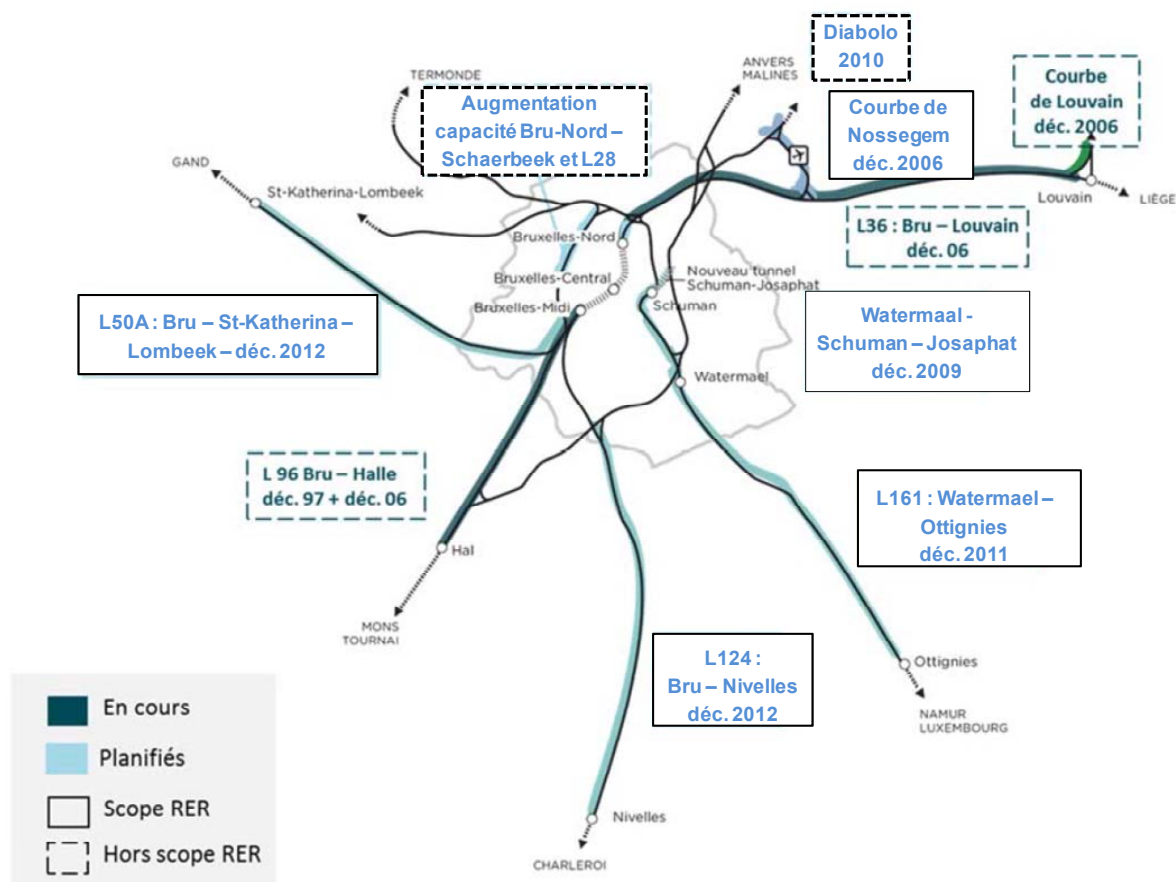


**ANALYSE DU RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES SUR LE RER DU 25/01/17**

Cette analyse fait suite à la demande du Ministre Prévot du 2 février 2017 par courriel. Elle se compose de 4 grands chapitres : utilisation du fonds RER, financement du fonds RER, explications sur le non-avancement des travaux RER et impacts pour la Wallonie.

**I. UTILISATION DU FONDS RER**
**1) Projets à l'origine dans le fonds RER**

La liste des travaux financés par le fonds RER et donc sous scope RER sont repris dans le PPI 2001-2012 et représentés sur la carte ci-dessous



Carte, Cour des Comptes, p20

Les lignes 161 et 124 sont bien reprises dans le fonds RER contrairement aux lignes 96 et 36.

## 2) Projets finalement repris dans le fonds RER

Les investissements pris en charge dans le cadre le cadre du fonds RER sont énoncés dans les contrats de gestion des sociétés.

En plus de l'aménagement des gares (SNCB-Holding), des projets d'infrastructures voies (Infrabel) et du matériel roulant (SNCB) tels que prévus à l'origine, le rapport de la Cour des Comptes mentionne que d'autres frais ont été pris en charge par le fonds, mais sans que la Cour des Comptes ne les remette en question, à savoir :

- Les frais d'étude et les frais de fonctionnement du secrétariat RER (prévu par la convention de 2003) pour lequel un expert externe a été engagé ; un plafond de 1,5 mio €2008 a été fixé et respecté.
- Les frais de gestion de la SNCB-Holding pour un montant forfaitaire de 35.000 €/an indexable (prévu dans le contrat de gestion 2005-2007 et au-delà) soit 343.658,76 € fin 2015. La Cellule Ferroviaire se pose la question s'il ne s'agit pas d'une tâche intrinsèque à la SNCB Holding de vérifier les dépenses du fonds RER.
- L'augmentation de capacité à Bruxelles-Midi soit 8,2 mio €2015 et 11,3 mio €2016 pris dans le fonds RER par Infrabel alors que ces dépenses auraient dû être imputées sur la dotation classique, d'autant que le PPI prévoyait des montants nettement moindres (respectivement 1,2 et 0,7 mio €). Infrabel justifie cette dépense « en avançant que ces investissements font intégralement partie de la ligne 50A »<sup>1</sup>. La Cellule Ferroviaire constate qu'en plus de la localisation (Bruxelles-Midi) ce projet couvre bien d'autres composants ferroviaires non liés à la L50A (voir annexe 1 – descriptif fiche SPF).

En outre, il est à noter, d'une part, que les 56 mio prévus à l'origine destinés au matériel roulant RER ont finalement servi à moderniser du matériel roulant existant (et pas à commander du matériel spécifique). D'autre part, la Cour des Comptes mentionne que « le fonds RER ne finance plus exclusivement une extension de capacité, essence même du projet, mais également l'entretien des infrastructures (...) »<sup>2</sup>.

