

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

22 MAI 2013

**Présentation du
plan d'investissement consolidé 2013-2025
du groupe SNCB**

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Infrastructure, chargée des travaux
publics et des communications

par Mme Annemie MAES (N)
et M. Pierre MIGISHA (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Michèle Carthé, MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Aziz Albishari, Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mmes Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, Carla Dejonghe, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : Mme Olivia P'tito, MM. Arnaud Pinxteren, Willem Draps, Serge de Patoul, Mme Annemie Maes.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJKPARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2012-2013

22 MEI 2013

**Voorstelling van het
geconsolideerd investeringsplan 2013-2025
van de NMBS-groep**

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Infrastructuur, belast met Openbare
Werken en Verkeerswezen

door mevrouw Annemie MAES (N)
en de heer Pierre MIGISHA (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Michèle Carthé, de heren Philippe Close, Jamal Ikazban, Aziz Albishari, mevr. Céline Delforge, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Gaëtan Van Goidsenhoven, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, mevr. Carla Dejonghe, de heer Jef Van Damme, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : de heer Serge de Patoul, mevr. Caroline Persoons, mevr. Annemie Maes.

I. Exposé de M. Jannie Haek, administrateur délégué de la SNCB-Holding

M. Jannie Haek commence la présentation ⁽¹⁾. Il compte effectuer une présentation générale sur le plan d'investissement tout en soulignant le caractère inhabituel de l'exercice. La SNCB a en effet opté pour la transparence. Le plan d'investissement est illustré dans chaque parlement régional.

Aujourd'hui, il y a des attentes en matière de mobilité et de transport par le rail. On observe une croissance considérable du transport par le rail, nettement plus forte que pour d'autres modes de transport. Le Bureau du Plan avance plusieurs variantes en fonction de l'évolution des tarifs ou de l'introduction de la vignette routière, mais l'hypothèse la plus plausible est celle d'une croissance du transport par le rail : peut-être un peu moins modeste que dans le passé, mais elle se maintiendra à l'avenir. Le plan d'investissement doit en tenir compte. M. Haek souligne que sans investissements dans le rail, et avec les seuls engagements pris actuellement, on sonne le glas de la mobilité vers 2035. Le secteur du transport routier engloutirait alors toute la marge en matière de gaz à effet de serre. Cela prouve bien qu'une attention pour un mode de transport nettement plus durable s'impose et que c'est le cas du transport par le rail. Il importe également de savoir que le transport par rail est la forme de mobilité la plus difficile et la plus coûteuse à organiser.

Dans un pays comme la Belgique, concentré sur la Région de Bruxelles-Capitale, les navetteurs qui réalisent leur trajet domicile-lieu de travail et vice-versa représentent une part très importante : par exemple, 70 % des navetteurs Bruges-Bruxelles prennent le train. Imaginez l'impact sur le trafic de navetteurs à destination de Bruxelles, si ce n'était pas le cas. L'impact serait énorme, et ce précisément aux heures les plus difficiles, sur l'axe le plus difficile, pour la liaison la plus difficile. Le rail fait là toute la différence.

L'orateur commente alors un graphique (p. 5 du diaporama) représentant le nombre d'ETP engagés à la SNCB en comparaison avec le nombre de voyageurs depuis les années '60. Le nombre de voyageurs atteint un pic dans les années '60 avant l'apparition des autoroutes et de l'automobile de masse. Le nombre de voyageurs a ensuite diminué. Le nombre d'ETP avait en premier lieu diminué concomitamment au nombre de voyageurs puis a fortement augmenté à la fin des années '70. Il y a ensuite une période de manque d'ambition avec une baisse simultanée du nombre de voyageurs et du nombre d'ETP. Cependant, depuis les 1999-2000, nous constatons une stabilisation et même une légère diminution du nombre d'ETP alors que le nombre de voyageurs augmente considérablement. Le coût du voyageur/km diminue donc fortement sur cette période pour le contribuable.

(1) http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130522_HAEK1_FR.pdf

I. Uiteenzetting van de heer Jannie Haek, afgevaardigd bestuurder van de NMBS-Holding

De heer Jannie Haek begint zijn presentatie ⁽¹⁾. Hij is van plan een algemene voorstelling van het investeringsplan te geven en wijst er tegelijk op dat zulks niet gebruikelijk is. De NMBS heeft inderdaad gekozen voor transparantie. Het investeringsplan wordt in elk gewestparlement toegelicht.

Er zijn vandaag verwachtingen inzake mobiliteit en inzake vervoer per spoor. We zien een enorme groei van het vervoer per spoor, veel sterker dan andere vervoersmodi. Het Planbureau heeft verschillende varianten naargelang de evolutie van tarieven of de invoering van het wegvignet, maar de meest plausible hypothese is een groei van het vervoer per spoor : misschien iets minder bescheiden dan in het verleden, maar die zal aanhouden in de toekomst. Daarmee moet het investeringsplan rekening houden. De heer Haek benadrukt dat, zonder investering in het spoor, er eigenlijk geen mobiliteit meer is rond 2035, gewoon met engagementen die nu genomen zijn. Dan zou de transportsector alle marge inzake broeikasgassen helemaal gaan opvreten. Het toont wel dat aandacht voor een meer duurzame transportmodus nodig is en men automatisch eigenlijk bij het vervoer per spoor komt. Het is ook belangrijk te weten dat het vervoer per spoor de moeilijkste en de duurste vorm van mobiliteit is om te organiseren.

In een land als België, dat vooral geconcentreerd is rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, reizen de pendelaars van hun woning naar het werk en terug : 70 % van de mensen die pendelen van Brugge naar Brussel nemen de trein. Stel u voor dat dit niet zo zou zijn, wat zou de impact zijn op heel het pendelverkeer richting Brussel ? Dat zou enorm zijn en, juist op het moeilijkste tijdstip, voor de moeilijkste as, voor de moeilijkste verbinding. Daar maakt het spoor nu juist een groot verschil.

Vervolgens licht de spreker een grafiek toe, die het aantal VTE's bij de NMBS in vergelijking met het aantal reizigers sinds de jaren '60 weergeeft. Het aantal reizigers piekt in de jaren '60 vóór de ingebruikneming van de autosnelwegen en het massale gebruik van de wagen. Vervolgens daalt het aantal reizigers. Het aantal VTE's was in eerste instantie toegenomen samen met het aantal reizigers. Daarna breekt er een minder ambitieuze periode aan, waarin het aantal reizigers en het aantal VTE's gelijktijdig afnemen. Sinds de jaren 1999-2000 stellen we echter vast dat het aantal VTE's op hetzelfde peil blijft en zelfs lichtjes stijgt, terwijl het aantal reizigers aanzienlijk toeneemt. In die periode dalen de kosten van de reizigerskilometers dus aanzienlijk voor de belastingsbetaler.

(1) http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130522_HAEK1_NL.pdf

M. Haek indique que de les investissements dans les infrastructures du secteur ferroviaire sont mentionnées comme politique de relance. Pourtant, précise-t-il, le retour sur investissement au niveau macro-économique est très limité.

Il explique ensuite la méthode d'élaboration du plan d'investissement. Il y a plusieurs phases à distinguer. Il y a en premier lieu une récolte, au sein des trois entreprises du groupe, des projets d'investissements, et ce à l'instar de ce qui se déroule au sein d'une administration avec le gouvernement qui consulte les différents services. Il y a un deuxième volet avec le Comité d'investissement où sont définis les chiffres importants qui auront un impact macro-économique (taux d'intérêt, taux d'inflation) sur les différents projets. Ensuite, ces derniers sont consolidés financièrement et ils sont alignés afin de vérifier qu'il n'y a pas de contradiction entre eux. Les premiers contacts avec les autorités de tutelle sont initiés à ce moment afin d'avoir déjà une idée de l'ordre de grandeur de l'enveloppe disponible.

Vient ensuite la troisième phase : la concertation entre le gouvernement fédéral et les Régions, entre le groupe et les Régions, entre le groupe et la société civile et les responsables politiques du pays. Cette concertation aura peut-être lieu avant les vacances afin d'obtenir un accord définitif du Fédéral sur le plan d'investissement au cours du second semestre.

Que contient ce plan ? Si on l'examine attentivement, nous constatons que la plus grande source de financement provient de la dotation issue du Fédéral. Il s'agit au total de 26 milliards d'euros. D'autres moyens sont issus des activités commerciales ou de la Commission européenne.

Quels types de projets vont être financés avec ces moyens ? Il y a 16,7 milliards d'euros consacrés à la mobilité au sens large, 5,2 milliards d'euros correspondant à l'exécution du plan de sécurisation et 2 milliards d'euros concernant la logistique. Il reste encore 2 milliards d'euros qui sont réservés pour des projets prioritaires que les Régions souhaiteraient cofinancer avec la SNCB. Grâce à cette possibilité de cofinancement, les montants en question pourraient être bien plus élevés. Il s'agit là d'ailleurs d'un des points les plus importants des débats actuels.

Ce plan d'investissement portera sur quelque 26 milliards. Quels sont les grands projets ? La sécurité tout d'abord, et de très importants moyens, davantage que d'ordinaire, consacrés au matériel roulant. Il y a également le projet RER et la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg. Bon nombre de projets existaient déjà, mais nous recevons à présent des moyens suffisants.

De heer Haek wijst erop dat de investeringen in de spoorinfrastructuur worden beschouwd als een deel van het relancebeleid. Nochtans is het rendement op investering op macro-economisch vlak zeer beperkt.

Hij licht vervolgens de methode voor het opstellen van het investeringsplan toe. Er moet een onderscheid tussen verschillende fases worden gemaakt. Eerst worden de drie bedrijven van de groep gevraagd om investeringsprojecten in te dienen, zoals in een bestuur gebeurt wanneer de regering de verschillende diensten raadpleegt. Daarna is het de beurt aan het Investeringscomité, waar de belangrijke cijfers die een macro-economische impact (rentevoet, inflatievoet) op de verschillende projecten zullen hebben, worden vastgesteld. Tot slot worden de projecten financieel geconsolideerd en vergeleken om na te gaan of er geen tegenstrijdigheden zijn. Vanaf dan worden de eerste contacten met de toezichhoudende overheden gelegd om al een idee te hebben van de grootorde van de beschikbare middelen.

Daarna komen we bij de derde fase : het overleg tussen de federale regering en de Gewesten, tussen de groep en de Gewesten, tussen de groep en de maatschappelijke en politieke actoren van het land. Dit overleg gaat misschien gebeuren voor de vakantie om een definitieve goedkeuring van het investeringsplan door de overheid te hebben tijdens de tweede helft van het jaar.

Wat staat er in het plan ? Als men het aandachtig bestudeert, stelt men vast dat de grootste financieringsbron de dotatie van de federale overheid is : in totaal, 26 miljard euro. Andere middelen komen uit commerciële activiteiten of van de Europese Commissie.

Welke types projecten worden gefinancierd met die middelen ? 16,7 miljard euro wordt bestemd voor mobiliteit in ruime zin; 5,2 miljard euro dient voor de uitvoering van het veiligheidsplan; 2 miljard euro wordt bestemd voor de logistiek. Dan blijft er nog 2 miljard euro over voor prioritaire projecten die de Gewesten met de NMBS zouden willen cofinancieren. Dankzij de mogelijkheid van cofinanciering, zouden de bedragen in kwestie heel wat hoger kunnen liggen. Dat is trouwens een van de belangrijkste punten van de huidige debatten.

We gaan ongeveer 26 miljard euro vinden in dat investeringsplan. Wat zijn de grote projecten : de veiligheid vooreerst en heel veel middelen, meer dan normaal, voor rollend materieel. Tevens is er het GEN-project en de modernisering van de as Brussel-Luxembourg. Veel projecten bestonden al, maar nu krijgen we voldoende geld.

Comme la question lui est souvent posée, il précise que la clé de répartition 60-40 des investissements entre Wallonie et Flandre ne concerne que les investissements provenant d'argent public et s'élèvent à 13 milliards d'euros. Cette clé ne vaut pas pour les investissements ayant une autre provenance que des fonds publics et ne concerne pas les investissements situés en Région de Bruxelles-Capitale.

Une autre remarque s'impose. On observe un niveau d'investissement annuel incroyablement élevé, certainement en comparaison avec le plan précédent. Rappelons-nous l'euphorie liée au plan d'investissement 2001-2012. Ce plan prévoyait un investissement moyen de 1,8 milliard d'euros par an. Le nouveau plan prévoit un investissement moyen de 2 milliards d'euros par an. Il est donc encore plus ambitieux que le plan 2001-2012. Le plan comporte un second élément important : il est financé au moyen d'une dotation et non d'astuces budgétaires ou de financements alternatifs. L'ancien plan prévoyait 300 millions par an sans source de financement direct. Il nous fallait trouver d'autres sources de financement à travers des PPP, des débudgétisations et d'autres constructions. À présent, l'orthodoxie budgétaire règne.

Si l'on examine les différentes rubriques en comparaison avec le plan précédent, il y aura moins d'investissements dans le réseau TGV et moins d'investissements dans la logistique et l'informatique. Par contre, les investissements dans le réseau classique et pour matériel roulant connaissent une croissance importante.

Le préfinancement est moins approprié. Il pense par exemple à la SPV Brussels Port. Il reste éventuellement encore des marges. On peut faire quelque chose à ce niveau-là.

Conclusion : un plan très ambitieux, d'une grande orthodoxie budgétaire, qui prévoit d'emblée une marge de 2 milliards d'euros afin d'engager ce débat sur le cofinancement avec les Régions et qui va dans le bon sens en termes de moyens accrus pour le service traditionnel classique (les « voyageurs nationaux ») et la mise en œuvre intégrale du plan de sécurité.

En ce qui concerne plus spécifiquement Bruxelles, on a trois grands éléments : le réseau international, le réseau national et le réseau RER. Nous devons porter une attention spécifique au transport par le rail à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale et au trafic suburbain direct à l'intérieur et autour de Bruxelles.

Il existe un fonds RER financé par l'État fédéral de manière régulière afin de permettre au groupe SNCB de ne pas interrompre ses travaux. Le groupe a déjà dépensé via ce fonds la somme de 1,774 milliard d'euros.

On a déjà utilisé 1,6 milliard d'euros pour les infrastructures ferroviaires, 87 millions pour les gares et 87 millions pour le matériel roulant. Actuellement, il y a une réserve de

Aangezien de vraag hem vaak wordt gesteld, verduidelijkt hij dat de verdeelsleutel 60-40 voor de investeringen tussen Wallonië en Vlaanderen enkel de investeringen met overheidsgeld betreft en 13 miljard euro bedraagt. Die sleutel geldt niet voor de investeringen met andere middelen dan overheidsgeld, noch voor de investeringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Een andere opmerking is belangrijk : we vinden een ongeloflijk hoog gemiddeld investeringspeil per jaar terug, zeker als we het vergelijken met het afgelopen plan. We moeten ons de euforie van het investeringsplan 2001-2012 herinneren. Dat plan voorzag een gemiddelde investering van 1,8 miljard euro per jaar. Het nieuwe plan voorziet een gemiddelde investering van 2 miljard euro per jaar. Het is dus nog ambitieuzer dan het plan 2001-2012. Er is een tweede belangrijk element in het plan : het wordt gefinancierd op basis van een dotatie en niet met budgettaire trucs of alternatieve financieringen. Het oude plan voorzag 300 miljoen euro per jaar zonder directe financieringsbron. We moesten andere financieringsbronnen vinden met PPP, debudgettingen, en andere constructies. Nu hebben we een budgettaire orthodoxie.

Als de verschillende rubrieken worden vergeleken met het vorige plan, zijn er minder investeringen in het HST-net en in de logistiek en de informatica. De investeringen in het klassieke netwerk en voor rollend materieel daarentegen kennen een aanzienlijke toename.

Prefinanciering is minder toepasselijk. Hij denkt bij voorbeeld aan de SPV Brussels Port. Er zijn eventueel nog marges. Daar kan iets gebeuren.

Conclusie : een zeer ambitieus plan in een grote budgettaire orthodoxie, waarin al bij voorbaat een marge is voorzien van 2 miljard euro om het debat inzake cofinanciering te openen met de Gewesten en met de goede tendens inzake meer middelen voor de normale traditionele dienstverlening : « nationale reizigers » en de integrale uitvoering van het veiligheidsplan.

Specifiek voor Brussel hebben we drie grote elementen : het internationale netwerk, het nationale netwerk en het Gen-netwerk. We moeten specifieke aandacht hebben voor het vervoer per spoor binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het directe voorstedelijke verkeer in en rond Brussel.

Er bestaat een GEN-fonds dat regelmatig wordt gefinancierd door de federale Staat, zodat de NMBS zijn werken niet moet onderbreken. De groep heeft al 1,774 miljard euro uitgegeven via dat fonds.

1,6 miljard euro is al gebruikt voor de spoorinfrastructuur, 87 miljoen euro is gebruikt voor de stations en 87 miljoen euro is gebruikt voor het rollend materieel. Op dit

200 millions d'euros dans le fonds RER. Dans le cadre des deux milliards « régionaux », nous avons reçu un avis du gouvernement bruxellois. Dans cet avis, le gouvernement fait état des idées existantes pour entrer dans Bruxelles, ainsi que pour définir la manière de le faire. Un second aspect : que devons-nous faire de ces voies ferrées, car nous en avons déjà beaucoup sur le territoire ? Ne pouvons-nous rien en faire d'un peu intéressant pour le Bruxellois lui-même ? Ne pouvons-nous pas réfléchir aux quartiers de la Région-capitale qui jouxtent les lignes 28 et 26, si prometteurs en termes de développement ? Il y a là un potentiel, car il va sans dire que chemin de fer, développement territorial et développement économique vont de pair. Nous devons éviter que tout le monde campe sur ses positions : « J'ai une idée et je veux qu'elle soit mise en œuvre. » Nous avons besoin d'idées, mais nous devons en discuter et nous devons les examiner dans le but d'offrir réellement un service optimal aux voyageurs. L'orateur apporte deux suggestions à ce débat. D'une part, il faudrait réaliser une liaison supplémentaire entre les lignes 26 et 124. Il faut toujours faire la distinction entre la fonction internationale, la fonction trafic de transit et la fonction nationale dont Bruxelles est le nœud. Nous avons des voies ferrées à l'intérieur de Bruxelles. Quel intérêt peuvent avoir des voies ferrées à l'intérieur de Bruxelles ? D'autre part, pourquoi ne pas envisager un tunnel sous la jonction qui fasse effectivement la liaison directe avec Schaerbeek, via Bruxelles-Midi ?

