

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 FEBRUARI 2017

Namiddag

---

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

du

MERCREDI 22 FEVRIER 2017

Après-midi

---

La réunion publique de commission est ouverte à 14.13 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.13 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** Le financement du RER – Échange de vues avec le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, interpellation et questions jointes de

- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "la mise en oeuvre et le financement du RER" (n° 199)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER et le rapport de la Cour des comptes" (n° 16289)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le milliard d'euros d'investissement productif" (n° 16486)
- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans la mobilité" (n° 16518)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de la Cour des comptes sur le RER" (n° 16574)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conclusions de la Cour des comptes relatives au Réseau express régional (RER)" (n° 16764)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le financement, le pilotage et la finalisation de l'offre RER" (n° 16845)

**01** De financiering van het GEN – Gedachtewisseling met de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, samengevoegde interpellatie en vragen van

- mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de uitbouw en de financiering van het GEN" (nr. 199)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN en het verslag van het Rekenhof" (nr. 16289)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de productieve investeringen ten belope van 1 miljard euro" (nr. 16486)
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in mobiliteit" (nr. 16518)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verslag van het Rekenhof betreffende het GEN" (nr. 16574)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conclusies van het Rekenhof over het Gewestelijk Expresnet (GEN)" (nr. 16764)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering, de aansturing en de voltooiing van het GEN" (nr. 16845)

La **présidente**: Chers collègues, comme convenu, à la suite de l'audition, hier, de la Cour des comptes, nous allons avoir un échange cette fois avec le ministre. Cet échange sera d'ordre politique, puisque, hier, j'avais demandé que les questions posées soient d'ordre technique.

Monsieur le ministre, nous avons décidé, hier, en commission, de céder tout d'abord la parole à l'ensemble des groupes politiques, que l'intervention serait de maximum 12 minutes par groupe et que vous répondez ensuite. Voilà pour le déroulement de nos travaux cet après-midi!

Je céderai à présent la parole à Mme De Coninck, qui devra veiller au temps de parole imparti et à penser aux traducteurs en ne parlant pas trop rapidement.

**01.01 Inez De Coninck (N-VA)**: Mevrouw de voorzitter, ik zal proberen me aan de timing te houden. Mijn toon zal echter wel engiszins anders zijn dan gisteren, toen het Rekenhof, met appreciatie voor hun werk, een toelichting gaf. Het was gisteren de bedoeling om technische vragen te stellen, niet om een politiek debat te houden.

Het moet echter gezegd, collega's, dat het rapport van het Rekenhof ronduit vernietigend is voor het GEN-project. Het is eigenlijk een verhaal van aaneengeregen gemiste kansen. Ik vind het dan ook onthutsend dat partijen die jarenlang ministers van mobiliteit geleverd hebben zich nu als aasgieren op dit project storten en de hete aardappel naar deze regering proberen door te schuiven.

Ik zal niet uitweiden over het belang of de doelstellingen van het GEN. Ik denk dat deze doelstellingen nobel zijn en dat bij het begin niemand daar tegen was. Het was de bedoeling om in de GEN-zone, of een zone van 30 kilometer rond Brussel, een *modal shift* van de auto naar het openbaar vervoer te creëren. Ik denk dat we als conclusie kunnen stellen dat het GEN-project gefaald heeft, of in elk geval nog altijd niet klaar is. Daarbovenop heeft het zijn budget overschreden wegens foute politieke keuzes die gemaakt zijn door partijen die nu kritiek spuien op deze regering.

Wat mij tevens is opgevallen, en ik heb er het Rekenhof gisteren bijkomende vragen over gesteld, is de terminal Brussel-Europa. De HST-terminal werd ingepland in Brussel-Zuid. Volgens mij is dat een politieke keuze, louter ingegeven door vastgoedbelangen van toenmalig PS-burgemeester of minister-president Charles Picqué die hiermee lucratieve redenen zag om zijn gemeente, een ietwat vervallen probleebuurt, op te waarderen. De piste Brussel-Europa is, zo heeft het Rekenhof hier gisteren vermeld, in 2003 opgegeven of verlaten. Toen leverde, denk ik, sp.a. de minister van mobiliteit. De piste Brussel-Europa was een betere piste geweest, omdat we dan zouden kunnen vermijden dat er zoveel HST-treinen door de noord-zuidverbinding zouden rijden. En het is die noord-zuidverbinding die vanaf het begin problematisch was om de doelstellingen te behalen die het GEN beoogde. De uitspraken van het Rekenhof daaromtrent zijn mij bevestigd in een boek over de keuze van het HST-station. Er staat letterlijk in: "Ook toenmalig federaal verkeersminister Di Rupo beschouwde de hogesnelheidstrein als prioritair. Om de financiële put te vullen, heeft de NMBS de investeringen voor het voorstadsnet dan maar geschrappt uit het volgende tienjarenplan."

Daarmee rond ik mijn betoog af over de foute politieke keuze van de HST-terminal, die ook gevolgen had voor het halen van de doelstellingen van het GEN.

Over de organisatie van het hele GEN-project kunnen wij stellen dat een hele structuur was opgesteld: een ECMM, een stuurgroep, GEN. Uiteindelijk heeft toenmalig minister Labille de ECMM geen enkele keer samengeroepen. Volgens de overeenkomst moest de stuurgroep elke drie maanden samenkomen. Minister Magnette heeft de stuurgroep, die vertegenwoordigers van de regionale vervoermaatschappijen omvatte, doen krimpen. De vervoermaatschappijen zaten niet langer mee aan tafel, wat alweer een gemiste kans was om de doelstellingen voor het GEN te halen.

Over de financiële consequenties zegt de studie van het Rekenhof heel duidelijk dat de overheid voldoende middelen heeft gestort. Wij zien echter dat wij nu zullen eindigen – bij de aanvang was er 1,55 miljard euro nodig – met een bedrag van drie miljard euro. Het Rekenhof heeft hier gisteren uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt bij de vraag of de kosten die voor lijn 124 en lijn 161 nodig zijn, wel binnen de ramingen zullen kunnen worden uitgevoerd.

Er is ook de hele discussie over de 60/40-verdeelsleutel. Mijnheer de minister, ik heb een eerste duidelijke vraag voor u. Kunt u bevestigen dat de 60/40-verdeelsleutel is nageleefd? De zin in het rapport van het

Rekenhof die stelt dat de verdeelsleutel nu 80/20 bedraagt, gaat over capaciteitsbehoud omwille van investeringen die nodig zijn op het gebied van capaciteitsbehoud en veiligheid. Het Rekenhof heeft gisteren heel duidelijk opgemerkt dat het om een verwijzing naar een rapport van Infrabel gaat. Mijnheer de minister, als blijkt dat de 60/40-verdeelsleutel wel is gerespecteerd, lijkt het mij dat de Waalse middelen aan andere zaken dan aan het GEN zijn opgesoupeerd. Kunt u dat verduidelijken?

Ten slotte, ik stel de meerwaarde van het GEN absoluut niet ter discussie, maar in het begin was gezegd dat een behoefteanalyse om de vijf jaar nodig was. Die is slechts één keer uitgevoerd, zijnde in 2009. Er is toen geen conclusie in consensus uit getrokken en dan heeft men de doelstellingen van het GEN verminderd en vertraagd. Dat was dus weeral een gemiste kans om de oorspronkelijke doelstellingen te halen. Het Rekenhof haalt dat ook aan en zegt dat het geen garantie heeft dat de werken die nu nog gepland zijn op het vlak van spoor, zullen bijdragen tot het behalen van die doelstellingen. Er is geen inschatting hoeveel *modal shift* of mobiliteitsverschuivingen men daarmee zou halen.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat die 60/40 is nageleefd?

Ten tweede, welke acties gaat u ondernemen om een antwoord te bieden op de conclusies van het Rekenhof?

Ten derde, hoe staat u tegenover het voorstel om een nieuwe behoefteanalyse te maken?

Ten vierde, hoe gaat u de marge tussen de nog te realiseren uitgaven en het schaarse beschikbare budget voor het Waalse gedeelte van het GEN verhelfen?

Ten vijfde, wat is uw reactie op de analyse dat de investeringen in de Waalse GEN-verbindingen achterstand oplepen door de buitensporige investeringen in stationsgebouwen in Wallonië?

*Président: Marcel Cheron.*

*Voorzitter: Marcel Cheron.*

**01.02 Karine Lalieux (PS):** Je ne vais pas directement polémique sur l'intervention de la N-VA, que nous venons d'entendre. Nous avons la chance de disposer d'un rapport objectif de la Cour des comptes. On peut réécrire l'histoire, Mme De Coninck, parce que ce rapport est sans doute dérangeant. Mais c'est un rapport indépendant. Depuis 2001, les socialistes ont eu le portefeuille de la Mobilité pendant deux ans et demi et tous les autres partis pendant le reste du temps. Le MR, lui, a ce portefeuille depuis deux ans et demi aussi. Voilà pour les faits objectifs!

Monsieur le ministre, dans ce rapport, nous avons appris que l'État s'est engagé – et a réalisé cet engagement – à verser 2,184 milliards au Fonds RER, de 2004 à 2014, soit ce qui avait été inscrit dans la convention. Jamais, selon la Cour des comptes, les travaux n'ont été interrompus par manque d'argent dans le Fonds RER. En 2015, ce gouvernement MR-N-VA a certes été libéré des engagements de la convention, qui durait jusqu'en 2014, mais a décidé de diminuer la dotation de la SNCB et d'Infrabel et d'annuler le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025.

Or, comme la Cour des comptes le rappelle, les travaux RER auraient pu être financés par une dotation classique. Cela figurait dans la convention. Une dotation classique, monsieur le ministre, demande 3 milliards d'économies à nos deux entreprises en cinq ans.

Étant donné la suppression du plan d'investissement, la Cour des comptes a montré que les travaux avaient été totalement arrêtés depuis 2015. Voilà la réalité! Le gouvernement MR/N-VA aurait non seulement pu, mais aurait dû, compenser la fin de ces versements par tranches. En effet, l'arrêt des travaux engendre de nouveaux retards et un surcoût évalué – cela a été répété hier par la Cour des comptes – à une fourchette située entre 45 et 47 millions d'euros. Le maintien du PPI 2013-2025 aurait permis d'éviter l'arrêt total des travaux RER. Aujourd'hui, la conclusion est qu'il manque au minimum 800 millions. Monsieur le ministre, vous avez dit vous-même que c'est une sous-évaluation.

En ce qui concerne la clef 60/40, là aussi, des problèmes ont été soulevés par la Cour des comptes. Je vais d'ailleurs la citer. Elle reconnaît que "les ouvrages d'art étant plus nombreux en Région wallonne, l'entretien

des voies absorbe dans cette dernière une plus grande proportion des montants alloués pour les investissements." S'ajoutent à cela les impératifs de sécurité particulièrement lourds sur les réseaux accidentés en Wallonie. Ils sont devenus prioritaires à la suite de l'accident de Buizingen, ce que nous ne remettons bien évidemment pas en cause; mais ils sont devenus prioritaires après la convention de 2001 et après la fixation de la clef de répartition à 60/40.

Cela signifie, et c'est en cela qu'on parle de 80/20, que, vu les travaux de sécurité, vu les spécificités du rail wallon, quand on n'affecte que 40 % en Wallonie, vu les compensations à accorder à la Flandre, seulement 20 % peuvent être alloués aux extensions de capacité et donc au RER. C'est ce que la Cour montre de manière exhaustive dans son rapport. Elle considère d'ailleurs que 54 % des retards sur la ligne 161 sont expliqués par l'application de cette clef 60/40.

Donc, pour respecter l'équilibre général de cette clef de répartition, les travaux s'en trouvent ralentis. Les conséquences financières ne sont pas négligeables, puisque l'argent est destiné à la sécurisation des chantiers à l'arrêt et à la prévention des dégradations.

Monsieur le ministre, nous estimons très sincèrement qu'il faut sortir les investissements de sécurité de la clef de répartition 60/40, étant donné qu'une vie wallonne vaut autant qu'une vie bruxelloise ou flamande. Ces investissements ont été décidés après la détermination de cette clef. Il en va de même pour le RER. Pour nous, il s'agit évidemment d'un chantier d'ordre national et d'intérêt général. La FEB le dit et le répète: c'est important pour l'économie bruxelloise et son hinterland. Je rappelle que les tronçons flamands de la ligne 124 et 161 en ont été retirés, parce qu'ils sont transrégionaux. C'est pareil pour l'aéroport, qui participe aussi au RER flamand. Il est donc temps de rééquilibrer vers la Wallonie.

Il faut appliquer la *goed bestuur*, chère à la N-VA. Autrement dit, l'argent investi par l'État sous forme de dotation doit servir à des politiques aussi efficaces que possible. Pour ce faire, il faut sortir de la clef 60/40.

Je dirai un mot sur l'évolution du milliard, monsieur le ministre. Il a déjà été annoncé par le premier ministre. Si nous nous en tenons à la clef 60/40, 233 millions d'euros seulement seraient dédiés au RER. Voulez-vous appliquer la clef à ce milliard vertueux? Pouvez-vous expliquer le montage de ce milliard? Sera-t-il suffisant pour garantir la mise à quatre voies? Comment le fédéral va-t-il compenser le milliard ou les deux fois cinq cents millions? Où seront-ils alloués par le simple effet retour? Qu'en est-il du déficit budgétaire? Comment Infrabel et la SNCB vont-elles se répartir l'endettement causé par ce milliard?

On sait, en effet, - la presse l'a relaté hier - que le PPI, validé par l'ensemble des administrateurs flamands et invalidés par les administrateurs francophones, ne prévoit pas d'endettement pour Infrabel. Comment allez-vous demander à Infrabel de prendre en charge une dette de 500 millions d'euros?

Quel est le timing d'achèvement pour les gares de Nivelles, La Hulpe, Rixensart et Waterloo et combien de parkings sont-ils prévus?

En février 2016, c'est le premier ministre Michel, à la suite des déclarations de Mme Galant qui avaient suscité beaucoup d'émoi auprès des bourgmestres du Brabant wallon, qui a répété qu'une mise à quatre voies serait réalisée totalement et non partiellement. Aujourd'hui, confirmez-vous que le RER wallon sera une mise à quatre voies complète comme l'avait prévu le premier ministre à l'époque? Je vous remercie, monsieur le ministre et monsieur le président.

Le **président**: Madame Lalieux, vous avez tout à fait respecté le temps de parole indiqué.

**01.03 Emmanuel Burton (MR)**: Monsieur le ministre, une chose est claire: ce rapport était parfaitement éclairant sur ces vingt dernières années. Autant le bien-fondé du projet RER était louable autant, dès le départ, et je reprends les termes de la Cour des comptes, "le schéma était irréaliste et irréalisable." Notons un certain amateurisme de la ministre Durand à l'époque pour les annonces et les timings! Quand le projet est lancé, en 2006, le retard est déjà d'un an par rapport aux délais annoncés. On est en retard avant de commencer! C'est assez "comique" de voir au cours de votre émission de jeudi en Prime, Laurette Onkelinx, ministre de la Mobilité à ce moment-là, annoncer dur comme fer que le RER serait terminé en 2012.