**La Cellule Ferroviaire constate que ce fonds couvre ainsi des projets qui n'étaient pas prévus à l'origine sans remise en question par l'organe de tutelle.**

<sup>1</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p50

<sup>2</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p54

## II. FINANCEMENT DU FONDS RER

### 1) Couverture insuffisante du fonds

L'accord de coopération de 2001, constituant la référence budgétaire pour la réalisation du RER, prévoyait que l'Etat verse 1,612 mia €2001. Ils se répartissaient de la manière suivante.

FONDS RER (€ mio2001)	Coût
<b>PROJET GARE ET PARKING</b>	<b>95.4</b>
<b>PROJET VOIES</b>	<b>1460.5</b>
L 124 Braine -l'Alleud - Linkebeek: 3ème et 4ème voies	263.1
L 124 Braine -l'Alleud -Nivelles: 3ème et 4ème voies	180.5
L 161 4V : Watermael - Boistfort - Louvain La Neuve	429
L161 - L139: courbe de raccord	36.5
Watermael-Schuman-Josaphat:	255.3
L50A: Brussel-Denderleeuw: 3de en 4de sporen	283.7
L36: Bocht Nossegem	12.4
<b>MATERIEL ROULANT</b>	<b>56</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1611.9</b>

Tableau Cellule Ferroviaire : décomposition des 1,612 mia

Le fonds étant soumis à indexation, les 1,612 mia €2001 versés par le SPF de 2004 à 2014 équivalent à 2,184 mia €courant, soit 2,190 mia €courant en tenant compte des intérêts générés.

L'enveloppe du fonds RER étant fermée, les surcoûts éventuels doivent être prévus dans le PPI et tombent automatiquement sur la dotation classique. Jusqu'à présent, aucun surcoût n'a été imputé sur la dotation fédérale.

Le rapport indique qu'à partir du moment où il est apparu que le fonds ne serait pas suffisant, Infrabel a cherché des financements alternatifs.

- 1) Dans le cadre du projet EuroCaprail<sup>3</sup>, Infrabel a ainsi obtenu 33,94 mio €2012 pour le tunnel Schuman-Josaphat. Pour la Cellule Ferroviaire, il est étonnant que ce projet soit repris sous ce projet européen alors que d'autres projets tels que la gare d'Ottignies aurait pu faire l'objet d'une demande de subsides européen en tant que nœud multimodal, goulet d'étranglement et charnière entre le corridor de fret Mer du Nord-Méditerranée et EuroCaprail et ainsi réduire l'impact de la clef en Wallonie.

<sup>3</sup> Le projet EuroCaprail a pour objectif de relier les 3 capitales de l'Union européenne (Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg) par une liaison ferroviaire à haute performance (ligne à grande vitesse et ligne conventionnelle). En Wallonie, il s'agit du projet de l'axe 3.

- 2) La réutilisation des préfinancements<sup>4</sup> (Gosselies + reliquat P&R) n'a pas été concrétisée lors des discussions sur le PPI 2013-2025. Pourtant, la Cellule Ferroviaire constate que dans sa décision du 7/11/13, le gouvernement wallon décidait d'accepter les charges financières liées aux préfinancements non utilisés. La Wallonie n'a jusqu'à présent pas été contactée par le Fédéral concernant la réutilisation des préfinancements.

Au 31 décembre 2016, « 224,06 mio € étaient encore présents dans le fonds RER. Ce solde ne tient toutefois pas compte des dépenses réalisées en 2016, mais pas encore remboursées par le fonds RER. »<sup>5</sup> Ce montant est insuffisant pour terminer les travaux.

## 2) Dépenses nécessaires pour la finalisation des travaux

**Au 31/12/2015, il restait 800 mio à financer en dehors du fonds RER pour terminer les travaux** (voir tableau ci-dessous). Aujourd'hui, ce montant doit certainement être supérieur. La Cellule Ferroviaire constate en effet que la présentation du 23/01/2017 au Conseil d'administration d'Infrabel donne déjà une estimation de 1,050 mia € courant au lieu de 1,028 mia € courant. La Cellule Ferroviaire constate que cette nouvelle estimation est aussi dépassée puisqu'elle était conditionnée au démarrage des travaux en janvier 2017.

Tableau 3 – Dépenses actuelles et futures des projets à charge du fonds RER (en millions d'euros courants)

Description du projet	A Montants octroyés via le fonds RER (tenant compte des intérêts)	B Dépenses à charge du fonds RER jusqu'au 31/12/2015	C Estimations des coûts à venir (2016-2030)	D Total des coûts estimés (B+C)	E Estimation des coûts non financés (D-A)
L124 Bruxelles-Nivelles	648	263	490	753	106
L161N Watermael-Boitsfort-Louvain-la-Neuve	657	558	277	835	178
Watermael-Schuman-Josaphat	328	495	35	530	202
L50A Bruxelles-Denderleeuw	405	472	73	545	140
L36 Courbe de Nossegem	15	25	0	25	10
Aménagements gares et parkings	137	149	153	302	165
<b>Total</b>	<b>2.190</b>	<b>1.962</b>	<b>1.028</b>	<b>2.990</b>	<b>800</b>

Source : Cour des comptes sur la base du conseil d'administration d'Infrabel du 29 février 2016

<sup>4</sup> Les préfinancements ont été décidés en 2005 afin d'accélérer les travaux. L'absence de la mise en oeuvre de la décision par le gouvernement fédéral retarde ainsi d'autant plus les travaux sur les lignes 161 et 124.

<sup>5</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p48.

### III. EXPLICATIONS SUR LE NON AVANCEMENT DES TRAVAUX RER

La Cour des Comptes note à plusieurs reprises l'absence de contrôle.

La Cour des Comptes précise que les contrôles exercés par le SPF et le service de contrôle centralisé des marchés et contrats placés sous la responsabilité du dirigeant du service d'audit interne « ne peuvent pas garantir que les moyens mis à disposition par le fonds RER servent exclusivement à des investissements RER. »<sup>6</sup>. De plus, le service d'audit interne de la SNCB n'est pas compétent pour vérifier les mesures de contrôle interne mises en place par Infrabel alors que 90% du fonds est consommé par Infrabel. La Cour des Comptes émet encore de sérieux doutes quant au rôle du SPF « qui n'est pas en mesure de vérifier l'exactitude de nombreuses données figurant dans les documents envoyés par les sociétés du groupe SNCB »<sup>7</sup>. Le SPF « n'examine pas dans quelle mesure les investissements contribuent à l'accomplissement des missions de service public »<sup>8</sup> La Cour des Comptes précise en outre que « l'offre ferroviaire est un élément essentiel du service public aux citoyens. Elle ne peut souffrir d'une absence d'encadrement. »<sup>9</sup> Ceci a pour conséquence des dépassements de délais, des non-décisions et des prises de décisions sans connaissance de cause.