En effet, si on exploite bien les lignes 26 et 28 ainsi que le tunnel Schuman-Josaphat, dans lequel nous avons énormément investi, si nous envisageons de créer une bonne liaison entre ces quartiers prometteurs de la RBC et l'aéroport, on pourrait avoir une ligne circulaire qui relierait effectivement et directement un grand nombre de gares et qui serait en même temps très complémentaire aux stations de la STIB. En fait, cela pourrait apporter une valeur ajoutée importante à la Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne les gares, celles-ci sont devenues très « tendance », aussi bien à l'étranger que chez nous. La STIB a d'ailleurs repris à son compte cette philosophie pour la rénovation de ses stations (avec des commerces, des services divers, de l'animation, etc.).

Le processus qui mène au choix pour le réaménagement des grandes gares, dans notre pays, est très complexe. Nous avons des exemples étrangers comme St-Pancrace, St-Lazare, Amsterdam-Centraal ... Nous devons également trouver un processus qui permette de réaliser rapidement des choix.

Pour le reste de son exposé concernant les grandes gares, M. Haek renvoie à son diaporama (2).

(2) http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130522_HAEK2_FR.pdf

ogenblik is er 200 miljoen euro reserve in het GEN-fonds. We hebben in het kader van die « gewestelijke » twee miljard een advies gekregen van de Brusselse regering. Daarin heeft de Brusselse regering het over de bestaande ideeën om Brussel te bereiken en hoe dat zou moeten. Een tweede aspect : wat moeten we doen met die spoorwegen, want we hebben al heel wat spoorwegen op het grondgebied. Kunnen we daar niet iets mee doen dat een beetje zinvol is voor de Brusselaar zelf ? Kunnen we niet denken aan onze wijken in het Hoofdstedelijk Gewest rond lijn 28 en rond lijn 26 die veelbelovend zijn inzake ontwikkeling ? Daar kan iets mee gebeuren, want inderdaad spoorwegen, ruimtelijke ontwikkeling en economische ontwikkeling gaan natuurlijk samen. We moeten vermijden dat iedereen hier gaat vastraken : « ik heb een idee en ik wil dat het wordt uitgevoerd ». We hebben ideeën nodig. We moeten erover discussiëren en we moeten ze bekijken met de bedoeling om werkelijk te komen tot een optimale dienst voor de reizigers. Hij heeft twee voorstellen. Er zou een bijkomende verbinding moeten komen tussen de lijnen 26 en 124. Men moet het onderscheid maken tussen de internationale functie, de functie van doorgaand verkeer en de nationale functie waarbij Brussel het knooppunt is. We hebben spoorwegen binnen Brussel. Wat kunnen de spoorwegen betekenen binnen Brussel ? Waarom voorts niet nadenken over een tunnel die een keer ontsloten is via Brussel Zuid en effectief de directe verbinding maakt richting Schaerbeek ?

Wanneer we lijn 26 en 28 inderdaad goed gebruiken en ook de Schuman-Josaphattunnel, waarin we enorm hebben geïnvesteerd, wanneer we zouden nadenken over een goeie verbinding tussen die veelbelovende wijken hier binnen het BHG met haar luchthaven, dan zou een situatie kunnen ontstaan met een ringspoor dat effectief onmiddellijk gaat langs een pak stations, dat tegelijkertijd ook zeer complementair is met de stations van de MIVB. Dat zou eigenlijk een grote meerwaarde kunnen betekenen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De stations zijn zeer « trendy » geworden, zowel bij ons als in het buitenland. De MIVB heeft die filosofie trouwens overgenomen voor de renovatie van zijn stations (met handelszaken, diverse diensten, animatie, enz.).

In ons land is het proces dat leidt tot de keuze inzake de herinrichting van grote stations heel complex. Wij hebben buitenlandse voorbeelden, zoals St-Pancras, St-Lazare, Amsterdam-Centraal ... Wij moeten eveneens een proces vinden waarmee die keuzes snel kunnen worden gemaakt.

Voor de rest van zijn uiteenzetting betreffende de grote stations verwijst de heer Haek naar zijn diaprojectie (2).

(2) http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130522_HAEK2_NL.pdf

II. Exposé de M. Luc Lallemand, administrateur délégué d’Infrabel

M. Luc Lallemand prend ensuite la parole ⁽³⁾. Il relate que les trois entités du groupe SNCB ont élaboré plusieurs scénarios. Il était reproché à la SNCB unitaire d’avant 2004 d’émettre des propositions à prendre ou à laisser. Pour cet exercice, une série de propositions ont été émises et elles devront être tranchées par le niveau fédéral après une étroite coopération avec les Régions. La réflexion a été initiée début 2010 pour soumettre les premières propositions avant le 30 novembre 2011.

Naturellement, on ignorait encore à cette époque comment les finances publiques évolueraient. Entre-temps, près de quatre ans plus tard, nous devons bien constater que l’enveloppe globale du groupe SNCB – c’est-à-dire non seulement l’enveloppe investissements mais aussi les subsides d’exploitation – a baissé de près de dix pour cent en trois ans. En d’autres termes, plusieurs hypothèses en matière de mobilité sur lesquelles nous avons travaillé à l’époque, et qui ont également débouché sur un « Scénario Ambitieux », sont aujourd’hui dépassées et le resteront probablement un certain nombre de mois ou d’années.

30 milliards d’euros vont être consacrés sur 15 ans aux activités de la SNCB. Dépenser une telle somme nécessite que l’on donne une orientation au groupe SNCB qui, selon lui, consiste à effectuer des déplacements de masse entre centres urbains.

Pour élaborer le plan d’investissement, la SNCB s’est basée sur les prévisions en matière de mobilité élaborées par le Bureau du plan. Elle s’est également inspirée de la méthode suisse. Il s’agit désormais de faire correspondre les infrastructures aux besoins. Cela paraît évident mais il y a une vingtaine d’années, la SNCB avait trop tendance à vouloir améliorer son service en examinant globalement son réseau (approche descendante) et non en se basant sur les besoins de mobilité (approche ascendante). En outre, les décisions prises aujourd’hui ne sont plus remises en question, et ce afin de les exécuter de manière optimale la décennie suivante.

L’orateur commente un graphique reprenant les prévisions du Bureau du plan pour les déplacements par train. On parle d’une évolution de + 43 % pour les 10 prochaines années. Précisons d’emblée que lors de l’élaboration du « Scénario Ambitieux » du plan d’investissement, une augmentation de 60 % était planifiée. Le groupe SNCB subit aujourd’hui des pressions sur certains aspects de sa gestion, par exemple pour la sécurité et la ponctualité. Par contre, l’on mentionne moins qu’elle a connu une augmentation de son volume de trafic de 52 % lors de la dernière décen-

II. Uiteenzetting van de heer Luc Lallemand, afgevaardigd bestuurder van Infrabel

De heer Luc Lallemand neemt vervolgens het woord ⁽³⁾. Hij zegt dat de drie entiteiten van de NMBS-groep verschillende scenario’s hebben uitgewerkt. De unitaire NMBS van voor 2004 kreeg het verwijt voorstellen te doen die te nemen of te laten waren. Voor deze oefening werd een aantal voorstellen geuit, waarover moet worden beslist door het federale niveau, na nauwe samenwerking met de Gewesten. Begin 2010 werd denkwerk gestart, teneinde de eerste voorstellen in te dienen voor 30 november 2011.

Natuurlijk beseft men op dat moment nog niet hoe de overheidsfinanciën zouden evolueren. Ondertussen, bijna 4 jaar later, moeten we wel zeggen dat het totale budget van de groep NMBS, dus niet alleen het investeringsbudget maar ook de exploitatiesubsidie, in drie jaar met bijna 10 procent gedaald zijn. Met andere woorden een aantal hypothesen in termen van mobiliteit waarop we toen gewerkt hebben en die ook aanleiding hebben gegeven tot een « Ambitieux-scenario » zijn vandaag, en waarschijnlijk voor een aantal maanden of jaren, voorbijgestreefd.

Zowat 30 miljard euro zal over een periode van 15 jaar bestemd worden voor de activiteiten van de NMBS. Een dergelijk bedrag uitgeven vereist een duidelijke te volgen richting voor de NMBS. Volgens haar is dat het mogelijk maken van verplaatsingen van grote massa’s reizigers tussen de stedelijke centra.

Bij het opstellen van het investeringsplan is de NMBS uitgegaan van de mobiliteitsprognoses van het Planbureau. Ze heeft eveneens de Zwitserse methode gevolgd. Het gaat er voortaan om de infrastructures aan te passen aan de behoeften. Dat lijkt evident, maar een twintigtal jaar geleden was de NMBS te veel geneigd om haar dienstverlening te verbeteren door haar net top-down en niet op basis van de mobiliteitsbehoeften (bottom-up) te onderzoeken. Bovendien worden de beslissingen die vandaag zijn genomen, niet meer in twijfel getrokken, zodat ze optimaal kunnen worden uitgevoerd in het volgende decennium.

De spreker geeft toelichtingen bij een grafiek die de prognoses van het Planbureau voor de verplaatsingen per trein weergeeft. Er wordt gesproken van een toename met + 43 % in de komende tien jaar. Bij de uitwerking van het « Ambitieux-scenario » van het investeringsplan is uitgegaan van een toename met 60 %. De NMBS-groep staat vandaag onder druk voor bepaalde aspecten van haar beheer, bijvoorbeeld de veiligheid en de stiptheid. Waar men daarentegen minder over spreekt, is de toename van haar verkeer met 52 % in het laatste decennium. Weinig onder-

(3) http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130522_Infrabel_FR.pdf

(3) http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130522_Infrabel_NL.pdf

nie. Peu d'entreprises en Belgique ont connu une évolution similaire. Et même ramenée à 43 % pour la prochaine décennie, la croissance reste énorme.

Dans vingt ans, nous aurons connu une croissance de cent pour cent.

Comment ce premier scénario a-t-il été structuré ? En fonction des grandes priorités stratégiques que le Conseil d'administration d'Infrabel a fixé, et qui sont les suivantes :

1. La sécurité
2. La ponctualité
3. La capacité de son réseau à faire rouler les trains
4. L'équilibre financier
5. Le respect de la société dans laquelle elle s'insère et des choix sociétaux auxquels elle participe.

Le thème de la sécurité a pris une ampleur considérable avec la catastrophe ferroviaire de Buizingen. À la suite de cet accident, une commission spéciale « sécurité du rail » a été créée à la Chambre. Celle-ci a voté plus de 100 recommandations pour améliorer la sécurité du réseau ferroviaire en Belgique. Parmi les propositions, la recommandation-phare est une mise à jour technologique. 6 milliards d'euros sont consacrés à cette politique. Le but est d'avoir d'ici 2022 un réseau belge équipé du système ETCS. L'objectif global consiste à implémenter ce système de sécurité et de signalisation sur l'ensemble du réseau ferroviaire européen. C'est un système avec signalisation embarquée dans le poste de conduite. Le conducteur de train dispose de l'ensemble des informations dans sa cabine et s'il ne réagit pas à une signalisation ou à une exigence de réduction de vitesse, la technologie prend le dessus. La Commission « sécurité du rail » a décidé que l'ensemble du réseau belge devait être équipé d'ici 2022. Le défi est colossal et la Belgique est le premier pays à y faire face avec le Danemark.

Pour déployer le système ETCS et donc atteindre un niveau de sécurité optimal, nous devons réaliser au préalable deux autres projets en matière de sécurité. D'une part, il faut réaliser le projet TBL1+ en 2012-2015.

C'est une pré-étape de l'ETCS, qui stoppe un train en cas de dépassement d'un feu rouge ou qui le ralentit sa vitesse trop élevée à l'approche d'un feu rouge. Par contre, il n'embarque pas l'ensemble de la signalisation à bord.

nemingen in België kenden een soortgelijke evolutie. Ook al wordt dat percentage teruggebracht tot 43 % voor het volgende decennium, de groei blijft enorm.

In twintig jaar zullen we een groei gekend hebben van honderd procent.

Hoe is het eerste scenario gestructureerd ? Volgens de grote strategische prioriteiten die de Raad van Bestuur van Infrabel heeft vastgesteld, te weten :

1. Veiligheid
2. Stiptheid
3. Capaciteit van het net om de treinen te doen rijden
4. Financieel evenwicht
5. Respect voor de samenleving waarvan ze deel uitmaakt en voor de maatschappelijke keuzes die ze onderschrijft.

Het veiligheidsthema is van groot belang geworden sinds de treinramp in Buizingen. Na dat ongeval werd in de Kamer een bijzondere commissie opgericht, belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België. Ze heeft meer dan 100 aanbevelingen om de veiligheid van het Belgische spoorwegennet te verbeteren goedgekeurd. De aanbeveling bij uitstek was een technologische update. Daarvoor wordt 6 miljard euro uitgetrokken. Het is de bedoeling dat het Belgische spoorwegennet tegen 2022 uitgerust is met het European Train Control System (ETCS). Het algemene doel bestaat erin het veiligheids- en signalatiesysteem op het hele Europese spoorwegennet te installeren. Het is een systeem met seingeving op de trein. De treinbestuurder beschikt over alle informatie in zijn cabine en als hij niet reageert op een sein of op een instructie om snelheid te minderen, neemt de technologie het over. De commissie « Veiligheid van het Spoorwegennet » heeft beslist dat het hele Belgische spoorwegennet daarmee uitgerust moet zijn in 2022. De uitdaging is enorm en België is, samen met Denemarken, het eerste land dat ze moet aangaan.

Om het ETCS te realiseren en dus een optimaal veiligheidsniveau te bereiken, moeten we vooraf twee andere veiligheidsprojecten realiseren. Enerzijds is er het in 2012-2015 te realiseren project TBL1+.

Dat is een voorafgaande fase van de ETCS dat een trein doet stoppen wanneer die niet stopt aan een rood licht of doet vertragen als die te snel rijdt bij het naderen van een rood licht. Het neemt echter niet de volledige signalisatie aan boord.

D'autre part, nous devons également concentrer les cabines de signalisation. Une cabine de signalisation est le centre local de gestion des aiguillages.

Au début d'Infrabel, il y avait 368 cabines de signalisation. L'objectif est d'arriver à 10 cabines pour fin 2020. On supprime en 15 ans 97 % des sièges d'exploitation et l'équivalent de 2.000 ETP. Les gains de productivité chez Infrabel se maintiennent. Ces investissements sont nécessaires car le système doit être uniformisé dans son ensemble. S'il subsiste un élément faible au sein de la chaîne d'échange d'information, le signal restera bloqué. Il faut passer à un système de signalisation électronique pour la totalité du réseau avant de passer à l'ETCS. Ces 3 projets-phares concentrent des moyens considérables, sachant également que l'ETCS n'était pas prévu dans les plans initiaux.

Concernant les passages à niveau, l'idée est de pouvoir en supprimer environ 18 par an. On compte au total quelque 2.000 passages à niveau en Belgique. Nous avons encore d'autres projets tels que la finalisation de la maintenance et la finalisation des nouvelles normes GSM-R. Le réseau GSM-R est un réseau GSM interne utilisé exclusivement à des fins de sécurité et de qualité. Il y a aussi un certain nombre de mesures complémentaires pour la sécurité et la continuité de l'entreprise.

La deuxième grande priorité est liée à la ponctualité. Elle est liée à la sécurité en ce sens que des trains à l'heure améliorent la sécurité du réseau. Pour faire rouler un train, il faut des voies ferroviaires en bon état. Celles-ci sont soumises à des problèmes techniques bien plus complexes que s'il s'agit de voiries. Le scénario « Ambitious » avait pour objectif un réseau ferroviaire avec zéro défaut. D'après les statistiques disponibles, Infrabel est responsable de 15 % à 17 % des minutes de retard. On vient de 33 % mais il y a encore des efforts à faire. Il y a également les moyens de production internes qui sont rationalisables. Les 3.800 km de voies nécessitent des entretiens réguliers et toute une logistique interne. L'objectif est de passer de 250 à 22 centres d'entretien intégrés. Une autre rubrique concerne la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg pour atteindre la norme de 160 km/h sur ce parcours qui connaît des ralentissements sur certains tronçons.

La troisième priorité concerne la capacité. Le « Scenario Ambitious » prévoyait des investissements dans de nouvelles infrastructures. Il s'agissait notamment de la desserte du port d'Anvers et d'investissements dans d'autres ports maritimes. À Bruxelles, il s'agissait du creusement d'une deuxième jonction Nord-Midi. En Wallonie, il s'agissait d'un accès ferroviaire à Gosselies ou de la modernisation de la ligne 130.

Vu le prix de ce « Scenario Ambitious », nous devons peut-être réfléchir également à une autre méthode de travail

Anderzijds moeten we ook de concentratie van de seinhuizen realiseren. Een seinhuis is de lokale plaats waar de wissels worden beheerd.

Bij de eerste stappen van Infrabel waren er 368 seinhuisjes. Het is de bedoeling om naar 10 huisjes te gaan tegen eind 2020. Op 15 jaar tijd zal 97 % van de exploitatiepunten afgeschafte worden alsook het equivalent van 2.000 VTE's. De productiviteitswinsten van Infrabel blijven stabiel. Deze investeringen zijn nodig omdat het systeem helemaal geüniformiseerd moet worden. Als er een zwakke schakel blijft bestaan in de ketting van informatieuitwisseling, zal het signaal niet doorgestuurd worden. Eerst moet er een elektronisch signalisatiesysteem voor het ganse net komen voordat overgestapt wordt naar ETCS. Deze drie proefprojecten krijgen heel wat middelen en ETCS was niet opgenomen in de oorspronkelijke plannen.

Wat de overwegen betreft, is het idee ongeveer 18 overwegen per jaar te kunnen afschaffen. We hebben in totaal ongeveer 2.000 overwegen in België. Finalisering van instandhouding en finalisering van de nieuwe normen GSM-R zijn andere projecten. GSM-R is een intern gsm-netwerk uitsluitend voor veiligheids- en kwaliteitsdoelstellingen. Er zijn nog een aantal bijkomende maatregelen voor de veiligheid en de continuïteit van het bedrijf.

