au RER a considérablement diminué depuis que vous êtes aux responsabilités. Je relève qu'en 2011 et en 2012, les investissements en faveur du RER représentaient encore entre 28 et 29 % du total des investissements d'Infrabel, soit 330 millions d'euros sur 1,2 milliard. Ils sont tombés à 20 % en 2013 et à peine à 12 % en 2014. Pire, en 2015, le budget a annoncé 170 millions d'économies, ce qui a représenté moins de 100 millions d'euros pour le RER, soit trois fois moins qu'en 2012. C'est la vérité du rapport d'Infrabel. C'est un choix politique.

Vous tentez de nous parler d'optimisations techniques, de nouveaux développements, comme si on était en train de découvrir qu'il y avait un nouvel iPhone qui était sorti pour le RER! Comme si le choix de la mise à double voie dans chaque sens était une sorte de lubie d'ingénieur! Faut-il rappeler que c'était un choix nécessaire pour avoir une bonne cadence sur les lignes de proximité et sur les lignes de longue distance? Faut-il rappeler que, notamment pour le Sud du pays, quand on connaît l'état de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg – qui a perdu plus ou moins vingt minutes de rentabilité en trente ans –, c'était une nécessité de mettre les lignes 164 et 121 à quatre voies? C'était une nécessité technique, ce n'est pas une invention éphémère. C'était une absolue nécessité pour améliorer l'offre. Vous allez sacrifier et le RER et la qualité des services d'autres lignes ferroviaires! C'est votre choix!

Vous rhabillez cela en disant qu'on va améliorer, de ci de là, quelques lignes suburbaines. La vraie mesure structurelle, le vrai projet initial du RER, qui était considéré par tous les partenaires, quelles que soient les majorités, comme une priorité absolue en matière de politique ferroviaire, vous l'avez enterré ce jour, madame la ministre! Par choix budgétaire, par choix politique, par refus d'avoir de la vision en matière de mobilité!

La situation est très grave. En effet, nous ne pourrions pas développer d'autre conception de la mobilité à Bruxelles si l'offre de transport public et, singulièrement, de transport ferroviaire, n'est pas soutenue. Je constate que, dans votre chef, ce qui était bon comme projet de RER pour la Flandre, ne l'est plus pour la Wallonie.

01.19 Stéphane Crusnière (PS): On peut vous remercier, madame la ministre, car nous avons eu aujourd'hui des prises de position claires, tant au niveau des chiffres que de votre volonté politique. Malheureusement, nous assistons à l'heure actuelle à un enterrement de première classe du RER et cela nous concerne tous.

J'aimerais citer le conseil provincial du Brabant wallon qui a voté jeudi dernier une motion. Celle-ci exige de la part de la ministre compétente du gouvernement fédéral, ainsi que de la direction d'Infrabel "un engagement décidé afin que tout soit mis en œuvre pour la finalisation, dans des délais raisonnables, du RER sur les lignes 124 vers Nivelles, et 161 vers Ottignies".

Il s'agit d'une prise de position claire et unanime de la part de l'ensemble des élus du Brabant wallon, qu'ils soient du PS, cdH, MR ou Ecolo. De ce fait, ces derniers rejettent l'éventuel positionnement du réseau S en tant qu'alternative crédible.

Des propositions sont pourtant déposées sur la table, tant de la part de Beliris que de celle du ministre-président wallon. J'espère donc que parmi ces groupes de travail dont vous nous parlez tant aujourd'hui, une autre réflexion verra le jour et que vous demanderez des moyens supplémentaires à l'occasion du prochain ajustement budgétaire.

Je vous annonce d'ores et déjà que mon groupe déposera une résolution allant dans le sens d'une mise en place effective d'une ligne à quatre voies et d'une finalisation effective du RER. Elle sera déposée dans les prochains jours et nous aurons donc l'occasion de revenir à ce débat au cours des semaines à venir.

01.20 Emmanuel Burton (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Tout le monde peut le dire, vous avez un parler vrai. Au moins les choses sont très claires. Je vous remercie d'avoir insisté, comme l'a fait notre premier ministre la semaine passée en séance plénière, sur le fait que le RER est toujours une priorité pour le gouvernement. Merci aussi d'avoir fait un rappel de l'historique, ce qui permet d'éclairer sous un certain angle les décisions qui doivent être prises aujourd'hui et les conséquences de la gestion durant ces dernières années.