J'ai surtout envie de dire que si nous en sommes là aujourd'hui, si nous en parlons, c'est parce que tous vos prédécesseurs n'ont pas fait leur travail; a fortiori, tous ceux qui étaient en charge de la Mobilité avant 2015. J'entends que des travaux devaient être prévus en 2015 alors qu'en 2015, ils auraient dû être terminés

depuis un certain temps.

Monsieur le ministre, j'ai quelques questions relatives à des situations malgré tout difficiles à comprendre. Parfois, je me demande si la Cour des comptes n'a pas un peu plus travaillé sur le RER que les ministres d'une certaine époque, étant donné que le Comité exécutif des ministres de la Mobilité ne se réunit pas. Je ne sais pas si c'est par manque d'intérêt. J'ignore pour quelle raison. Peut-être avez-vous des informations sur les raisons de ces "non-réunions"? On se retrouve avec un projet louable, mais c'est un peu une poule sans tête.

De la même manière, le Comité de pilotage, dont le règlement d'ordre intérieur prévoit que le président convoque les réunions, ne se réunit pas. De mémoire, il s'est réuni cinq fois au lieu d'une quarantaine de fois. Dans les circonstances actuelles, j'espère que ces personnes, si elles étaient payées, l'étaient par jeton de présence et non par un montant fixe, ce qui serait difficile à comprendre.

Le RER, c'était aussi une approche multimodale. C'est-à-dire qu'il avait un rôle à jouer au niveau des sociétés de transport. Je ne peux pas parler de la Flandre que je connais moins, mais pour la Wallonie, on peut actuellement constater une diminution du nombre de kilomètres parcourus par les TEC. Des lignes sont supprimées, même dans les zones rurales qui sont chères à certains partis autour de la table, comme le MR. Nous n'avons pas d'informations de la Cour des comptes à ce sujet. Avez-vous quelques informations sur les investissements consentis par les différentes sociétés régionales dans le cadre du projet RER?

J'en viens à la clef 60/40 qui est, comme le dit la Cour des comptes, source de retards. Ce n'est pas la seule source de retards. Il y a une liste de coûts supplémentaires pour ce projet. J'aimerais quand même rappeler que cette clef 60/40 a fait l'objet d'un accord relativement large en 2002. Si je ne me trompe pas, elle a été acceptée par toutes les Régions et par tous les partis. Tous les partis dits traditionnels sont autour de la table.

*Voorzitter: Karine Lalieux.  
Présidente: Karine Lalieux.*

C'est assez intéressant de voir qu'aujourd'hui, on viendrait à le remettre en cause, sachant, comme l'a écrit Infrabel, que cette clé devient 80/20 pour les extensions de réseau. C'est assez surprenant! Mais cela paraît compréhensible si on ne considère que les extensions de réseau. Il aurait peut-être fallu réorienter des millions vers le RER plutôt que vers des gares pharaoniques. Parce que les gares aussi entrent dans les 40 % wallons. Automatiquement, quand on investit dans des gares, on n'investit pas dans l'extension de réseau. C'est évident.

J'aimerais d'ailleurs avoir votre avis sur cette clé 60/40. Qu'en pensez-vous? Faut-il l'assouplir ou, comme l'a suggéré la Cour des comptes, la considérer sur une base pluriannuelle?

Pour être sûr d'avoir bien compris, parce que ce que j'entends aujourd'hui ne correspond pas tout à fait avec ce que j'ai lu dans le rapport de la Cour des comptes, qu'est-ce qui figurait dans le PPI 2013-2025 concernant le RER?

Autre chose relevée par la Cour des comptes: votre approche par tronçons. Il est assez évident et logique, si on considère le terrain, qu'il soit plus malin de fonctionner par tronçons que de faire des travaux un peu partout. Est-ce bien l'approche que vous continuez à défendre pour les années qui viennent?

J'aimerais aussi avoir votre avis sur les surcoûts imposés par les Régions dans les permis. Ce ne sont pas les communes qui ont imposé des conditions pour l'octroi des permis. J'aime à rappeler que si certains bourgmestres ont souhaité avoir des travaux, c'est quand même la Région qui a imposé ces conditions. Était-ce une manière, pour les Régions, de soutenir le RER puisqu'elles avaient un rôle à jouer auprès des sociétés de transport? Mais le faire avec l'argent du fédéral ne me paraît pas être d'une saine gestion.

Je voulais encore avoir votre avis sur le rôle du SPF Mobilité. J'ai lu que ce dernier avait suivi le dossier du RER à sa manière, sans trop de contrôles des dépenses ou sur des montants importants.

À se demander s'il ne faudrait pas réentendre M. Ledoux sur ces manquements, mais je pense qu'il a d'autres chats à fouetter.

Je voudrais aussi connaître votre avis sur ce rôle du SPF Mobilité. Quelles sont les améliorations que vous comptez apporter dans son fonctionnement?

De la même manière, on a fait l'historique du dossier. On sait maintenant ce qui ou ceux qui ont été les fossoyeurs du RER. J'espère que vous allez le faire renaître de ses cendres grâce à votre action. J'espère que nous aurons les informations quant au milliard qui sera investi.

**01.04 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le ministre, il faut souligner l'excellent rapport qui a été fait par la Cour des comptes et qui remet bien en place la vérité par rapport aux fantasmes à propos du RER.

Nous conviendrons tous du fait que, finalement, le RER a été une affaire très mal emmanchée parce que, comme je l'ai dit hier, on est bien dans le pays de Magritte: "Ceci n'est pas une pipe". "Ceci n'était pas un RER". Et ceci ne l'est toujours pas! Parce qu'un véritable RER, c'est l'intermodal. C'était d'ailleurs prévu dès le départ dans la convention et l'accord de coopération de 2002-2003 mais, dans les faits, cela s'est limité au ferroviaire.

D'un autre côté, l'État a déjà consacré plus de 2 milliards d'euros au RER, ce qui n'est quand même pas rien dans un pays dont on sait que, depuis les années '90, il vit un endettement important. Le milliard complémentaire, au sujet duquel nous attendons des éclaircissements complémentaires de la part du ministre, viendra bien à point pour terminer.

Cela étant, il faut convenir que je ne connais pas un seul grand dossier, en Belgique ou ailleurs, où il n'y a pas de dépassements. Je prends l'exemple de l'aéroport de Zaventem: il y a eu des dépassements. Je prends l'exemple actuel de l'aéroport de Berlin, qui devrait être ouvert depuis quatre ou cinq ans et qu'un certain nombre de manquements empêche d'ouvrir. Dernier exemple: celui de l'Opéra de Hambourg qui vient d'être inauguré et qui a coûté dix fois plus cher que l'estimation initiale. On est passé de 70 à 700 millions d'euros.

Je ne dis pas cela pour excuser les dépassements. Ils peuvent être motivés, mais c'est un élément à prendre en compte, même si politiquement, il faut bien en convenir, sachant ce que cela coûterait en bout de course, on ne prendrait peut-être pas de décision du tout. C'est parfois un moyen de faire avancer des dossiers.

J'ai déjà insisté tout à l'heure sur l'intermodalité. Je remercie le ministre, qui a déjà un peu relancé les différents comités d'accompagnement du RER. Il est aussi important de relancer la synergie avec les sociétés de transport régionales.

La **présidente**: C'est parfait, monsieur Flahaux!

**01.05 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Je suis toujours parfait!

La **présidente**: Je ne juge pas sur le fond, mais sur la forme et les minutes, monsieur Flahaux!

**01.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wij hebben gisteren een interessante toelichting gekregen bij een interessant document, namelijk het rapport van het Rekenhof met betrekking tot het GEN. Wij kunnen daar heel wat elementen uit lichten. Wij kunnen een en ander uit de geschiedenis van de jongste 15 jaar analyseren en becommentariëren, maar het belangrijkste lijkt mij de vraag hoe het nu verder moet en hoe wij kunnen tegemoetkomen aan de mobiliteitsnoden rond het Brusselse, die erg groot zijn, net als rond andere steden in ons land, en dit dan met een goed aanbod. Ik denk dan aan een alternatief aanbod voor de wagen en een goed geïntegreerd aanbod via het spoor en het openbaar vervoer. Hoe dat er precies moet uitzien, daarover is in het verleden al veel inkt gevloeid. Er zijn al veel investeringen gebeurd, maar er is natuurlijk nog een aantal investeringen nodig.

Eerst wil ik even stilstaan bij de behoefteanalyse, bij de mobiliteitsbehoeften.

Dat die behoeften groot zijn, kunnen wij elke dag vaststellen. Hoe deze efficiënt worden ingevuld, maakt bij voorkeur deel uit van een goed onderzoek. Ook het Rekenhof stelt expliciet dat de bedoeling van bij de oprichting van de GEN-constructie, erin bestond om de vijf jaar — wat mij een redelijke termijn lijkt — goed te bekijken wat de noden zijn qua invulling of aanbod van het openbaar vervoer voor forensen en anderen die zich richting hoofdstad bewegen. Het is erg belangrijk om deze aanbeveling, eigenlijk de basisafpraak

uit 2003, na te komen en de nieuwe behoefteanalyse effectief door te voeren. Wil dit zeggen dat wij bepaalde infrastructuurwerken a priori in vraag stellen? Nee. Als men het nuchter bekijkt en denkt aan de dagelijkse files, zal iedereen het ermee eens zijn dat extra spoorinfrastructuur wellicht aangewezen is en dat het noodzakelijk zal zijn om meer treinen richting hoofdstad te krijgen, waarvoor meer spoorwegen nodig zijn. Dat een objectieve behoefteanalyse, ook voor het geïntegreerde aanbod, nuttig is, lijkt mij evenwel onomstotelijk.

Een tweede aspect is de geïntegreerdheid.

Ik verwees gisteren naar het basisuitgangspunt van het GEN, namelijk de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer. Een van de elementen is daarbij erg belangrijk, met name de geïntegreerde dienstverlening. Het GEN was in 2003 wel op die manier geconcipeerd. Het is echter stilaan een spoorproject geworden. Sindsdien is er veel minder betrokkenheid gekomen van de andere openbare vervoermaatschappijen, waardoor een aantal kansen worden gemist. Ik verwees gisteren ook naar spoorprojecten per tram en per metro van andere openbare-vervoermaatschappijen die in 2000 of in 2003 nog niet aan de orde waren, maar vandaag worden uitgevoerd of gepland. Zij zouden ook in een behoefteanalyse of in de werking van het GEN moeten worden opgenomen. Ook in zaken zoals bijvoorbeeld het overstappen tussen een vervoermiddel van de NMBS en een vervoermiddel van de MIVB kunnen nog stappen vooruit worden gezet.

Wij kunnen ter zake trouwens zonder vooroordelen ook naar het rapport van de Senaat kijken. De Senaat heeft interessant werk verricht rond een geïntegreerd vervoersplan voor openbaar vervoer, waarbij overlappingsen moeten worden vermeden en een geïntegreerde ticketing mogelijk wordt gemaakt. Het is een interessant rapport om eens door te nemen. Zeker voor het GEN zouden wij een aantal lessen uit het rapport kunnen trekken, hoewel wij een en ander ook naar het hele land kunnen opentrekken, dus niet enkel en alleen voor de GEN-zone.

De vragen liggen voor de hand. Welke stappen werden in de loop van het GEN-project nog gezet, om samen met de andere openbare-vervoermaatschappijen bijkomende begeleidende maatregelen te treffen? Welke maatregelen zullen nog worden getroffen en wanneer zullen zij worden getroffen?

Het budgettaire kader is uiteraard ook een belangrijk punt. Daarbij is de grote vraag wanneer er duidelijkheid komt over het meerjareninvesteringsplan. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de investeringscel? Zal in het investeringsplan het resterende, noodzakelijke budget worden uitgetrokken om de GEN-werken conform de afspraken in het regeerakkoord te kunnen blijven uitvoeren?

Tot slot, wijs ik op het punt dat het Rekenhof aanhaalde over de controle op het GEN-Fonds, zowel intern als door de FOD. Het Rekenhof stelde namelijk dat die controle beperkt is en dat daarbij verbetering gewenst zou zijn. Trekt u, in uw hoedanigheid van minister en verantwoordelijke voor de FOD, conclusies hieruit? Zult u stappen ondernemen om het toezicht door de overheid – zeg maar door de FOD – op investeringen, hier specifiek voor het GEN, maar ook in het algemeen, bij de NMBS en Infrabel beter op te volgen?

Tot daar mijn vragen en een aantal bedenkingen.

**01.07 Tim Vandemput** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben blij dat, buiten de eerste twee sprekers, de collega's het hadden over reizigers en de inwoners zelf. Immers, voor hen is het GEN opgezet, zodat alle Belgen kunnen sporen met onze federale treinen, van Oostende tot in Aarlen of Luik.

Gisteren hebben wij geleerd dat de doelstellingen van het GEN uit de beginperiode verschillen van wat nu op tafel ligt. Ook werd van bij het begin gezegd dat de noord-zuidverbinding de *bottleneck* zou zijn. Doorheen het verloop van de GEN-werken en de veranderingen is dat altijd gebleken. Eveneens hebben wij gisteren uit het rapport geleerd dat het tijdspad van bij het begin niet realistisch was en dat, zoals reeds door andere sprekers aangehaald, er vertragingen zijn geweest wegens bouwvergunningen die op zich lieten wachten evenals door de 60/40-regel. Ook was er zeer weinig politieke sturing van het ECMM. Daarmee gepaard gaande: er zullen waarschijnlijk te veel politici en administraties bij betrokken zijn, waardoor er geen beslissingen worden genomen. Voorts hebben wij geleerd dat er ongeveer een miljard nodig zal zijn om alles af te werken en dat er al twee miljard werd geïnvesteerd in iets wat nog maar half werkt.

Mijnheer de minister, u weet even goed als ik dat wat thans op sommige spoorlijnen te zien is, echt niet uit te

leggen is aan de mensen. In het station in mijn gemeente bijvoorbeeld werden een aantal jaren geleden nieuwe kades met overkappingen en schuilhokken aangelegd, terwijl de reizigers die vandaag de trein naar Brussel moeten nemen, in verwaarloosde schuilhokjes staan. Zelfs in Roemenië vindt men zo geen schuilhokjes meer. Mijn boodschap is dat de mensen het niet snappen dat zij in de regen moeten wachten op de trein, terwijl zij waar er nog geen sporen liggen, wel droog zouden staan. Dat is de realiteit op het terrein.

