

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2019/30256]

5 OCTOBRE 2018. — Accord de coopération d'exécution entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER

Vu la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 92bis, inséré par la loi spéciale du 8 août 1988 et modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014;

Vu l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, articles 2, 3, 8, 10 et 11;

Considérant qu'en vertu de l'article 92bis, § 1^{er}, alinéa 3, de ladite loi, l'accord de coopération, qui a reçu l'assentiment des Parlements concernés, peut prévoir que sa mise en œuvre sera assurée par des accords de coopération d'exécution ayant effet sans que l'assentiment par la loi ou le décret ne soit requis;

Considérant que le présent accord correspond à l'accord de coopération d'exécution comme prévu par l'article 2, § 3 de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques;

L'Etat belge, représenté par son gouvernement en la personne de Charles MICHEL, Premier Ministre, établi Rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles, et François BELLOT, Ministre de la Mobilité, établi Rue Ernest Blérot 1 à 1070 Bruxelles;

La Région flamande, représentée par son gouvernement en la personne de Geert BOURGEOIS, Ministre-président du Gouvernement flamand, établi Place des Martyrs 19 à 1000 Bruxelles et Ben WEYTS, Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande, du Tourisme et du Bien-être animal, établi Place des Martyrs 7 à 1000 Bruxelles;

La Région wallonne, représentée par son gouvernement en la personne de Willy BORSUS, Ministre-président du Gouvernement wallon, établi rue de Mazy 25/27 à 5100 Jambes (Namur) et de Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, établi Chaussée de Louvain, 2 à 5000 Namur;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son gouvernement en la personne de Rudi VERVOORT, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, établi Rue Ducale, 7-9 à 1000 Bruxelles et Pascal SMET, Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics, établi Boulevard Albert II 37 à 1030 Bruxelles.

ci-après appelés les parties contractantes,

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit:

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Dans le cadre du présent accord, on entend par :

1° « Les parties » : l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale;

2° « Accord de coopération » : l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques;

CHAPITRE 2. — Travaux RER à réaliser

Art. 2. La description des travaux à réaliser, visée à l'article 2, § 3 de l'Accord de coopération est jointe en annexe 1^{er}.

Art. 3. Le planning des travaux à réaliser, visée à l'article 2, § 3 de l'Accord de coopération est joint en annexe 1^{er}.

Les conditions générales sous lesquelles l'Etat fédéral s'engage afin qu'Infrabel et la SNCB réalisent les travaux selon le planning sont jointes en annexe 2.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2019/30256]

5 OKTOBER 2018. — Uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken

Gelet op de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 92bis, ingevoegd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988 en laatst gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014;

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren, artikelen 2, 3, 8, 10 en 11;

Overwegende dat krachtens het artikel 92bis, § 1, derde lid, van dezelfde wet, het samenwerkingsakkoord, dat de instemming heeft gekregen van de betrokken parlementen, kan voorzien dat de uitvoering ervan zal worden verzekerd door uitvoerende samenwerkingsakkoorden die gelden zonder dat de instemming bij wet of decreet vereist is;

Overwegende dat dit akkoord overeenstemt met het uitvoerend samenwerkingsakkoord zoals voorzien in artikel 2, § 3 van het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren;

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Charles MICHEL, Eerste minister, gevestigd te 1000 Brussel, Wetstraat 16, en François BELLOT, Minister van Mobiliteit gevestigd te 1070 Brussel, Ernest Blerotstraat 1;

Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Geert BOURGEOIS, Minister-president van de Vlaamse Regering gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 19 en Ben WEYTS, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn gevestigd te 1000 Brussel, Martelaarsplein 7;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Willy BORSUS, Minister-president van de Waalse Regering gevestigd te 5100 Jambes (Namen), Mazystraat 25/27, en Carlo Di Antonio, Minister van Leefmilieu, Ecologische Transitie, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie, gevestigd te 5000 Namen, Leuvensesteenweg 2;

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Rudi VERVOORT, Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, gevestigd te 1000 Brussel, Hertogstraat 7-9 en Pascal SMET, Brusselse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken gevestigd te 1030 Brussel, Koning Albert II-iaan 37.

hierna de contracterende partijen genoemd,

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt:

HOOFDSTUK 1. — Algemene bepalingen

Artikel 1. In het kader van dit akkoord wordt verstaan onder:

1° "De partijen": de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;

2° "Samenwerkingsakkoord": het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren;

HOOFDSTUK 2. — Uit te voeren GEN-werken

Art. 2. De beschrijving van de uit te voeren werken, bedoeld in artikel 2, § 3 van het Samenwerkingsakkoord, is gevoegd als bijlage 1.