On a beaucoup parlé d'infrastructure, de mise à quatre voies mais personne ne rappelle que ce qui est

important, c'est l'offre faite aux clients, aux navetteurs, aux personnes qui, tous les jours, se retrouvent dans les trains vers Bruxelles dans le cas présent. Les personnes qui sont dans le train se fichent pas mal de savoir s'il y a 3, 4, 6, 7 ou 10 voies, l'essentiel c'est qu'elles arrivent dans les meilleurs délais et avec un bon cadencement. Cela me paraît très clair.

Comme vous l'avez aussi signalé, je crois que l'essentiel maintenant est de ne plus perdre de temps, d'aller de l'avant et de faire avancer le dossier.

Un point mérite aussi d'être souligné, c'est votre volonté d'avoir une politique cohérente, crédible et surtout en concertation avec les Régions. C'est quelque chose qui ne s'était jamais fait ou très peu. Comme vous l'avez souligné, la proposition du ministre-président Magnette est aussi un bon pas en avant.

01.21 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en behoorlijk gedetailleerd antwoord, zeker over het dossier rond Brussel.

Het is belangrijk te blijven inzetten op het zo goed en zo snel mogelijk uitbouwen van het aanbod.

Ik ben het niet eens met de leden die beweren dat een RER op twee sporen niet mogelijk zou zijn. Mocht dat zo zijn, dan zouden we niet meer van een GEN rond Antwerpen spreken. Het GEN rond Antwerpen is immers volledig geconcipieerd op spoorverbindingen op twee sporen, behalve tussen Antwerpen en Mechelen.

Mevrouw de minister, ik ben blij te horen dat de deur voor het GEN rond Antwerpen niet gesloten is en dat het eind 2017 op basis van de dienstregeling zal worden bekeken. Wij kijken ernaar uit.

Ik vraag mij af waar die 28 000 lege zitplaatsen te vinden zijn. Op onze spoorlijn zijn ze in elk geval moeilijk te vinden. Veel reizigers zouden heel tevreden zijn, mochten ze die plaatsen kunnen terugvinden. Ik vraag mij dus af waar dat cijfer vandaan komt. Ik kijk graag uit naar de studie die daarover zou bestaan.

Voorts moeten wij vooral tegen eind 2017 ervoor zorgen dat het GEN rond Antwerpen ook effectief op de sporen kan worden gezet.

01.22 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik had u ook naar een visie over de andere voorstadnetten en GEN's gevraagd, meer bepaald het GEN-Antwerpen.

Ik had gehoopt dat u in uw antwoord het regeerakkoord zou bevestigen. In dat akkoord is immers opgenomen dat ook van de andere GEN's werk moet worden gemaakt.

De uitvoering van het regeerakkoord zou in uw hoedanigheid van minister uw eerste prioriteit moeten zijn. Uw antwoord in dat dossier verontrust mij echter enorm. U schuift het dossier achteruit. De N-VA zal niet dulden dat de Antwerpse mobiliteit de dupe wordt van de Brusselse immobiliteit. Het is jammer dat er in Brussel problemen zijn, zowel op financieel als op juridisch vlak en op het vlak van overleg. Daarvan mag Antwerpen echter niet de dupe zijn.

Mevrouw de minister, u stelt zelf dat een bijkomend aanbod voor Antwerpen niet aangewezen is. De situatie die u beschrijft en waarnaar ook de heer Van den Bergh verwijst, met name de lege plaatsen op de trein, gaat over een trein die van Charleroi komt en tot Antwerpen doorrijdt. Die situatie is voor ons absoluut geen reden om het vervoeraanbod rond Antwerpen niet te herbekijken. Integendeel, in mijn ogen bevestigt u onze visie, om het vervoerplan te regionaliseren.

01.23 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, uw antwoord overtuigt mij helemaal niet. Ik zal u er dan ook niet voor bedanken. Ik kan u alleen bedanken omdat u zo eerlijk bent te zeggen wat u echt van plan bent.