Andere partijen hadden het veel over het verleden en er werden vaak zwartepieten naar elkaar toegespeeld. Dat is uw recht, collega's, maar wij gaan daar niet in mee. Wat gebeurd is, is gebeurd. Wij moeten daar vooral lessen uit trekken en dat aanwenden om volgende projecten beter, sneller en tegen een lagere kostprijs uit te voeren. Dat is voor onze partij heel belangrijk.

Ik ben blij dat collega Van den Bergh verwees naar het rapport van de Senaat. Ik heb dat hier ook. Daar staan 25 aanbevelingen in. Het loont de moeite om het te lezen, zowel voor de gewestregeringen als voor de federale regering. Dan kan een plan worden gemaakt om de aanbevelingen een voor een te implementeren. De laatste aanbeveling is dat elke regering elk jaar aan het eigen Parlement rapporteert om de vooruitgang aan te tonen. Dat is van cruciaal belang, zowel voor de volgende projecten als voor de afwerking van het GEN-project.

Voor mij is het duidelijk, de staatsstructuren zouden ervoor moeten zorgen dat de mobiliteit en de uitvoering worden versneld. Wij zien vandaag echter dat de staatsstructuren voor vertragingen zorgen. Dat staat ook in het rapport van het Rekenhof. Mijnheer de minister, ik ben er zeker van dat samenwerken de boodschap is — u bent daar trouwens voorstander van — in plaats van elkaar de zwartepiet toe te spelen.

Ik heb enkele concrete vragen.

Wie wordt verondersteld om het ECMM samen te roepen? Waarom is het tien jaar lang nooit samengekomen? U was nog geen minister, maar misschien kunt u van de administratie of het secretariaat te weten komen wie hiervoor verantwoordelijk is.

Stel dat u de nodige budgetten krijgt om het GEN af te werken, binnen welke realistische termijn kan dat gebeuren?

Welke mechanismen zult u gebruiken om de Gewesten te laten samenwerken? Ik denk dat dit echt noodzakelijk is.

Ten slotte, hoe zult u Infrabel mobiliseren om binnen de afgesproken tijd en binnen het afgesproken budget de werken te voltooien? Ik meen dat er ter zake een duidelijke en nauwe opvolging moet zijn van de politiek ten opzichte van Infrabel.

**01.08 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het Rekenhof heeft een goed rapport opgesteld. Volgens het Rekenhof heeft de overheid voldoende middelen gestort. Ook de vorige regeringen hebben dat gedaan. Niettemin wordt de politiek in het rapport de mantel uitgeveegd. Op zich is dat niet erg; het is goed dat een onafhankelijke instelling als het Rekenhof dat doet.

Gedurende al de jaren dat over het GEN vragen worden gesteld, stellen wij, zoals andere collega's al opmerkten, vertragingen vast, op federaal vlak en op regionaal vlak, in het kader van bouwvergunningen en allerhande procedures die door bijvoorbeeld verschillende gemeentebesturen of belangencomités werden gestart. Men kan zich ook afvragen of de verschillende directiecomités, CEO's en directeurs er voldoende aandacht aan besteden. Al die vragen zijn legitiem.

De centrale vraag is of wij het GEN willen realiseren of niet en, zo ja, binnen welke termijn?

Wat zijn de nieuwe ramingen van de middelen die hiervoor nodig zijn? Het Rekenhof had het over 800 miljoen, maar voegde er meteen aan toe dat dit onvoldoende zal zijn. Volgens mij is een van de kerntaken van het GEN-comité, op technisch en daarna op politiek vlak, het doorvoeren van een concrete actualisatie van wat er effectief nodig is en op basis van die noden een realistische planning op te stellen voor de uitvoering van het project. Dit moet gebeuren op basis van technische elementen alsook op basis van de financiële middelen. Dan moeten wij elkaar niets meer wijsmaken. Het is essentieel dat die les wordt getrokken, zodat wij een actualisatie kunnen krijgen van de noden, de behoeften en de uitvoering.

Sommige collega's hadden het over de befaamde 60/40-verdeelsleutel. Dat heb ik in het verleden ook al meermaals gedaan. Of men dat doet vanuit de meerderheid of vanuit de oppositie, dat maakt volgens mij niet veel uit. Toen zei ik al dat dergelijke zaken niet hinderlijk mogen zijn.

Als men bij 100 de 60/40-verdeelsleutel moet respecteren, gaat het inderdaad om 60 en 40. Bij 80 gaat het dan om 48 en 32. Men moet geen groot rekenwonder zijn om die analyse te maken, maar de conclusie is dat men er in Vlaanderen in dit geval 12 verliest en in Wallonië 8. Eigenlijk zijn er dus twee verliezende partijen, een soort *prisoner's dilemma*. Wij kunnen nog zwaar discussiëren over hoe die verliezen ingeboekt moeten worden, maar de conclusie is dat er twee verliezers zijn. Kijken wij bijvoorbeeld naar de benodigde reizigersstromen in Vlaanderen of de capaciteitsuitbreiding in Wallonië, waar men andere kunstwerken moet plaatsen en de geografie anders is. In Vlaanderen worden ook bijkomende investeringen gedaan voor het goed ontvangen van reizigers. Dan blijkt op een bepaald moment dat men een bedrag van 100 nodig heeft, maar als dat verlaagd wordt naar 80, dan zijn er alleen verliezers. In de discussie over de 60/40-regel moet men natuurlijk ook kijken naar het hele meerjareninvesteringsplan.

De vraag is of men niet te ver is gegaan in de doorgevoerde besparing? Er moet bekeken worden wat men effectief nodig heeft om tegemoet te komen aan de basisvereisten. Net zoals de collega van de MR heeft gezegd, de stations moeten absoluut geen grote paleizen zijn. Men moet wel kijken naar wat de reiziger wil.

Ik heb nog een aantal vragen over het bedrag van een miljard dat al een aantal keren werd aangekondigd en waarover wij nu ook in de pers konden lezen. Ook in Vlaanderen werden daarover vragen gesteld aan de bevoegde minister. Minister Weyts verklaarde begin februari dat er van dat miljard 365 miljoen euro zal worden uitgetrokken voor Vlaamse spoorprojecten. Toch lees en hoor ik hier dat bijvoorbeeld wordt gezegd dat dit miljard naar het GEN zal gaan of naar andere investeringen. Ik zou dan ook graag duidelijkheid hebben over de manier waarop men dat miljard zal besteden. Klopt het dat deze middelen ook voor andere projecten kunnen worden aangewend? Hoe wordt dat geld ingezet? Ik vrees dat het aangekondigde miljard al vier keer werd gebruikt zodat niemand nog enige duidelijkheid heeft over waar die middelen kunnen worden ingezet.

Het GEN is tot nu toe altijd een verhaal geweest over infrastructuur, terwijl ik meen dat wij het moeten uitbreiden naar een verhaal over aanbod. In de nieuwe vervoersplannen stel ik vast dat men in het station Simonis, komende vanuit Aalst en omgeving, slechts één trein per uur verwacht. Wetende dat er volgend jaar werken starten aan de renovatie van tunnels, moet ik geen mobiliteitsexpert zijn om te vragen of het niet aangewezen is een *modal shift* te creëren voor reizigers die vanuit Aalst en omgeving richting Brussel komen. Men zou die mensen op parkings kunnen laten parkeren waarna zij de trein kunnen nemen. Met andere woorden, men moet het aanbod versterken zodat die mensen in Brussel kunnen komen werken. Dat mis ik een beetje.

Er is nu een debat gevoerd over de infrastructuur, maar er moet ook aandacht komen voor het aanbod. Ik gaf het voorbeeld van de renovatie van de tunnels. Ik wil vermijden dat wij binnen een aantal maanden boze communiqués lezen van een regio of een belangengroep, waarin wordt gezegd dat onze economie veel geld verliest, terwijl wij vandaag al weten dat er problemen kunnen ontstaan. Daarom meen ik dat wij moeten trachten samen te werken om de reiziger te ontzien en onze economie te ondersteunen.

Ik heb nog een bijkomende vraag over de investeringen. In hoeveel bijkomende parkings is er eventueel voorzien voor het GEN? Wij willen komen tot een *modal shift* en dan rijst de vraag welke bijkomende maatregelen er werden genomen.

Ook met betrekking tot de stations heerst onduidelijkheid. Is er al een beslissing genomen over het station van Machelen? En wat gebeurt er met het station van Mechelen? Ik geef deze twee voorbeelden, met slechts één letter verschil, als onderwerpen die volgens mij verder moeten betrokken worden in het kader van dit debat, dat zeker niet alleen over infrastructuur mag gaan.

**01.09** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, hier, un classement international de plus nous parvenait. Vous en avez pris connaissance. Si j'ai bien compris, vous étiez à Lyon il y a quelques jours. Ce classement international réalisé par une firme privée considère que Bruxelles est la huitième ville la plus embouteillée du monde. Nous n'en sommes pas encore au même stade que Mexico ou Jakarta, mais nous avons tendance à nous en rapprocher.

Ce classement fait suite à toute une série d'autres. On le sait, tout cela est mauvais pour l'environnement, pour la santé des habitants, pour la santé mentale des personnes prises dans les embouteillages. Même la FEB, qui ne milite pas encore officiellement au sein d'Ecolo, estime à 8 milliards d'euros le surcoût pour la collectivité de ces embouteillages, de cet immobilisme.

Nous présentons tous, dans cette commission, un intérêt à voir dépasser cette immobilité; et un intérêt pour le RER, qui est quand même la colonne vertébrale de la zone métropolitaine autour de Bruxelles. Maintenant, nous avons pu poser un diagnostic sur les problèmes que connaît ce projet.

Je voudrais rendre cet hommage à Mme Galant. Grâce à elle, nous avons un audit, ce dont je me réjouis. Mme Galant, il y a à peu près un an, nous annonçait la fin du RER. C'était l'enterrement du RER, faute de mise à quatre voies. Cela avait provoqué une révolte des bourgmestres MR du Brabant wallon en particulier. Je me souviens avec émotion de ces manifestations enflammées. C'était une première pour eux. Quand même, c'était important. Cela m'avait particulièrement touché.

Il faut se rappeler que si la ministre avait été emportée dans ce mouvement, c'est parce que Infrabel avait constaté qu'il n'y avait plus d'argent dans le Fonds RER. D'ailleurs, la Cour des comptes nous le démontre. Pour 2015-2016: zéro, zéro.

Suite à cette communication un peu intempestive de la ministre Galant, suite à de nombreuses interpellations et discussions autour de ce thème, nous avons décidé de suivre ma proposition de demander un audit à la Cour des comptes. Ce rapport est de qualité. Je pense que nous le reconnaissons tous. Cela permet à tous de mieux comprendre un certain nombre de mécanismes pervers.

Je vais essayer d'éviter les rumeurs et les renvois d'ascenseur ou de *zwarte Piet*. Notre collègue a raison. Il est utile de connaître le passé, mais j'espère que c'est pour essayer d'éviter de reproduire les effets.

Au cours des dix minutes qui me restent, madame la présidente, je vais simplement essayer de voir si ce résumé paraît intéressant pour l'avenir et pour définir la manière dont nous devrions procéder.

Je pense que la Cour des comptes nous a donné la capacité de mettre des chiffres sur les choses. La Cour des comptes nous parle elle-même de 800 millions, avec prudence, mais nous laisse entendre qu'il faudra probablement un peu plus. Je vous ai déjà entendu dire que ce serait le cas, monsieur le ministre. Mais au moins, nous avons cette idée, et nous savons ce qu'il en est du Fonds RER, qui n'est pas un fonds budgétaire, mais un compte qui se situe dans le cadre de la SNCB. C'est le résultat de l'histoire. Nous savons donc que les retards peuvent être objectivement décelés par différents facteurs que nous allons corriger; je l'espère. C'est la moindre des choses.

Le premier élément est un manque évident de pilotage politique. Monsieur le ministre, je pense que vous n'avez pas tort quand vous nous dites qu'il n'y a pas que le fédéral. Cela pourrait évidemment passer pour une façon de vous dérober pour rapport à vos responsabilités, mais non. L'excellent rapport du Sénat, MM. Vandepuut et Van den Bergh en ont parlé, porte sur le fait que le RER ne réussira qu'en cas d'implication des Régions, de tous les partenaires et des sociétés de transport régionales. Le pilotage doit être l'affaire de l'ensemble des Régions et viser l'ensemble de la connexion des transports dans la zone RER, parce que demain viendront les problématiques du balisage commun, de la billetterie, de l'ensemble des tarifs et de tout ce qui fait l'unicité du déplacement en transport en commun dans la zone métropolitaine autour de Bruxelles. Le pilotage a été relancé grâce à la polémique de l'année dernière, si je puis dire. On a enfin relancé ce qui aurait dû être une réalité et qui ne l'a pas été; la Cour des comptes nous l'a bien montré.

Le deuxième élément est constitué par les retards, qui sont en bonne partie dus à des questions de permis et de recours. Il y a là un véritable problème. J'y reviendrai au moment des propositions. Par ailleurs, l'application annuelle de la clé 60/40 – et ce n'est pas moi qui le dis, c'est la Cour des comptes –, pose aussi problème. Je ne reprends pas les éléments ici. Incontestablement, la discontinuité entre ce qui été fait dans une Région et pas dans l'autre provoque des désagréments supplémentaires. Moi qui viens du Brabant wallon, je peux vous dire que nous sommes les victimes de la clé 60/40 appliquée annuellement. Ce système-là est un système pervers du point de vue de l'unicité de la progression dans la mise en oeuvre du RER.

J'aimerais qu'on creuse un jour cette exception à la clé 60/40. Elle ne me paraît pas très 60/40, contrairement à ce que j'ai entendu hier. La Cour des comptes disait que ce qui était retiré de la clé 60/40,

constituait du 60/40. J'ai beau calculer et recalculer, j'ai même appliqué des méthodes particulières, je ne trouve pas du 60/40 là-dedans. Ou alors c'est très compliqué à comprendre.

On a pu constater que sous ce gouvernement, on a quand même aussi perdu du temps. C'est ce que dit la Cour des comptes. Le fait que Infrabel ait dû constater qu'il n'y avait rien en 2015 et en 2016 pour compléter le Fonds RER a fait qu'Infrabel – qui l'a communiqué à la ministre qui ne s'est pas rendue compte qu'elle donnait une mauvaise nouvelle –, a dit: "On ne fait plus rien." C'est devenu l'arrêt du RER. On a constaté un jour qu'on arrêta le RER. Cela parce que le PPI 2013-2025 était abrogé et que le suivant n'était pas encore là. Nous ne sommes pas à Rome où quand un pape meurt, il est presque immédiatement remplacé. Avec les PPI, c'est plus compliqué. On n'a pas vu la fumée blanche. L'absence de PPI – je n'incrimine pas seulement ce gouvernement – a fait qu'on a perdu deux années dans l'implémentation du RER.