De tweede grote prioriteit is de stiptheid. Er is een verband met veiligheid omdat stipte treinen de veiligheid op het net verbeteren. Om een trein te doen rijden, moeten de sporen in goede staat zijn. Sporen zijn onderhevig aan veel ingewikkelder technische problemen dan wegen. Het « Ambitious-scenario » mikte op een spoornet met zero tekortkomingen. Volgens de beschikbare statistieken, is Infrabel verantwoordelijk voor 15 % tot 17 % van de minuten vertragingen. Wij komen van 33 % maar er is nog werk voor de boeg. Sommige interne productiemiddelen kunnen gerationaliseerd worden. De 3.800 km sporen moeten regelmatig onderhouden worden en er is een ganse interne logistiek. Het doel is het aantal geïntegreerde onderhoudsplaatsen te verminderen van 250 tot 22. Een andere post is de modernisering van de as Brussel-Luxemburg om de norm van 160 km/uur te halen op deze as die op bepaalde stukken vertragingen kent.

De derde prioriteit is de capaciteit. Het « Ambitious-scenario » voorzag in investeringen in nieuwe infrastructuur, zoals de bediening van de haven van Antwerpen en de investeringen in de andere zeehavens. In Brussel ging het om het graven van een tweede Noord-Zuidverbinding. In Wallonië ging het om een spoortoegang in Gosselies of de modernisering van lijn 130.

Gelet op de kostprijs van dat « Ambitious-scenario », moesten we misschien ook nadenken over een andere

qui ne parte pas des besoins du client mais bien de ce que nous jugions raisonnable en 2010. En fait, l'objectif est de partir des moyens qui seront vraisemblablement disponibles pour pouvoir mettre en œuvre une stratégie d'investissement.

Le « Scenario Ambitious » représente deux fois et demi ce qu'on pensait être les moyens en 2011. Nous avons alors établi un scénario basé sur des moyens à politiques inchangées par rapport au contrat de gestion en cours.

Dans ce nouveau scénario, on ne touche pas au volet sécuritaire.

La sécurité reste une priorité absolue. Concernant la sécurité et la ponctualité, nous avons revu légèrement à la baisse notre idéal de « zéro défaut » et nous en revenons à un schéma de base. Pour la capacité, en revanche, c'est assez simple : tout ce qui est neuf et n'a pas encore été mis en service n'a pas été inclus dans le scénario de base.

Au mois de décembre 2011, le nouveau gouvernement fédéral s'installe. Après concertation avec notre ministre de tutelle, on nous demande d'établir un scénario en phase avec les hypothèses budgétaires qui nous sont communiquées par le gouvernement fédéral. Le projet de plan d'investissement consolidé de la SNCB reprend le scénario conclave d'Infrabel. Ce scénario reprend les investissements en matière de sécurité et ceux qui permettent de réaliser des gains de productivité. Il s'agit d'ailleurs d'un effort substantiel dans la mesure où ces travaux sont réalisés en laissant 4.000 trains circuler par jour sur le réseau. Le contexte budgétaire conduit néanmoins le gouvernement à réduire sa dotation d'investissement et sa dotation d'exploitation. Dans les 5 premières années du plan, il y avait la dotation de base, le mécanisme standard de croissance de la dotation (inflation + 1 % + 24 millions d'euros par an). Enfin, suite aux recommandations de la commission spéciale de la Chambre « sécurité du rail », le gouvernement nous demande d'implanter l'ETCS sur tout le réseau, pour lequel aucun budget n'était initialement prévu. Ajouter les moyens nécessaires à la réalisation du plan ETCS provoque un trou budgétaire relativement important dans le plan d'investissement. Il a fallu donc arbitrer. Les investissements pour la sécurité et la ponctualité n'ont pas été sacrifiés. Par contre, il a fallu se limiter aux projets en cours et même étaler leurs délais de réalisation. Les moyens budgétaires ont été réduits alors qu'il aurait fallu les augmenter. Il ne s'agit pas d'une plainte car Infrabel doit aussi fournir un effort en ces temps de disette budgétaire. Cela permet d'expliquer pourquoi des arbitrages ont dû être effectués.

D'un point de vue global, ce « scénario conclave » dépasse d'un peu plus d'un milliard d'euros le scénario de base sur l'ensemble de la durée de cette stratégie. Nous avons moins de moyens jusqu'en 2019 et ensuite, nous

werkmethode die niet vertrekt vanuit de noden van de klant maar wel van wat we in 2010 redelijk achtten. Het is eigenlijk de bedoeling te vertrekken van de middelen die waarschijnlijk zullen beschikbaar zijn om een investeringsstrategie te kunnen uitvoeren.

Het « Ambitious-scenario » vertegenwoordigt tweemaal meer middelen dan de middelen die men in 2011 voor ogen had. Wij hebben toen een scenario uitgedokterd gebaseerd op middelen bij onveranderd beleid in vergelijking met het lopende beheerscontract.

In dit nieuwe scenario, wordt niet geraakt aan het gedeelte veiligheid.

De veiligheid blijft een absolute prioriteit. Over veiligheid en stiptheid hebben we onze standaarden van onze ideale « zero gebreken » een beetje verlaagd en we komen terug naar een basisschema. Voor de capaciteit daarentegen is het vrij eenvoudig : alles wat nieuw is en nog niet gestart is, is niet inbegrepen in het basisscenario.

In december 2011 treedt de nieuwe federale regering aan. Na overleg met onze toezichhoudende minister wordt ons gevraagd een scenario uit te werken dat rekening houdt met de budgettaire hypothesen die ons door de federale regering worden meegedeeld. Het ontwerp van geconsolideerd investeringsplan van de NMBS neemt het « conclaafscenario » van Infrabel over. Dat scenario omvat de investeringen in veiligheid en de investeringen om productiviteitswinsten te realiseren. Het gaat trouwens om een aanzienlijke inspanning in zoverre die werken worden uitgevoerd, terwijl de NMBS dagelijks 4.000 treinen op het net laat rijden. De begrotingscontext noopt de regering er evenwel toe haar investerings- en exploitatiedotatie te verlagen. Tijdens de eerste vijf jaar van het plan, was er de basisdotatie, het standaardmechanisme voor de verhoging van de dotatie (inflatie + 1 % + 24 miljoen euro per jaar). Tot slot vraagt de regering ons, rekening houdend met de aanbevelingen van de « Bijzondere Kamercommissie voor de Veiligheid van het Spoorwegennet », het ETCS te installeren op het hele net, waarvoor evenwel geen enkele initiële begroting was opgemaakt. Rekening houdend met de middelen die nodig zijn om het ETCS-plan uit te voeren, ontstaat er een groot budgettair tekort voor het investeringsplan. Er moest dus een keuzebeslissing worden genomen. De investeringen in veiligheid en stiptheid werden behouden. Men diende zich daarentegen te beperken tot de lopende projecten en de uitvoeringstermijn ervan te verlengen. De begrotingsmiddelen werden teruggeschroefd, terwijl ze moesten worden verhoogd. Het is geen klaagzang, want Infrabel moet ook een inspanning leveren in een periode van begrotingsproblemen. Dat verklaart waarom er keuzes dienden te worden gemaakt.

Als men het geheel bekijkt, overschrijdt dat conclaafscenario eigenlijk, voor de totale duur van die strategie, met iets meer dan 1 miljard euro het basisscenario. We hebben minder middelen tot 2019 en daarna vullen we het gat met

comblons le trou avec des moyens plus importants que prévu. Au total, nous disposons d'une différence positive d'un milliard d'euros.

On souffre dans les premières années mais on récupère ensuite un ballon d'oxygène. M. Lallemand insiste sur le fait qu'on ne touche pas à la sécurité.

Concernant la capacité, la plupart des projets accusent un retard léger à important en termes d'achèvement.

L'orateur souhaite néanmoins nuancer certaines analyses que l'on retrouve dans les médias. Le RER ne sera finalisé qu'en 2025 mais il s'agira de la dernière infrastructure. Les autres seront déjà en service d'ici-là. C'est d'ailleurs déjà le cas pour certains axes qui ont déjà 3 ou 4 voies. La moitié du réseau est déjà réalisée.

À propos de la fameuse clé de répartition, un article de l'accord de coopération du 11 octobre 2001, entre-temps arrivé à échéance, prévoyait la possibilité pour chaque région de préfinancer un projet pour le faire avancer sur la ligne du temps en supportant les charges d'intérêts de l'emprunt contracté par la SNCB. Les régions ont également la possibilité de cofinancer certaines initiatives. La proposition de plan d'investissement ne comprend pas les mécanismes de financement alternatif qui peuvent être utilisés par la SNCB. Il y a là un potentiel de moyens supplémentaires. En cas de préfinancement par les régions, cela pourrait représenter jusqu'à un total de 4,65 milliards d'euros, pour les trois régions, au taux d'intérêt actuel du marché. Ce préfinancement peut être réalisé pour accélérer des projets existants. Pour les autres, le cofinancement est possible. Néanmoins, vu l'état des finances régionales, il est peu probable que ce potentiel de cofinancement soit utilisé dans les prochaines années.

Enfin, nous avons également réalisé une comparaison entre les priorités des régions et ce que prévoient ou pas nos propositions. Chaque priorité de chaque région a été évaluée eu égard aux quatre scénarios.

Il y aurait une volonté de notre autorité de tutelle d'arriver à une décision fin juin début juillet de manière telle que la période de septembre à décembre soit mise à profit pour traduire par écrit le compromis obtenu et mettre en place un nouvel accord de coopération entre les différents niveaux de pouvoirs. Néanmoins, la suite des événements dépend du gouvernement fédéral.

meer middelen dan voorzien. In totaal hebben we een positief verschil van 1 miljard euro.

In het begin zal het moeilijk zijn, maar daarna krijgen we meer zuurstof. De heer Lallemand benadrukt dat er niet geraakt wordt aan de veiligheid.

Wat de capaciteit betreft, hebben ongeveer de meeste projecten een kleine of een belangrijke vertraging in termen van complete uitvoering.

Sommige analyses in de media dienen evenwel te worden genuanceerd. Het GEN zal pas in 2025 worden voltooid, maar het gaat dan om de laatste infrastructuur. De andere infrastructuren zullen tegen dan al in gebruik zijn. Dat is trouwens al het geval voor bepaalde assen die al op 3 of 4 sporen zijn gebracht. De helft van het net is al klaar.

Wat de veelbesproken verdeelsleutel betreft, bepaalde een artikel van de samenwerkingsovereenkomst van 11 oktober 2001, die ondertussen ten einde is gelopen, dat elk Gewest de mogelijkheid had een project te prefinancieren om de uitvoering te versnellen, door de interestlasten van de door de NMBS gesloten lening te betalen. De Gewesten hebben ook de mogelijkheid om bepaalde initiatieven te cofinancieren. Het voorstel van investeringsplan omvat niet de mechanismen voor alternatieve financiering waarop de NMBS een beroep kan doen. Daar zit een potentieel aan bijkomende middelen. De prefinanciering door de Gewesten zou kunnen oplopen tot een totaal van 4,65 miljard euro voor de drie Gewesten tegen de huidige rentevoeten op de markt. Die prefinanciering kan misschien gebruikt worden om de bestaande projecten sneller uit te voeren. Voor de andere projecten is cofinanciering mogelijk. Gelet op de toestand van de gewestfinanciën, is het echter weinig waarschijnlijk dat dit financieringspotentieel de komende jaren wordt gebruikt.

Uiteindelijk hebben we ook een vergelijking gemaakt tussen de prioriteiten van de Gewesten en wat al dan niet in onze voorstellen vervat is. Iedere prioriteit van elk Gewest werd gepeild ten opzichte van de vier scenario's.

Kennelijk wil onze toezichhoudende overheid eind juni-begin juli tot een beslissing komen, zodat de periode van september tot december te baat wordt genomen om het verkregen compromis op papier te zetten en een nieuw samenwerkingsakkoord tussen de verschillende machtsniveaus op te stellen. Het vervolg van de zaken is echter afhankelijk van de federale regering.

III. Exposé de M. Marc Descheemaeker, administrateur délégué de la SNCB

M. Marc Descheemaeker prend ensuite la parole ⁽⁴⁾, précisant d'emblée que la SNCB agit en interaction avec les autres acteurs en matière de mobilité pour élaborer sa stratégie. Il passera en revue ce qui, dans le plan d'investissement, améliorera le service aux voyageurs.

Il est également très important que nous identifions à quels endroits les besoins de mobilité se font sentir. Même si nous faisons rouler des trains et réalisons des infrastructures, il y aura toujours des personnes pour considérer que ce n'est pas une bonne idée.

Nous avons essayé d'identifier le potentiel lié à Bruxelles par rapport aux voyageurs qui y arrivent ou qui en partent. Bruxelles représente des flux énormes de mobilité. La même approche a été réalisée avec les autres régions mais aucun autre lieu n'a un tel potentiel. Nous avons également identifié les flux ferroviaires liés aux besoins de mobilité, et ce dans l'objectif que les investissements d'aujourd'hui servent aux voyageurs de demain. Comme vision à long terme, nous avons repris les prévisions du Bureau de plan tout en tenant compte d'un scénario maximaliste reprenant les taux de croissance connus entre 2000 et 2010, à savoir 4 % par an. A ce rythme, il faut d'ailleurs noter que la jonction nord-midi sera saturée en 2017, ayant atteint la limite de ses capacités.

Nous devons toujours chercher un équilibre entre l'intérêt du voyageur, l'intérêt de la SNCB et, bien sûr, l'impact sur la société et sur le Fédéral, qui est notre « sponsor ». Nous devons donc améliorer la qualité pour le voyageur individuel, assurer des liaisons plus fréquentes, de meilleures correspondances. Il va sans dire que nous devons réaliser une amélioration générale des transports en commun.

Mais évidemment, il faut couvrir les frais. Mouvoir des trains coûte de l'argent. La SNCB doit transporter beaucoup de voyageurs mais doit également garder ses comptes en équilibre. Pour réaliser son scénario « Ambitious », la SNCB devrait recevoir plus de 600 millions d'euros en plus par an pour le réaliser. Le « scénario conclave » restera en-dessous de 500 millions d'euros par an. On passe d'un budget de 31 milliards d'euros par an à un budget de 15 milliards d'euros par an pour les investissements en matière d'infrastructures. Le différentiel est important. Le ministre de tutelle d'alors, M. Paul Magnette, nous a demandé d'abandonner le taux de croissance à 4 % pour se focaliser sur le taux de croissance du Bureau de plan, qui tourne autour de 2 %, donc sans gagner de parts de marché supplémentaires.

(4) http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130522_SNCB.pdf

III. Uiteenzetting van de heer Marc Descheemaeker, afgevaardigd bestuurder van de NMBS

Vervolgens neemt Marc Descheemaeker het woord ⁽⁴⁾. Hij zegt meteen dat de NMBS optreedt in overleg met de andere actoren op het vlak van mobiliteit om haar strategie uit te werken. Hij zal overlopen op welke vlakken het investeringsplan de dienstverlening aan de reizigers verbetert.

Heel belangrijk is ook dat we identificeren waar de mobiliteitsbehoefte bestaat. We zullen maar treinen en infrastructuur maken maar er zullen altijd mensen zijn die dat geen goed idee vinden.

Wij hebben gepoogd het potentieel van Brussel te bepalen voor aankomende en vertrekkende reizigers. Brussel staat voor enorme mobiliteitsstromen. Voor de andere Gewesten werd dezelfde benadering gehanteerd, maar geen ervan bezit een dergelijk potentieel. Wij hebben ook de spoorwegstromen die voortvloeien uit de mobiliteitsbehoefte geïdentificeerd, met de bedoeling de huidige investeringen te doen dienen voor de toekomstige reizigers. Als langetermijnvisie hebben wij de voorspellingen van het Planbureau overgenomen, rekening houdend met een maximalistisch scenario met de bekende groeicijfers tussen 2000 en 2010, te weten 4 % per jaar. Overigens moet worden opgemerkt dat aan dit tempo de Noord-Zuidverbinding in 2017 verzadigd zal zijn en de grens van haar capaciteiten zal bereikt hebben.

We moeten altijd een evenwicht zoeken tussen het belang van de reiziger, het belang van de vennootschap NMBS en uiteraard de impact op de maatschappij en op onze overheid, die onze « sponsor » is. Dus moeten we de kwaliteit verbeteren voor de individuele reiziger : frequentere verbindingen, betere aansluitingen. We moeten uiteraard een algemene verbetering van het openbaar vervoer nastreven.

Maar uiteraard moeten de kosten gedekt worden. Treinen laten rijden kost geld. De NMBS moet veel reizigers vervoeren, maar moet tevens zijn rekeningen in evenwicht houden. Voor de verwezenlijking van zijn « Ambitious-scenario » moet de NMBS jaarlijks meer dan 600 miljoen euro extra krijgen. Het scenario van het conclaaf blijft onder de 500 miljoen euro per jaar. Van een budget van 31 miljard euro per jaar gaan we naar een budget van 15 miljard euro per jaar voor de investeringen inzake infrastructuur. Een groot verschil. Paul Magnette, de toenmalige voogdijminister, heeft ons gevraagd af te stappen van het groeicijfer van 4 % en te focussen op het groeicijfer van het Planbureau, ongeveer 2 %, dus zonder extra marktaandeel te winnen.

(4) http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20130522_SNCB.pdf

Il y a une logique économique perverse à faire rouler des trains. Qui dit augmentation du chiffre d'affaire, dans une logique économique, dit résultat positif, alors qu'à la SNCB, chaque train supplémentaire augmente son déficit. Les milliers de voyageurs attendus avec le RER diminuent le compte de résultat. Le coût s'élève à environ 20 euros/train/km. 58 % des coûts sont endogènes (amortissement et entretien du matériel, personnel) pour 42 % de coûts exogènes (le paiement d'une redevance à Infrabel pour l'utilisation de son infrastructure, l'électricité). Ces 20 euros sont couverts par le prix des abonnements et des tickets, qui représentent 40 % des recettes; 60 % proviennent de la dotation du Fédéral. Mais celle-ci est sous pression. Augmenter notre offre n'augmente pas la dotation, et l'augmentation concomitante des recettes va couvrir à peine 40 % des coûts supplémentaires liés à la nouvelle offre. Les autres coûts ne sont pas couverts. Une solution consiste à rationaliser certains postes pour que les marges servent à augmenter l'offre. C'est la ritournelle éternelle des trains vides et remplis.