La Convention RER adoptée en avril 2003 est ainsi seulement entrée en vigueur en mars 2006 alors que l'offre RER devait déjà être opérationnelle en décembre 2005 sur les lignes de Grammont-Malines et Braine-le-Comte-Termonde. « La décision du CEMM de 2012 faisant suite à l'étude de l'art 13 était irréaliste »<sup>10</sup> <sup>11</sup>La réalisation du scénario intermédiaire 2015 ne pouvait en effet pas être réalisée pour 2018 mais 2022.

#### 1) Explications sur l'épuisement des fonds RER avant finalisation des travaux

On assiste à une explosion des coûts principalement pour les projets suivants :

- Aménagement de gares et parking : +100% (mais seulement 151,8 mio €2016 prévus au départ)
- L36 Courbe de Nossegem : +79% (19,7 à 35,2 mio €2016)
- Watermael-Schuman-Josaphat : +53% (406,2 à 621,6 mio €2016)

L'augmentation est bien évidemment proportionnellement plus faible sur les lignes L124 (+4,3%) et L161 (+17,4%) étant donné que respectivement, 34,9 % et 66,9% du budget total ont été dépensés.

<sup>6</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p55

<sup>7</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p41

<sup>8</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p41

<sup>9</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p103

<sup>10</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p27

<sup>11</sup> Cette décision a, par contre, eu pour effet de relancer le dossier RER après une longue crise politique.

La première explication donnée est liée au rythme de remboursement que le SPF a strictement respecté sans tenir compte que les travaux s'étaient de plus en plus dans le temps. Le décalage entre les versements sur le fonds RER et l'exécution effective des travaux est évalué à une perte de 199 mio € courant.

La Cour des Comptes cite ensuite diverses raisons données par Infrabel pour expliquer l'augmentation intrinsèque des projets entre 2001 et 2016 de 27,2% à savoir 673 mio € 2016.

Description du projet	Augmentation liée aux permis	Augmentation liée aux nouvelles exigences à respecter par Infrabel et à l'allongement du délai des chantiers	Augmentation liée à la révision de certaines estimations	TOTAL*
L124 Bruxelles-Nivelles	48,2	25,7	-43,9	30
L161N Watermael-Boitsfort-Louvain-la-Neuve	51,7	25	52,1	128,8
Watermael-Schuman-Josaphat	42,4	100,7	72,3	215,4
L50A : Bruxelles-Denderleeuw	17,4	67,5	46,8	131,7
L36 : Courbe de Nossegem	0	6,8	8,7	15,5
Aménagements gares et parkings	118,1	32,6	1,1	151,8
<b>Total</b>	<b>277,8</b>	<b>258,3</b>	<b>137,1</b>	<b>673,2</b>

*Source : Cour des comptes sur la base de la note RER : Évolution du scope, du budget et du planning d'Infrabel*

\*Total calculé par Cellule Ferroviaire

Sur un surcoût de 673,2 mio, 277,8 seraient dus à des augmentations liées aux permis. Les lignes 161 et 124 sont concernées. Il ressort aussi que les coûts ont été mal estimés pour ces 2 lignes. Aucun détail n'est cependant donné sur ce que couvrent exactement ces rubriques. Pour la Cellule Ferroviaire, sachant que le budget initial pour les aménagements de gares et parkings était largement sous-évalué, il est étonnant que l'augmentation soit principalement catégorisée sous « augmentation liée aux permis » (118,1 mio) et non sous « augmentation liée à la révision de certaines estimations » (1,1 mio). **Sans nier que les Régions ont eu des exigences propres en la matière, le total des augmentations liées aux permis semble donc surestimé par rapport aux autres catégories.** Il serait donc intéressant de connaître ce que couvrirait exactement le budget « gare » évalué en 2001 à 95 mio€ pour 142 gares soit une moyenne de 669.000 €/gare.

## Explications sur les retards du projet

A l'exception de la L50A, les projets en Flandre ont été réalisés dans les temps. En Wallonie, les projets accusent un retard de minimum 13 ans.

Chantiers	PPI 2001-2012	Décembre 2008 <sup>(4)</sup>	Mai 2010 <sup>(2)</sup>	PPI 2013-2025	Juin 2016 <sup>(3)</sup>	Retard (année)
Mise à 4 voies L36 <sup>(4)</sup>	2006		Réalisée (déc. 2006)			0
Mise à 4 voies L96 <sup>(5)</sup>	2006		Réalisée (déc. 1997 + déc. 2006)			0-1
Courbe de Nossegem	2005		Réalisée (déc. 2005)			0
Tunnel Schuman- Josaphat et mise à 4 voies Schuman- Watermael <sup>(6)</sup>	2009	2013	juin 2015	2015	déc. 2016 <sup>(7)</sup>	7
Diabolo	2012	2012	juin 2012	réalisée 2013 <sup>(8)</sup>		1
Mise à 4 voies L161	2011	2015	déc. 2016	2021	Partielle : 2024 totale : indéfini	<b>Min 13</b>
Mise à 4 voies L124	2012	2018	déc. 2019	2025	Partielle : 2024 totale : indéfini	<b>Min 13</b>
Mise à 4 voies L50A	2012	2015	déc. 2016	2016	déc. 2018 <sup>(9)</sup>	6
Aménagement des gares et parkings	2012	2018	déc. 2016	2025	partielle : 2024 totale : indéfini	/
Augmentation de la capacité sur la zone Bruxelles nord- Schaerbeek et L28	2009 (phase 1) 2015 (phase 2 : terminal Bx- Europe)	2016 <sup>(10)</sup>	pas précisé	2025	pas précisé	/

Principaux rééchelonnements des échéances suite au plan pluriannuel 2001-2012, RER, Cour des Comptes, p23 et nombre d'années de retard, Cellule Ferroviaire

La Cellule Ferroviaire constate que selon le Ministre Bellot<sup>12</sup>, l'emprunt d'1 mia permettrait de terminer les travaux en 2023 sur la L161 soit un gain de 1 an par rapport à ce qu'indique la Cour des Comptes pour une finalisation partielle. Quant à la date de finalisation de la ligne 124, le Ministre Bellot n'a pas souhaité se prononcer sur une date étant donné le refus du permis par le Conseil d'Etat en Flandre et à Bruxelles.