Het verbaast mij als u inzake Antwerpen antwoordt dat daar een voldoende aanbod is in de spits en dat een groter aanbod niet nodig zou zijn. U zegt dat er vooral moet worden ingezet om meer mensen op de trein te krijgen. Daarin kan ik u volgen. Maar als u A zegt moet u ook B zeggen. Dan moet u ook zeggen hoe u dat zult doen, en nadenken over het aanpakken van de fiscale voordelen voor salariswagens, die veel groter zijn dan de dotatie aan de NMBS. U moet dus nadenken over een slimme kilometerheffing, of wat dan ook.

Mevrouw de minister, ik heb u ook vragen gesteld over Gent. Over Gent hebt u met geen woord gerept. Zult u antwoorden dat daar ook voldoende aanbod is? U rept met geen woord over de redenen om het project in Gent stop te zetten. Daar is nochtans een duidelijke start genomen, en daar is een duidelijk traject afgesproken. U laat belangrijke steden als Gent en Antwerpen duidelijk in de steek.

U bent op zoek naar geld voor het GEN rond Brussel. Die zoektocht wordt blijkbaar moeilijk. Vanmorgen hebben wij echter kunnen lezen dat u tientallen miljoenen hebt gevonden om overal poortjes en hekjes te plaatsen. Zo moeilijk kan het dus niet zijn.

Voor ons is het duidelijk dat het voor u en uw regering geen prioriteit is de mobiliteitsproblemen op een structurele manier aan te pakken. U geeft de voorstadnetten een eerste klasbegravenis, zoveel is duidelijk.

Mevrouw de minister, ik was benieuwd naar de reacties van uw coalitiepartners. Ik hoor collega Jef Van den Bergh zeggen blij te zijn dat de deur niet gesloten is. Hij is blijkbaar blij met de dode mus die u hem aanbiedt. Ik merk ook dat de N-VA niet echt tevreden is en erop hamert dat het regeerakkoord uitgevoerd moet worden. Wel, mevrouw de minister, dat regeerakkoord bevat een duidelijk engagement om te werken aan de voorstadnetten, ook buiten Brussel. U moet zich daaraan houden. Dat is absoluut belangrijk om de mobiliteitsproblemen in de Vlaamse steden, maar ook in Luik en Charleroi, terdege aan te pakken.

01.24 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, je sais que le dernier mot revient au Parlement, mais je tiens à rectifier très rapidement certains propos.

L'accord de gouvernement précise qu'il faut accélérer la mise en exploitation du RER. C'est chose faite. Les gouvernements précédents ont dépensé plus de 2 milliards dans des travaux d'infrastructure. Aujourd'hui, l'offre existe. Or personne ne souligne cette réalité. Il est dommage de se focaliser sur les travaux d'infrastructure au détriment des investissements et de la meilleure mobilité offerte désormais aux citoyens, que ce soit à Bruxelles ou dans sa périphérie.

Monsieur Maingain, je n'enterre pas le projet du RER, loin de là. Il faut exprimer des choix politiques sérieux. Jusqu'à présent, la SNCB et Infrabel ont souvent travaillé chacune dans son coin. Je suis contente d'entendre M. Cheron reconnaître, notamment pour les lignes 161 et 124, qu'il n'est pas obligatoire d'installer quatre voies.

S'agissant de la ligne 161, ce sont les techniciens, les ingénieurs de la SNCB et d'Infrabel qui ont optimisé les investissements et qui considèrent que la mise à quatre voies de toute la ligne n'est pas nécessaire.

S'agissant de la ligne 124, vu les problèmes de permis et le manque de financement, nous préférons mettre tout le paquet sur l'accueil du client dans les gares, les parkings et les tunnels sous voies. La cellule d'investissement va étudier la solution à quatre voies et chercher des sources de financement à cet effet.

Par conséquent, le préfinancement proposé par la Région wallonne a tout à fait sa raison d'être. Ce montant ne serait, de toute façon, pas suffisant s'il fallait mettre toute la ligne à quatre voies. Nous attendons que le dossier ait été profondément analysé par cette cellule.

01.25 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je ne comptais pas forcément répliquer, même s'il est bien que le Parlement ait le dernier mot. C'est notre maigre pouvoir, nous n'allons donc pas nous en départir.

La ministre m'a cité – ce qui est toujours un vrai bonheur –, mais je n'ai pas dit cela! Peut-être ai-je été maladroit, mais je ne pense pas. J'ai dit que j'actais que vous reconnaissiez qu'il y avait un arrêt total de poursuite des travaux de mise à quatre voies sur la 124 vers Nivelles, et que sur la 161, il y avait quelques travaux de mise à quatre voies. Je regrettais que le reste ne serait pas fait.