Il y a un travail effectué avec les autres acteurs de mobilité. Le Comité d'orientation qui réunit la SNCB et les 3 sociétés régionales de transport se réunit régulièrement. Y sont notamment échangées des informations, des bonnes pratiques et les délais d'exécution de certains projets pour laisser aux autres la possibilité d'éventuellement s'aligner. Ces quatre protagonistes ont même créé une société chargée de gérer la carte Mobib, technologie développée au départ par la STIB, reprise par la SNCB et acceptée par le TEC et De Lijn, pour en faire la carte intermodale de demain.

D'après les chiffres du SPF Mobilité, nous sommes en deçà de 500 millions d'euros d'investissements en 2012; il s'agit bien entendu d'une moyenne, car l'ensemble du planning montre une certaine fluctuation. Une petite partie des investissements se fait sur fonds propres. Par exemple, une rénovation pour le Thalys ne se fait pas au moyen d'une dotation, mais exclusivement sur fonds propres. Cela implique que le cash-flow du projet doit générer ses investissements propres comme retour minimum absolu. Nous travaillons à quatre priorités avec Infrabel sur l'ensemble des lignes. Premièrement, la sécurité. Garantir la sécurité du rail est impossible si l'infrastructure ferroviaire et les trains qui roulent dessus ne déploient pas, en parallèle, l'intégralité de leur politique de sécurité dans le cadre du projet. Donc, le système ETCS ne peut fonctionner que si les trains et les infrastructures en sont équipés. Tous les autres systèmes de sécurité ferroviaire doivent être installés. Cela devra se faire de façon uniforme, à ceci près bien sûr que l'infrastructure est liée au territoire tandis que les trains circulent partout. En phase d'équipement ETCS ou TBL1+, un train reliant Ostende et Eupen en passant par Bruxelles traversera en certains endroits une zone où les investissements auront déjà été consentis et une zone où l'investissement n'aura pas encore eu lieu, mais il devra bel et bien être équipé pour la totalité du trajet.

Er zit een perverse economische logica in het doen rijden van treinen. Wie stijging van de omzet in een economische logica zegt, zegt positief resultaat, terwijl de NMBS bij elke extra trein dieper in het rood gaat. De duizenden reizigers die op het GEN verwacht worden, doen de resultatenrekening dalen. De kosten bedragen ongeveer 20 euro/train/km. 58 % van de kosten zijn endogeen (aflossing en onderhoud van het materieel, personeel) en 42 % exogeen (betaling van een retributie aan Infrabel voor het gebruik van de infrastructuur, elektriciteit). Die 20 euro worden gedekt door de prijs van de abonnements en de tickets, die goed zijn voor 40 % van de ontvangsten. 60 % komt van de federale dotatie, maar die staat onder druk. Ons aanbod uitbreiden doet de federale dotatie niet stijgen en de bijhorende stijging van de ontvangsten zal amper 40 % van de bijkomende kosten voor het nieuwe aanbod dekken. Een oplossing bestaat erin bepaalde posten te rationaliseren en de marges te gebruiken om het aanbod uit te breiden. Het is het eeuwige refrein van de lege en volle treinen.

Er is gewerkt met de andere actoren inzake mobiliteit. Het oriëntatiecomité met daarin de NMBS en de drie gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen komt regelmatig bijeen. Daar worden informatie en goede praktijken uitgewisseld en wordt gewezen op de uitvoeringstermijn van bepaalde projecten om de anderen de kans te geven om zich daar eventueel bij aan te sluiten. Deze vier protagonisten hebben zelfs een vennootschap opgericht om de Mobib-kaart te beheren. Deze kaart is oorspronkelijk een technologie geweest van de MIVB en is vervolgens overgenomen door de NMBS en aanvaard door de De Lijn en TEC. Het wordt de intermodale kaart van de toekomst.

Volgens de cijfers van de FOD Mobilité zitten we qua investeringen ongeveer onder de 500 miljoen euro in 2012 maar dat is natuurlijk een gemiddelde want de hele planning vertoont enige fluctuaties. Een beperkt deel wordt vanuit eigen middelen geïnvesteerd. Bijvoorbeeld gebeurt een renovatie voor de Thalys niet op basis van een dotatie, maar uitsluitend met eigen middelen. Dat impliceert dat de cash flow van het project zijn eigen investeringen moet terugwinnen als een absoluut minimum. We zijn met Infrabel met vier grote bouwstenen bezig voor alle lijnen. Eerst hebben we de veiligheid. We kunnen geen goede spoorveiligheid hebben als de spoorweginfrastructuur en de treinen die daarop rijden niet volledig parallel hun veiligheidspolitiek in het concept ontwikkelen. Dus kan het ETCS alleen maar functioneren als trein en infrastructuur zijn uitgerust. Alle andere veiligheidssystemen moeten worden geïnstalleerd. Dat moet gelijkmatig gebeuren, met natuurlijk dat verschil dat infrastructuur territoriaal is en dat de treinen overal rijden. Een trein die van Oostende over Brussel naar Eupen rijdt zal in een uitrustingsfase van ETCS of TBL1+ natuurlijk op bepaalde plaatsen in een zone komen waar de investering al is gebeurd en in een zone waar de investering nog niet is gebeurd, maar die trein moet wel zijn uitgerust voor het hele traject.

Deuxièmement, la qualité. Il est important que nous améliorions la ponctualité et la qualité de nos services. Nous y portons une grande attention, y compris dans les budgets, et cela signifie que le matériel existant ou en cours de livraison – notamment pour le réseau RER – doit bien entendu aussi être payé. C'est également inscrit dans notre planning. La croissance de l'offre est suffisante pour couvrir les deux pour cent.

Mais c'est sur la fin du cycle d'investissement que la capacité pourra être augmentée. Actuellement, le budget est consacré à l'aspect sécuritaire. La quasi-intégralité de la flotte est désormais équipée du système TBL1+. Seuls les trains circulant également au Grand-Duché de Luxembourg ne le sont pas encore, pour des raisons d'homologation. Dans le Masterplan ETCS, 1,9 milliard d'euros sont consacrés à l'équipement des locomotives. Notons que certains trains conçus il y a 40 ans ne sont pas équipables de cette technologie et ne pourront plus rouler après 2020. Ces trains devront être remplacés pour ne pas diminuer la capacité de la flotte. Il y a également l'achat de nouvelles rames avec les trains Desiro, même s'ils ont connu quelques problèmes au démarrage. Les investissements dans le nettoyage des trains est également nécessaire. L'entretien des nouvelles rames nécessite des investissements dans les ateliers. L'orateur précise que les Desiro contiennent certains éléments électriques sur leur toit pour en améliorer la fiabilité durant les conditions hivernales. Quant au nouveau matériel, il faut également améliorer le rendement du nombre de voyageurs par mètre de sillon. Les trains à double étage dans la jonction nord-midi permettent le transport de 25 % de voyageurs en plus. Lorsque des automotrices à double étage seront commandés par la SNCB, cela permettra également d'avoir des voyageurs en plus. Néanmoins, ces trains à double étage nécessitent que les ateliers d'entretien soient adaptés. Les électromécaniciens doivent en effet pouvoir travailler sur les éléments électriques qui se trouvent sur le toit.

Si le plan est exécuté d'ici 2025, toute la flotte sera équipée du système ETCS. Le nombre de places assises augmentera. La capacité vers et depuis Bruxelles s'accroîtra. Meilleure sera la ponctualité, en raison du rajeunissement de la flotte. Les automotrices passeront d'une moyenne d'âge de 14-15 ans à 12-13 ans et les locomotives passeront d'une moyenne d'âge de 17 ans à 10 ans. Le confort est amélioré avec des trains équipés à 80 % d'air conditionné. 100 % des trains seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. La consommation énergétique diminuera également.

Nous disposons encore d'une marge limitée par rapport au Bureau du Plan. Le ministre Magnette nous a dit partir de 2,5 %. Avec ce plan, nous prévoyons encore un petit 0,5 % de croissance supplémentaire pour nous montrer çà ou là plus volontaristes.

Néanmoins, le Bureau du plan a toujours sous-estimé la croissance de la SNCB. Avec une croissance de 4 % par an

Dan hebben we de kwaliteit. Het is belangrijk dat we de stiptheid en de kwaliteit in onze diensten verbeteren. Veel aandacht wordt daaraan gegeven, ook in de budgetten en het betekent natuurlijk dat het bestaande materieel of datgene dat geleverd wordt, onder meer voor het gewestelijk expressnet, ook betaald moet worden. Dat is ook opgenomen in onze planning. De groei van het aanbod is voldoende om de twee procent op te vangen.

Maar het is op het einde van de investeringscyclus dat de capaciteit uitgebreid zal kunnen worden. Thans worden de middelen besteed aan de veiligheid. Bijna gans de vloot is nu uitgerust met het systeem TBL1+. Enkel de treinen die ook in het Groothertogdom Luxemburg rijden zijn daar nog niet mee uitgerust om redenen van homologatie. In het masterplan ETCS wordt 1,9 miljard euro uitgetrokken voor de uitrusting van de locomotieven. Bepaalde treinen die 40 jaar geleden ontworpen zijn, kunnen niet uitgerust worden met deze technologie en zullen na 2020 niet meer mogen rijden. Zij zullen vervangen moeten worden om de capaciteit van de vloot niet te verminderen. Er is ook nog de aankoop van de Desiro-treinen, ondanks enkele problemen bij de start. Investerings in het schoonmaken van de treinen zijn ook noodzakelijk. Het onderhoud van de nieuwe treinstellen vereist investeringen in de ateliers. De spreker preciseert dat de Desiro enkele elektrische elementen bevat ter verhoging van de betrouwbaarheid bij winterweer. Voor het nieuwe materieel moet ook het rendement van het aantal reizigers per meter spoor verhoogd worden. Dankzij de dubbeldektreinen in de Noord-Zuidverbinding kunnen 25 % extra reizigers vervoerd worden. Als de NMBS dubbeldekrijtuigen bestelt, kunnen ook meer reizigers vervoerd worden. Daarvoor moeten de onderhoudsteliërs echter aangepast worden, want de elektromechaniciëns moeten ook kunnen werken aan de elektrische elementen op het dak.

Indien het plan tegen 2025 wordt uitgevoerd, zal de hele vloot uitgerust zijn met het ETCS-systeem. Het aantal zitplaatsen zal toenemen en de capaciteit van en naar Brussel zal toenemen. De stiptheid zal toenemen wegens de verjonging van de vloot. De gemiddelde leeftijd van de motorrijtuigen zal dalen van 14-15 jaar tot 12-13 jaar, en die van de locomotieven van 17 naar 10 jaar. Het comfort wordt verhoogd, met treinen die voor 80 % uitgerust zijn met airco. 100 % van de treinen zal toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Ook het energieverbruik zal dalen.

We hebben nog een beperkte marge ten opzichte van het Planbureau. Minister Magnette heeft ons gezegd uit te gaan van 2,5 %. We hebben met dit plan nog een kleine 0,5 % bijkomende groei voorzien om toch links of rechts iets meer voluntaristisch te zijn.

Het Planbureau heeft de groei van de NMBS echter altijd onderschat. Met een groei van 2 % per jaar, zoals wij

comme nous l'avons fait ces dernières années, le différentiel vis-à-vis des 2 % est important. Entre 2000 et 2010, la SNCB a récupéré le volume de voyageurs qu'elle avait perdu entre 1960 et 2000. Jusque 2005, la SNCB n'a pas pour autant augmenté sa capacité, et le nombre de places assises par voyageur a diminué. Depuis, la SNCB a consenti des investissements pour stabiliser le nombre de places assises par voyageur.

Pour ce faire, nous avons prévu trois lignes de force : nous aurons des trains et des automotrices supplémentaires, car cela permet d'être flexible, et nous aurons du matériel à deux étages, qui sera utilisé principalement dans la zone autour de Bruxelles. Les trains à deux étages sont à 80 % destinés au trafic vers Bruxelles, qui doit passer par la jonction Nord-Midi.

Nous allons consacrer une partie des nouvelles capacités de places assises, notamment avec les trains Desiro, au RER. Des trains supplémentaires induisent des coûts que le gouvernement fédéral s'est engagé en 2003 à couvrir en compensant les futurs déficits opérationnels liés au RER. 10 ans plus tard, le contexte budgétaire n'est plus le même. Le moment de faire des arbitrages est sans doute imminent. Faut-il maintenir les trains vides ? Entre 500 et 700 trains circulent par jour avec moins de 10-15 voyageurs à bord. Cet argent serait mieux investi pour des itinéraires transportant de 400 à 500 voyageurs. En effet, le train est un moyen de transport de masse, pas un « train-taxi ».

Le problème du RER est que, lorsqu'on a conçu ce réseau, il y avait à ce moment-là encore de la capacité disponible dans la Jonction. Maintenant, il faudra des arbitrages : on cherche toutes les possibilités qui créent un peu de marge, et nous faisons des arbitrages dans l'intérêt du voyageur. Il faut des arbitrages mathématiques en faveur du plus grand nombre.

Le problème du financement de l'exploitation du RER peut se résoudre par l'équation suivante : soit il faut réaliser un arbitrage, soit il faut un financement supplémentaire.

IV. Echange de vues

M. Gaëtan Van Goidsenhoven constate la réelle volonté d'avancer sur les projets de rénovation de la gare du Midi et d'extension de la jonction Nord-Midi, incontournables aux yeux de la SNCB Holding. L'îlot formé par les rues de France et Bara a ainsi été jugé idéal pour réaliser une gare souterraine. Peut-on confirmer ce choix ? Dans quel délai ? Quelles pourraient en être les conséquences sur l'exploitation de la gare du Midi et sur les voyageurs pendant la durée des travaux ?

de laatste jaren hadden, heeft de NMBS het aantal reizigers dat ze tussen 1960 en 2000 had verloren teruggewonnen. Tot in 2005 heeft de NMBS haar capaciteit nochtans niet verhoogd, en het aantal zitplaatsen per reiziger is afgenomen. Sindsdien heeft de NMBS investeringen gedaan om dat aantal te stabiliseren.

We hebben drie krachtlijnen gepland. We gaan bijkomende treinen en motorrijtuigen hebben omdat het ons flexibel maakt en we gaan dubbeldek materiaal hebben, voornamelijk ingezet voor de zone rond Brussel. De dubbeldektreinen zijn nodig voor 80 % voor het verkeer naar en door Brussel, met name de Noord-Zuidverbinding.

Bij het GEN gaan wij een deel van de nieuwe capaciteit aan zitplaatsen bevestigen, met name met de Desiro-treinen. Extra treinen veroorzaken kosten, die de federale regering in 2003 beloofde te dekken door de toekomstige operationele tekorten voor het GEN te compenseren. Tien jaar later is de budgettaire context helemaal niet meer dezelfde. Ongetwijfeld komt het moment dat keuzes moeten worden gemaakt. Moeten lege treinen behouden blijven ? Dagelijks rijden tussen 500 en 700 treinen met minder dan 10-15 mensen aan boord. Dat geld zou beter besteed worden aan trajecten met 400 à 500 reizigers, de trein is immers een middel om massa's mensen te vervoeren, geen « taxi-trein ».

Het probleem met het GEN is dat de Noord-Zuidverbinding nog capaciteit vrij had toen het net ontworpen werd. Nu moeten keuzes gemaakt worden : alle mogelijkheden worden gezocht om een beetje marge te krijgen, en wij moeten keuzes maken in het belang van de reiziger (in functie van het grootste aantal).

Het probleem met de financiering van de exploitatie van het Gen kan opgelost worden op twee wijzen : ofwel moeten keuzes gemaakt worden, ofwel is extra financiering nodig.

IV. Gedachtewisseling

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven stelt vast dat men echt werk wil maken van de projecten voor de renovatie van het Zuidstation en de uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding, die volgens de NMBS-Holding noodzakelijk zijn. Het huizenblok tussen de Frankrijkstraat en de Barastraat werd ideaal bevonden om er een ondergronds station te bouwen. Kan die keuze bevestigd worden ? Hoelang zouden de werken duren ? Wat zouden de gevolgen van de werken voor de exploitatie van het Zuidstation en voor de reizigers zijn ?

Par ailleurs, quid des projets de développement du transport trimodal en Région de Bruxelles-Capitale : chemin de fer, canal et route ?

Enfin, la Région et les communes ont plaidé en faveur d'éventuelles haltes RER complémentaires, notamment la halte de Cureghem, connexe à la zone du Canal actuellement en plein développement urbain. La ministre bruxelloise en charge de la matière a relayé les demandes mais les réponses sont restées fort évasives. Un calendrier a-t-il été fixé ? Peut-on nourrir quelque espoir ?

Mme Céline Delforge a bien entendu que faire rouler des trains coûte cher. Le service public coûte souvent cher.

La députée connaît les contraintes dans lesquelles évolue le groupe : le contexte financier, les options de la politique fédérale, le choix de passer à deux entités, ... et sait aussi que le métier de la SNCB est de transporter des gens en masse et non de faire de la logistique camions par exemple. Bruxelles est également soumise à des contraintes. Le contexte d'austérité vaut pour tout le monde et devrait pousser à la simplicité volontaire et à utiliser ce qui existe. Il convient de faire la balance entre les investissements et l'exploitation. Or, l'oratrice constate qu'Infrabel a réalisé la mise à trois ou quatre voies de la plus grosse partie du réseau RER. Cependant, si rien n'y roule, l'infrastructure n'a strictement aucun intérêt.

Quid dès lors de l'exploitation ? Le territoire de la Région est certes restreint mais recense quand même 10% de la population et accueille un nombre significatif de voyageurs quotidiens. L'espace est cher et doit être utilisé à bon escient. L'argent lui-même est rare et précieux. Les infrastructures doivent donc être exploitées au maximum. La députée s'interroge dès lors sur la manière d'impulser l'exploitation.