Mais, plus grave, la démonstration la plus éclairante du problème que nous vivons avec le RER, dans le fait que depuis des années on a investi de l'argent qui ne sert en rien la mobilité, c'est la carte réalisée par la Cour des comptes sur la comparaison de l'offre dans les principales gares lors des heures de pointe. Nous n'avons presque rien gagné. Nous avons régressé d'une dizaine d'années quant à l'offre apportée dans la zone RER. Autrement dit, tout cet argent consacré à des travaux concernant le RER a fait reculer l'offre apportée par le train dans la zone RER. C'est un comble!

Si je vais vers le futur, nous avons maintenant un document de base qui est incontestable. Les éléments les plus importants se rapportent d'abord au financement.

Monsieur le ministre, le plan de financement comporte, j'imagine, trois éléments: le solde du Fonds RER, le préfinancement wallon, dont j'espère qu'il est toujours d'actualité, et ce que vous appelez l'emprunt vertueux. Il est tellement vertueux qu'on ne parvient pas à le voir. C'est le problème de la vertu: elle est quasiment inaccessible. Même la Cour des comptes n'y a pas eu accès. C'est trop vertueux pour la Cour des comptes. J'espère que vous allez un peu dévoiler la vertu. C'est tentant mais c'est aussi important. Sera-ce Infrabel? Sera-ce la SNCB qui accueillera cet emprunt vertueux? L'Europe nous regarde. Ne parlons pas trop fort! On voit qu'il y a là un enjeu fondamental. Vous vous êtes avancé et vous n'avez pas le droit à l'erreur à ce sujet.

Deuxième élément: le pilotage. J'espère qu'à partir des éléments qui ont été mis en exergue sur les erreurs du passé, on assistera à une vraie prise en compte, non seulement du fédéral – je pense que vous en êtes – , mais aussi des Régions et, derrière cela, les sociétés de transport régionales, qui doivent aussi être parties prenantes. On ne peut pas se contenter de réunir les gens pour ce pilotage. Il faut un suivi, et un rapport. Il faut que nous puissions suivre l'élément à la trace, et nous le ferons ici dans cette commission.

Troisième élément: les permis. Monsieur le ministre, il faut quelque chose de nouveau dans le domaine des permis. Je suis de Nivelles, ville très importante. Moi, je ne me contente pas du fait que l'on me dise que sur la ligne 124, cela se fera au plus tôt en 2030 ou 2032. Cela ne va pas! Là, il faudra faire appel aux Régions, et voir si celles-ci ne peuvent pas accélérer les procédures, pour des enjeux d'intérêt public. C'est un enjeu fondamental; nous ne pouvons pas nous résoudre à l'immobilité.

Je conclus avec le travail par tronçons. C'est évidemment une idée très importante. Il ne faudrait pas que dans les années à venir, pendant lesquelles le RER sera sans arrêt postposé à des années qui apparaissent très lointaines, l'offre ne soit pas augmentée. Cet enjeu d'amélioration de l'offre disponible dès maintenant, et donc du travail par tronçons, doit être mis en avant. C'est un enjeu immédiat pour les navetteurs d'aujourd'hui qui sont pris dans les embouteillages dont j'ai parlé au début.

**01.10 Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je ne referai pas l'historique de ce dossier très bien conçu par la Cour des comptes. Rien ne sert de rappeler les dysfonctionnements. Nous devons avancer, regarder devant nous et apporter des solutions concrètes aux personnes. Les besoins sont énormes et le projet RER était et reste une solution ambitieuse qu'il faut réussir.

La Cour des comptes énonce clairement dans son rapport une série d'éléments tendant à dire que non seulement le cadre de départ, les objectifs définis et les moyens prévus pour les atteindre posent problème mais qu'en plus, durant toute l'évolution du dossier, les dysfonctionnements se sont multipliés. Les retards considérables constatés aujourd'hui au niveau du financement sont récurrents et sont aujourd'hui estimés à 800 millions d'euros.

À ce stade, il serait peut-être intéressant de prendre de la hauteur pour repenser l'ensemble du dossier. En

effet, à plusieurs reprises, on comprend que la SNCB considérait ce projet comme secondaire. C'est en tout cas ce qui ressort de l'analyse de la Cour des comptes. On a vraiment le sentiment que ce dossier est relégué en annexe des préoccupations principales, telle une mission secondaire parmi celles que la SNCB s'octroie.

Dans le rapport de la Cour des comptes, il est dit que le RER n'est pas un réseau "dédié". Ce sont les mêmes infrastructures que pour le reste du réseau. On utilise les mêmes trains (IC, S, P, L, etc.). La Cour des comptes constate un manque de suivi dans le déploiement de l'offre. L'étude est malmenée. La Cour des comptes parle de la nécessité d'acquérir un matériel neuf et adapté à une desserte urbaine.

Je profiterai de l'occasion pour faire une proposition puisque nous faisons l'analyse du passé et que la situation est en *stand by*. N'est-ce pas l'occasion de revoir la place de ce dossier dans les missions de la SNCB? J'entends par-là qu'il serait intéressant d'envisager une cellule tout à fait autonome qui travaillerait sur le dossier du RER et à laquelle on attribuerait des missions spécifiques destinées, avec des objectifs précis au niveau des timings à court, moyen et long terme. La planification devrait être rigoureuse avec des retours réguliers et des lignes budgétaires spécifiques. À cet égard, elles ne devraient pas être imaginées au travers d'une clé de répartition 60/40, comme c'est l'habitude du groupe SNCB-Infrabel. Un fonds devrait être dédié au RER, comme ce fut prévu dès le départ, puisqu'il s'agit d'un dossier central au niveau géographique. Comme ce projet concerne toutes les Régions, avec un financement global interrégional et sans paralysie de par la clé 60/40, on pourrait imaginer que le projet avancerait mieux.

Le bilan est trop peu satisfaisant. Une réorientation de la méthode de travail, une réorganisation de l'ensemble du projet pourraient se justifier amplement. C'est peut-être le moment de faire preuve d'un peu de bons sens, d'un peu d'ambition et peut-être d'un peu de courage politique pour réorienter complètement ce projet qui est au cœur du pays et bloque beaucoup de choses. Il importe de sortir de cette logique communautaire puisque le dossier est transrégional.

Monsieur le ministre, comment envisagez-vous de finaliser ce RER? Qu'allez-vous mettre en œuvre pour y parvenir? Dans quels délais? Que pensez-vous de la mise en place de cette cellule autonome, refinancée, avec des objectifs spécifiques et, surtout, un budget tout à fait en dehors de cette clé, qui pourra être utilisé en priorité là où c'est nécessaire pour que le projet avance régulièrement?

La **présidente**: Pour votre bonne information, la sixième réforme de l'État a créé en 2014 une cellule spécifique RER au sein de la SNCB.

**01.11 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, les constats sont là. On devait avoir un RER en 2012, dans le pire des cas, et nous voilà en 2017! Il est temps! Il est temps de prendre ce dossier en main! Vos prédécesseurs ont failli. Serez-vous le sauveur du RER? On aimerait le croire.

Il ne faudrait pas qu'en 2050, on ait un nouveau rapport de la Cour des comptes qui constate qu'il s'est passé ceci ou cela, que le ministre Bellot a fait ceci ou cela qui explique le retard.

(...): (...)

**01.12 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Effectivement, ce sera peut-être un ministre PTB qui résoudra le problème!

Monsieur le ministre, quand le RER sera-t-il achevé?

Suivant le rapport de la Cour des comptes, les conditions pour que les délais annoncés aujourd'hui soient respectés ne sont pas remplies, cela pose évidemment problème.

La Cour des comptes a constaté un problème central. Y a-t-il un pilote dans le train? Visiblement, il n'y en avait pas ou alors, trop de pilotes qui ne savaient pas qui était le pilote. Comment, monsieur le ministre, comptez-vous régler ce problème? Allez-vous être ce pilote ou un organe précis prendra-t-il ce rôle? Comment éviter que la multiplicité des pilotes partiels continue à miner le RER?

J'en viens au financement du RER. On constate tout de même des choses assez effarantes. Dès 2002, on savait que le budget prévu était insuffisant. Penchons-nous sur le présent et l'avenir. Combien reste-t-il dans le Fonds RER au 31 décembre 2016, monsieur le ministre? La Cour des comptes écrit que le solde sera

connu mi-février, et nous sommes le 22. Quelles sont les plus récentes estimations d'Infrabel concernant les moyens nécessaires pour terminer les travaux prévus? Quelle réponse donnez-vous à la Cour des comptes qui estime que 800 millions seraient une sous-estimation des besoins?

À présent, parlons de votre milliard vertueux, monsieur le ministre. Comment comptez-vous vous y prendre pour le dégager? Quel est le montage, quelle est la répartition entre sociétés? Et surtout, puisqu'on parle du RER, combien de millions de ce milliard lui reviendront-ils? Des chiffres circulent: 233 millions, 650 millions mais pour l'ensemble du pays... Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est? Ce milliard ne semble pas cadrer avec ce que nous annonce Infrabel. Comment expliquez-vous ce décalage?

Toujours sur le financement, je souhaite aborder l'impact de la clé de répartition 60-40, qui pose visiblement problème. Cette clé concerne l'ensemble des investissements. Nous avons discuté de la sécurité, point numéro un des investissements. Nous avons eu des problèmes d'investissements parfois importants dans des gares. Mais la question centrale sur cette clé est la suivante: ne faut-il pas la revoir et considérer, un peu comme pour le TGV, que l'on a affaire à des investissements exceptionnels qui justifient une autre clé de répartition? Sinon, visiblement, on ne s'en sortira pas, à moins que vous ayez une solution miracle qui permettrait de ne pas revoir cette clé.

À moins de trouver une solution miracle sans cette clé de répartition. Faut-il insister sur le rôle de votre prédécesseur, notamment en ce qui concerne la suspension en 2015 du PPI 2013 – 2025 qui a provoqué l'arrêt des travaux?

Je pose ma question pour le présent et l'avenir. Lundi, le PPI 2017 – 2020 a été approuvé au conseil d'administration d'Infrabel. D'après ce que j'ai entendu, il ne contiendrait rien sur le RER. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est?

Un autre problème, c'est qu'aujourd'hui le Fonds RER sert à entretenir des travaux déjà effectués ou des chantiers à l'arrêt. Comment allez-vous régler ce problème?

Sur l'offre ferroviaire du RER, monsieur le ministre, il reste encore des aspects interpellants. 28 % des gares ont une offre inférieure à l'offre de 2012 en heures de pointe le matin! Seulement 22 % proposent une offre supérieure. Le reste n'a pas changé. Au final, on se retrouve avec une offre inférieure à celle d'il y a cinq ans! C'est assez interpellant, monsieur le ministre!

Comment expliquez-vous que l'étude prévue dans la convention de 2003 n'a été discutée en Comité exécutif des ministres de la Mobilité qu'en 2012? Actuellement, il n'existe aucune garantie que le développement du RER, tel que programmé par les sociétés ferroviaires, réponde aux besoins de mobilité. Comptez-vous réaliser une étude, conformément à cette convention de 2003 pour analyser enfin les besoins en mobilité?

**01.13 François Bellot**, ministre: Chers collègues, conformément à la mission qui lui a été confiée le 17 mars par la Chambre, la Cour a remis son rapport ayant trait à la mise en œuvre et au financement du RER.

Vooraleer in te gaan op de inhoud van het verslag, wil ik het Rekenhof bedanken voor het professionele werk dat het heeft verricht. Dankzij dit verslag zullen we in de toekomst de fouten uit het verleden inderdaad niet herhalen.

Pour deux raisons, je ne souhaite pas réécrire l'histoire. D'abord parce que l'histoire du passé n'est pas heureuse, et surtout parce que la nouvelle histoire doit être différente de l'histoire passée. J'aimerais, dans ce cadre, mettre en exergue certains points repris par la Cour des comptes dans son rapport, à savoir des éléments qui démontrent des manquements conséquents dans la gestion de ce dossier, que l'on pourrait qualifier de mauvaise gouvernance publique.

Premièrement, la Cour des comptes souligne le temps écoulé entre l'adoption de la convention RER, le 4 avril 2003, et son entrée en vigueur trois ans plus tard. Une durée beaucoup trop longue qui, dès le départ, mettait la convention de 2003 en porte-à-faux. En effet, comment terminer en 2012 alors qu'on venait de perdre près de trois ans et demi?

L'article 30 de la convention indique que l'offre RER doit être opérationnelle sur au moins deux relations radiales pour le 31 décembre 2005. Les prévisions initiales de mise en œuvre étaient largement sous-estimées et caduques avant même l'entrée en vigueur de la convention. Celle-ci n'a cependant fait l'objet

d'aucune actualisation à l'époque.

Ten tweede, uit het verslag van het Rekenhof blijkt dat de oorspronkelijke ramingen uit de overeenkomst van 2003 onrealistisch waren, zowel op het vlak van de termijnen als van de budgetten.

Ces manquements relèvent en grande partie de la responsabilité politique depuis le début du projet. En effet, l'État n'a pas mis en adéquation les objectifs qu'il a définis et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Du point de vue des délais de réalisation des travaux, il était irréaliste et illusoire de penser en 2002 que tous les travaux RER seraient effectués dans les dix ans. Ce n'était tout simplement pas réalisable. Je vous renvoie d'ailleurs à certaines interventions de l'époque.

Trois causes de retard des travaux à charge du Fonds RER sont à déplorer:

- les procédures de recours, qui expliquent de 18 à 60 % des retards;
- la complexité accrue des travaux;
- l'indisponibilité des moyens financiers, cette troisième remarque valant pour les lignes 124 et 161.

Lors de la remise du rapport de 2009, les autorités publiques, ayant conscience de la situation, ont adopté un nouveau scénario, à savoir pour 2015 une offre RER non pas complète, j'insiste, mais intermédiaire, et une offre complète pour 2020.

Het executief comité van de ministers van Mobiliteit kwam in mei 2012 voor het eerst bijeen sedert de inwerkingtreding van de overeenkomst van 2003. Er was dus een periode van bijna tien jaar verlopen, terwijl minstens één vergadering per jaar een redelijke termijn was geweest.

Ce CEMM décide alors, d'une part, de prolonger le délai de réalisation de phases intermédiaires en 2018, soit trois années de plus et, d'autre part, de réaliser l'offre RER complète telle que définie dans la convention 2003 le plus rapidement possible dans le cadre du PPI 2013-2025, idéalement pour 2020. À nouveau, cette décision reflète un manque frappant de réalisme.

En réalité, étant donné le planning des travaux d'Infrabel et des analyses de la SNCB, la réalisation complète de scénarios intermédiaires, fixée au plus tard en 2018 par le CEMM de 2012, n'était pas envisageable avant 2022.