Art. 3. De planning van de uit te voeren werken, bedoeld in artikel 2, § 3 van het Samenwerkingsakkoord, is gevoegd als bijlage 1.

De algemene voorwaarden onder dewelke de federale Staat zich engageert opdat Infrabel en de NMBS de werken volgens de planning uitvoeren, zijn gevoegd als bijlage 2.

Art. 4. Un planning des coûts par an, par ligne, par région, réparti entre la SNCB et Infrabel, avec les montants dans la clef et hors clef dans la période 2016-2031, avec la date de 2031 étant la date de finalisation complète du projet RER, est joint en annexe 1.

Les moyens fédéraux affectés au RER ne peuvent être affectés qu'à la réalisation des travaux RER, tels que décrit à l'annexe 1^{er}.

CHAPITRE 3. — *Financement et engagements*

Art. 5. L'Etat fédéral s'engage à financer les travaux RER à hauteur des montants fixés à l'article 2, §2, 2^e alinéa de l'Accord de coopération, qui seront mis à disposition des entreprises publiques concernées selon le planning figurant en annexe 1.

En cas de retards dans la réalisation des travaux RER, la mise à disposition des moyens financiers sera adaptée, sans modifier les engagements financiers précités et en veillant à respecter le rythme de financement nécessaire pour le bon et prompt déroulement des chantiers.

Le financement fédéral des travaux RER est réparti en trois enveloppes ventilées par région, comme prévu à l'article 2, § 2, 2^e alinéa de l'Accord de coopération.

Art. 6. L'Etat fédéral et la Région wallonne s'engagent à conclure un contrat de préfinancement avec Infrabel pour préciser les modalités d'activation du préfinancement de la Région wallonne jadis destiné à accélérer la réalisation du raccordement ferroviaire de la gare de Gosselies.

L'Etat fédéral et la Région wallonne s'engagent à conclure un nouveau contrat de préfinancement Louvain-la-Neuve afin d'activer le reliquat disponible de la Convention de préfinancement du 2 juin 2009 relative au parking de la gare de Louvain-la-Neuve.

Les moyens financiers issus de l'activation des préfinancements, précités visés aux alinéas 1^{er} et 2, ne peuvent être affectés qu'aux travaux RER sur le territoire de la Région wallonne.

Les modalités de mise à disposition par la Région wallonne des moyens financiers précités sont précisées dans des contrats de préfinancement conformes à l'art. 11§3 de l'Accord de coopération, étant entendu que leur mise à disposition est conditionnée par la conclusion de 2 emprunts et leur activation pour les besoins de l'exécution des travaux visés à l'annexe 1, que la mise à disposition peut être échelonnée et conditionnée par la réalisation effective des projets dans le respect des obligations de financement suffisant par l'Etat fédéral au sens de l'article 6 §1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14 de la Loi spéciale du 8 août 1980, et que cet échelonnement ne donne lieu à aucun frais ou charge supplémentaire pour la Région wallonne, son engagement de financement étant limité au montant fixe, non révisable ni indexable de 25.289.850,84 euro courant, soit respectivement 20,33 millions d'euros courants pour le préfinancement de Gosselies et 4.959.850,84 euros courants pour le solde du préfinancement de Louvain-la-Neuve.

Les contrats de préfinancement actent l'obligation pour la SNCB et Infrabel d'activer les emprunts de préfinancement en fonction des besoins des chantiers.

En cas de décalage par rapport au planning, l'activation des moyens issus des emprunts de préfinancement devra en tout état de cause respecter les besoins réels d'une exécution des chantiers sans modifier les engagements financiers de l'Etat fédéral.