Par ailleurs, toujours au niveau des investissements, Mme Delforge a lu que quelques centaines de millions seraient dédiés à la construction de parkings autour des gares. Est-ce bien le métier de la SNCB de financer ces parkings ? Ne pourrait-on pas confier cette mission à un autre opérateur qu'un opérateur de transport public ? Cela ne permettrait-il pas de dégager quelques centaines de millions à d'autres fins ?

En matière de matériel roulant, on a beaucoup parlé des Desiro. Seules quelques-unes, sur les soixante et une délivrées, desservent la ligne 26 et, si l'exploitation du RER n'est pas du tout enclenchée, les infrastructures sont déjà disponibles. Des Desiro pourraient donc être utilisées mais ne le sont pas. En outre, si l'on entend parfois que la SNCB est vouée à assurer des liaisons entre grandes villes, le plan pluriannuel d'investissement (PPI) annonce la commande de cinquante « light trains ». Or, ce sont typiquement des

Hoe staat het voorts met de projecten voor de uitbouw van het trimodaal transport in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : spoor, kanaal en weg ?

Tot slot hebben het Gewest en de gemeenten gepleit voor eventuele complementaire GEN-haltes, onder meer in Kuregem, aansluitend op de Kanaalzone, die thans in volle stedelijke ontwikkeling is. De bevoegde Brusselse minister heeft de vragen doorgespeeld, maar de antwoorden zijn zeer ontwijkend gebleven. Is er een tijdschema vastgesteld ? Mag men enige hoop koesteren ?

Mevrouw Céline Delforge heeft begrepen dat het duur is om treinen te laten rijden. De openbare dienstverlening heeft vaak een hoge prijs.

De volksvertegenwoordigster weet waarmee de groep rekening moet houden : de financiële context, de federale beleidskeuzes, de reorganisatie in twee entiteiten. Ze weet ook dat het de taak van de NMBS is om grote massa's mensen te vervoeren en niet om bijvoorbeeld voor vrachtwagen te spelen. Ook Brussel moet met een en ander rekening houden. Iedereen moet bezuinigen, uit eigen beweging soberheid nastreven en gebruikmaken van wat er bestaat. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de investeringen en de exploitatie. De spreker stelt evenwel vast dat Infrabel het grootste deel van het GEN op drie of vier sporen heeft gebracht. Als er echter geen treinen rijden, is de infrastructuur strikt genomen van geen nut.

Hoe staat het dan met de exploitatie ? Het Gewest heeft weliswaar een klein grondgebied, maar telt toch 10 % van de bevolking en ontvangt elke dag een groot aantal pendelaars. De ruimte is er duur en moet doordacht gebruikt worden. Geld zelf is schaars en duur. De infrastructuren moeten dus maximaal geëxploiteerd worden. De volksvertegenwoordigster vraagt bijgevolg hoe de exploitatie kan worden aangezwengeld.

Voorts heeft mevrouw Delforge, nog steeds in verband met de investeringen, gelezen dat er enkele honderden miljoenen zouden worden uitgetrokken voor de aanleg van parkeerruimten rond de stations. Is het wel de taak van de NMBS om die parkeerruimten te financieren ? Zou geen andere operator dan een maatschappij voor openbaar vervoer daarmee kunnen worden belast ? Zouden er dan geen enkele honderden miljoenen voor andere doelen kunnen worden vrijgemaakt ?

Wat het rollend materieel betreft, heeft men veel over de Desiro's gesproken. Van de eenenzestig geleverde Desiro's worden er slechts enkele ingezet op lijn 26. Hoewel het GEN nog niet geëxploiteerd wordt, is de infrastructuur al beschikbaar. Er zouden dus Desiro's ingezet kunnen worden, maar dat is niet het geval. Bovendien wordt in het meerjarig investeringsplan (MIP) de bestelling van vijftig light trains aangekondigd, terwijl men soms hoort dat de NMBS zich toelegt op de verbindingen tussen de grote ste-

trains destinés à des déplacements intra-urbains, sinon suburbains. A quoi de tels trains sont-ils destinés ?

Enfin, à combien peuvent être évalués les coûts liés au creusement du tunnel entre Forest et Schaerbeek, évoqué par M. Haek ?

En conclusion, si la députée se réjouit évidemment d'une complémentarité avec les autres opérateurs tels que la STIB, il ne faudrait pas, dans le contexte budgétaire que l'on connaît, que la STIB soit parfois amenée à assurer le transport de gens qui ne sont plus transportés par ailleurs. La SNCB dispose sur Bruxelles d'un réseau formidable (162 kilomètres de ligne). Or, une tendance actuelle dans les grandes villes est d'exploiter le réseau ferré urbain. La députée insiste dès lors beaucoup pour que les réalisations faites à Bruxelles soient davantage développées, et qu'on ne confonde pas ce qui est fait à Bruxelles avec ce qui est fait pour Bruxelles. Mme Delforge s'inquiète de la tendance à vouloir tout faire converger vers Zaventem et le Diabolo, dans la mesure où le partenariat public-privé qui avait été conclu à cette fin, prévoit une surtaxe pour les voyageurs qui empruntent cette ligne.

Mme Cécile Jodogne estime que les présentations ont permis de digérer un peu plus facilement les deux volumes papier reçus préalablement. La députée s'attendait toutefois à ce qu'elles soient un peu plus axées sur Bruxelles.

En ce qui concerne le RER, les Bruxellois, comme beaucoup de navetteurs, ont bien du mal à comprendre qu'il ne soit finalisé qu'en 2025. De quel montant devrait-on disposer pour que sa réalisation soit accélérée ?

Par ailleurs, l'oratrice voudrait s'assurer que Bruxelles ne figure pas dans la clef de répartition et que, sauf pour ce qui concerne le RER, le financement provient du Fédéral.

En outre, alors qu'on parle de l'élargissement de l'offre RER pour cette année, la SNCB évoque un déficit de 55 millions d'euros pour l'exploitation. Cette offre supplémentaire est-elle dès lors bien possible ?

Mme Jodogne s'inquiète encore de l'impact de la restructuration. Avec deux entreprises séparées, Infrabel d'un côté, SNCB Holding en fusion avec SNCB voyageurs de l'autre, ne se retrouve-t-on pas dans une situation schizo-phrénique dans laquelle Infrabel produit des infrastructures mais ne peut pas les rentabiliser car la SNCB ne les utilise pas ? Ne peut-on pas faire payer un peu moins cher le passage d'un train pour que la SNCB augmente la fréquence et accepter ainsi que la rentabilisation de l'investissement se fasse à plus long terme ? Comment réaliser une offre cohérente ?

den. De light trains zijn evenwel treinen die speciaal ontworpen zijn voor binnenstedelijke en voorstedelijke verplaatsingen. Waarvoor zullen die treinen ingezet worden ?

Op welk bedrag kunnen, tot slot, de kosten voor het graven van de tunnel tussen Vorst en Schaerbeek, waarvan de heer Haek heeft gesproken, worden geraamd ?

Tot besluit juicht de volksvertegenwoordigster complementariteit met de andere operatoren zoals de MIVB natuurlijk toe, maar in de huidige begrotingscontext moet worden vermeden dat de MIVB soms reizigers moet vervoeren die door de andere operatoren aan hun lot worden overgelaten. De NMBS beschikt in Brussel over een uitgebreid spoorwegennet (162 km). In de grote steden bestaat de tendens om het stedelijk spoor te exploiteren. De volksvertegenwoordigster dringt er bijgevolg sterk op aan dat de verwezenlijkingen in Brussel meer uitgebouwd worden en dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen wat in Brussel en wat voor Brussel wordt gedaan. Mevrouw Delforge maakt zich zorgen over de tendens om alles naar Zaventem en de Diabolo te leiden, in zoverre het daartoe opgezette publiek-private partnerschap de reizigers op die lijn een toeslag aanrekent.

Mevrouw Cécile Jodogne is van oordeel dat de presentaties de commissieleden hebben geholpen om de twee lijvige documenten die ze vooraf hadden gekregen, te verteren. Ze verwachtte evenwel dat het iets meer over Brussel zou gaan.

Wat het GEN betreft, kunnen de Brusselaars, zoals vele pendelaars, moeilijk begrijpen dat het pas in 2025 voltooid zal zijn. Welk bedrag zou nodig zijn om het sneller te voltooien ?

Voorts wenst de spreker er zich van te vergewissen dat Brussel buiten de verdeelsleutel blijft en dat de financiering van de federale overheid komt, behalve voor het GEN.

Wanneer men het over de uitbreiding van het aanbod van het GEN voor dit jaar heeft, spreekt de NMBS bovendien van een exploitatietekort van 55 miljoen euro. Is het extra aanbod dan wel mogelijk ?

Mevrouw Jodogne maakt zich nog zorgen over de gevolgen van de herstructurering. Bevindt men zich met twee gescheiden ondernemingen, enerzijds Infrabel en anderzijds de NMBS-Holding die gefuseerd wordt met de NMBS-reizigers, niet in een schizofrene situatie waarin Infrabel infrastructures realiseert die niet gerendabiliseerd kunnen worden, omdat de NMBS er geen gebruik van maakt ? Is het niet mogelijk om het rijden van een trein iets goedkoper te maken, opdat de NMBS de frequentie verhoogt en aldus aanvaardt dat de investering op langere termijn rendabel wordt ? Hoe kan een coherent aanbod tot stand gebracht worden ?

Concernant la jonction, ne peut-on pas développer des alternatives au moins provisoires ? Les alternatives développées par la Région bruxelloise sont-elles envisageables ? Quid de l'amélioration de l'entrée ? Les travaux du quadrilatère sont-ils maintenus ? Quid du tunnel dit léger sur 1,4 kilomètre, avancé par M. Haek ? Un tel chantier, même léger, reste susceptible de causer des nuisances importantes pour les riverains.

La complémentarité avec les autres sociétés de transport a plusieurs fois été évoquée, à travers notamment un plan pluriannuel coordonné. Quelles sont, dans ce plan, les pistes au niveau bruxellois ? La commission a entendu des représentants de la STIB et de De Lijn mais n'a jamais vraiment perçu cette coordination tant au niveau du développement du réseau qu'au niveau de l'exploitation. La carte MOBIB certes existe mais n'est encore opérationnelle qu'au niveau de la STIB.

Enfin, quid des gares, du patrimoine immobilier et du patrimoine foncier ? Les recettes propres de la SNCB ne sont pas énormes. Le patrimoine constitue pourtant un potentiel d'augmentation des recettes important, à travers une meilleure ouverture des gares, une augmentation des services, le développement des commerces, ... Quid des projets sur les trois grandes gares phares de Bruxelles ? Comment pourrait également évoluer le site de Schaerbeek-Formation ? Existe-t-il une volonté d'associer d'autres partenaires en vue de la valorisation des gares ?

Mme Annemie Maes a compris que la sécurité était devenue la priorité numéro un, ainsi que le recommandait la commission parlementaire fédérale mise sur pied à la suite de l'accident survenu à Buizingen. La députée reconnaît évidemment qu'il s'agissait d'un accident extrêmement grave mais se demande s'il existe des études qui démontrent que la sécurité doit effectivement être la priorité numéro un.

La Belgique est désormais pionnière avec le Danemark en la matière mais le fait d'être pionnier comporte également des inconvénients. L'expérience du Fyra en est un parfait exemple.

Mme Maes a par ailleurs l'impression que les décisions sont souvent prises en petit comité. Combien de Bruxellois sont-ils présents au sein du conseil d'administration ou d'autres organes de décision, en rapport avec le RER notamment. La députée a souvent le sentiment que les gens qui n'habitent pas à Bruxelles ont une vision totalement différente. Quelqu'un relaie-t-il la vision des Bruxellois au sein de la SNCB ?

Ensuite, plusieurs scénarios ont été élaborés. Le scénario « Ambitious » a ainsi été conçu sur la base des besoins en mobilité. Or, il semble que les déplacements de courte distance n'ont pas été suffisamment pris en compte et que les développements y liés soient reportés. Sur quelle base ?

Kunnen er op zijn minst geen voorlopige alternatieven voor de Noord-Zuidverbinding tot stand gebracht worden ? Zijn de alternatieven die het Brussels Gewest naar voren schuift haalbaar ? Hoe staat het met de toegang ? Worden de werken aan de vierhoek behouden ? Hoe staat het met de zogenaamde lichte tunnel van 1,4 km waarvan de heer Haek heeft gesproken ? Die werken, zelfs al zijn ze van geringe omvang, kunnen tot veel hinder voor de omwonenden leiden.

De complementariteit met de andere vervoersmaatschappijen werd meermaals aangehaald, onder meer via een gecoördineerd meerjarenplan. Wat zijn in dat plan de oplossingen voor Brussel ? De commissie heeft vertegenwoordigers van de MIVB en De Lijn gehoord, maar heeft nooit iets gemerkt van die coördinatie op het vlak van de uitbouw van het net noch op het vlak van de exploitatie. De MOBIB-kaart bestaat weliswaar, maar kan enkel op het MIVB-net worden gebruikt.

Tot slot, quid met de stations, het roerend en het onroerend patrimonium ? De eigen ontvangsten van de NMBS zijn niet enorm. Het patrimonium vormt evenwel een belangrijk middel om de ontvangsten te verhogen, via betere opening van de stations, uitbreiding van de diensten, uitbouw van de handelszaken ... Quid met de projecten in de drie grote Brusselse stations ? Hoe kan de site van Schaerbeek-Vorming ook evolueren ? Bestaat er een wil om andere partners te betrekken bij de valorisatie van de stations ?

Mevrouw Annemie Maes begrijpt dat veiligheid de allereerste prioriteit is geworden, zoals de na het ongeval in Buizingen opgerichte federale parlementaire commissie heeft aanbevolen. Uiteraard erkent de volksvertegenwoordigster de uiterst ernstige aard van dat ongeval, maar zij vraagt zich af of studies aantonen dat de veiligheid inderdaad de eerste prioriteit moet zijn.

België is thans samen met Denemarken een pionier ter zake, maar dat houdt ook minpunten in; de ervaring met de Fyra is daarvan een perfect voorbeeld.

Mevrouw Maes heeft overigens de indruk dat de beslissingen vaak in een beperkt comité worden genomen. Hoeveel Brusselaars zijn aanwezig in de raad van bestuur of in andere besluitvormingsorganen, met name m.b.t. het GEN ? De volksvertegenwoordigster heeft vaak de indruk dat mensen die niet in Brussel wonen een geheel andere visie hebben. Brengt iemand de visie van de Brusselaars te berde bij de NMBS ?

Vervolgens werden verschillende scenario's uitgewerkt. Zo werd het « Ambitious-scenario » uitgewerkt op grond van de mobiliteitsbehoeften. Blijkbaar werd echter niet voldoende rekening gehouden met de verplaatsingen over korte afstand en werden de ontwikkelingen op dat vlak uitgesteld. Om welke reden ?

Lorsque M. Descheemaeker déclare que le train n'est pas un taxi, l'oratrice estime qu'il s'agit ici de l'histoire de l'œuf et de la poule. Si on propose une offre de qualité, on attirera davantage de voyageurs. Le groupe Groen ne demande pas seulement un réseau express régional mais également un réseau express bruxellois. La manière la plus rapide de se rendre au centre depuis Jette est le train.

Quid des gares qui ne sont pas reprises dans les plans ? Qui opère ces choix ? Pourquoi rien n'est-il prévu à Bockstael ? Cette gare ne donne pas envie de prendre le train. Pourquoi n'investit-on que dans les grands gares et pas dans les plus petites ?

La gare de l'Ouest, Schaerbeek-Formation, ... sont des chancres urbains et ne font pourtant l'objet d'aucun investissement programmé. Une concertation a-t-elle été entamée avec les autorités locales ou régionales ? Une solution pourrait être trouvée, à l'image de ce qui s'est fait au Park Spoor Noord à Anvers. La SNCB est responsable parce que propriétaire. Or, ce sont les politiques locaux qui reçoivent les plaintes des riverains mécontents parce que ces sites sont sales, peu sûrs, etc.

Enfin, la coopération avec les autres opérateurs pourrait être améliorée. Ainsi à Simonis, aboutissent métros, trams, bus et trains mais l'information à destination du voyageur n'est nullement coordonnée. Qui de la SNCB, de la SNCB Holding et d'Infrabel est responsable ?

Mme Brigitte De Pauw s'interroge également sur le sort des plus petites stations dont la SNCB est responsable. Il ne serait pas inintéressant de développer la coopération avec la STIB pour accorder l'offre. Y a-t-il des possibilités pour renforcer cette coopération ?

A propos du RER, la députée a bien compris que les choses n'étaient pas simples. Ce n'est vraisemblablement pas pour demain. Cependant, des lignes et des trains existent. Ne peut-on pas procéder par phases plutôt que d'attendre jusqu'en 2025 ?

La députée regrette encore que les intervenants aient trop rapidement passé en revue ce qui concerne Bruxelles. Des différents investissements souhaités par la Région, seuls trois ont été retenus. La SNCB a certes besoin de moyens supplémentaires. De quel montant faudrait-il disposer pour réaliser les projets auxquels il est maintenant renoncé ?

Enfin, concernant l'image et le réaménagement des gares, quid du projet Bara ? De nombreux projets ont été présentés mais la députée regrette, quand de nombreux efforts sont entrepris en Flandre (gare d'Anvers par exemple) ou en Wallonie (gare de Liège), qu'aucun grand projet ne soit développé à Bruxelles.

De heer Descheemaeker verklaart dat de trein geen taxi is; dat is het oude verhaal van de kip en het ei. Als een kwalitatief aanbod wordt voorgesteld, worden meer reizigers aangetrokken. De Groen-fractie vraagt niet enkel een gewestelijk expressnet, maar ook een Brussels Expressnet. De trein is de snelste manier om van Jette naar het centrum te reizen.

Quid met de stations die niet opgenomen zijn in de plannen ? Wie maakt die keuzes ? Waarom is niets voorzien voor Bockstael ? Dat station geeft geen zin om te trein te nemen. Waarom wordt enkel geïnvesteerd in de grote stations en niet in de kleinere ?