<sup>12</sup> Jeudi en Prime, RTBF, 2 février 2017

Les explications relatives aux retards de certains projets RER ont été classées en 3 catégories par la Cellule Ferroviaire.

### **Mauvaises estimations**

- Les estimations du budget gare (95 mio €2001) ont été largement sous-estimées
- La Cour des Comptes estime ambitieuse l'offre prévue dans la Convention de 2003 d'un train toutes les 15 min.
- Dès décembre 2009, un rapport de la SNCB-Holding fait état d'un surcoût de 15,3% et en décembre 2010, de 17,7%.
- Le projet RER n'a pas été correctement estimé dans le cadre du PPI 2013-2025, l'erreur de 150 mio €2012 n'a cependant pas été corrigée.
- La suppression de facto du PPI 2013-2025 depuis 2015 a fait en sorte qu'Infrabel ne réalise plus d'actualisation réaliste des estimations de coût pour la poursuite du projet RER.
- La Cour des Comptes constate que l'incertitude sur l'évolution de la dotation de l'Etat « ne permet pas de tester un scénario crédible pour la réalisation des travaux d'infrastructure nécessaires à une augmentation significative de l'offre. »<sup>13</sup>
- La « complexité » des travaux a retardé les chantiers de 1 an et 6 mois sur la L161 et 2 ans sur la L124, s'ajoutant en plus aux autres retards décrits ci-dessous.

### **Application désavantageuse de la clef 40/60 pour la Wallonie**

- « La Cour des Comptes souligne que l'application de la clef de répartition a également pour effet que les retards dans la réalisation des travaux dans une région ont des conséquences négatives sur la poursuite des travaux dans l'autre région, ce qui ne favorise pas une planification efficiente des chantiers. »<sup>14</sup> **Pour la Cellule Ferroviaire, cet argument appuie le caractère transrégional du projet et pose la question de la sortie de la clef des tronçons flamands puisqu'en effet, les navetteurs sont pénalisés par le non-avancement des chantiers RER quelle que soit la région linguistique.** La non finalisation des travaux en Wallonie crée en effet également un goulet d'étranglement pour la Flandre en sortie de Bruxelles.

<sup>13</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p101

<sup>14</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p57



- L'application de la clef 40/60 a freiné les investissements en Wallonie. « Infrabel signale que maintenir l'équilibre de la clef de répartition demandera une modération extrême des dépenses à charge de la clef Wallonne. »<sup>15</sup>
- « L'application de la clef 40/60 explique près de 54% des retards enregistrés dans le projet de la L161. Les travaux ont débuté en 2008, mais l'application de la clé a empêché la passation de nouveaux marchés de travaux à partir de 2011. »<sup>16</sup> Des chantiers ont dû être arrêtés au seul motif du respect de la clef.

**La Cellule Ferroviaire constate que ces divers éléments posent aussi la question du respect des accords de manière générale dont en particulier celui relatif à l'application de la clef 40/60 sur les investissements entre la Wallonie et la Flandre.** Malgré le constat de la Cour des Comptes : « Sur la base des rapports spécifiques d'Infrabel, le SPF n'a pas relevé d'anomalie concernant le respect de la clef 40/60 »<sup>17</sup>, la Cellule Ferroviaire émet des réserves. En effet, elle a déjà attiré l'attention sur le fait qu'Infrabel fait sortir de la clef des projets relatifs aux gares en Flandre alors que l'accord de coopération mentionne clairement que ce sont exclusivement les projets de modernisation des lignes qui sortent de la clef.

### **Impact des permis**

La SNCB (Infrabel) devait introduire les demandes de permis avant fin 2002 pour les projets des L124 et L161 or ils ont été introduits en Région wallonne respectivement les 16/07/2003 et 26/02/2003.

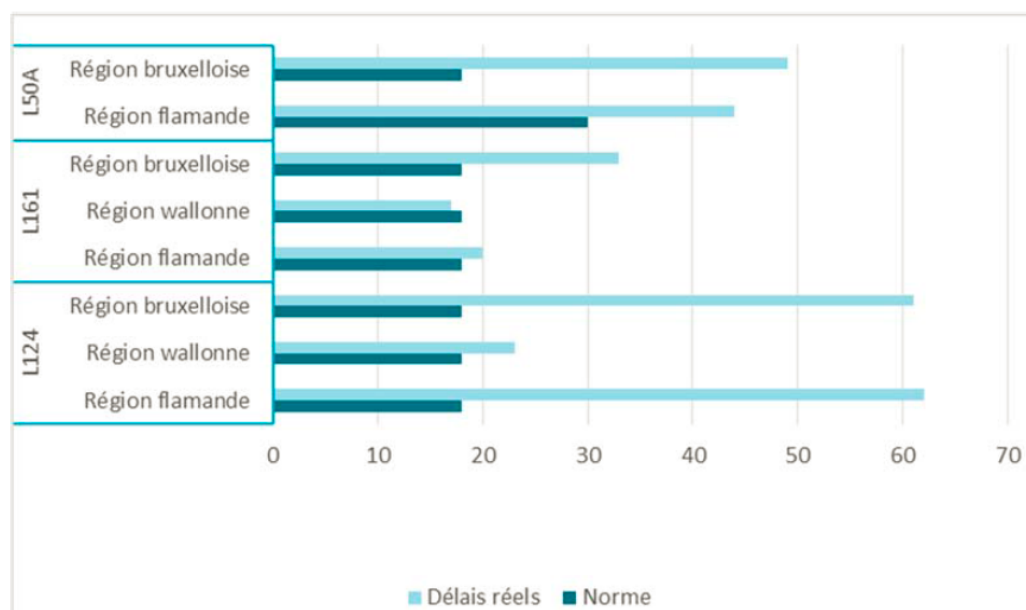
Quant à la Wallonie, elle a respecté les délais de délivrance des permis pour la ligne 161 et légèrement dépassé le délai pour la ligne 124. La délivrance des permis n'est donc pas une raison expliquant les retards du RER en Wallonie mais bien en Flandre et à Bruxelles.