Mais surtout, je ne voulais pas qu'il y ait une double peine, que non seulement il n'y ait pas les travaux de mise à quatre voies, mais qu'en plus, il n'y ait pas, en attendant, du matériel roulant plus performant. Ce qui compte, c'est d'abord le navetteur et ses conditions de trajet. C'est le plus important, bien entendu. Croire, monsieur Burton, que cela n'intéresse pas les navetteurs ... Je vous conseille de participer à l'action d'Ecolo en faveur du rail pour la "Saint-Valentain", comme chaque année.

01.26 Olivier Maingain (DéFI): Mme Galant vient de me convaincre que nous devrions faire dans cette

assemblée parlementaire comme au Parlement régional wallon, où a été mise en place une commission spéciale pour vérifier certains faits. Vous nous dites que ce sont les ingénieurs qui disent que ... Alors, nous allons voir qui est responsable, du politique ou de l'administration. C'est comme dans le dossier des tunnels. Qui est responsable, de l'administration ou des politiques?

C'est parce que vous avez refermé votre enveloppe budgétaire, que vous l'avez réduite, que les techniciens sont tenus d'adapter leurs projets à la mesure des moyens financiers que vous mettez à leur disposition. Et pas l'inverse! Je n'ai pas de problème: je proposerai une commission spéciale d'information. Ainsi, nous allons aussi faire notre travail d'enquête auprès des administrations. Je crois qu'avec Mme Galant, il devient indispensable d'aller chercher la véritable source d'informations.

Par ailleurs, ce qui est remarquable et qu'il faudra qu'elle m'explique, c'est qu'on a augmenté l'offre de mobilité autour de Bruxelles par le développement du RER sur certaines lignes, spécialement vers le Nord qui, elles, sont à quatre voies, mais que tout d'un coup, ce ne serait plus nécessaire vers le Sud. Où est la cohérence? Ce qui a été si bien conçu à une époque et que tous les partis ont reconnu comme étant nécessaire, quelles que soient les majorités, devient tout d'un coup quasiment un projet foireux! Excusez-moi, je voudrais comprendre ce qu'il en est!

Ce qu'il en est, c'est que vous avez décidé de réduire les enveloppes budgétaires. Point! C'est la réalité. Avec les conséquences qui en résultent quant à la perte de qualité de service pour les personnes qui pouvaient enfin bénéficier du développement du RER au Sud du pays.

01.27 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, les ingénieurs ont bon dos. Surtout, manifestement, quand cela vous arrange. L'histoire ne dira pas qui a demandé à l'autre de tirer les conclusions que vous leur mettez sur le dos. Dans le fond, cela signifierait que, depuis dix ans, les ingénieurs sont des manchots et ne savaient absolument pas ce qui permettrait d'avoir, aujourd'hui et demain, une offre réellement augmentée présentant une cadence horaire élevée. Franchement, la manière dont vous abordez les choses pose des questions sur l'honnêteté scientifique.

Le nœud est évidemment ailleurs. Plutôt que de voir ce qu'il est nécessaire de faire, en l'occurrence un RER avec une mise à quatre voies, vous partez de votre budget et vous vous demandez ce que vous pourrez bien faire. Au lieu de chercher 700, 800 ou 900 millions pour assurer les engagements qui ont été pris, continuer les travaux et offrir cette cadence élevée aux utilisateurs, vous vous dites que vous n'avez pas envie de chercher le budget et vous supprimez 3 milliards sur l'ensemble de la législation pour le groupe SNCB et les enjeux de mobilité via le rail.

En pratique, vous nous renvoyez un dossier qui paraît miraculeux mais qui n'est, au fond, que de l'enrobage du nœud qu'est le budget. Que ce soit ici au parlement, ou en m'adressant à l'ensemble des ministres concernés, puisqu'il n'y a pas que vous, je ne peux que vous exhorter à travailler et à revenir à une certaine ambition pour le rail et les navetteurs.

01.28 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je rejoindrai les propos de mes collègues.