Het Weststation, Schaarbeek-Vorming ... zijn stadskanekers, en toch staat geen enkele investering daarvoor op het programma. Is gestart met overleg met de lokale of gewestelijke overheden ? Een oplossing is mogelijk, net zoals gebeurde voor Park Spoor Noord te Antwerpen. De NMBS is eigenaar ervan en dus verantwoordelijk. Toch zijn het de lokale politici die de klachten van de buurtbewoners krijgen omdat de plekken vuil, onveilig, enz. zijn.

Tot slot zou de samenwerking met de andere operatoren beter kunnen. Zo monden metro-, tram-, bus- en treinlijnen uit in Simonis, maar de informatie voor de reizigers is helemaal niet gecoördineerd. Wie is verantwoordelijk, de NMBS, de NMBS Holding, Infrabel ?

Mevrouw Brigitte De Pauw vraagt zich eveneens af wat er gaat gebeuren met de kleinere stations waarvoor de NMBS verantwoordelijk is. Het zou interessant zijn de samenwerking met de MIVB uit te bouwen om het aanbod te harmoniseren. Zijn er mogelijkheden om die samenwerking te versterken ?

Wat het GEN betreft, heeft de volksvertegenwoordigster goed begrepen dat de zaken niet eenvoudig zijn en dat het kennelijk niet voor morgen is. Nochtans bestaan de lijnen en de treinen. Kan niet in fases worden gewerkt, veeleer dan te wachten tot 2025 ?

De volksvertegenwoordigster betreurt voorts dat de sprekers de Brusselse aspecten te vlug hebben overlopen. Van de verschillende investeringen die het Gewest wenst, werden er slechts drie behouden. Natuurlijk heeft de NMBS extra middelen nodig; welk bedrag is nodig om de projecten waaraan thans verzaakt wordt te verwezenlijken ?

Tot slot, wat het imago en de herinrichting van de stations betreft, quid met het Baraproject ? Vele projecten werden voorgesteld, maar de volksvertegenwoordigster vindt het jammer dat geen enkel groot project wordt ontwikkeld in Brussel, terwijl vele inspanningen worden gedaan in Vlaanderen (station van Antwerpen bijvoorbeeld) of in Wallonië (station van Luik).

Mme Olivia P'tito retient, concernant la gare de Bruxelles-Midi, la volonté de dialoguer et de se mettre rapidement d'accord sur un projet. Cela signifie-t-il que les choses restent relativement ouvertes ?

La députée insiste également, au vu de la saturation de la jonction Nord-Midi, sur le développement polycentrique de la Région bruxelloise et souhaiterait obtenir davantage d'informations à propos de la gare de l'Ouest, tant en termes de réseau qu'en termes de développement urbain.

Quel est par ailleurs le point de vue des intervenants sur la manière dont fonctionne la concertation avec les autorités régionales et communales ?

Ensuite, concernant les trente-six futures gares et arrêts RER, la députée rappelle que le Parlement avait adopté une résolution qui plaidait pour un maximum de haltes en Région bruxelloise de sorte que le RER profite également aux Bruxellois. Pourrait-on disposer d'une carte évolutive reprenant, année par année, les étapes de la réalisation du RER ?

Enfin, la députée émet quelques doutes sur l'apport réel du Diabolo pour la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Pierre Migisha constate que le PPI ne fait pas la part belle à la Région et à ses habitants.

Concernant le RER, la finalisation est prévue pour 2025. Toutefois, une bonne partie du matériel roulant a déjà été acquise. Est-il utilisé ? A quoi est-il affecté ? D'autre part, on ne peut qu'encourager le développement des lignes vers le Sud. Actuellement, la SNCB travaille simultanément sur la ligne 161 vers Ottignies et sur la ligne 124 vers Nivelles. Ne pourrait-on pas dans l'immédiat concentrer tous les efforts sur la seule ligne 161, de sorte qu'elle puisse être utilisée au plus vite ?

Le député dénonce encore la sous-exploitation, évoquée par d'autres, des gares existantes en Région bruxelloise. Favoriser l'utilisation de ces gares permettrait de faire face à la saturation du réseau STIB, même si cela suppose des coûts supplémentaires en termes de personnel.

Concernant la jonction Nord-Midi, la piste avancée de la jonction des lignes 26 et 28 pour n'en faire qu'une seule boucle semble très opportune. Est-ce une proposition personnelle de M. Haek ou s'agit-il d'une piste soutenue par le groupe SNCB ? Dans quelle mesure est-elle étudiée pour intégrer le PPI à ce stade ?

Est-il par ailleurs nécessaire que toutes les lignes empruntent la jonction ? Les gares du Nord et du Midi ne pourraient-elles pas servir de terminus sur certaines liaisons ?

Mevrouw Olivia P'tito onthoudt inzake het Zuidstation, de wil om te dialogeren en snel een akkoord te bereiken over een project. Houdt dat in dat de zaken redelijk open blijven ?

De volksvertegenwoordigster dringt ook aan op de polycentrische ontwikkeling van het Brussels Gewest, gelet op de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding. Tevens wenst zij meer inlichtingen over het Weststation, zowel inzake het netwerk als inzake de stadsontwikkeling.

Wat is trouwens het standpunt van de sprekers over de manier waarop het overleg met de gewestelijke en gemeentelijke overheden verloopt ?

Inzake de zesendertig toekomstige GEN-stations en -haltes, herinnert de volksvertegenwoordigster aan het feit dat het Parlement een resolutie had aangenomen waarin gepleit werd voor een maximaal aantal haltes in het Brussels Gewest, zodat het GEN ook de Brusselaars ten goede komt. Is het mogelijk te beschikken over een kaart waarop de fases van de verwezenlijking van het GEN jaar na jaar worden vermeld ?

Tot slot uit de volksvertegenwoordigster enkele twijfels over de reële bijdrage van de Diabolo voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Pierre Migisha stelt vast dat het MIP het Gewest en de inwoners ervan niet goed bedeeft.

Het GEN moet volgens plan in 2025 voltooid worden. Een groot deel van het rollend materieel is echter al aangekocht. Wordt het gebruikt, en waarvoor ? Anderzijds kan men de uitbouw van de lijnen naar het zuiden enkel aanmoedigen. Thans werkt de NMBS gelijktijdig aan lijn 161 naar Ottignies en aan lijn 124 naar Nijvel. Kan men in de nabije toekomst niet alle inspanningen toespitsen op lijn 161, zodat die sneller in gebruik kan worden genomen ?

De volksvertegenwoordiger klaagt nog aan dat de bestaande stations in het Brussels Gewest te weinig gebruikt worden, wat anderen al hebben gezegd. Het gebruik van die stations aanmoedigen zou een oplossing vormen voor de verzadiging van het MIVB-net, zelfs als dat extra kosten vergt op het vlak van personeel.

In verband met de Noord-Zuidverbinding, lijkt de voorgestelde piste van de verbinding van de lijnen 26 en 28 tot één enkele lus een geknipte oplossing. Is dat een persoonlijk voorstel van de heer Haek of is het een piste die de steun heeft van de NMBS-groep ? In welke mate wordt die onderzocht om het MIP in deze fase daarbij te laten aansluiten ?

Is het overigens nodig dat al de lijnen gebruik maken van de verbinding ? Kunnen het Noord- en het Zuidstation geen terminus vormen voor bepaalde lijnen ?

Le PPI n'offre en outre pas de réponse à la déviation des voies et à la libération du terrain à Schaerbeek-Formation. Il était également prévu que le groupe dépollue le site jusqu'à sa cession à la Région de Bruxelles-Capitale en 2020. Pourquoi cette dépense n'est-elle pas mentionnée au plan ?

Enfin, quid de l'interconnectabilité des réseaux et de l'intégration tarifaire ? Les Bruxellois ne peuvent plaider qu'en faveur d'un renforcement du dialogue avec les autres sociétés de transport en commun.

Réponses

M. Marc Descheemaeker répond aux questions qui lui ont été posées concernant les rames Desiro. Le parc de rames Désiro comporte 305 trains, qui ont été commandés pour un total de 1,4 milliard d'euros. Une septantaine de trains ont déjà été livrés; 95 trains sont financés par le fonds RER et sont destinés au RER. Il n'est donc pas correct de dire que les Désiro ont exclusivement été commandés pour le RER. Ces 305 trains sont de deux catégories : d'une part des bicourants, qui vont desservir le Grand-duché de Luxembourg, et d'autre part des unicourants, dont les 95 qui seront affectés au RER. Pour l'instant, les trains Désiro qui ont été livrés sont utilisés un peu partout sur le réseau. Il faut en effet que les conducteurs les utilisent sur toutes les voies dont dispose le groupe SNCB.

En ce qui concerne le modèle d'exploitation, il y a très peu de marge d'interprétation : si dans le contrat de gestion, il est prévu qu'entre telle et telle gare il y ait un train tous les quarts d'heure, il est nécessaire de l'organiser. 90 % des trains sont prévus dans le contrat de gestion. Donc les dessertes sont décidées par le Fédéral, avec un financement à la clef.

En ce qui concerne le « light train », il y a en ce moment des études en cours pour voir quels types de dessertes seraient intéressantes pour ce type de matériel roulant. Il s'agit de lignes avec une capacité limitée, où on pourrait régler des problèmes locaux : par exemple la ligne Gand-Eeklo ou encore des lignes aux alentours des faubourgs de Liège.

En ce qui concerne le diablo et la surtaxe : sur le chiffre d'affaires de 600 millions d'euros, 0,5 % est versé aux partenaires privés du PPP. Le voyageur non professionnel, qui ne travaille pas à l'aéroport, devra en plus s'acquitter d'une surtaxe. Ces deux recettes seront reversées aux partenaires : cela est réglé par une loi.

Concernant la restructuration du groupe SNCB, l'orateur confirme que les trois sociétés reçoivent pour le moment une dotation de l'Etat fédéral. Il faut voir quel sera l'équilibre financier entre les deux sociétés restantes après restructuration. Il faudra mettre les curseurs aux bons endroits. Il y a des groupes de travail au niveau fédéral qui

Het MIP geeft bovendien geen antwoord voor de omleiding van de sporen en de vrijmaking van het terrein in Schaerbeek-Vorming. Er was ook bepaald dat de groep de bodem zou saneren tot aan de overdracht aan het Brussels Gewest in 2020. Waarom wordt deze uitgave niet in het plan vermeld ?

Hoe staat het tot slot met de compatibiliteit van de netwerken en de tariefintegratie ? De Brusselaars kunnen enkel pleiten voor nauwere dialoog met de andere maatschappijen voor openbaar vervoer.

Antwoorden

De heer Marc Descheemaeker antwoordt op de hem gestelde vragen over de Desiro-stellen. De Desiro-stellen bestaan uit 305 treinen die besteld zijn voor een totaal van 1,4 miljard euro. Een zeventigtal treinen zijn al geleverd; 95 treinen zijn door het GEN-fonds gefinancierd en zijn bestemd voor het GEN. Deze 305 treinen vormen twee categorieën : enerzijds de tweestromige die naar het Groothertogdom Luxemburg zullen rijden en anderzijds de eenstromigen waaronder de 95 voor het GEN. Voor het ogenblik worden de Desiro-treinen die geleverd werden een beetje overal op het net ingezet. De bestuurders moeten die immers gebruiken op alle sporen waarover de NMBS beschikt.

Wat het exploitatiemodel betreft, is er weinig ruimte voor interpretatie : indien het beheerscontract zegt dat er tussen station x en station y een trein om het kwartier moet rijden, moet dat georganiseerd worden. 90 % van de treinen staan in het beheerscontract. De bedieningen worden dus bepaald door de federale overheid, met bijhorende financiering.

Voor de light train worden nu onderzoeken gedaan naar het soort bedieningen die interessant zouden zijn voor dit soort rollende materieel. Het gaat over lijnen met beperkte capaciteit waar lokale problemen opgelost zouden kunnen worden : bijvoorbeeld de lijn Gent-Eeklo of lijnen in de buurt van de Luikse voorsteden.

Wat betreft de diablo en de extra heffing : op de omzet van 600 miljoen euro wordt 0,5 % gestort aan de private partners van de PPP. De reiziger die niet in de luchthaven werkt zal bovendien een extra heffing moeten betalen. Deze twee ontvangsten worden teruggestort aan de partners : dat is wettelijk geregeld.

In verband met de herstructurering van de NMBS-groep, bevestigt de spreker dat de drie maatschappijen thans een federale dotatie krijgen. Men moet kijken wat het financiële evenwicht zal zijn tussen de twee overblijvende maatschappijen na de herstructurering. De markers zullen op de goede plaats gezet moeten worden. Er zijn federale werkgroepen

social de vouloir faire rouler un train pour cinq personnes. Mais là où des dizaines de milliers de gens ont besoin de se déplacer, il faut créer de nouvelles infrastructures comme le Diabolo, le RER, etc. En Belgique il y a des trains qui roulent là où même les TEC et De Lijn ont constaté qu'un bus n'était pas rentable. Seuls 1 % des trains de la SNCB sont pleins à 100 %. 20 % des trains ne couvrent même pas les coûts en électricité. C'est comme si l'on payait un subside à Electrabel avec l'argent des impôts.

Concernant le fret trimodal, l'intervenant fait observer que l'activité fret est entièrement libéralisée. L'opérateur intermodal, qui est le Port de Bruxelles, a une filiale pour opérer le terminal. C'est à lui d'en opérer la gestion.

M. Luc Lallemand rappelle, au sujet du transport trimodal, l'excellente collaboration avec le Port de Bruxelles sur le préfinancement. Le site a été considérablement rénové, et pourrait être bien mieux utilisé à l'heure actuelle. Il représente un potentiel important.

Concernant le RER, l'intervenant en rappelle l'histoire, avec les objectifs qui avaient été fixés en plusieurs étapes. En 1989, une première étude avait été lancée par l'ancienne SNCB. En 2001, le CA de la SNCB a décidé d'un schéma de desserte RER, qui n'a plus été modifié depuis lors. En 2007, un comité de pilotage RER a été institué. Les trois objectifs de ce comité de pilotage sont les suivants : l'augmentation qualitative de l'offre, la coordination de l'offre des quatre sociétés de transports publics et enfin stimuler l'usage du transport public. Quant aux points d'arrêt du RER à Bruxelles, ils font l'objet d'une véritable saga : plusieurs visions différentes se sont superposées. La Région elle-même a trois visions divergentes : le PRD de 2002, le PRAS 1 de 2003 ainsi que le plan Iris 2 de 2011 : tous trois ne disent pas la même chose. M. Luc Lallemand joint au rapport un tableau reprenant les différents points d'arrêts tels qu'ils ont été prévus par les différents scénarios (Cf. annexe 1).

En ce qui concerne la remarque selon laquelle la SNCB veut tout faire converger vers l'aéroport de Bruxelles-National, il s'agissait de répondre à la demande de nombreux voyageurs de vouloir se rendre à l'aéroport par un moyen de transport public. Le Gouvernement de l'époque avait demandé à Infrabel de réaliser cette infrastructure. Une surtaxe a été établie pour financer le taux d'intérêt du financement privé, en plus du prélèvement général sur la dotation de la SNCB. Mais le temps où l'Etat décrétrait la demande est révolu. Sur l'aéroport il y a donc une grosse demande. Les clients de la SNCB veulent se déplacer dans de bonnes conditions vers l'aéroport. Le mode PPP est très coûteux. Le Gouvernement avait demandé de réaliser le Diabolo en PPP avec transfert de risque de demande : il s'agissait de 230 millions d'euros pour le tunnel + 1.650 millions pour le tunnel sous Anvers. Or le risque de demande se rémunère via une surtaxe pour la charge de l'intérêt. L'investissement

en maatschappelijke nonsens. Als tienduizenden mensen zich daarentegen moeten verplaatsen, moeten er nieuwe infrastructures zoals de Diabolo, het GEN enz. worden gebouwd. In België rijden er treinen op plaatsen waar de De Lijn en TEC hebben vastgesteld dat een bus er niet rendabel is. Slechts 1 % van de treinen van de NMBS zit 100 % vol. Bij 20 % van de treinen zijn zelfs de stroomkosten niet gedekt. Het is alsof men Electrabel zou subsidiëren met het belastinggeld.

Wat het trimodale vervoer betreft, merkt de spreker op dat het vrachtvervoer volledig geliberaliseerd is. De intermodale operator, te weten de Haven van Brussel, heeft een dochter die de terminal beheert en zich dus daarmee moet bezighouden.

In verband met het trimodale vervoer, wijst de heer Luc Lallemand op de uitstekende samenwerking met de Haven van Brussel op het vlak van de prefinanciering. De site werd grondig gerenoveerd, zou thans beter gebruikt kunnen worden en heeft een groot potentieel.

Inzake het GEN, herinnert de spreker aan de historiek, met gefaseerde doelstellingen. In 1989 werd een eerste studie gelanceerd door de vroegere NMBS. In 2001 besliste de raad van bestuur van de NMBS over een bedieningsschema voor het GEN, dat sindsdien niet meer gewijzigd werd. In 2007 werd een stuurcomité voor het GEN opgericht, met de volgende drie doelstellingen : kwalitatieve verbetering van het aanbod, de coördinatie van het aanbod van de vier openbare vervoermaatschappijen en tot slot, aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer. De stopplaatsen van het GEN in Brussel leiden tot een ware saga : verscheidene visies overlappen elkaar. Het Gewest zelf heeft al drie uiteenlopende visies : het GewOP van 2002, het GBP 1 van 2003, alsook het Irisplan 2 van 2011, die alle drie iets anders zeggen. De heer Luc Lallemand voegt bij het verslag een tabel met de in de verschillende scenario's geplande verschillende stopplaatsen (Zie bijlage 1).

Inzake de opmerking dat de NMBS alle lijnen wil doen samenkomen in de luchthaven Brussel-Nationaal, was het de bedoeling tegemoet te komen aan de vraag van vele reizigers die naar de luchthaven willen met het openbaar vervoer. De toenmalige Regering had Infrabel gevraagd die infrastructuur te verwezenlijken. Een extra heffing werd opgelegd om de rente op de private financiering te betalen, naast de algemene heffing op de dotatie van de NMBS. De tijd dat de Staat het verzoek uitvaardigde is echter voorbij. Er is dus een grote vraag naar de luchthaven, en de klanten van de NMBS willen zich naar de luchthaven begeven in goede omstandigheden. Werken via PPP is zeer duur. De Regering had gevraagd de Diabolo te verwezenlijken via PPP met transfer van de risicovraag : het betrof 230 miljoen euro voor de tunnel + 1.650 miljoen euro voor de tunnel onder Antwerpen. De risicovraag wordt echter betaald via een extra heffing voor de rentelast. De investering wordt dus

se rémunère donc par trois moyens : une dotation publique, un prélèvement général sur la SNCB, et enfin une surtaxe.