D'un point de vue budgétaire, cette décision de phasage du CEMM de 2012 n'a pas été suivie dans le PPI 2013-2025. Celui-ci se limitait à l'achèvement des travaux d'infrastructure RER prévus dans le PPI 2001-2012 et à la mise en place de l'offre intermédiaire 2015 pour 2025.

J'insiste donc sur le fait que le PPI 2013-2025 ne reprenait pas les moyens nécessaires à la mise en œuvre complète du RER. Accuser ce gouvernement d'avoir retiré des moyens alors que ces moyens n'étaient même pas prévus dans le plan 2013-2025 est quand même à la limite de la correction!

Met betrekking tot de integratie van het GEN-aanbod, vandaag omgedoopt tot het S-aanbod, werd de GEN-overeenkomst bovendien goedgekeurd ondanks de vele bedenkingen die van bij het begin geformuleerd werden.

Zo heeft onder meer de NMBS reeds in 2000 gewezen op de onvoldoende capaciteit van de noord-zuidverbinding om de voorziene toename van het aanbod op te vangen tijdens de spits. Dit hield in dat gebruik moest worden gemaakt van alternatieve spoorweginstallaties zoals de toekomstige Schumann-Josaphattunnel maar deze zouden pas vele jaren later tot stand komen. Zo werd deze tunnel pas in april 2016 opengesteld voor het verkeer van de treinen.

Selon la Cour des comptes, il était possible, fin 2009, de constater trois choses. Premièrement, l'offre RER prévue dans la convention de 2003 n'était pas réalisable, les objectifs fixés ne prenant pas en considération toutes les contraintes techniques du réseau ferroviaire. Deuxièmement, l'offre RER intermédiaire 2015 était, certes, plus réaliste mais conditionnée à la réalisation de travaux, à la livraison de matériel et à la mise en place de nouveaux horaires. Troisièmement, l'offre RER avait aussi ses limites et il n'était pas certain qu'elle soit compatible avec les autres services ferroviaires en dehors de la zone RER.

Étant donné l'absence d'actualisation quinquennale de l'étude, une réflexion doit être menée dans le chef des parties prenantes à la convention 2003 de la SNCB et d'Infrabel. Il s'agit d'évaluer la pertinence actuelle

des objectifs poursuivis en matière d'offre ferroviaire dans la zone RER et pour mettre en lien les objectifs et les moyens avec une nouvelle analyse des besoins qui tienne compte de l'offre de tous les transporteurs publics.

Op dit ogenblik mag niet worden vergeten dat de termijnen eveneens aan drie voorwaarden zijn onderworpen, namelijk: de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan, de beschikbaarheid van budgetten naargelang de behoeften en de aflevering van de vernietigde vergunningen voor lijn 124 in het Vlaams en Brussels Gewest binnen een termijn van drie jaar en zonder dat beroep wordt aangetekend.

Du point de vue des coûts, la Cour estime que les travaux RER ont toujours été sous-évalués. Je tiens à rappeler que le solde actuel du fonds ne suffira pas à couvrir les travaux pour clore le dossier RER. Des travaux supplémentaires sont venus se greffer au cours de l'évolution du projet.

Le rapport révèle une augmentation de coût de 27,2 % entre 2001 et 2016, soit 673 millions qui se décomposent comme suit: 278 millions à la suite de l'augmentation découlant du permis – donc, les exigences imposées par les Régions pour obtenir les permis ont entraîné un tel surcoût –, une augmentation de 137 millions liée à la révision de certaines estimations (autrement dit, le dossier avait été mal estimé dès le départ) et une autre résultant des nouvelles exigences que doit respecter Infrabel et consécutive à l'allongement du délai des chantiers. Pour ce dernier point, par mécanisme naturel d'indexation des prix de la construction, les coûts pour le solde vont alors à la hausse.

De toekenning van de vergunning door de gemeenten en de Gewesten werd in sommige gevallen gekoppeld aan de uitvoering van bijkomende werken, zoals de toegang tot de stations, de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen nabij de stations en de stopplaatsen of nog de verbetering van de toegang voor personen met een beperkte mobiliteit, dankzij de aanleg van liften.

En outre, les retards du planning ont été pris en charge par le Fonds RER. En effet, actuellement, le Fonds RER ne finance plus exclusivement une extension de capacité du réseau ferroviaire, qui est l'essence même du projet, mais également l'entretien des infrastructures liées au RER ainsi que l'entretien et la sauvegarde des chantiers en attente qui sont toujours très ouverts.

Troisièmement, selon la Cour des comptes, la définition des objectifs RER n'était pas fondée sur une analyse détaillée et actualisée des besoins en matière de mobilité.

Ik moet herhalen dat artikel 13 van de overeenkomst van 2003 oplegt dat binnen de zes maanden na de inwerkingtreding een onderzoek naar de verplaatsingsbehoeften moest worden aangevat, en het resultaat ervan uiterlijk 18 maanden later af te leveren. Dit zogenaamde "artikel 13-onderzoek" moest beschikbaar zijn tegen 11 september 2006. Het onderzoek zou ook om de vijf jaar worden uitgevoerd, teneinde het referentiespooraanbod aan te passen en te laten evolueren.

Or, la Cour des comptes constate que la mise en œuvre de cet article n'a pas été satisfaisante. En effet, l'étude n'a été réalisée qu'à une seule reprise en 2009, soit plus de cinq ans après l'entrée en vigueur de la convention et plus de sept ans après l'accord de coopération. Il n'a pas été réactualisé par la suite.

Quatrièmement, la Cour des comptes pointe de nombreuses défaillances au niveau du pilotage du RER et le mot est faible. Avant de les énumérer, je voudrais rappeler qu'en vertu de l'article 14 de la convention de 2003, l'offre globale de la zone RER se compose des prestations des quatre sociétés de transport en commun. Le RER n'est pas une offre de train mais bien une offre intégrée dans la zone suburbaine de Bruxelles et environs. C'est donc une prestation des quatre sociétés de transport en commun dans le cadre de leurs missions respectives sur des relations ferroviaires et routières.

Le réseau RER est composé de liaisons rapides, transversales, ferroviaires et routières. Il n'est donc pas uniquement un projet ferroviaire mais bien un projet de mobilité générale dans un rayon de trente kilomètres autour de Bruxelles, une mobilité qui s'inscrit dans une volonté d'utiliser les chemins de fer comme épine dorsale de la chaîne de mobilité et axe structurant des transports publics. En effet, partout où le train s'arrête, il importe que les clients disposent d'une solution de transport terminal de qualité notamment via les sociétés régionales de transport en commun. À cet effet, la concertation avec les Régions, les sociétés régionales de transports en commun et les autorités locales doit être permanente afin que tous les modes de déplacement soient facilités.

In dit kader streef ik ernaar een bredere consultatie van de interfederale actoren inzake mobiliteit te ontwikkelen.

Le manque de concertation soulevé par la Cour des comptes m'a, dès lors, fortement interpellé. En effet, le CEMM ne s'était plus réuni depuis le 8 mai 2012. Sa mission est d'assurer la coordination et de donner des impulsions politiques au dossier. Il n'y a pas eu d'impulsion, puisqu'il n'y a pas eu de réunion politique. Chaque société pouvait aller comme elle voulait, là où elle le voulait et sans rappel à l'ordre ou sans guide, en tout cas.

Le CEMM a été réactivé par Mme Galant le 26 février 2016. Depuis mon entrée en fonction, il s'est réuni à trois reprises: le 10 juin, le 30 septembre et le 8 novembre 2016. Il s'est davantage réuni en quelques mois qu'au cours des 15 dernières années.

Il en va de même pour le Comité de pilotage. Un suivi régulier a été assuré jusqu'à la remise du rapport final en juin 2009. Après cette date, sept réunions se sont tenues. La convention de 2003 en prévoyait 42. Il s'agit là d'une responsabilité plus politique qu'opérationnelle. Chaque personne qui a dirigé ce Comité est une personne proche des ministres, qui étaient chargés de le faire. Certaines questions qui me sont adressées sont conseillées par des personnes qui, pendant six ans, ont été à la tête de ce Comité de pilotage. J'aimerais consulter les procès-verbaux de ces quelques réunions pour voir ce qu'ils ont pu faire à l'époque.

Même constat concernant le groupe opérationnel visant à coordonner les activités des quatre sociétés de transport en commun. Bien que décidé en 2003, il n'a été créé formellement qu'en 2008. Il s'est peu réuni et aucun schéma d'exploitation des transports publics intégrant le RER n'a été réalisé depuis 2003. Il a cessé ses activités fin 2012. Il n'a pas joué son rôle de manière pleine et continue.

Le comité d'orientation RER au sein du conseil d'administration de la SNCB est composé du CEO, des deux administrateurs fédéraux et des trois administrateurs régionaux. Un service RER a été créé au sein de la SNCB par la loi du 19 avril 2014, afin d'améliorer la gouvernance interne à la SNCB.

L'absence de réunion du CEMM et du Comité de pilotage dans une période cruciale du RER a privé la SNCB et Infrabel d'un cadre de décision, ce qui a certainement affecté la coordination avec les sociétés régionales de transport et fait que le projet n'est actuellement pas du tout intégré, l'implication des Régions et le contrôle par les administrations des propositions formulées, voire des actions à entreprendre.

La Cour des comptes conclut à un manque cruel de gouvernance des ministres de la Mobilité pendant toutes ces années. Comment, dans ce cas, établir une vision cohérente de l'offre de mobilité au service de citoyens? C'est la question que vous me posez.

Dès mon entrée en fonction, j'ai décidé de reprendre ce dossier en main. On a fixé une planification, on a décidé d'investir, on a réuni à nouveau l'ensemble des organes de consultation qui n'avaient plus été réunis depuis des années.

Zo zijn er al vier vergaderingen geweest vanuit het executief comité van de ministers van Mobiliteit, onder meer in het kader van de opmaak van het vervoersplan 2017. Daarnaast was er ook de bespreking van de zogenaamde Angelic-studies, en van de organisatie van de werkgroep inzake de uitwerking van de mobiliteitsvisie.

Angelic, c'est l'offre S non seulement autour de Bruxelles mais aussi de quatre grandes villes, deux flamandes et deux wallonnes.

Je me suis engagé à intensifier les réunions du CEMM - nous en avons une prochainement - et à assurer, ce faisant, la promotion de politiques cohérentes et innovantes entre les différents niveaux de pouvoir.

Quant au Comité de pilotage, il s'est réuni le 18 mai 2016. Au vu de l'actualité, je n'ai pas trouvé opportun de fixer une nouvelle réunion tant que les décisions n'étaient pas prises sur le financement. En revanche, étant donné que le dossier évolue, je convoquerai ce Comité dans les prochaines semaines, afin de faire le bilan du dossier et de fixer un planning de réunion au rythme nécessaire pour redémarrer ce dossier et le remettre sur de bons rails. Il se réunira, désormais, de manière régulière pour accompagner le projet et s'assurer que le timing et les montants investis soient respectés.

En outre, je souhaite réunir à nouveau le groupe opérationnel, qui a cessé ses activités en 2012. Il a pour mission de coordonner l'offre de transport entre la SNCB et les trois sociétés de transport en commun concernées et à réaliser, de la sorte, le schéma d'exploitation RER intégré.

Volgens het Rekenhof bestaat er tot op vandaag geen enkele garantie dat de ontwikkeling van het GEN, zoals ze door de spoorwegondernemingen in het vooruitzicht wordt gesteld, op een correcte wijze aan de mobiliteitsbehoeften beantwoordt.

Toutefois, la SNCB et Infrabel ont produit une nouvelle étude de l'offre ferroviaire suburbaine et des travaux d'infrastructure nécessaires à une mise en œuvre plus rapide de l'offre S.

Vous m'avez indiqué que moins de trains circulaient en juin 2016 qu'en 2002. Je rappelle qu'entre-temps, en décembre dernier, nous avons ajouté septante-deux trains dans la zone RER. De plus, l'offre de transports 2017 viendra encore en ajouter.

Tijdens de vergadering van het ECCM op 10 juni 2016 werd bovendien een nieuwe planning voor de projecten aangenomen. De GEN-werken zullen voortaan per baanvak eerder dan per lijn worden uitgevoerd. Het zal erop aankomen de uitvoering van de GEN-werken verder te zetten volgens een pragmatische methode met het oog op capaciteitsuitbreiding. Deze methode zal uitgaan van een geoptimaliseerd gebruik van de reeds gebouwde infrastructuur en van de beschikbare middelen.

De uiteindelijke doelstelling is dat er zo snel mogelijk een significante verbetering van het aanbod optreedt zonder het einde van alle werken te moeten afwachten.

Je peux vous indiquer qu'au mois de juin, j'ai souligné devant le Comité exécutif des ministres de la Mobilité que je voulais, dorénavant, que l'on travaille par tronçon et non par ligne. Sur la base d'une simple estimation, en travaillant deux ou trois heures avec des collègues de planification de grands chantiers et étant moi-même ingénieur, je peux vous assurer que si on avait suivi cette méthode dès le départ, la ligne Bruxelles-Ottignies-Louvain-la-Neuve serait sans doute terminée aujourd'hui et un tiers de la ligne 124.

Selon Infrabel, le planning prévoit:

1. l'exploitation complète des quatre voies sur la ligne 50A pour décembre 2021;
2. la mise à quatre voies partielle et l'augmentation de l'offre sur les lignes 124 (Nivelles) et 161 (Louvain-la-Neuve) pour 2024.

Plus précisément, pour la ligne 161 (Louvain-la-Neuve), il est prévu d'avoir un train tous les quarts d'heure. Toutes les gares à partir de Louvain-la-Neuve jusqu'à Bruxelles seront desservies par quatre trains en heures de pointe, contrairement à deux aujourd'hui. L'offre sera doublée sans ajouter de nouveaux trains entre Ottignies et Bruxelles. De plus, il est également prévu d'avoir un train IC supplémentaire. On pourrait passer de cinq à six en heures de pointe.

Je reviens à la proposition de travailler par tronçon. Le principe du tronçon, c'est exactement comme un tapis. Quand, dans une grande organisation, vous devez mettre un tapis, vous déroulez le tapis et, quand vous vous retournez, le tapis est bien mis. On fait la même chose pour les autoroutes. On fait la même chose pour les grandes lignes de TGV en France. C'est ainsi. Par quelle ligne va-t-on commencer? Par quelle section va-t-on commencer? Quelle est la proposition? Qu'est-ce qui se dégage aujourd'hui sur la ligne 161? C'est bien entendu Watermael-Bakenbos. Pourquoi? Parce qu'on sait que la Jonction Nord-Midi est celle qui pose problème. Et, donc, ce qu'on va faire de Watermael-Bakenbos, ce sera bien entendu une offre supplémentaire pour tous les gens qui sont au sud de Watermael-Bakenbos mais ce sera aussi le magasin des trains qui vont entrer dans Bruxelles dans la Jonction Nord-Midi et on espère qu'avec la technologie ATO (Automatic Train Operation), on pourra réduire concrètement la distance entre deux trains. C'est pourquoi on souhaite aller par-là, sauf si on me démontre autre chose.