Il ne faut pas renverser la charge! Lorsque vous réalisez 2,5 milliards d'économies, vous ne savez évidemment plus trouver 800 millions d'euros pour le RER, alors que 2 milliards d'euros ont déjà été investis. C'est ce qui est honteux! Alors que les navetteurs ont subi les travaux, vous leur annoncez aujourd'hui que la ligne 124 sera bientôt à monovoie et non plus à deux voies, parce qu'il n'y a pas eu d'entretien de cette voie puisque l'intention était de la mettre à quatre voies. Les navetteurs vont encore subir le non-investissement! Ce sera la conclusion de ce dossier.

Ce qui était vrai en 2003 – et heureusement que c'est fait pour la Flandre – ne sera jamais vrai pour les navetteurs de la Wallonie ni pour une offre réelle pour Bruxelles. Ici, c'est un choix politique que vous posez en réalisant 2,5 milliards d'économies par rapport à Infrabel et à la SNCB. Aussi, ne renversez pas la charge de la preuve par rapport à ces deux opérateurs!

Moties **Motions**

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Olivier Maingain et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron, de Mme Catherine Fonck et de M. Olivier Maingain et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges,
demande au gouvernement

- de s'engager à finaliser les travaux d'infrastructures, sur la base du projet initial, sur les lignes 124 et 161, qui permettront l'exploitation du RER entre Bruxelles et respectivement Nivelles et Ottignies-Louvain-la-Neuve, pour 2025, et ce conformément à ce qui a été annoncé par la ministre de la Mobilité en commission Infrastructure du 21 janvier 2015;
- de matérialiser et de budgétiser cet engagement dans le futur plan pluriannuel d'investissement (PPI) et d'y établir clairement les glissements budgétaires opérés pour assurer le financement;
- de concrétiser cet engagement sans pénaliser les projets d'investissements prioritaires déjà prévus et sans que se dégrade la qualité des services de la SNCB;
- d'analyser et d'activer, le cas échéant, toutes les pistes de financement possibles, en ce compris les financements alternatifs ainsi qu'un financement européen, en ce compris l'opportunité d'un recours au Fonds européen d'investissements stratégiques (FEIS) qui mobilise 315 milliards d'euros d'investissements d'ici 2017."

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Olivier Maingain en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron, van mevrouw Catherine Fonck en van de heer Olivier Maingain
en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,
verzoekt de regering

- zich ertoe te verbinden op grond van het initiële project tegen 2025 de infrastructuurwerken op lijnen 124 en 161, die de exploitatie van het GEN tussen Brussel en respectievelijk Nijvel en Ottignies-Louvain-la-Neuve mogelijk zullen maken, te voltooien, overeenkomstig hetgeen de minister van Mobiliteit in de commissie voor de Infrastructuur op 21 januari 2015 aankondigde;
- die verbintenis vast te leggen en te begroten in het toekomstige meerjareninvesteringsplan (MIP) en daarin duidelijk te vermelden welke budgetverschuivingen er worden doorgevoerd om de financiering te verzekeren;
- die verbintenis concreet vorm te geven zonder repercussies voor de reeds geplande prioritaire investeringsprojecten en zonder dat de diensten van de NMBS aan kwaliteit inboeten;
- indien nodig alle mogelijke financieringskanalen te analyseren en te benutten, ook alternatieve financiering en Europese financiering, waaronder de mogelijkheid om een beroep te doen op het Europees Fonds voor strategische investeringen, in het kader waarvan er tegen 2017 315 miljard euro beschikbaar wordt gesteld voor investeringen."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron, de Mme Catherine Fonck et de M. Olivier Maingain et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges,
demande au gouvernement

- de clarifier sa position ainsi que celle d'Infrabel et de la SNCB sur les investissements à engager pour la mise à 4 voies des lignes RER 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies et sur le calendrier pour l'achèvement des travaux;
- de dégager les moyens budgétaires nécessaires dès l'ajustement budgétaire fédéral de mars 2016 afin de finaliser au plus vite les travaux, en coordination avec les Régions;
- de concrétiser l'*accélération de la mise en exploitation du RER en l'intégrant dans le plan de transport de la SNCB*, telle que prévue dans l'accord de majorité (page 215)."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Marcel Cheron en Stefaan Van Hecke en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron, van mevrouw Catherine Fonck en van de heer Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,

verzoekt de regering

- haar standpunt, alsmede dat van Infrabel en de NMBS betreffende de investeringen die gedaan moeten worden om de GEN-lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies op vier sporen te brengen en betreffende het tijdpad voor de voltooiing van de werken, te verduidelijken;
- in het kader van de federale begrotingsaanpassing van maart 2016 de nodige begrotingsmiddelen uit te trekken, opdat de werken zo spoedig mogelijk zouden kunnen worden voltooid in samenwerking met de Gewesten;
- de versnelde invoering van het GEN te concretiseren door die doelstelling in het NMBS-vervoersplan op te nemen, zoals bepaald in het regeerakkoord (blz. 215).