Concernant la mise en service du RER pour 2025, l'intervenant estime qu'il manque plusieurs dizaines de millions d'euros pour réaliser le RER de manière anticipée. Certaines priorités ont été établies, puisqu'en ce moment, il n'est pas possible de travailler sur la ligne 124. Pour la ligne 161, Infrabel dispose de tous les permis et les travaux avancent. On y travaille par tous les moyens. Pour la ligne 124, on n'a pas de permis valide en Région flamande. Pas à cause de la Région flamande, mais à cause des riverains de Linkebeek qui ont introduit un recours. Donc, le report à 2025 n'est pas seulement dû à un problème d'argent.

Pour ce qui est des investissements, la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas concernée par la clef de répartition 60/40. Aux investissements réalisées par Infrabel, il faut ajouter ceux de la SNCB-Holding pour les gares et ceux de la SNCB pour les ateliers. Par exemple, pour 115 millions d'euros à investir, 15 millions d'euros sont pour la Région de Bruxelles-Capitale et les 100 millions d'euros restants sont répartis en 60 millions d'euros pour la Région flamande et 40 millions d'euros pour la Région wallonne. C'est bien de l'argent fédéral qui est donné pour tout le monde.

En ce qui concerne la restructuration du groupe SNCB, il faut savoir qu'on se trouve dans un contexte de libéralisation : l'orateur se réfère aux directives 91/440 etc. Deux des trois missions de la SNCB sont déjà libéralisées, à savoir le transport de marchandises et le transport international de voyageurs. Pour ce qui concerne le trafic de marchandises, 88 % du trafic a été confié à la SNCB et 12 % seulement des parts du marché sont à la concurrence. Pour l'international, il y a pleinement concurrence. A partir de 2020, la libéralisation du transport voyageurs national est annoncée. Bizarrement, il faut constater que la libéralisation n'est pas bien comprise par le public pour les chemins de fer, mais bien dans les autres secteurs, comme l'aéroportuaire ou le secteur de l'énergie : tout le monde comprend qu'il y a différents opérateurs avec un gestionnaire de l'infrastructure. Par exemple pour l'aérien, on distingue l'aéroport (BAC), Belgocontrol et les compagnies aériennes. Pour le ferroviaire, apparemment, on n'arrive pas à intégrer cela. L'initiative de la libéralisation n'est pas venue du groupe SNCB, mais bien des directives européennes dont il faut appliquer les textes.

Mme Cécile Jodogne demande quelle est la durée de rentabilisation des investissements.

M. Luc Lallemand lui répond que la définition de la rentabilité, lorsqu'on fait un investissement, si on analyse tous les cash flows sur 10 ans, actualisés au temps zéro, consiste à obtenir, après ces 10 années, un montant plus important que l'investissement de départ. Or à Infrabel, tous les investissements sont à fonds perdus. Pas un seul eurocent investi ne génère de la rentabilité. Les 700 millions d'euros

vergoed door drie middelen : een overheidsdotatie, een algemene heffing op de NMBS en tot slot, een extra heffing.

Inzake de indienststelling van het GEN tegen 2025, is de spreker van oordeel dat tientallen miljoenen euro ontbreken om het GEN vroeger te verwezenlijken. Sommige prioriteiten werden bepaald, aangezien het momenteel niet mogelijk is aan lijn 124 te werken. Voor lijn 161 beschikt Infrabel over alle vergunningen, en de werken vorderen. Alle middelen worden ingezet daarvoor. Voor lijn 124 heeft men geen geldige vergunning in het Vlaams Gewest. Dat komt niet door het Vlaams Gewest, maar door buurtbewoners in Linkebeek die verhaal hebben ingesteld. Het uitstel tot 2025 is dus niet enkel te wijten aan een geldprobleem.

Voor de investeringen is de verdeelsleutel 60/40 niet van toepassing op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Aan de investeringen die gedaan werden door Infrabel, moeten die van de NMBS-Holding worden toegevoegd voor de stations, en die van de NMBS voor de ateliers. Bijvoorbeeld, voor 115 miljoen euro die moeten geïnvesteerd worden, is 15 miljoen euro voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de overige 100 miljoen euro worden verdeeld in 60 miljoen euro voor het Vlaams Gewest en 40 miljoen euro voor het Waals Gewest. Het is wel degelijk federaal geld dat wordt gegeven voor iedereen.

Inzake de herstructurering van de NMBS-groep, moet men weten dat men zich in een context bevindt van liberalisering : de spreker verwijst naar richtlijn 91/440 enz. Twee van de drie opdrachten van de NMBS zijn al geliberaliseerd, te weten het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer. Wat het goederenvervoer betreft, werd 88 % van het verkeer toevertrouwd aan de NMBS en slechts 12 % van de marktaandeelen zijn voor de concurrentie. Voor het internationaal vervoer is er concurrentie genoeg. Vanaf 2020 wordt gewerkt aan de liberalisering van het nationaal reizigersvervoer. Vreemd genoeg moet men vaststellen dat het publiek de liberalisering niet goed begrijpt voor de spoorwegen, maar wel voor de andere sectoren, zoals de luchthavens of de energiesector : iedereen begrijpt dat er verschillende operatoren bestaan, met één beheerder van de infrastructuur. Voor de luchtvaart wordt een onderscheid gemaakt tussen de luchthaven (BAC), Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappijen. Voor het spoor lukt het blijkbaar niet om dit rond te krijgen. Het initiatief voor de liberalisering is niet van de NMBS-groep gekomen, maar wel van de Europese richtlijnen die toegepast moeten worden.

Mevrouw Cécile Jodogne vraagt hoelang het zal duren voor de investeringen zullen renderen.

De heer Luc Lallemand definieert wat rendabiliteit is. Wanneer men investeert en een analyse maakt van alle cashflows over 10 jaar, geüpdatet op het moment nul, dan moet men na deze 10 jaar een hoger bedrag krijgen dan de oorspronkelijke investering. Maar bij Infrabel is geen enkele investering winstgevend. Niet de minste geïnvesteerde eurocent is rendabel. De heffing van 700 miljoen euro die

de redevance par an perçus auprès de la SNCB, ce n'est pas pour amortir l'investissement, mais uniquement pour l'entretien de l'infrastructure et le personnel. C'est la même chose pour la SNCB : il n'y a pas de rentabilité.

En ce qui concerne les travaux à l'entrée de Bruxelles-Nord, ceux-ci sont indispensables pour améliorer l'entrée de Bruxelles : il faut réaliser les sauts de moutons, ainsi que la bretelle de retour sur le gril de Bruxelles-Nord, afin de pouvoir éviter les cisaillements et augmenter ainsi la capacité de chaque sillon : en effet, les voies qui se croisent entre elles perdent chacune la moitié de leur capacité. Tous ces travaux sont budgétisés dans le « Scénario Conclave », notamment le saut de mouton de la ligne 161. Donc ces infrastructures sont indispensables, et sont bien budgétisées.

La question de la sécurité comme priorité n° 1, est une question fondamentale de responsabilité. Il faut savoir que si une société de chemins de fer n'investit pas en priorité dans la sécurité, elle prend des risques énormes, non seulement au point de vue civil, mais aussi au point de vue pénal dans le chef de ses administrateurs. C'est pourquoi des efforts constants doivent être menés à ce niveau-là. La sécurité, ce n'est pas pour le plaisir de faire du sécuritaire, mais le but est d'arriver à ce que notre réseau soit au même niveau de sécurité que celui d'un aéroport. Pour cela il faut investir. Dans les années 80, on a fortement désinvesti et liquidé. Quand les marges sont revenues, en 1994-1995, on a alors tout investi dans le TGV. Maintenant il est nécessaire d'investir dans la sécurité, c'est fondamental. Par ailleurs, à côté de cette question de responsabilité, il existe une volonté politique du Fédéral, traduite dans l'accord politique, d'investir dans la sécurité. C'est une attente de la population, après les derniers accidents ferroviaires de Pécrot et Buizingen.

Pour répondre à l'objection de Mme De Pauw, qui trouvait qu'on ne faisait de beaux projets qu'à Anvers et Liège, M. Lallemand fait observer que dans la commune de Jette, le groupe SNCB a un très beau projet de gare avec des infrastructures, des parkings, etc.

A la question de Mme P'tito, Infrabel fournira un plan avec les points d'arrêt (Cf. annexe 1).

Au député qui a demandé pourquoi ne pas faire des gares terminus au Nord et au Midi avec un service de navettes entre les deux, il faut savoir qu'une gare en cul-de-sac est très difficile à gérer : un train y reste à quai pendant minimum une heure : au lieu d'avoir un temps d'attente de trois minutes, il reste une à deux heures à quai. En termes de gestion de capacité, il faut donc beaucoup plus de voies. Et il n'y a pas moyen de faire davantage. Par ailleurs, il serait dommage de se priver de l'usage normal de la jonction Nord-Midi que beaucoup de villes européennes nous envient. A Paris, par exemple, on rêve d'avoir une jonction entre les six gares. Ici il y en a une, et on veut refaire des gares terminus. Cela n'a pas de sens.

de NMBS jaarlijks moet ophoesten, dient niet de investeringen af te betalen, maar enkel om de infrastructuur te onderhouden en het personeel te betalen. Hetzelfde geldt voor de NMBS : de rendabiliteit is nul.

De werkzaamheden aan de toegang tot Brussel Noord zijn nodig om de toegang tot Brussel te verbeteren : er is nood aan de ongelijkgrondse kruisingen, de terugkeerlus voor Brussel-Noord, om de kruisingen te voorkomen en de capaciteit van elk spoor te verhogen : de sporen die elkaar kruisen verliezen immers de helft van hun capaciteit. De middelen voor alle werkzaamheden zijn opgenomen in het « Conclaafscenario », met name de ongelijkgrondse kruising van lijn 161. Deze infrastructuur is dus noodzakelijk en de nodige middelen zijn vrijgemaakt.

De veiligheid als prioriteit nummer één, is een fundamentele zaak van verantwoordelijkheid. Indien een spoormaatschappij niet eerst investeert in de veiligheid, neemt zij enorme risico's, niet enkel burgerrechtelijk maar ook strafrechtelijk in hoofde van de bestuurders. Daarom moeten voortdurend inspanningen op dat vlak gedaan worden. De veiligheid wordt niet voor het plezier nagestreefd, maar het doel is het netwerk even veilig te maken als een luchthaven. Daarom moet er geïnvesteerd worden. In de jaren 80 zijn de investeringen sterk teruggeschroefd. Wanneer er opnieuw marges waren, in 1994-1995, is alles naar de HST gegaan. Nu moet geïnvesteerd worden in de veiligheid. Naast deze kwestie van verantwoordelijkheid, bestaat er een politieke wil op federaal vlak, duidelijk aanwezig in het politiek akkoord, om te investeren in veiligheid. De bevolking verwacht dat ook, na de jongste spoorongevallen in Pécrot en Buizingen.

Op het bezwaar van mevrouw De Pauw, die meent dat er enkel mooie projecten uitgevoerd werden in Antwerpen en Luik, antwoordt de heer Lallemand dat de NMBS-groep in de gemeente Jette aan een zeer mooi stationsproject werkt met infrastructuur, parkeermogelijkheden enzovoort.

Voor mevrouw P'Tito, zal Infrabel een plan met de haltes bezorgen (Zie bijlage 1).

Op de vraag van een parlementslid waarom er geen terminushaltes in het Noord- en het Zuidstation mogelijk zijn met een pendeldienst tussen beide stations, wordt geantwoord dat een eindstation moeilijk te beheren is : een trein blijft er minstens een uur aan het perron en in plaats van een wachttijd van drie minuten blijft de trein een tot twee uur aan het perron staan. Om voldoende capaciteit te garanderen heeft men dan ook veel meer sporen nodig. Er is geen mogelijkheid om meer te doen. Het zou overigens spijtig zijn om geen gebruik te maken van de Noord-Zuidverbinding waarop veel Europese steden jaloers zijn. In Parijs droomt men bijvoorbeeld over een verbinding tussen de zes stations. Wij hebben er één en willen er eindstations van maken. Dat heeft geen zin.

Concernant le projet de tunnel sous la jonction Nord-Midi, il faut savoir qu'aujourd'hui, on ne travaille plus comme au début du XX^{ème} siècle : on passe à 20 ou 30 mètres de profondeur en tunnelier. On ne dérange même plus les taupes ! On part de Forest-Midi et on ressort au niveau du quadrilatère. On ne dérangera pas grand monde. C'est comme si on comparait un i-phone avec une vieille machine à écrire. Au Midi, il y aurait une grande gare verticale, qui serait « la » gare internationale de Bruxelles. On l'a bien fait à Anvers, pourquoi ne le pourrait-on pas à Bruxelles ?

En ce qui concerne l'assainissement du sol, ceci n'est pas compris dans le plan d'investissement, parce que ce n'est pas directement lié au ferroviaire.

M. Jannie Haek explique que l'assainissement des sols, à Schaerbeek-Formation et à la Gare de l'Ouest, est provisionné par un financement global au niveau de la Belgique, et prévu jusqu'au niveau d'une « destination neutre ». Pour cela, on a des accords avec l'OVAM en Flandre et l'IBGE à Bruxelles. Un calendrier d'opérationnalité a été établi en accord avec ces entreprises, en fonction de ce qui était souhaitable et faisable.

Mme Annemie Maes demande si elle peut disposer d'une documentation sur l'utilisation de cette provision au fil des ans.

M. Jannie Haek donne son accord : il fera parvenir cette documentation.

Les investissements réalisés par la SNCB-Holding sont faits à fonds perdus, comme vient de l'expliquer M. Luc Lallemand. Il n'y a jamais moyen de les rentabiliser. La seule manière de rentabiliser, c'est par la plus-value sociale. C'est donc un non-sens que de vouloir investir pour investir : il vaut mieux réaliser l'infrastructure là où on est sûr que beaucoup de trains rouleront. C'est pourquoi les plans du groupe SNCB sont établis sur 13 ans. Les députés ont ici l'occasion unique de donner leur avis sur les investissements qui se feront dans les 13 prochaines années. Chaque région peut même décider, par le biais du cofinancement et du préfinancement, ce qu'elle veut voir réalisé en priorité. Ce n'est pas toujours facile de dialoguer entre la SNCB et la Région de Bruxelles : les Bruxellois semblent ne pas faire confiance en la SNCB, ce qui n'est pas juste. La présence des trois CEO ici aujourd'hui prouve le contraire. Par ailleurs, les députés peuvent participer et donner un avis sur la manière d'investir les deux milliards « régionaux ».

Si on compare la réserve de 2 milliards d'euros avec les 5,2 milliards d'euros de ressources qui sont allouées à la sécurité, il faut considérer cela à sa juste proportion : il s'agit, après tout, de fonds que le gouvernement fédéral a choisis de consacrer à cela, au détriment d'autres politiques fédérales. Par conséquent, le groupe SNCB doit, lui aussi, dans la préparation de ce PPI, se demander constamment

Inzake het project voor de tunnel onder de Noord-Zuidverbinding, moet men weten dat thans niet meer gewerkt wordt zoals in het begin van de twintigste eeuw : men gaat 20 à 30 meter diep met de tunnelboormachine. Zelfs de mollen worden niet meer verstoord ! Men vertrekt van Vorst-Zuid en komt terug buiten bij de vierhoek, zonder veel mensen te storen. Het is alsof men een i-phone vergelijkt met een oude schrijfmachine. Aan het Zuidstation zou er een groot verticaal station komen, « het » internationaal station van Brussel. Als dat in Antwerpen kon verwezenlijkt worden, waarom dan niet in Brussel ?

Het saneren van de grond daarentegen is niet begrepen in het investeringsplan, omdat het niet direct te maken heeft met de spoorwegen.

De heer Jannie Haek licht toe dat de grondsanerung, in Schaarbeek-Vorming en in het Weststation, provisies krijgt uit een globale financiering op Belgisch niveau, die voorzien is tot het niveau van een « neutrale bestemming ». Daarvoor hebben we akkoorden met het OVAM in Vlaanderen en het BIM te Brussel. Een tijdschema inzake werken werd opgesteld in akkoord met die bedrijven, op grond van wat wenselijk en haalbaar was.

Mevrouw Annemie Maes vraagt of ze documentatie kan krijgen over het gebruik van die provisie door de jaren heen.

De heer Jannie Haek gaat daarmee akkoord : hij zal die documentatie laten bezorgen.

De investeringen door de NMBS-Holding werden gedaan « zonder terugverdieneffect », zoals de heer Luc Lallemand zopas uitlegde. Het is nooit mogelijk ze te rendabiliseren, tenzij door de meerwaarde voor de maatschappij. Het is dus onzin te willen investeren om te investeren : het is beter infrastructuur te verwezenlijken daar waar men zeker is dat veel treinen zullen rijden. Daarom bestrijken de plannen van de NMBS 13 jaar. De volksvertegenwoordigers hebben hier een enige kans om hun mening te geven over de investeringen die de 13 komende jaren zullen gedaan worden. Elk Gewest kan zelfs, via co- en prefinanciering, beslissen wat het eerst verwezenlijkt wil zien. Het is niet altijd makkelijk te dialogeren tussen de NMBS en het Brussels Gewest : de Brusselaars lijken geen vertrouwen te hebben in de NMBS, wat niet terecht is. Dat blijkt uit de aanwezigheid van de drie CEO's hier vandaag. De volksvertegenwoordigers kunnen overigens meewerken en een mening geven over de wijze om de twee miljoen « van het Gewest » te investeren.

Bij een vergelijking tussen de reserve van 2 miljard euro en de 5,2 miljard euro middelen die worden toegekend voor veiligheid, moet de juiste verhouding in acht worden genomen : het gaat uiteindelijk over middelen die de federale regering daaraan wil besteden, ten nadele van andere federale beleidsmaatregelen. Bijgevolg moet ook de NMBS-groep, bij de voorbereiding van dat MIP, zich voortdurend

si les investissements en valent la peine. Dans le plan d'investissement précédent, il y a eu une forte demande de la Flandre pour réaliser le « Rhin d'Acier ». Heureusement, nous n'avons pas fait cela, parce que cela aurait été un gaspillage d'argent.