Art. 7. L'Etat fédéral s'engage à prendre toutes les dispositions utiles via les contrats de gestion pour qu'Infrabel et la SNCB s'engagent à réaliser les travaux prévus dans l'annexe 1 dans le respect des conditions convenues dans le présent accord et dans ses annexes.

L'Etat fédéral s'engage à ce que la SNCB et Infrabel introduisent les demandes de permis dans le respect du planning décrit dans l'annexe 1.

CHAPITRE 4. — *Suivi*

Art. 8. Les contrats de préfinancement incluent les obligations de rapportage et d'information de la SNCB et d'Infrabel à l'égard de la Région wallonne aux fins de lui permettre de contrôler que les conditions de mise à disposition de son financement sont remplies, y inclus le contrôle de l'exécution et de l'avancement des travaux préfinancés dans un objectif de transparence et de garantie des engagements respectifs des parties.

Art. 4. Een planning van de kosten per jaar, per lijn, per gewest, verdeeld tussen de NMBS en Infrabel, met de bedragen die vallen binnen en buiten de verdeelsleutel in de periode 2016-2031, met 2031 zijnde de datum waarop het volledige GEN-project gefinaliseerd is, is gevoegd als bijlage 1.

De federale middelen die worden toegewezen aan het GEN kunnen enkel worden gebruikt voor de uitvoering van de GEN-werken, zoals beschreven in bijlage 1.

HOOFDSTUK 3. — *Financiering en verbintenissen*

Art. 5. De federale Staat engageert zich ertoe om de GEN-werken te financieren volgens de bedragen vastgelegd in artikel 2, § 2, 2^{de} alinea van het Samenwerkingsakkoord, die ter beschikking zullen gesteld worden aan de betrokken overheidsbedrijven volgens de planning opgenomen in bijlage 1.

In geval van vertraging in de uitvoering van de GEN-werken zal de terbeschikkingstelling van de financiële middelen worden aangepast, zonder dat voornoemde financiële verbintenissen gewijzigd worden en zonder daarbij het respect voor het tempo van financiering dat nodig is voor een goed en vlot verloop van de werven uit het oog te verliezen.

De federale financiering van de GEN-werken wordt verdeeld in drie enveloppes, uitgesplitst per gewest, zoals voorzien in artikel 2, § 2, 2^{de} alinea van het Samenwerkingsakkoord.

Art. 6. De federale Staat en het Waalse Gewest engageren zich ertoe om met Infrabel een prefinancieringscontract af te sluiten teneinde de modaliteiten inzake de activatie van de prefinanciering van het Waalse Gewest die vroeger bedoeld was voor de versnelling van de uitvoering van de spoorwegverbinding met het station van Gosselies te preciseren.

De federale Staat en het Waalse Gewest engageren zich ertoe om met de NMBS een nieuw prefinancieringscontract Louvain-la-Neuve af te sluiten teneinde het beschikbare saldo van de prefinancieringsovereenkomst van 2 juni 2009 betreffende de parking van het station van Louvain-la-Neuve te activeren.

De financiële middelen, bedoeld in het eerste en tweede lid, die voortvloeien uit de activatie van de voornoemde prefinancieringen mogen enkel aangewend worden voor GEN-werken op het grondgebied van het Waalse Gewest.

De modaliteiten voor de terbeschikkingstelling van voornoemde financiële middelen door het Waalse Gewest worden gepreciseerd in prefinancieringscontracten, overeenkomstig artikel 11, § 3, van het Samenwerkingsakkoord, met dien verstande dat deze terbeschikkingstelling afhankelijk wordt gesteld van het aangaan van 2 leningen en de activatie ervan voor de uitvoering van de werken bedoeld in bijlage 1, dat deze terbeschikkingstelling gespreid kan worden en afhankelijk kan worden gesteld van de effectieve uitvoering van de projecten met eerbiediging van de verplichtingen inzake voldoende financiering door de federale Staat in de zin van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 14, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, en dat deze spreiding geen aanleiding geeft tot enige bijkomende kost of last voor het Waalse Gewest, waarvan de financieringsverplichting zich beperkt tot het vaste, niet-herzienbare noch indexeerbare bedrag van 25.289.850,84 courante euro, met name respectievelijk 20,33 miljoen courante euro voor de prefinanciering van Gosselies en 4.959.850,84 courante euro voor het saldo van de prefinanciering van Louvain-la-Neuve.