Une troisième motion de recommandation a été déposée par Mme Catherine Fonck et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron, de Mme Catherine Fonck et de M. Olivier Maingain et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges,

- vu l'importance que revêtent les lignes RER 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies pour améliorer la mobilité à Bruxelles et réduire les problèmes de congestion en matière de circulation automobile;
 - vu l'importance pour les navetteurs wallons et flamands qui travaillent sur Bruxelles de la mise en œuvre du RER;
 - vu l'importance, outre la mobilité, sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des navetteurs;
 - vu l'importance que revêtent les lignes RER 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies pour le développement économique de notre pays et de sa capitale;
 - vu l'accord du gouvernement fédéral du 9 octobre 2014 selon lequel *la mise en exploitation du RER sera accélérée et intégrée dans le plan de transport de la SNCB*;
 - vu la nécessité de mettre à quatre voies les lignes 161 et 124 pour assurer une réelle offre de RER en terme de fréquence horaire
- recommande au gouvernement fédéral
- d'effectuer les investissements prévus sur les lignes RER 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies;
 - de s'engager clairement afin que tout soit mis en œuvre pour la finalisation dans des délais raisonnables du RER sur les lignes 124 vers Nivelles et 161 vers Ottignies;
 - de respecter l'accord de coopération du 4 avril 2003 qui prévoit la mise à 4 voies de la ligne 161 de Bruxelles à Ottignies et 124 de Bruxelles à Nivelles;
 - de revoir la clé de répartition annuelle 60/40 concernant les investissements en matière d'infrastructure ferroviaire afin que celle-ci soit mise en œuvre de manière pluriannuelle."

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Catherine Fonck en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron, van mevrouw Catherine Fonck en van de heer Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,

- gelet op het belang van de GEN-lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies voor de verbetering van de mobiliteit in Brussel en de vermindering van de files;
 - gelet op het belang van de aanleg van het GEN voor de Waalse en Vlaamse treingebruikers die in Brussel werken;
 - gelet op het belang van het GEN, niet alleen voor de mobiliteit maar ook voor het milieu, de gezondheid en de levenskwaliteit van de treingebruikers;
 - gelet op het belang van de GEN-lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies voor de economische ontwikkeling van ons land en zijn hoofdstad;
 - gelet op het federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014 waarin te lezen staat dat "de exploitatie van het GEN versneld zal worden ingevoerd en geïntegreerd in het NMBS-transportplan";
 - gelet op de noodzaak om de lijnen 161 en 124 op vier sporen te brengen teneinde een volwaardig en voldoende frequent GEN-aanbod te verzekeren.
- raadt de federale regering ten zeerste aan
- over te gaan tot de geplande investeringen op de GEN-lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies;

- er zich ondubbelzinnig toe te verbinden alles in het werk te stellen om het GEN op de lijnen 124 richting Nijvel en 161 richting Ottignies binnen een redelijke termijn af te werken;
- het samenwerkingsakkoord van 4 april 2003 te eerbiedigen, dat voorziet in het op vier sporen brengen van de lijnen 161 van Brussel naar Ottignies en 124 van Brussel naar Nijvel;
- de jaarlijkse 60/40-verdeelsleutel met betrekking tot de investeringen in spoorweginfrastructuur te herzien opdat deze gedurende meerdere opeenvolgende jaren zou kunnen worden toegepast."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Inez De Coninck et par MM. Emmanuel Burton et Jef Van den Bergh.

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Inez De Coninck en door de heren Emmanuel Burton en Jef Van den Bergh.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

De behandeling van de vragen en interpellaties eindigt om 16.15 uur.

Le développement des questions et interpellations se termine à 16.15 heures.