<sup>15</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p57

<sup>16</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p83

<sup>17</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p56

Graphique 4 – Délais réels d’obtention des permis initiaux par rapport à la norme préconisée (en mois)



Les retards liés aux procédures de recours n’expliquent que très partiellement le retard de minimum 13 ans et n’est certainement pas à imputer à la Région wallonne. En effet, pour les L124 et L161 en Wallonie, les procédures de recours ont duré au total 1 an et 6 mois. En revanche, en Flandre et à Bruxelles, pour la L124, le Conseil d’Etat a estimé le permis illégal et jusqu’à présent, Infrabel n’a toujours pas demandé de nouveaux permis.

## IV. CONSEQUENCES POUR LA WALLONIE

### 1) Retards

Les conséquences pour la Wallonie sont grandes puisque les lignes L161 et L124 accuseraient minimum 13 ans de retard selon les estimations données à la Cour des Comptes.

Le Ministre Bellot a annoncé sur « Jeudi en Prime » le 2/02/17 que la ligne 161 serait terminée en 2023. La Cellule Ferroviaire se pose la question du réalisme du planning et du budget pour la finalisation de la mise à 4 voies entre Bruxelles et Louvain-la Neuve, d'autant que l'estimation d'1 mia nécessaire impliquait un démarrage des travaux en janvier 2017. Selon les explications données au CEMM du 10 juin 2016 et au Comité de Pilotage RER du 18 mai 2016, seules informations à disposition de la Wallonie, la mise à 4 voies partielle était prévue en 2024 et correspondait à la finalisation du seul tronçon Ottignies-Louvain-la-Neuve mais sans la gare d'Ottignies proprement-dite. Aucune date n'était donnée pour la finalisation complète et aucune explication n'était donnée sur le pourquoi de la mise à 4 voies de ce tronçon alors que finalement la fréquence des trains est supérieure entre Ottignies et Bruxelles.

Quant à ligne 124, aucune date de finalisation n'est avancée étant donné le refus du permis par le Conseil d'Etat en Flandre et à Bruxelles. La Cellule Ferroviaire estime que les travaux pourraient néanmoins être terminés en Wallonie ce qui permettrait déjà le dépassement des L par les IC même si la robustesse ne pourrait, à ce stade, pas être garantie sur toute la ligne. La finalisation permettrait aussi une réélectrification nécessaire directement sur les 4 voies. La Cellule Ferroviaire estime que la Wallonie est donc entièrement dépendante de Bruxelles et de la Flandre dans ce projet et note que rien ne peut être reproché à la Wallonie quant à la délivrance des permis. Au contraire, les travaux auraient dû avancer plus vite en Wallonie puisque les permis ont été délivrés à heure et à temps. L'explication est donc principalement dans les mauvaises estimations au niveau des plannings, du coût mais aussi du contenu (offre).

### 2) Coût

Le rapport de la Cour des Comptes ne distingue pas les coûts imputés par Région pour les lignes 161 et 124. Il n'est ainsi pas possible d'identifier si l'augmentation des coûts dans le cadre des permis est principalement liée à des exigences wallonnes. La Cour des Comptes prend néanmoins la construction d'une piste cyclable et d'une route de 1,4 km construite à Waterloo le long du talus ferroviaire comme exemple de travaux supplémentaires.

Le manque de moyens financiers a conduit Infrabel à réduire fortement le budget en extension de capacité et donc à ralenti les travaux du RER, seul projet en extension pour la Wallonie (l'axe 3 étant

principalement repris dans le maintien de capacité). La clef de répartition en extension est dès lors passée à 80/20 pour les extensions de capacité, respectivement pour la Flandre et la Wallonie. De manière générale, pour la Cellule Ferroviaire, il est réconfortant de constater qu'Infrabel préfère entretenir le réseau et donc investir en maintien de capacité pour éviter des dégradations au réseau au lieu de continuer à étendre le réseau en l'absence de moyens financiers suffisants. Cette situation qui devait cependant être temporaire s'éternise et l'incertitude quant à la disponibilité des moyens fait qu'Infrabel n'a aujourd'hui toujours pas redémarré les travaux.

Le manque financier a conduit Infrabel à ne pas investir dans les terminus RER (Basse-Wavre, Villers-la-Ville,...). Ce point n'est pas repris dans le rapport de la Cour des Comptes or pour la Cellule Ferroviaire, il est important en termes d'exploitation que les schémas de structure des grandes gares prévoient dès lors suffisamment de voies pour accueillir des trains en terminus à partir du moment où l'offre RER sera déployée.

Quant à la clef 40/60, la Cour des Comptes estime qu'elle a fortement pénalisé la Wallonie mais également les deux autres Régions puisque finalement les retards de chantier impactent les navetteurs sur l'entièreté de la ligne.