De prefinancieringscontracten leggen de verplichting vast voor de NMBS en Infrabel om de prefinancieringsleningen te activeren in functie van de noden op de werven.

In geval van een afwijking t.o.v. de planning, moet de activatie van de middelen komend uit de prefinancieringsleningen in elk geval de reële noden voor een uitvoering van de werven zonder de financiële verbintenissen van de federale Staat te wijzigen.

Art. 7. De federale Staat engageert zich ertoe om via de beheerscontracten alle mogelijke nuttige maatregelen te nemen opdat Infrabel en de NMBS de in de bijlage 1 voorziene werken kunnen uitvoeren binnen het kader van de afgesproken voorwaarden in dit akkoord en zijn bijlagen.

De federale Staat engageert zich ertoe dat de NMBS en Infrabel de vergunningsaanvragen indienen met eerbiediging van de planning, zoals beschreven in bijlage 1.

HOOFDSTUK 4. — *Opvolging*

Art. 8. De prefinancieringscontracten omvatten de rapporterings- en informatieverplichtingen van de NMBS en van Infrabel ten aanzien van het Waalse Gewest zodat het kan nagaan of de voorwaarden voor de terbeschikkingstelling van zijn financiering vervuld zijn, inclusief de controle van de uitvoering en de vordering van de geprefinancierde werken met een oog op transparantie en als waarborg voor de respectievelijke engagementen van de partijen.

Ces obligations ne portent pas préjudice à la compétence exclusive de l'Etat fédéral en matière de contrôle de l'utilisation des fonds issus des contrats de gestion entre l'Etat fédéral et respectivement la SNCB et Infrabel.

Les parties conviennent de se réunir, au minimum une fois par an, et à la requête d'une des parties, afin de traiter de l'avancement des travaux, ceci au niveau du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité, tel que visé dans l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

Chaque contrat de préfinancement précise les modalités de création d'un comité de pilotage. Ce Comité de pilotage peut, outre les autres tâches qui lui seraient confiées par le contrat de préfinancement, prendre des décisions quand il apparaît que les éléments d'information reçus dans le cadre du processus de surveillance nécessitent de trancher des points en relation avec les études et les travaux assurés par Infrabel/la SNCB.

Pour satisfaire au principe de proportionnalité, l'intensité du suivi réalisé par la Région wallonne ne peut excéder l'intensité du suivi réalisé par l'Etat fédéral dans le cadre du monitoring de l'exécution des investissements ferroviaires comme décrit dans les contrats de gestion et retranscrit dans l'annexe 3.

Ce suivi réalisé par la Région wallonne est réalisé sans préjudice du rôle de coordination imparté au SPF Mobilité et Transports dans le suivi des investissements ferroviaires.

La Région wallonne recevra, toutes les informations relatives aux travaux préfinancés prévues par ce monitoring.

CHAPITRE 5. — *Durée de l'accord de coopération d'exécution*

Art. 9. Cet accord de coopération d'exécution cesse ses effets à la fin de l'Accord de coopération.

L'engagement de la Région wallonne de mettre à disposition le montant visé à l'article 11 § 2 de l'Accord de coopération perdure au-delà de la durée de cet Accord et du présent accord si les travaux entamés sous leur durée de validité ne sont pas achevés pendant celle-ci dans la mesure prévue par le présent accord et le contrat de financement qui l'exécute.

La partie des financements régionaux qui n'est pas utilisée au moment où le présent accord cesse ses effets peut être utilisée pour couvrir la charge d'intérêt des emprunts aussi longtemps que nécessaire.

CHAPITRE 6. — *Dispositions finales*

Art. 10. Le présent accord lie les parties le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Fait à Bruxelles, en quatre exemplaires, dont chaque partie contractante déclare en avoir reçu un, le 5 octobre 2018.