Pour l'offre clients sur la ligne de Nivelles, il faut encore des permis. Il est prévu, dans ce cas-ci, d'avoir un train S toutes les demi-heures. Toutes les gares à partir de Nivelles jusque Bruxelles-Midi seront dès lors desservies par deux trains par heure, contrairement à un aujourd'hui.

Dans la planification de l'exécution des chantiers sur les lignes 161 et 124, nous exécuterons les travaux suivant une logique basée sur l'accroissement de la qualité d'offre supplémentaire. On commencera par les sections où l'offre est la plus importante, sachant qu'il y a déjà des sections sur la 124 où on est parti pour

des années. Parce que, entre le moment où on étudie techniquement un dossier, où les permis ont été cassés et le moment où toutes les procédures sont épuisées - sans recours, il faut trois ans -, il faut encore six à huit ans d'exécution de travaux.

Je confirme la mise à quatre voies complète mais elle est, certes, reportée jusqu'à la fin des années 2020, début 2030. En tant qu'ancien parlementaire mais aussi en tant qu'ingénieur qui connaît les contraintes d'exécution, je ne vais pas vous promettre quelque chose qui ne correspond pas à ma vision des choses. Ce serait contraire à mon éthique politique autant qu'à ma propre conviction. Inutile d'aller promettre des choses dans cinq ans alors que ce ne sera pas fait. Si des techniciens ont l'aptitude et la compétence pour me démontrer qu'il est possible d'aller plus vite, ils peuvent s'adresser au 1, rue Ernest Blerot à 1070 Bruxelles.

En ce qui concerne le milliard vertueux, un mot d'explication. Nous avons demandé à la SNCB et à Infrabel, sur la base du profil financier et des décisions que nous avons prises en juin sur la répartition des dotations, d'établir respectivement leur contrat d'entreprise, leur plan d'investissement et la maquette de contrat de gestion. Pour la SNCB, les choses sont très avancées. Le plan de transport est sur le point d'être finalisé, sous réserve de disposition des infrastructures de la part d'Infrabel. Chez cette dernière, des choses ont été faites. Nous lui avons donné pour indication que son rôle est double: maintien de capacité et sécurité, matières incontournables pour lesquelles les investissements d'Infrabel sont plus importants que pour la SNCB, notamment en termes de sécurité. Un premier exercice est passé en conseil d'administration en décembre et lundi dernier. Ce jour-là, le CA d'Infrabel a mandaté le management pour venir me voir afin de finaliser son plan sur cette base, ainsi que sur la seconde partie dont ils ignorent les détails sur le milliard vertueux mais sur le plan d'investissement d'accroissement de capacité.

Faites la séparation entre le métier courant d'Infrabel, qui est de maintenir la capacité et d'assurer la sécurité, et l'accroissement de capacité. Que comprend ce dernier? Il s'agit de terminer le RER en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie. Je dis bien les trois. C'est aussi répondre aux priorités des Régions, que nous consultons au travers de la cellule d'investissement, et que nous consultons au niveau du CEMM. Je vais vous donner les détails.

En ce qui concerne le financement du projet RER, je m'étais et je me suis engagé à dégager les crédits nécessaires pour ces investissements en matière de mobilité, notamment pour exécuter les points repris dans la convention de 2003 et l'accord de coopération de mars 2002. La Région wallonne s'est dite prête à convertir le pré-financement de la liaison de l'aéroport de Gosselies et le reliquat du pré-financement du parking de Louvain-la-Neuve, afin de pré-financer les travaux du RER. C'est très technique et c'est hors 40/60, parce que ce sont des projets déjà exécutés dans l'équilibre 40/60, notamment en Flandre. Il fallait respecter la clé, et l'on avait entrepris des travaux qui étaient très éloignés du RER du côté wallon - je pense notamment à de grands investissements que j'ai toujours contestés, en l'occurrence les grandes gares.

La clé 40/60, qui est une clé annuelle, n'a pas permis d'utiliser ces moyens, qui étaient destinés au RER, parce que, pour le respect de la clé, on a fait de grands projets qui consommaient les 40 % destinés à la Wallonie. Que s'est-il donc passé sur le réseau RER? On est tombé dans la clé 80/20. Dans la section qu'on devait faire, nous ne pouvions pas faire l'impasse sur la sécurité. C'est peut-être du 50/50 sur certaines lignes. On ne pouvait pas faire l'impasse sur d'autres dossiers, et donc la variable d'ajustement, qui était l'extension de capacité du RER, répondait à la clé 80/20. En effet, annuellement, le respect de la clé 60/40 était contrôlé et vérifié. En tant que ministre fédéral, dans le cadre du respect de la loyauté, je devais le faire. On peut contester cette clé. Elle a été établie en 2002. Le gouvernement précédent, madame Lalieux, l'a renouvelée. Ils ont tenté d'ouvrir le chapitre, et il a été très, très vite clos.

Par conséquent, la clé 60/40 est répartie pour des années depuis 2010. Depuis 2010, c'est la clé 60/40 qui repart pour une période.

Deze middelen zullen worden bestemd om werken met een rechtstreekse impact op de mobiliteit te financieren en de aantrekkelijkheid van de trein te verhogen, niet enkel dankzij de voltooiing van de gedane werken. Deze middelen zijn niet bedoeld om operationele verliezen of een gebrek aan efficiëntie te compenseren, gelet op de maatregelen inzake productiviteitsverhoging die beide ondernemingen onlangs op dat vlak hebben getroffen.

Le gouvernement reste attaché à la stabilisation de la dette historique des chemins de fer. Cette volonté n'exclut pas d'endettement, au vu du respect des préfinancements prévus dans l'accord de 2003 et non encore exécutés. Ce sont des choses du passé. Les règles de l'accord de coopération du 11 octobre 2001

renouvelé par le précédent gouvernement, relatives au calcul de la clé régionale continueront à être appliquées. Elles ont d'ailleurs été confirmées par ce gouvernement.

Plusieurs étapes importantes dans la mise en oeuvre de l'offre suburbaine ont été franchies fin 2015 et en 2016. En effet, l'offre S a été lancée en décembre 2015 et le tunnel Schuman-Josaphat a été ouvert en avril 2016.

Comme je vous l'ai dit, en décembre 2016, on a ajouté 72 trains autour et dans Bruxelles. Cela permet notamment un niveau de desserte important de la ceinture Est, la ligne 26 et du quartier européen.

En décembre 2016, l'offre suburbaine a été complétée par la nouvelle gare d'Arcades sur la commune de Watermael-Boitsfort et le renforcement de la ceinture Est en heures creuses et dessertes du week-end, pour la première fois. Située sur la ligne 26, Arcades sera desservie toutes les heures sur la relation S7 Hal-Delta-Mérode-Vilvoorde-Malines.

Bovendien zal de Europese wijk ook tijdens het weekend door een rechtstreekse verbinding naar Brussel Airport Zaventem worden bediend. Een IC-trein (IC27) zal om het uur de Brusselse luchthaven verbinden met het station Brussel-Schuman vanuit Eigenbrakel. Deze verbinding zal ten andere worden verlengd tot Leuven. De S1-verbinding Nijvel-Brussel-Antwerpen zal eveneens om het halfuur worden verzekerd tussen Nijvel en Brussel tijdens de daluren, namelijk tussen 10.00 en 15.00 uur.

J'insiste sur le fait que l'article 3 du premier chapitre de la convention du 4 avril 2003 définissant l'objectif du RER – favoriser le transfert modal de la voiture et des transports en commun et augmenter leur part de marché dans l'offre RER – ne concerne pas que le train mais l'ensemble des transports en commun régionaux et fédéraux.

Dans l'article 4, les gouvernements (fédéral, wallon, bruxellois et flamand) s'engageaient notamment à renforcer leur offre respective; à mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour assurer des transports communs coordonnés entre eux et avec les autres moyens de déplacement, principalement non motorisés, pour les rendre attractifs par rapport à l'usage individuel de la voiture; à prendre les mesures nécessaires pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun et non motorisés.

Qu'en est-il aujourd'hui? Le respect de ces engagements vient d'être évalué pour le niveau fédéral. Mais quelle évaluation faire du respect de ces engagements par les Régions? Je n'en sais rien. Le Comité de pilotage ne s'est jamais réuni sur ces matières.

L'action que je mène via le CEMM depuis mon entrée en fonction, vise à renforcer la coordination entre les régions et le fédéral. L'action que je mène au sein du gouvernement fédéral afin d'opter pour la meilleure formule de financement vise à achever les engagements pris, il y a des années, dans le cadre de la convention RER pour que le RER soit terminé. Mais je souhaiterais également que les Régions prennent leurs responsabilités et rencontrent également les objectifs de la convention de 2003 à leur niveau, au travers du développement d'une offre conséquente et cohérente venant en complément de l'offre RER. Sans ce complément, nous aurons fait la moitié du chemin mais l'offre RER ne sera pas complète.

Je voudrais revenir avec vous sur quelques points. Dans la convention de 2003, le RER est le réseau structurant de l'offre globale des quatre sociétés de transport en commun. Dans le cadre des missions respectives, ces sociétés assurent au sein du groupe opérationnel, la coordination de leurs activités, en particulier en ce qui concerne les connaissances des besoins de la clientèle; la formulation d'avis pour optimiser l'offre; l'étude d'un système compatible de billetterie et des principes d'harmonisation tarifaire dans le cadre des initiatives générales d'harmonisation des tarifs pour les sociétés de transport en commun; l'amélioration des correspondances horaires et de l'information intégrée du public. C'est la raison pour laquelle nous avons associé les Régions à l'établissement de nos plans de transport. Il faudrait peut-être que la SNCB puisse avoir un regard sur les plans de transport des sociétés régionales dans la zone.

Je poursuis cette énumération avec un dernier point, l'aménagement des gares, des arrêts, des lieux de correspondance et des parkings.

Je vous invite, chers collègues, à relire l'accord de coopération de 2002 et la convention de 2003. Tout est écrit, mais qu'a-t-on fait de ces documents, si ce n'est laisser la SNCB se débrouiller seule avec cette convention, alors que la responsabilité des pouvoirs publics était de créer tous les organes de concertation

indispensables?

En ce qui concerne le milliard, vous savez qu'au mois de juillet le premier ministre a réuni ses ministres avant les grandes vacances, en leur rappelant certains éléments et en fixant des priorités. Parmi celles-ci, on trouvait notamment le pacte national des investissements publics.

Trois ou quatre réflexions à ce propos. Ce n'était pas tombé dans les oreilles d'un sourd, et les miennes sont grandes, c'est un avantage ! D'abord, nous savions qu'il fallait terminer ce dossier. Ensuite, que dit le Bureau du Plan? Il dit que, dans un certain nombre de secteurs, dont la mobilité, quand on résout des problèmes de saturation du réseau routier, il y a des retours. M. Cheron a rappelé notre place dans le classement, même si ce n'est pas glorieux pour nous, mais c'est ainsi. L'OCDE considère que le surcoût de l'immobilité en Belgique s'élève à un montant qui se situe aux alentours de 1,5 % du PIB. Un professeur de l'Université de Gand, Sven Maerivoet, situe ce montant entre 300 000 et 600 000 euros par jour au minimum. Ici, rien que pour l'hinterland de Bruxelles, cela représente entre 300 et 500 millions d'euros par an, selon que l'on tient ou non compte des coûts externes.

À la suite de différentes analyses, à la suite du constat pour les finances publiques – ici, c'est très important – que quand vous investissez 100 dans ces matières l'année où vous faites les travaux, dans les deux ans vous avez un retour de 50 par différentes voies, peut-être indirectes. Cela ne tombe pas dans les caisses de la SNCB. C'est le premier constat.

Deuxième constat: en fonction des études réalisées par ces professeurs et ces académiques, on sait que si l'on parvient à réduire la saturation du réseau routier et la longueur des bouchons autour de Bruxelles et des grandes villes de 30 % – vous me direz qu'il faut être plus ambitieux, mais soit –, on baisse la charge pour les citoyens, qui sont les victimes du problème de la saturation, mais aussi pour les entreprises. Celles-ci ont des charges supplémentaires à cause du surcoût lié aux bouchons. Si l'on fait un simple calcul, et je pense vous l'avoir déjà expliqué, on peut récupérer relativement rapidement mais de manière très indirecte, plus ou moins 30 à 35 millions d'euros pour un milliard investi, si on diminue de 30 % la saturation du réseau routier, par l'effet mécanique au niveau fiscal.

J'ai présenté ce raisonnement au gouvernement qui a marqué son accord sur l'idée du milliard d'investissement complémentaire. À quel poste devons-nous l'affecter? Il existe plusieurs méthodes. Soit on augmente l'endettement des sociétés (SNCB et Infrabel). Ce n'est pas notre choix, notamment pour des raisons techniques et de cohérence avec la déclaration de politique générale. On peut aussi utiliser un véhicule financier, qui s'appelle le SPV (Special Purpose Vehicle), comme cela a été fait pour bien d'autres investissements publics ferroviaires. Une autre possibilité consiste en un emprunt d'État. À l'heure qu'il est, ce sera soit un emprunt d'État, soit un emprunt dans un SPV, mais de manière progressive et graduelle, en fonction des besoins de paiement des factures auprès des deux compagnies concernées. Autrement dit, on ne constituera plus un fonds. Cela permettra non seulement d'achever le RER – Flandre-Bruxelles-Wallonie –, mais également de répondre à un certain nombre de demandes des Régions pour des investissements publics.

C'est donc graduellement que les moyens seront empruntés, soit par SPV, soit par l'État. Nous attendons les derniers avis de l'ICN (Institut des Comptes Nationaux) et de l'Agence de la Dette, mais c'est ce mécanisme qui sera utilisé, car il présente l'avantage d'éviter la consolidation qui aurait eu lieu si l'emprunt avait été pris via Infrabel. Veuillez m'excuser, c'est très technique, mais je pense que plusieurs d'entre vous connaissent les mécanismes de consolidation.

Pour terminer le RER, il faut un milliard cinquante millions. Pourquoi ce montant alors que la Cour des comptes cite 800 millions? Je ne vais pas vous annoncer qu'il faut 800 millions s'il faut plus de moyens. Premièrement, il faut prendre une marge par rapport aux estimations d'il y a un an ou deux. Deuxièmement, je veux aussi prémunir les projets contre des aléas tels que ceux qu'on a connus, mais plus dans une marge pareille.