### 3) Offre

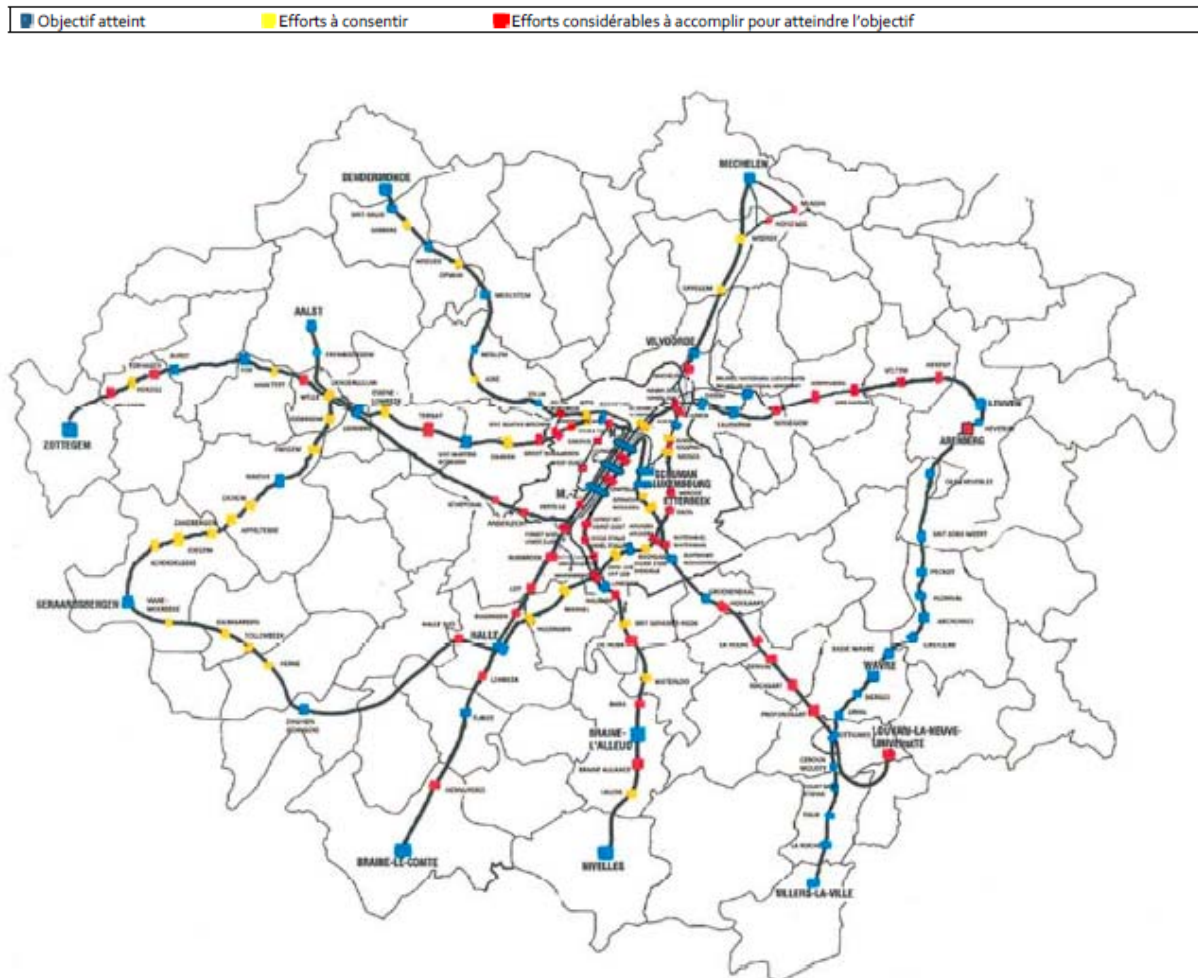
La Cour des Comptes a réalisé trois analyses intéressantes de l'offre. Elle note que « le RER n'est pas un réseau dédié, mais une zone où l'offre ferroviaire doit atteindre des critères d'amplitude et de fréquence. »<sup>18</sup>

Selon la Cour des Comptes, seulement 59 gares sur 142 gares disposent d'une relation ferroviaire dont l'échéance de mise en service est déjà atteinte sur base de l'étude de l'article 13, scénario intermédiaire 2015. Dans ce scénario, était prévue pour la Région wallonne, la construction d'1 nouvelle gare : Bara. L'étude de l'art 13 n'a jamais été avalisée par le CEMM.

La Cour des Comptes a ensuite cartographié les gares en fonction de l'effort à fournir (en vue d'atteindre l'offre prévue) sur base du scénario intermédiaire 2015 de l'étude de l'art 13. Elle conclut que dans 65% des gares des efforts doivent être consentis pour atteindre l'offre RER attendue.

<sup>18</sup> RER – Mise en œuvre et financement, Cour des Comptes, p96

Carte 4 – Efforts à accomplir par rapport à l'objectif final



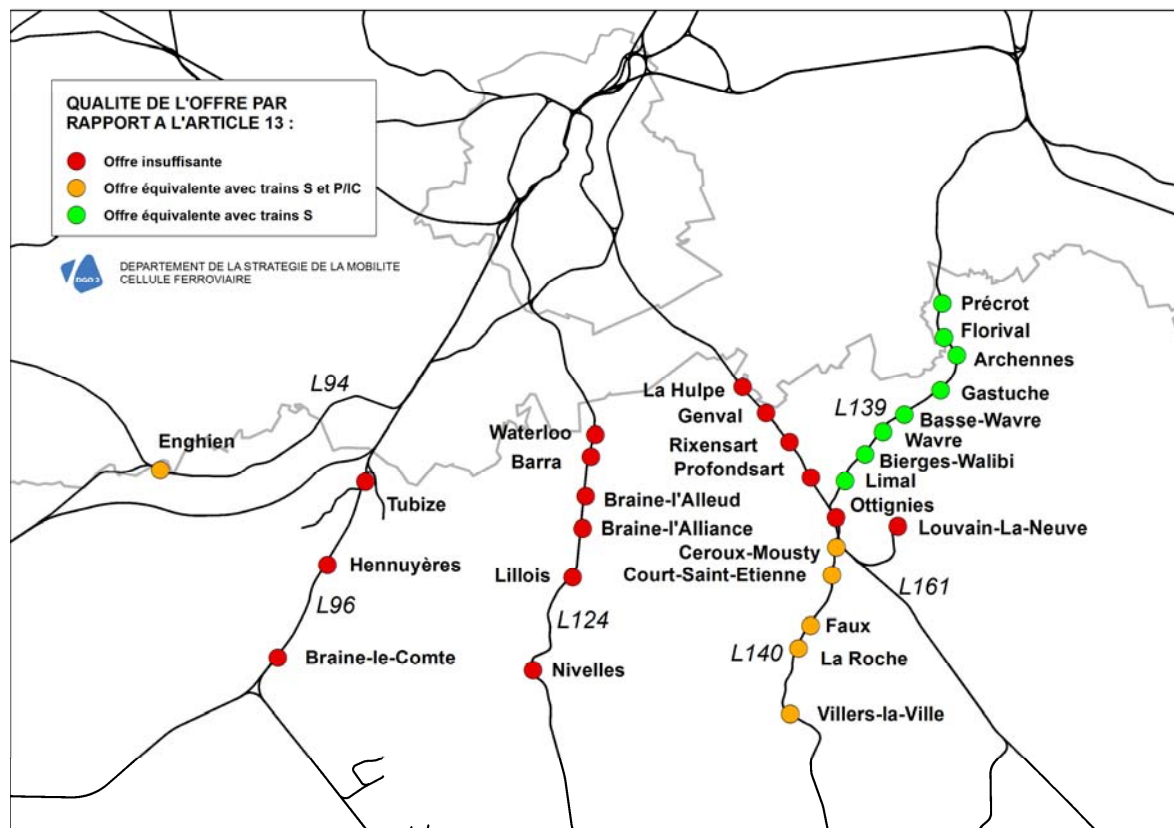
Carte, Cour des Comptes, p98

Le rapport de la Cour des Comptes ne définit cependant pas l'heure de pointe prise en compte. Si l'on s'en tient à la définition reprise dans la Convention de 2003 et dans l'étude de l'article 13, il s'agit de 7h à 9h30 et 16h00 à 19h30 aux trois pôles suivants : jonction Nord-Midi, quartier européen et aéroport de Bruxelles-National.