Aussi, la SNCB essaie d'éviter que chacun essaie de faire passer ses propres « dados » dans le futur plan d'investissement. Par exemple, dans le cadre de l'exploitation du RER, il est prévu de desservir la petite gare de Veltem, entre Bruxelles et Louvain, par six trains à l'heure. C'est devenu une obsession de certains décideurs politiques. Mais personnellement, M. Haek ne croit pas qu'il y aura beaucoup de monde pour prendre un train toutes les dix minutes dans cette gare.

Le tunnel Schuman-Josaphat répondra au vœu de nombreuses personnes. On va ainsi assurer le lien entre le quartier européen et l'aéroport. Dans le cadre du RER, il y aura une ligne vers Malines qui desservira aussi l'aéroport.

Il est absolument nécessaire que le PPI soit élaboré dans une juste dynamique. C'est pourquoi l'orateur a suggéré deux petites idées afin de participer au débat. Sa proposition est la suivante : si on considère les tunnels récents, comme ceux de Soumagne, d'Anvers, Schuman-Josaphat, etc., on se rend compte que si on réalise un tunnel sous la jonction nord-midi, même si ce n'est que pour le trafic international, il sera beaucoup plus utilisé que celui sous Anvers ou Soumagne. Il va libérer une quantité de sillons pour le trafic national. Ce sera très lisible pour les voyageurs : une gare souterraine au Midi pour l'international, et la gare de surface pour le trafic national.

En ce qui concerne les lignes 26 et 28, sont-elles des alternatives pour la jonction nord-midi ? Supposons que l'on fasse une ligne de ceinture, en utilisant les lignes 26 et 28, ainsi que le tunnel Schuman-Josaphat, en passant par l'aéroport, et en n'assurant le lien avec le métro qu'à la Gare de l'Ouest et à Schuman : peut-on vraiment affirmer que ce ne serait pas rentable pour les Bruxellois parce que ça ne passe pas dans la jonction ? Mais ce serait encore moins rentable de faire aboutir le trafic national à la Gare de l'Ouest, car cela porterait vraiment atteinte au produit ferroviaire : ce que veulent les gens, c'est être transportés jusqu'au centre de Bruxelles, pas d'aller à la gare de l'Ouest.

Pourquoi la SNCB-Holding investit-elle également dans de nombreux parkings ? Parce que les gens vont la plupart du temps à la gare en voiture. Les règles d'urbanisme exigent qu'il y ait des parkings souterrains. Il ne faut pas obliger les gens à aller à la gare en bus ou en vélo. Tout parking construit près d'une gare est un atout pour les Bruxellois. C'est autant de voitures en moins à Bruxelles. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de faire de tels investissements.

afvragen of de investeringen de moeite waard zijn. In het vorige investeringsplan vroeg Vlaanderen nadrukkelijk de « ijzeren Rijn » te verwezenlijken. Gelukkig hebben we dat niet gedaan, want dat zou een geldverspilling geweest zijn.

De NMBS tracht dan ook te voorkomen dat iedereen zijn eigen « stokpaardjes » in het toekomstige investeringsplan binnenloodst. In het kader van de exploitatie van het GEN, is bijvoorbeeld voorzien om in het kleine station van Veltem, tussen Brussel en Leuven, zes treinen per uur te laten stoppen. Dat is een obsessie geworden voor sommige politici. Persoonlijk gelooft de heer Haek niet dat veel mensen om de tien minuten in dat station de trein gaan nemen.

De tunnel Schuman-Josaphat zal tegemoet komen aan de verzuchting van veel mensen. Zo zal er een verbinding komen tussen de Europese wijk en de luchthaven. In het kader van het GEN, zal er een lijn komen naar Mechelen, die ook de luchthaven zal bedienen.

Het MIP moet absoluut in een juiste dynamiek opgesteld worden. Daarom heeft de spreker twee ballonnetjes opgelaten in het kader van het debat. Zijn voorstel is het volgende : als men de recente tunnels bekijkt zoals in Soumagne, Antwerpen, die van Schuman-Josaphat, enzovoort, stelt men vast dat, als men een tunnel aanlegt onder de Noord-Zuidverbinding, die veel meer gebruikt zal worden dan die onder Antwerpen of Soumagne. Hij zal de baan vrijmaken voor het nationale verkeer. Voor de reizigers, wordt alles heel duidelijk : een ondergronds station in het Zuid voor het internationale verkeer en een bovengronds station voor het nationale verkeer.

Vormen de lijnen 26 en 28 een alternatief voor de Noord-Zuidverbinding ? Laten we eens veronderstellen dat een ringlijn aangelegd wordt met gebruik van de lijnen 26 en 28 en de tunnel Schuman-Josaphat, via de luchthaven, met slechts één link met de metro in het Weststation en aan Schuman : dat zou niet rendabel zijn voor de Brusselaars omdat het niet onder de Noord-Zuidverbinding loopt ? Maar het zou nog minder rendabel zijn om het nationale verkeer naar het Weststation te leiden, want dat zou geen goede zaak zijn voor het spoor : de mensen willen naar het centrum van Brussel gebracht worden, niet naar het Weststation.

Waarom investeert de NMBS-Holding ook in veel parkeergarages ? Omdat de mensen meestal met de auto naar het station gaan. De stedenbouwkundige regels eisen ondergrondse parkeergarages. Men mag de mensen niet verplichten om met de bus of de fiets naar het station te gaan. Elke parkeergarage naast een station is een troef voor de Brusselaars. Dat zijn weer zoveel auto's minder in Brussel. Daarom is het belangrijk dergelijke investeringen te doen.

Il est important de réaliser de bons choix. Lorsqu'on a présenté les plans de la gare d'Anvers-Central aux Anversois, ceux-ci n'en voulaient pas. Or aujourd'hui c'est un énorme succès du point de vue urbanistique.

En ce qui concerne les revenus des gares, l'orateur signale que les recettes commerciales ont augmenté en moyenne de 10 % depuis 7 ans. En mettant davantage de mètres carrés de commerces et en demandant un meilleur prix au mètre carré, on a réussi à obtenir cette augmentation.

Il y a aussi des ateliers vélo et des autres commerces non lucratifs.

Répliques

M. Philippe Close n'a rien entendu ce concret concernant la Gare de l'Ouest. Or à cet endroit il y a des terrains à valoriser. Qu'en est-il exactement ?

Mme Céline Delforge demande pourquoi il n'est pas possible d'avoir du light rail à Bruxelles alors qu'il existe le réseau Overground à Londres, qui est un formidable succès. C'est tout-à-fait faisable en Flandre ou en Wallonie, pourquoi pas à Bruxelles ?

Ce que l'on veut à Bruxelles, c'est que l'on mette des trains sur l'infrastructure existante. Concernant le parking, l'intervenante ne peut pas être d'accord avec ce qui a été dit : ce n'est pas le rôle d'un opérateur de transport public que de construire des parkings. L'oratrice se dit très déçue d'entendre que la jonction Nord-Midi ne sert qu'aux navetteurs.

Mme Cécile Jodogne exprime son sentiment qu'au niveau du plan d'investissement, et en particulier pour le retard accusé par l'exploitation du RER, il y a un véritable manque de moyens du Fédéral. Ce plan, coordonné entre les différentes sociétés du Groupe SNCB, c'est quelque chose d'essentiel. La députée remercie les orateurs d'avoir fait preuve de transparence. L'oratrice note l'appel de M. Haek pour le dialogue concernant l'utilisation des deux milliards résultant de l'accord institutionnel, et plaide pour que l'on examine la valorisation des terrains et des gares.

M. Jannie Haek signale que les règles de financement ne sont pas fixées, car cela provient de l'accord institutionnel. C'est dommage, car le Groupe SNCB a des contacts avec les parlementaires fédéraux, mais pas assez avec les parlementaires régionaux.

Mme Annemie Maes exprime son désaccord avec une série de choses qui ont été dites. Elle souligne le coût social des embouteillages, et espère avoir encore la possibilité d'entendre le Groupe SNCB, par exemple lorsque la décision sera prise.

Het is belangrijk om goede keuzes te maken. Wanneer men de plannen voor het station Antwerpen-Centraal aan de Antwerpenaars voorgelegd heeft, wilden die daar niet van weten. Vandaag is het een stedenbouwkundig succes.

Wat de ontvangsten van de stations betreft, wijst de spreker erop dat de commerciële ontvangsten gemiddeld met 10 % gestegen zijn sinds 7 jaar. De stijging is er gekomen dankzij meer vierkante meters handelsruimte en een hogere prijs per vierkante meter.

Er zijn ook fietsherstellingsplaatsen en andere handelszaken zonder winstoogmerk.

Replieken

De heer Philippe Close heeft niets concreets gehoord over het Weststation. Op die plaats kunnen er echter terreinen gevaloriseerd worden. Quid ?

Mevrouw Céline Delforge vraagt waarom het onmogelijk is om in Brussel een light rail aan te leggen terwijl men in London het netwerk Overground heeft dat een formidabel succes is. Dat is haalbaar in Vlaanderen en Wallonië, waarom niet in Brussel ?

In Brussel wil men treinen op de bestaande infrastructuur laten rijden. Wat de parkeergarages betreft, is de spreker niet akkoord met wat gezegd is : het is niet de rol van een openbaarvervoeroperator parkings te bouwen. De sprekerster zegt dat ze heel ontgoocheld is te horen dat de Noord-Zuidverbinding enkel dient voor de pendelaars.

Mevrouw Cécile Jodogne heeft het gevoel dat er echt een gebrek is aan federale middelen voor het investeringsplan, met name voor de vertraging bij de exploitatie van het GEN. Voornoemd plan, dat gecoördineerd wordt tussen de verschillende maatschappijen van de NMBS-groep, is iets essentieels. De volksvertegenwoordigster dankt de sprekers dat ze blij hebben gegeven van transparantie. De sprekerster neemt nota van de oproep van de heer Haek tot dialoog betreffende de twee miljard die voortvloeien uit het institutioneel akkoord, en pleit voor een onderzoek inzake de valorisatie van de terreinen en de stations.

De heer Jannie Haek merkt op dat de financieringsregels niet vastgelegd zijn, dat komt immers voort uit het institutioneel akkoord. Dat is jammer, want de NMBS-groep heeft contacten met federale parlementsleden, maar niet genoeg met de gewestelijke parlementsleden.

Mevrouw Annemie Maes zegt dat ze niet akkoord gaat met een aantal gezegde zaken. Zij benadrukt wat de opstoppingen kosten aan de maatschappij, en hoopt nog de mogelijkheid te hebben om de NMBS-groep te horen, bijvoorbeeld wanneer de beslissing genomen is.

Le président remercie les CEO pour leur venue et leur présentation extensive. Il remercie les orateurs d'avoir fait preuve de respect pour la commission Infrastructure du Parlement bruxellois.

– *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

Les Rapporteurs,

Annemie MAES
Pierre MIGISHA

Le Président,

Jamal IKAZBAN

De voorzitter dankt de CEO's voor hun komst en voor hun uitvoerige presentatie. Hij bedankt de sprekers blijk te hebben gegeven van respect voor de commissie Infrastructuur van het Brussels Parlement.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteurs,

Annemie MAES
Pierre MIGISHA

De Voorzitter,

Jamal IKAZBAN

V. Annexe 1

Liste des points d'arrêts RER en Région de Bruxelles-Capitale

Ligne	Existant 2011	PRD2 (2002)	PRAS1 (2003)	IRIS2 (2010)
L124		Wielemans	Wielemans	Wielemans
L124	Forest-Est	Forest-Est	Forest-Est	Forest-Est
L124	Uccle-Stalle	Uccle-Stalle	Uccle-Stalle	Uccle-Stalle
L124	Uccle-Calevoet	Uccle-Calevoet	Uccle-Calevoet	Uccle-Calevoet
L96	Forest-Midi	Forest-Midi	Forest-Midi	Forest-Midi
L50A		Ceria		Anderlecht
L50A		Erasme	Erasme	
L50		De Trooz	De Trooz	
L50	Bockstael	Bockstael	Bockstael	Bockstael
L50	Jette	Jette	Jette	Jette
L50		Ganshoren	Ganshoren	Veroost
L50		Expo. Univ.	Expo. Univ.	Expo. Univ.
L50	Berchem-Ste-Agathe	Berchem-Ste-Agathe	Berchem-Ste-Agathe	Berchem-Ste-Agathe
L25	Schaerbeek	Schaerbeek	Schaerbeek	Schaerbeek
L25				
L36	Haren-Sud	Haren-Sud	Haren-Sud	Haren-Sud
L26	Haren	Haren	Haren	Haren
L26	Bordet	Bordet	Bordet	Bordet
L26	Evere	Evere	Evere	Evere
L26		Josaphat	Josaphat	Josaphat
L26	Meiser	Meiser	Meiser	Meiser
L26	Mérode	Mérode	Mérode	Mérode
L26	Delta	Delta	Delta	Delta
L26		Arcades	Arcades	Arcades
L26	Boondael	Boondael	Boondael	Boondael
L26	Vivier-d'Oie	Vivier-d'Oie	Vivier-d'Oie	Vivier-d'Oie
L26	St-Job	St-Job	St-Job	St-Job
L26		Lycée Français	Lycée Français	Lycée Français
L26/L124	Moensberg	Moensberg	Moensberg	Moensberg
L28		Petite-Ile	Petite-Ile	Petite-Ile
L28		Cureghem	Cureghem	Cureghem
L28	Ouest	Ouest	Ouest	Ouest
L28	Simonis	Simonis	Simonis	Simonis
L28				Pannenhuis
L161A		Germoir	Germoir	Germoir
L161A				
L161/L161A	Schuman	Schuman	Schuman	Schuman
L161/L161A	Luxembourg	Luxembourg	Luxembourg	Luxembourg
L161/L161A	Etterbeek	Etterbeek	Etterbeek	Etterbeek
L161		Verboeckhoven	Verboeckhoven	Verboeckhoven
L161		Rogier	Rogier	
L161		Louvain	Louvain	
L161	Watermael	Watermael	Watermael	Watermael
L161	Boitsfort	Boitsfort	Boitsfort	Boitsfort
L0	Midi	Midi	Midi	Midi
L0	Centrale	Centrale	Centrale	Centrale
L0	Nord	Nord	Nord	Nord
L0	Chapelle (P2/3)	Chapelle (P2/3)	Chapelle (P2/3)	Chapelle (P2/3)
L0	Congrès (P2/3)	Congrès (P2/3)	Congrès (P2/3)	Congrès (P2/3)
Total	31	46	45	43

V. Bijlage 1

Lijst van de stoppunten van het GEN in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Art.13 2015 (2009)	Art.13 2030 (2009)	I-AR 10594-3-RER	Accord CEMM horizon 2015 (08/2012)	scénario 2020-2030 (03/2013)
	Wielemans			
Forest-Est	Forest-Est	Forest-Est	Forest-Est	
Uccle-Stalle	Uccle-Stalle	Uccle-Stalle	Uccle-Stalle	
Uccle-Calevoet	Uccle-Calevoet	Uccle-Calevoet	Uccle-Calevoet	Uccle-Calevoet
Forest-Midi	Forest-Midi	Forest-Midi	Forest-Midi	Forest-Midi
Anderlecht	Anderlecht	Anderlecht	Anderlecht	Anderlecht
	Erasme			Erasme
	De Trooz			De Trooz
Bockstael	Bockstael	Bockstael	Bockstael	Bockstael
Jette	Jette	Jette	Jette	Jette
	Ganshoren		Ganshoren	Ganshoren
Expo. Univ.	Expo. Univ.			
Berchem-Ste-Agathe	Berchem-Ste-Agathe	Berchem-Ste-Agathe	Berchem-Ste-Agathe	Berchem-Ste-Agathe
				Veroost
Schaerbeek	Schaerbeek	Schaerbeek	Schaerbeek	Schaerbeek
Haren-Sud	Haren-Sud	Haren-Sud	Haren-Sud	Haren-Sud
Haren	Haren	Haren	Haren	Haren
Bordet	Bordet	Bordet	Bordet	Bordet
Evere	Evere	Evere	Evere	Evere
Josaphat	Josaphat		Josaphat	Josaphat
Meiser	Meiser	Meiser	Meiser	Meiser
Mérode	Mérode	Mérode	Mérode	Mérode
Delta	Delta	Delta	Delta	Delta
Arcades	Arcades	Arcades		
Boondael	Boondael	Boondael	Boondael	Boondael
Vivier-d'Oie	Vivier-d'Oie	Vivier-d'Oie	Vivier-d'Oie	Vivier-d'Oie
St-Job	St-Job	St-Job	St-Job	St-Job
	Lycée Français			Lycée Français
Moensberg	Moensberg	Moensberg		
Petite-Ile	Petite-Ile			
	Cureghem			Cureghem
Ouest	Ouest	Ouest	Meiser	Meiser
Simonis	Simonis	Simonis	Mérode	Mérode
Pannenhuis	Pannenhuis		Delta	Delta
				Wielemans
Germoir	Germoir	Germoir		
	Jamblinne de Meux			Jamblinne de Meux
Schuman	Schuman	Schuman	Vivier-d'Oie	Vivier-d'Oie
Luxembourg	Luxembourg	Luxembourg	St-Job	St-Job
Etterbeek	Etterbeek	Etterbeek	Etterbeek	Etterbeek
				Verboeckhoven
				Rogier
Watermael	Watermael	Watermael	Watermael	Watermael
Boitsfort	Boitsfort	Boitsfort	Boitsfort	Boitsfort
Midi	Midi	Midi	Midi	Midi
Centrale	Centrale	Centrale	Centrale	Centrale
Nord	Nord	Nord	Nord	Nord
Chapelle (P2/3)	Chapelle (P2/3)	Chapelle (P2/3)	Chapelle (P2/3)	Chapelle (P2/3)
Congrès (P2/3)	Congrès (P2/3)	Congrès (P2/3)	Congrès (P2/3)	Congrès (P2/3)
38	45	34	34	43