La priorité aujourd'hui, c'est les voies et l'accessibilité aux voies, et pas ce qui s'écarte trop du métier du rail. Les permis ont été délivrés, nous n'aurons plus de surprise vers Louvain-la-Neuve, mais vers Nivelles, il ne faut plus charger la barque avec des contingences locales. Le métier du rail, c'est de transporter, c'est la mobilité. Je pense aux citoyens, à la mobilité. Je pense moins aux aménagements du territoire, à de belles places ou de beaux ronds-points qui feraient plaisir. Que les choses soient claires!

Les deux sociétés commencent à intégrer ces données. Il n'est plus question de construire des gares dont l'architecture dépasse les vrais besoins. Une gare doit être propre, fonctionnelle, bien aménagée, accessible aux personnes à mobilité réduite. Mais il est inutile d'en faire plus.

Sur un milliard cinquante, 516 millions sont pour la Wallonie, 75 millions pour la Flandre et 458 millions pour les zones neutres. Qu'est-ce que sont ces zones neutres? Dans le projet, lorsque des voies devaient être posées sur le territoire bruxellois ou le territoire flamand pour accéder vers des zones wallonnes, sur les lignes 124 ou 161, ce sont des dépenses qui ont été neutralisées: ce n'est ni imputé à la Flandre, ni à la Wallonie. Cette discussion a été close en 2002-2003. Par exemple, Bakenbos-Watermael, Dilbeek, la Région bruxelloise sont des zones neutres.

Retenez, les besoins, c'est 516, 75, 458. Le total fait un milliard 50 millions.

Nous disposons encore du préfinancement de la Région wallonne de 257 millions déjà imputés dans la règle 60/40. Dans le Fonds RER, il reste 228 millions au 31 décembre 2015. On sait qu'il en restera moins au 31 décembre 2016, mais c'est un jeu de balance. Ce qui sera fait avec cet argent durant l'année 2016, c'est autant qu'il ne faudra plus refaire.

Quand on lit ce tableau, on a un milliard cinquante millions destinés au RER, 228 millions proviennent du Fonds RER, 257 millions de préfinancement, etc., auquel le milliard d'investissement dit "vertueux" est rajouté. Le montant total est de 1 milliard 485 millions. Vous suivez le raisonnement? De ce montant, il faut déduire un milliard cinquante millions qui représentent les besoins du RER. Soumettez ces montants à la clé 60/40 en ayant soustrait ce qui n'entre pas dans la clé. Hors RER, la capacité d'investissement supplémentaire en Région wallonne sera donc de 54 millions en extension de capacité, 367 millions en Région flamande et 15 millions en zone neutre (Bruxelles). Que fera-t-on par exemple avec ces sommes? Rehausser les quais, aménager les alentours des gares de Bruxelles, etc.

Cette somme de 1 milliard 485 millions, par rapport à la clé de répartition 60/40, sera soumise à un accord dédié particulier de sorte de ne plus être lié par une règle annuelle mais bien pluriannuelle.

Pour éviter les retards, la clé 60/40 étant respectée, on se déliera de la détermination annuelle. Tous les deux ou trois ans, le curseur sera remis à zéro. Il faut savoir que cette clé 60/40 a joué des tours d'un côté comme de l'autre. On a ralenti des travaux en Flandre parce que la Wallonie ne parvenait pas à consommer ses 40 et on a ralenti des chantiers en Wallonie parce que la Flandre ne consommait pas ses moyens.

À présent, je vais passer en revue les différentes questions.

La **présidente**: Monsieur le ministre, vous ne devez pas répondre point par point à toutes les questions qui ont été introduites de manière formelle. Il y aura des répliques et des petites questions supplémentaires. Nous en avons convenu ainsi, hier, en commission.

**01.14 François Bellot**, ministre: S'il y a un élément ou l'autre sur lesquels les parlementaires estiment que je n'ai pas répondu, ils peuvent me poser la question. Je pense avoir fait le tour des points.

La **présidente**: Vous nous avez donné un calcul complexe sur le milliard. Pouvez-vous communiquer votre tableau au secrétariat?

**01.15 François Bellot**, ministre: Je vous l'enverrai demain.

La **présidente**: D'accord. Je le ferai parvenir à l'ensemble des collègues.

**01.16 Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de meeste van mijn vragen hebt u beantwoord in uw uitvoerige antwoord.

Ik herhaal nog even hetgeen ik duidelijk onthoud uit uw antwoord. Het meerjareninvesteringsplan 2013-2025, opgemaakt door minister Magnette, voorzag niet in de noodzakelijke middelen voor de realisatie van het GEN. Ik heb die vraag gisteren ook aan het Rekenhof gesteld. U antwoordde hierop net hetzelfde. Het is dus niet de fout van deze regering. U antwoordde ook heel duidelijk dat de 60/40-sleutel gerespecteerd werd. Dus die 80/20 is niet gewoon door te trekken als zijnde een ontkenning van de 60/40. Die 60/40 is duidelijk gerespecteerd. U zei ook heel duidelijk dat het overleg met de Gewesten en maatschappijen

gefaald heeft, dat die geïntegreerde aanpak eigenlijk niet bestaat.

Ik wil nog even repliceren op hetgeen de collega's hebben gevraagd of uiteengezet. Ik was daarnet mijn rede begonnen met te zeggen dat het GEN-project een mooi project is maar in de realiteit nu, x-aantal jaren later, een gemiste kans is. Het is dan ook frappant dat de partijen die jarenlang de touwtjes in handen hadden op het vlak van mobiliteit nu als aasgieren op dit project landen. Wat bleek, mijn rede was nog niet koud en een collega zegt dat het GEN-project misgelopen is omdat deze regering besparingen doet op het budget van de spoorwegen.

Mijnheer de minister, u zei duidelijk dat dit niet het geval is. Het is niet de schuld van deze regering. Iedereen weet na gisteren en vandaag wel dat het GEN-Fonds bestond, ook volledig is vol gestort, maar dat dit niet volstond van in het begin, dat deze enveloppe niet volstond en dat het op het vlak van termijnen ook niet realistisch was.

In verband met die aasgieren die nu landen op dat dossier, ik vind het frappant dat hier vragen worden gesteld over de oprichting van een GEN-cel, terwijl het net die partij is die in mei 2014 de minister leverde, toen de GEN-cel opgericht werd.

Ik wil nog eens herhalen dat volgens mijn partij de oorzaken voor het falen van het GEN-project te vinden zijn bij die foute politieke keuzes. We hebben al massa's geld uitgegeven. We komen nu nog 1 050 000 000 euro te kort. Het probleem is niet het ontbreken van een schuilhokje bij een bepaalde stopplaats. Er zijn veel ergere problemen. Het probleem is ook niet te veel betrokkenheid. Ik denk eerder dat er te weinig betrokkenheid is. Ik verwijs nogmaals naar het terugschroeven van de stuurgroep door minister Magonne. Het probleem is ook dat er grote bestuurlijke fouten zijn gemaakt, die hier gisteren en vandaag voldoende aangehaald werden. Ik vind het positief dat die fouten worden rechtgetrokken en dat u inspanningen levert om die ECMM en dergelijke opnieuw samen te roepen.

Ik wil ook nog even ingaan op die vier sporen voor die twee lijnen. Iedereen staart zich hier nu blind op die vier sporen, terwijl er oorspronkelijk maar drie sporen voorzien waren voor die lijn. Ik heb gisteren aan het Rekenhof gevraagd waarom er uiteindelijk voor een van de twee lijnen gekozen werd voor vier sporen en niet voor een alternatief tracé. Het Rekenhof kon daar echter niet duidelijk op antwoorden.

Ik heb van de collega's gehoord dat ze openstaan – wat positief is – voor een efficiënte besteding van belastinggeld. Onze voorzitter verwees daar al naar. Wij kunnen dat alleen maar toejuichen. Ik heb collega's van het cdH ervoor horen pleiten om het hele GEN-project te herbekijken. Ik merk dat de sp.a in Brussel inventieve oplossingen heeft voor de mobiliteit in de stad, zoals een *skytrain*.

Ik wil toch nog eens terugkomen op de vraag of die vier sporen te realiseren zijn. Dat zal massa's geld kosten, collega's. Is dat echt de beste oplossing? Zullen we daarmee die *modal shift* realiseren?

*Voorzitter: Marcel Cheron.*

*Président: Marcel Cheron.*

Ik onderschrijf nogmaals de aanbevelingen van het Rekenhof om die multimodale behoefteanalyse uit te voeren. De heer Jef Van den Bergh pleitte er ook voor. Ik heb er ook voor gepleit en wil er hier nogmaals voor pleiten. Het intermediair scenario was dan wel realistischer, maar het heeft toch heel lang geduurd voor men tot dat besef gekomen is. Dat betreurt ik. Ondertussen is het nog niet gerealiseerd.

Ik wil echter eindigen met een positieve noot.

Het is positief dat er nu toch pogingen worden ondernomen om de geïntegreerde aanpak die er niet was, te realiseren. U doet moeite om het ECMM nieuw leven in te blazen. U vergadert ermee op regelmatige basis. U zei zelf dat u al meer vergaderingen gehad hebt in enkele maanden dan in de voorbije 15 jaar. Dat is de enige manier, want het GEN is niet alleen een spoorwegproject. Dat werd verschillende keren gezegd. Wij moeten niet alleen naar het spoorgedeelte kijken.

U hebt ook het bedrag van 1,05 miljard uitvoerig toegelicht. Ondanks de besparingen van deze regering, collega's, waaraan u graag alle huidige problemen wijt, kunnen wij toch wel zeggen dat deze regering extra middelen vrijmaakt. Uit de uitleg blijkt dat op een verstandige en realistische manier wordt bekeken hoe men die zal uitgeven. U voorziet in een marge voor de financiering van het GEN. Het Rekenhof zegt 800 miljoen,

maar wij weten allemaal dat het niet genoeg zal zijn. U zegt dat u daarbij de 60/40-verhouding respecteert. Ik meen dat ook dat zeer verstandig is. U zegt ook dat het gedaan moet zijn met de lokale noden in te vullen door paleizen te bouwen en dat echt aan de reiziger moet worden gedacht.

De conclusie voor onze partij is een beetje bitter. Het GEN is een gemiste kans, maar er zijn toch enigszins tekenen van hoop, door de aanpak van deze regering, die inspanningen levert – de bewijzen zijn er – om het GEN-project op een goede manier, zowel geïntegreerd als financieel realistisch, nieuw leven in te blazen.

Tot slot is er nog een financieel aspect. De aanwending van Beliris-middelen voor het GEN, een mogelijkheid die ook door minister Galant werd geopperd, kan voor ons worden bekeken. De Beliris-middelen werden in de zesde staatshervorming opgetrokken, met het oog op de mobiliteit in onze hoofdstad. Dat past perfect in de doelstellingen van het GEN-project.

**01.17 Karine Lalieux (PS):** Monsieur le ministre, j'ai débuté mon intervention hier mais vous n'étiez pas présent.

Le rapport de la Cour des comptes indique que, depuis 2001, personne ne pouvait s'exonérer de sa responsabilité.

Mais retenir certaines remarques de la Cour des comptes et pas d'autres n'est pas très acceptable et même s'il existe une responsabilité collective et diffuse qui apparaît dans le rapport de la Cour des comptes, c'est vous, aujourd'hui, qui êtes ministre.

Face à un rapport complètement indépendant et objectif, nous n'avons jamais bénéficié d'une analyse objective de la problématique du RER par rapport aux causes des retards et au financement. Maintenant, ce rapport existe et c'est à vous de prendre vos responsabilités et de ne pas les rejeter sur vos prédécesseurs.

Je voudrais revenir sur vos déclarations et notamment sur les causes des retards. Vous avez parlé de l'indisponibilité des moyens financiers sans citer les remarques de la Cour des comptes.

Je rappelle – ce n'est pas le PS qui le dit mais la Cour des comptes – que: "l'État a alimenté le Fonds RER, conformément à ses obligations pour un montant total de 2,184 milliards de 2006 à 2014".

La Cour poursuit en disant: "En 2015 et en 2016, il n'y a pas eu de financement supplémentaire puisque la convention avait été clôturée et c'est par la dotation normale, c'est-à-dire la dotation de l'État à Infrabel et à la SNCB, qu'il fallait prévoir le financement du RER, vu les économies de trois milliards". La Cour des comptes précise que cela a un impact sur les investissements.

L'autre impact consiste en l'arrêt des investissements du PPI 2013-2025. En effet la Cour des comptes souligne que: "Quatrièmement, l'application du PPI 2013-2025 a été suspendue en juillet 2015 et qu'aucun autre plan permettant d'atteindre les objectifs de la desserte de l'offre RER intermédiaire 2015 n'est en vigueur".

Or, en l'absence de ce plan, il n'y a plus eu de travaux au niveau du RER. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est la Cour des comptes.

En même temps, la Cour des comptes montre que, pour l'offre intermédiaire qui avait été acceptée par le précédent gouvernement, celle qui a fait suite à l'étude que vous avez citée de 2009, il y avait 375 millions qui étaient prévus dans ce plan d'investissement. Simplement, vous sélectionnez des choses. Je revois effectivement ce que la Cour des comptes dit avec les tableaux qu'elle nous a donnés: "353 millions d'euros", excusez-moi! C'est la Cour des comptes qui le dit. Elle constate que le PPI 2013-2025 comprend en effet "352 millions d'euros pour les travaux du RER" en page 45 mais elle constate, en page 335, que "le fait d'avoir arrêté les travaux en 2015 et en 2016 a coûté 45 millions du fait de la suspension du PPI." Voilà, monsieur le ministre, ce que dit réellement la Cour des comptes aujourd'hui!

Par rapport à ce que vous nous avez dit maintenant, si je vous ai bien compris, vous comptez demander aux deux sociétés de refaire une "analyse des besoins", ce qui m'effraie, par rapport à la desserte RER, à l'offre suburbaine. Qu'est-ce que cela signifie? Monsieur le ministre, vous avez précisé que vous alliez continuer la remise à quatre voies. Mais est-ce après cette étude? Ou bien est-ce toujours dans les travaux actuels? Monsieur le ministre, vous savez que les 200 millions de la Région wallonne sont soumis à une condition: la

mise complète à quatre voies et non pas, madame De Coninck, la mise à trois voies ou une offre suburbaine revue à la baisse, parce qu'il n'y aurait pas d'argent. La question, monsieur le ministre, est clairement de savoir si les quatre voies sont confirmées.

Pourquoi dit-on qu'il faut sortir la fin des travaux du RER de la clé 60-40? C'est parce qu'on a justement, monsieur le ministre, ce rapport de la Cour des comptes. Ce n'est pas vous qui avez fait cette convention. Je ne vous désigne pas comme responsable. Le RER rejoint la Wallonie à Bruxelles et, c'est évident, passe par la Flandre. Or on sait que tous les travaux en Flandre ont été sortis de la clé 60-40, ce qui a permis à la Flandre de faire des extensions de capacité. Et tant mieux! Je suis pour plus d'investissements, madame De Coninck, et pour plus de dotations à Infrabel et à la SNCB et pas moins. Que ce soit clair! Quand on voit que ces travaux n'ont pas coûté à la Flandre mais étaient des travaux neutres, mais que tous les travaux wallons ont coûté à la Wallonie, je pense qu'il est temps de sortir, vu cette étude, monsieur le ministre, de cette clé 60-40.