La Cellule Ferroviaire a ainsi refait l'exercice afin d'identifier la fréquence dans les gares wallonnes pour atteindre la jonction Nord-Midi entre 7h et 9h30 (voir annexe 2 tableau de comparaison et carte ci-dessous) et comparer l'offre prévue dans le scénario intermédiaire 2015 de l'étude de l'art 13 et l'offre actuelle. Sur les 141 gares RER du scénario intermédiaire 2015, 29 gares sont situées en Wallonie.

Sur ces 29 gares, seulement 8 jouissent de l'offre S prévue pour 2015. Les 5 gares RER de la ligne 140 (Ottignies-Villers-la-Ville) et la gare d'Enghien disposent également de l'offre prévue mais

uniquement grâce à la circulation de trains P et/ou IC aux heures de pointe. Quant aux 12 autres gares, l'offre est  $\leq 50\%$  et donc largement insuffisante.



Comparaison fréquence étude art 13 scénario intermédiaire 2015 avec fréquence actuelle pour atteindre la jonction (gare du Nord ou gare du Midi) entre 7h et 9h30 à partir des gares wallonnes – Cellule Ferroviaire

La Cellule Ferroviaire n'obtient ainsi pas les mêmes résultats que la Cour des Comptes et particulièrement pour les grandes gares telles que Nivelles, Braine-le-Comte et Braine-l'Alleud qui disposent en effet d'une offre attractive tous types de trains confondus (S, IC, P) mais pas en train S si l'on s'en tient à la définition de la Convention de 2003 et de l'étude de l'article 13.

Enfin, le dernier exercice de la Cour des Comptes a consisté à comparer aux heures de pointe l'offre en 2002 et celle d'aujourd'hui. Elle constate que sur les 142 gares RER, seulement 31 gares ont connu une amélioration, 71 un maintien et 40 gares une régression de l'offre (soit 28%) ! La SNCB justifie, entre autres, les réductions dans les gares de Genval, la Hulpe, Rixensart pour des raisons de travaux !

La Cellule Ferroviaire confirme le constat de la Cour des Comptes. L'analyse ci-dessous compare l'offre dans les gares wallonnes en comparant le Plan de Transport 2014 au plan actuel.

GARES	nb trains en HP 2012	nb trains en HP 2014	≠ 2012-2014 nb trains en HP
Etterbeek	37	34	-3
Watermael	13	13	0
Boitsfort	34	34	0
Groenendaal	25	19	-6
Hoeilaart	16	13	-3
La Hulpe	35	29	-6
Genva	33	29	-4
Rixensart	34	29	-5
Profondsart	13	13	0
Ottignies	38	34	-4

Comparaison entre le nombre de trains entre 7h et 9h30 et 16h et 19h30 (= HP) dans et après le Plan de Transport de décembre 2014 - Cellule Ferroviaire

Cette réduction est principalement liée à une réduction de l'amplitude horaire (voir annexe 3) et non à des hypothétiques travaux tel qu'indiqué par la SNCB dans le rapport de la Cour des Comptes.

## V. CONCLUSIONS

La Cour des Comptes a réalisé un excellent rapport mettant en avant de manière transparente les raisons qui ont conduit au non-avancement des travaux principalement sur les lignes 161 et 124 et à l'épuisement précoce du fonds RER.

De manière générale, ce projet a manqué d'un suivi régulier des autorités de tutelle. Les conséquences pour la Wallonie sont aujourd'hui importantes d'autant que le contexte financier est défavorable. Alors qu'il s'agit du seul projet en extension de capacité dont dispose la Wallonie, les budgets sont aujourd'hui utilisés pour réaliser l'entretien de travaux non achevés.

L'épuisement du fonds RER est principalement lié à l'explosion des coûts sur les projets actuellement finalisés, soit les projets flamands. La raison principale serait liée aux permis et donc implicitement aux exigences des Régions mais trop peu de détail n'est donné pour tirer une telle conclusion. Si effectivement, sur un surcoût de 673,2 mio €2016, 277 mio sont dû à des augmentations liées aux permis, seulement 100 mio concernant les lignes 124 et 161 sans distinction entre les Régions. La Cellule Ferroviaire constate par ailleurs que la plus forte augmentation serait due aux permis pour les gares et parkings. Or le budget en 2001 était estimé à 669.000 € par gare soit une somme dérisoire pour des gares telles qu'Ottignies ou Nivelles.

**Les retards sur les lignes L161 et L124, en Wallonie, ne sont donc pas dus aux permis mais à de mauvaises estimations au départ, à la clef 40/60 et au fait que chaque Région dépend finalement de l'autre dans ce projet.** 54% des retards sur la ligne 161 s'expliquent ainsi par la clef ! Des chantiers ont été arrêtés avec pour seul motif le respect de la clé or les retards de chantiers ont des conséquences également pour la Flandre et Bruxelles. Ces éléments mettent en avant le caractère interrégional du projet RER (et non régional) et posent la question, selon la Cellule Ferroviaire, de la raison de la sortie des tronçons flamands de la clef.<sup>19</sup>

Enfin, l'offre est aujourd'hui insuffisante mais la Cour des Comptes estime aussi que l'offre prévue dans Convention 2003 était ambitieuse. **Sur base de l'estimation réalisée par la Cellule Ferroviaire de la desserte en train S, aujourd'hui, seulement 8 gares sur les 29 gares wallonnes jouissent de l'offre prévue dans le scénario intermédiaire 2015 de l'étude de l'article 13 soit seulement 28% des gares RER wallonnes.**

---

<sup>19</sup> L'accord de coopération de 2001 a fait sortir de la clef 40/60 les lignes et les travaux de modernisation sur les lignes 161 et 124 sur territoire flamand pour 8,2 mia de FB soit 336 mio €2016 au motif „projet d'intérêt transrégional“.