Je voudrais citer un autre point soulevé par la Cour des comptes. La Cour des comptes a bien dit, en tout cas pour le RER – et je parle aussi à la N-VA qui prône le *goed bestuur* – que la manière la plus efficace de terminer le RER, c'était effectivement ou de rendre ces clés pluriannuelles – vous aviez dit que vous alliez le faire, j'aimerais connaître la décision du gouvernement – ou effectivement de l'en sortir.

Monsieur le ministre, vous dites toujours que vous êtes un homme pragmatique et je vous crois. Ce que je vous demande, c'est de dire que, pour le monde économique, pour Bruxelles, pour la santé, pour l'environnement, ce RER ne peut pas être reporté à 2030. Ce milliard, si vous l'avez, devrait être consacré au RER. Je ne suis pas encore convaincue que votre milliard, vous l'avez mais en tout cas, il me semble qu'il devrait être totalement consacré au RER. Par rapport au milliard, je vais attendre votre tableau. Si j'ai bien compris, la clé 60/40 sera d'office imposée à votre milliard. Je vous le demande, le milliard virtuel sera-t-il soumis à la clé de répartition 60/40?

Une autre question, parce que vous les avez évoqués, monsieur le ministre, ce sont les investissements de sécurité. C'est vrai que les précédents gouvernements n'ont pas su sortir ces investissements de sécurité, mais nous avons, chers collègues, depuis Buizingen, deux nouveaux accidents avec, à chaque fois, un mort et de très nombreux blessés. Les navetteurs et les cheminots, aujourd'hui, ont peur de prendre le train.

Monsieur le ministre, pour ce gouvernement, la sécurité est une priorité. Ne pensez-vous pas là aussi que la clé 60/40 ne soit pas nécessaire? Comme je le dis, une vie wallonne est une vie flamande et est une vie bruxelloise. Il s'agit de vies humaines. Il s'agit de sécurité. On sait que la sécurité coûte beaucoup plus cher sur le rail wallon étant donné sa situation. Je crois qu'il faudrait sortir la sécurité de la clé de répartition parce que sinon, ce qu'il va se passer, monsieur le ministre, figure dans le plan d'investissements d'Infrabel qui a été accepté par le CA hier. C'est en tout cas ce que dit la presse et je le rappelle, c'est une thématique néerlandophones/francophones.

Il n'y aura plus d'entretien du rail wallon si la priorité à la sécurité reste régie par la clé 60/40.

Monsieur le ministre, je vous demande solennellement de négocier avec vos partenaires, qui tiennent tant aux transports publics; de négocier d'abord une diminution des économies exigées d'Infrabel et de la SNCB, parce qu'il ne leur est pas possible de supporter 3 milliards d'économies; et en même temps de sortir le RER de la clé 60/40. Cela me semble indispensable pour une gestion correcte et efficace des deniers publics. Je vous remercie.

**01.18 Emmanuel Burton (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir répondu à toutes nos questions; et pour la clarté de vos explications, y compris le détail de ces 1 050 millions qui arrivent à destination. Nous avons reconnu très clairement votre pragmatisme, cela vient d'être dit par le groupe socialiste. Je crois qu'il va avoir beaucoup d'effets et faire beaucoup de bien au RER.

Malgré tout, je pense que le respect de la clé 60/40 sur base pluriannuelle, comme vous l'avez annoncé, permettra de répondre à quelques critiques. D'ailleurs, c'était ce qui était proposé par la Cour des comptes, de façon à faire avancer, dans une Région comme dans l'autre, les travaux de manière efficace.

Il y a eu un fameux gâchis politique, ces vingt dernières années, au niveau de l'État fédéral. Il est quand même hallucinant de voir de tels errements, un tel manque de décisions, un tel manque de suivi, un tel manque de contrôle. On ne fait pas pire, en termes de déficit de gouvernance.

C'est un gâchis politique, comme vous l'avez dit, davantage qu'opérationnel. Je pense que dans ce contexte, les deux sociétés, Infrabel et SNCB, se sont fort bien débrouillées, sans suivi des différents ministres ou du Comité de pilotage qui a été attendu quelque temps. Nous pouvons vous rendre grâce d'avoir redynamisé le Comité exécutif des ministres de la Mobilité et le Comité de pilotage.

*Présidente: Karine Lalieux.*

*Voorzitter: Karine Lalieux.*

J'espère davantage de transparence au niveau de la Région wallonne sur ce dossier-là aussi et quant au respect des engagements que les Régions avaient pris dans le cadre de ce projet RER multimodal, axé aussi sur les transports en commun régionaux. Cela vaut la peine de voir clair sur ce qui a été fait.

Comme on l'a dit, l'État a bien rempli ses obligations, en termes de financement du Fonds RER. Ce qu'on reproche au ministre précédent, c'est de ne pas avoir pris la mesure du fait qu'il manquait plus d'un milliard en vue de l'achèvement du RER. Même si plus de 350 millions étaient prévus dans le PPI 2013-2025, ils étaient destinés à achever ce qui n'avait pas été fait dans le PPI précédent. On oublie d'ajouter que la Cour des comptes précise aussi que ce qui était dans le PPI 2013-2025 ne permettait pas de finir le projet RER. Cet aveu d'échec est la preuve d'une erreur flagrante d'estimation de la part des ministres de cette époque.

J'espère qu'avec votre engagement, le phœnix va renaître de ses cendres et que les habitants de cette zone RER auront le plaisir de voir le projet aboutir. Au bout du compte, ce qui est important, c'est ce que les citoyens en retirent. Jusqu'à présent, ils ont surtout tiré beaucoup de désavantages et peu de résultats, hormis les 72 trains ajoutés en décembre dernier.

**01.19 Tim Vandemput** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor de duidelijke toelichting van uw visie. Wij kennen u ondertussen als een ploegspeler en organisator en als iemand die ook anderen, in dit geval de Gewesten, laat scoren. Ik vond het, om te beginnen, moedig dat u niet alleen hebt gewezen op de politieke verantwoordelijkheid van de vroegere ministers bevoegd voor Mobiliteit, maar ook op de verantwoordelijkheden van de CEO's die de afgelopen 15 jaar bij Infrabel en de NMBS actief zijn geweest,.

Het was inderdaad nodig om het vergaderritme van het ECMM te verhogen; u hebt ter zake een voortrekkersrol gespeeld. Dat geeft immers een aantal duidingen en politieke richtlijnen. Als ingenieur kan ik alleen maar bevestigen dat uw aanpak per traject de meest efficiënte is.

Ik ben blij om te horen dat lijn 161, die toch voor een stuk op het grondgebied van mijn gemeente ligt, met prioriteit zal behandeld worden.

Voorts verheug ik mij erover dat u een akkoord kon sluiten om met het oog op de afwerking van het GEN-project, even af te stappen van de 60/40-verhouding. Het rapport van het Rekenhof duidt aan dat die verdeelsleutel veeleer een rem is geweest dan een accelerator voor de ontwikkeling en de aanleg van het GEN. Het is, mijns inziens, pragmatisch om het budget te verdelen en vervolgens de tracés aan te leggen, zodat de treinen rond 2022 eindelijk kunnen rijden.

Ten slotte, zoals u zelf hebt gezegd, is het belangrijk het aanbod voor de inwoners van Brussel en omstreken te vergroten. Het moet een en-verhaal worden: de treinen moeten frequenter rijden en de reizigers moeten tot bij de stations raken met De Lijn, de TEC, de wagen of de fiets. Ik denk dat de Gewesten ter zake een heel belangrijke rol spelen en ik merk tevens dat ze vandaag gemotiveerder zijn om daaraan mee te werken. Ik zie dat zowel in mijn gemeente, als in andere gemeenten.

Ik wens u veel doorzettingsvermogen, moed en energie om het project af te werken. Ik ben blij met uw aanpak en wens u veel succes.

Ik dank u.

**01.20 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik hoop dat u de cijfergegevens zult overmaken aan het secretariaat, want daarnet in de cijferdans was ik de draad even kwijt.

Ik heb nog een vraag over het bedrag van een miljard, meer bepaald over de kosten van de

beschikbaarheidsvergoeding. Wie ook dat miljard gradueel leent of ter beschikking stelt, of het via de FOD of intern bij de bedrijven gebeurt, wie draagt de kosten voor de beschikbaarheidsvergoeding en op welk begrotingsartikel hebben ze betrekking? Dat heb ik nog altijd niet door.

**01.21 François Bellot**, ministre: Je n'ai pas compris votre question.

**01.22 David Geerts** (sp.a): Stel dat het binnen de bedrijven zelf gebeurt, dan moet men daar kijken naar de schuldsituatie. Wat ik niet heb begrepen, is wie de daaraan verbonden beschikbaarheidsvergoeding financieel ten laste neemt. Hoe wordt dat uitgemaakt? Waar kan ik dat vinden? Waarschijnlijk zijn daaraan ook rentelasten en een beschikbaarheidsvergoeding verbonden.

**01.23 François Bellot**, ministre: J'ai bien expliqué que ce n'était pas un endettement des sociétés. Donc, on cherche aujourd'hui le véhicule: soit un endettement d'État, soit un SPV qui serait créé et dans lequel on trouverait les actifs liés aux travaux et les charges qui sont remboursées par l'État. Ce n'est pas du tout chez Infrabel, ni à la SNCB.

**01.24 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je vais être bref parce que je vous ai entendu. J'ai peut-être même compris.

Par contre, les déclarations de Mme De Coninck m'ont choqué lorsqu'elle disait que, plus que jamais, il allait falloir rester attentif. Si en Région flamande, la mise à quatre voies est presque terminée, insinuer que, "comme par hasard", ce n'est pas le cas dans la Région d'où je viens, est choquant. La Cour des comptes nous montre un réseau global avec toutes ses imperfections mais ne conteste pas le réseau complet. Et là où ce n'est pas encore fait, ils n'en ont peut-être pas besoin? Le dire est arrogant.

Je vais donc rester attentif parce que j'ai entendu ce que vous nous dites. Je regarderai plus que jamais le tableau promis. Mais avec des partenaires comme cela, il faut rester attentif. On voit bien où est le danger pour ceux qui, aujourd'hui, souffrent de ce qui a été – mal – fait dans le passé; en particulier, les lignes 124 et 161 sont les grandes perdantes. Ne venez pas me dire que les navetteurs de ces lignes sont responsables de ce qui a été dénoncé par la Cour des comptes. Je ne participerai pas à une telle forfaiture. Comprenez ma colère!

La **présidente**: Madame Poncelet, vous êtes en colère?

**01.25 Isabelle Poncelet** (cdH): Je suis modérée. J'avais envie de dire qu'on entend bien que M. le ministre apporte des éclaircissements et des éléments positifs et prometteurs. On peut s'en réjouir.

Nous restons tout de même sur notre faim concernant la question du montage financier dont vous avez parlé et qui est encore un peu flou. Pourriez-vous nous donner rapidement des informations précises à ce sujet? Un accord existe-t-il pour un emprunt d'un milliard? Comment ce prêt a-t-il été obtenu? Comment sera-t-il consolidé? Comment sera-t-il utilisé par la SNCB et Infrabel? La Wallonie est en attente de réponses précises quant au financement, pour être rassurée sur la réalisation complète du RER.

**01.26 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Je remercie M. le ministre d'avoir relu plein de morceaux de l'analyse de la Cour des comptes, en gardant ce qui vous arrange le plus et en laissant de côté ce qui vous arrange le moins, comme l'arrêt du PPI en 2015. Vos collègues du MR disent que vous êtes le sauveur, ce en quoi vous enfoncez un peu Mme Galant ...

En ce qui concerne les délais, nous avons appris que, dans cinq ans, ce ne sera pas terminé. C'est la seule certitude. Pour le reste, il y a encore de nombreuses incertitudes et questionnements.

Sur le coût, vous vous voulez rassurant, mais il y a des choses qui me tracassent. Vous me dites qu'il y a 1 050 millions qui sont répartis en trois postes: Wallonie, Flandre, zone neutre.

Si l'on isole la partie neutre, on obtient 87 % pour la Wallonie et 13 % pour la Flandre. Je me demande, en ce cas, comment vous allez résoudre le problème de la clé 60/40 à partir du moment où l'on part d'une base 13/87. Cela va être difficile.

**01.27 François Bellot**, ministre: (...)

01.28 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): C'est ce que vous avez dit. Si l'on enlève la zone neutre et qu'on garde uniquement la Wallonie et la Flandre ...

01.29 **François Bellot**, ministre: Il est inutile de développer votre raisonnement, car vous allez recevoir le tableau.

01.30 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Le tableau va nous éclairer complètement?

La **présidente**: J'espère, en tout cas, monsieur le ministre, que nous le recevrons demain. Des questions pourront vous être posées quand un accord aura été trouvé au sujet du milliard. Cela dit, sans tableau, il est très compliqué de comprendre les chiffres que vous nous avez communiqués.

01.31 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Admettons. En tout cas, je vois une répartition 13/87. Même avec une clé 60/40 pluriannuelle, je pense que nous aurons besoin de quelques décennies pour arriver à compenser la clé 13/87, sauf si nous tenons compte de montants qui échappent à la clé 60/40. Bref, je me demande comment nous allons résoudre ce problème.

En outre, quels vont être les effets d'une telle disproportion sur les autres investissements, notamment en termes de sécurité? Nous consulterons donc le tableau.

Enfin, monsieur le ministre, sur cette comparaison entre 2002 et 2016, où la Cour des comptes voit que l'offre de trains a diminué aux heures de pointe matinales, vous me répondez qu'il y a 72 en plus. Soit, mais quel en est l'effet? Arrive-t-on à une augmentation de l'offre ou bien est-ce toujours le *statu quo*? Il aurait été intéressant de savoir comment l'offre aux heures de pointe en est affectée.

Vous nous vendez ces 72 trains sans nous en démontrer leur impact réel! Je ne sais pas ce que cela représente.

*L'incident est clos.*  
*Het incident is gesloten.*

La **présidente**: Chers collègues, nous arrivons au terme de nos travaux. Je rappelle qu'après les *krokusvakantie*, il y aura les questions au ministre - hors RER -, et nous allons organiser une audition sur le plan de transport. Dès la validation par le gouvernement des plans d'investissement, nous aborderons cette thématique et, peut-être un jour, celle relative au contrat de gestion.

*La réunion publique de commission est levée à 17.00 heures.*  
*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.00 uur.*