## **Annexe 1**

### **Extrait fiche projet 2014 – I-02.01.015**

Binnen het program worden volgende programonderdelen gedefinieerd:

*1. PX L50A/L50B*

*50A: centrale (snelle) sporen naar koker 01*

*50B: buitenste (trage) sporen naar koker 02*

*2. Gelijkgrondse vertakking L96A/L50A*

*3. PX L96NspA/L50A*

*4. PX L124/L96 naar koker 03*

*5. L50B Perronsporen 14&15 ipv 16&17*

*6. Herverdeling perrons – kokers NZVerbinding*

*7. Mogelijkheid tot catering tussen de HST-werkplaats en perron FBMZ*

*8. Verlengen nodige perrons HST = 420 m, binnenlands verkeer = 370 m*

*9. Ongelijkgrondse kruising omloopspoor – in-en uitritspoor HST-werkplaats*

*9bis. Verhogen snelheid L96A van 60 naar 90 km/h*

*10. Herschikking bundels Vorst*

*11a. Vertakking L50A/L28/2*

*11b. Vertakking L28/L28/2*

*12. Vertakking L96/L28/4*

## Annexe 2

Fréquence	Art 13 sc interm. 2015		Offre actuelle 7h00-9h30 arrivée jonction	%	Remarques
	1 HP	7-9h30			
<b>L161</b>					
Louvain-la-Neuve	6	15	8	53%	S + avec corresp sur IC/P
Ottignies	8	20	4	20%	
Profondsart	4	10	3	30%	
Rixensart	6	15	5	33%	
Genval	6	15	4	27%	
La Hulpe	6	15	5	33%	
<b>L124</b>					
Nivelles	6	15	5	33%	
Lillois	4	10	5	50%	
Braine-Alliance	6	15	0	0%	
Braine l'Alleud	6	15	5	33%	
Bara	4	10	0	0%	
Waterloo	6	15	5	33%	
<b>L139</b>					
Précrot	2	5	5	100%	
Florival	2	5	5	100%	avec corresp à Leuven
Archennes	2	5	10	200%	
Gastuche	2	5	10	200%	
Basse-Wavre	2	5	10	200%	
Wavre	2	5	10	200%	
Bierges-Walibi	2	5	10	200%	
Limal	2	5	10	200%	avec correspondance à Leuven ou Ottignies - 2 trains/S/h/sens
<b>L140</b>					
Ceroux-Mousty	2	5	5	100%	
Court-Saint-Etienne	2	5	5	100%	
FAUX	2	5	5	100%	
La Roche	2	5	5	100%	
Villers-la-Ville	2	5	5	100%	1S+1P avec correspondance sur IC
<b>L96</b>					
Braine-le-Comte	4	10	5	50%	
Hennuyères	4	10	5	50%	
Tubize	4	10	5	50%	
<b>L94</b>					
Enghien	4	10	14	140%	5S+9 IC/P

Tableau : Comparaison fréquence étude art 13 scénario intermédiaire 2015 avec fréquence actuelle pour atteindre la jonction (gare du Nord ou gare du Midi) entre 7h et 9h30 à partir des gares wallonnes – Cellule Ferroviaire

1 HP = 1 heure de pointe

**Annexe 3**

Relation	Ligne	Trajet	1er train 2014	1er train 2015	Δ Matin	Dernier train 2014	Dernier train 2015	Δ Soir	Ampl_2014	Ampl_2015	Δ Ampl
S1	124	Nivelles - Bruxelles-Midi	05:07	04:56	11	23:36	22:56	-40	18h 29m	18h 0m	- 0h 29m
S1	124	Bruxelles-Midi - Nivelles	05:47	06:00	-13	00:06	00:25	19	18h 19m	18h 25m	+ 0h 6m
S2	96	Braine-le-Comte - Bruxelles-Midi	05:11	05:22	-11	22:38	21:52	-46	17h 27m	16h 30m	- 0h 57m
S2	96	Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte	05:44	05:33	11	22:44	22:33	-11	17h 0m	17h 0m	- 0h 0m
S6	94	Enghien - Bruxelles Midi	05:12	04:45	27	22:12	20:45	-87	17h 0m	16h 0m	- 1h 0m
S6	94	Bruxelles Midi - Enghien	06:28	04:53	95	22:28	20:53	-95	16h 0m	16h 0m	0:00
S6	123	Enghien - Grammont	06:49	05:17	92	22:50	22:17	-33	16h 1m	17h 0m	+ 0h 59m
S6	123	Grammont - Enghien	04:49	04:24	25	21:49	21:24	-25	17h 0m	17h 0m	0:00
S8	161	Ottignies - Bruxelles-Midi	4:52	04:50	2	22:52	22:17	-35	18h 0m	17h 27m	- 0h 33m
S8	161	Bruxelles-Midi - Ottignies	05:42	05:48	-6	22:42	22:48	6	17h 0m	17h 0m	0:00
S8	161D	Ottignies - Louvain-la-Neuve	5:21	6:21	-60	23:38	23:51	13	18h 17m	17h 30m	- 0h 47m
S8	161D	Louvain-la-Neuve - Ottignies	05:30	6:01	-31	23:00	23:05	5	17h 30m	17h 4m	- 0h 26m
S20	139	Ottignies - Leuven	05:52	05:23	29	21:52	20:57	-55	16h 0m	15h 34m	- 0h 26m
S20	139	Leuven - Ottignies	05:28	05:56	-28	22:28	21:23	-65	17h 0m	15h 27m	- 1h 33m
L 14	140	Ottignies - Charleroi-Sud	5:08	5:23	-15	22:21	22:23	2	17h 13m	17h 0m	- 0h 13m
L 14	140	Charleroi-Sud - Ottignies	4:55	05:20	-25	21:55	21:51	-4	17h 0m	16h 31m	- 0h 29m

Tableau amplitude horaire – Cellule Ferroviaire