Le Premier Ministre,
Ch. MICHEL

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics,
de la Périphérie flamande, du Tourisme et du Bien-être animal
B. WEYTS

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,
W. BORSUS

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique,
de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité,
des Transports, du Bien-être animal et des Zonings
C. DI ANTONIO

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale,
R. VERVOORT

Le Ministre bruxellois des Travaux publics et des transports,
P. SMET

Deze verplichtingen doen geen afbreuk aan de exclusieve bevoegdheid van de federale Staat inzake controle op het gebruik van de fondsen die voortvloeien uit de beheerscontracten tussen de federale Staat en, respectievelijk de NMBS en Infrabel.

De partijen komen overeen dat zij minimum één keer per jaar, en op verzoek van één van de partijen, samenkomen om de vooruitgang van de werken te behandelen, dit op niveau van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, zoals bedoeld in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.

Elk prefinancieringscontract bepaalt de modaliteiten voor de oprichting van een stuurgroep. Naast de overige taken die het prefinancieringscontract aan de stuurgroep zou toevertrouwen, mag deze stuurgroep beslissingen nemen wanneer de informatie bekomen in het kader van het toezichtproces laat blijken dat punten met betrekking tot de studies en werken die door Infrabel / de NMBS worden uitgevoerd, moeten worden beslecht.

Om aan het evenredigheidsbeginsel te beantwoorden mag de intensiteit van de opvolging door het Waalse Gewest niet groter zijn dan de intensiteit van de opvolging vanwege de federale Staat in het kader van de monitoring van de uitvoering van de spoorweginvesteringen zoals omschreven in de beheerscontracten en overgenomen in bijlage 3.

Deze opvolging door het Waalse Gewest doet geen afbreuk aan de coördinerende rol van de FOD Mobiliteit en Vervoer bij de opvolging van de spoorweginvesteringen.

Het Waalse Gewest zal alle inlichtingen met betrekking tot de geprefinancierde werken voorzien door deze monitoring ontvangen.

HOOFDSTUK 5. — *Duur van het uitvoerend samenwerkingsakkoord*

Art. 9. Dit uitvoerend samenwerkingsakkoord eindigt bij de beëindiging van het Samenwerkingsakkoord.

De verbintenis van het Waalse Gewest om het bedrag bedoeld in artikel 11, § 2, van het Samenwerkingsakkoord ter beschikking te stellen, blijft gelden na afloop van dit Samenwerkingsakkoord en van onderhavig akkoord indien, binnen de geldigheidsduur van deze akkoorden, de in de loop ervan aangevatte werken niet voltooid zijn in de mate waarin onderhavig akkoord en zijn uitvoerend financieringsakkoord voorzien.

Het deel van de gewestelijke financiering dat niet aangewend is op het moment van de beëindiging van onderhavig akkoord kan aangewend worden om de intrestlasten te dekken van de leningen zo lang als nodig.

HOOFDSTUK 6. — *Slotbepalingen*

Art. 10. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Opgemaakt te Brussel, in vier exemplaren waarvan elke contracterende partij verklaart er één te hebben ontvangen, op 5 oktober 2018.

De Eerste Minister,
Ch. MICHEL

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister-President van de Vlaamse Regering,
G. BOURGEOIS

De Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
B. WEYTS

De Minister-President van de Waalse Regering,
W. BORSUS

De Minister van Leefmilieu, Ecologische transitie,
Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, Mobiliteit,
Vervoer, Dierenwelzijn en Industrie
C. DI ANTONIO

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

R. VERVOORT

De Brusselse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
P. SMET

Annexe 1 à l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER

RER-GEN :

Liaison Watermael-Schuman-Josaphat

L50A Brussel – Denderleeuw

L124 Uccle-Nivelles

L161 Watermael-Bifurcation Louvain-la-Neuve

1. Objectifs généraux et justification

La Région de Bruxelles-Capitale, notamment grande pourvoyeuse d'emplois et de centres d'enseignement, est confrontée à une saturation croissante de son accessibilité tant ferroviaire que routière. L'augmentation de la capacité ferroviaire des lignes assurant la liaison de et vers Bruxelles est dès lors une priorité pour développer la part du marché ferroviaire en participant au transfert modal indispensable pour contrecarrer la quasi-paralysie routière aux heures de pointe.

Cette augmentation de la capacité infrastructurelle est destinée à l'accueil d'un plus grand nombre de trains en provenance des grandes villes du pays, et aussi à la création d'une offre de type RER (Réseau Express Régional) dans un rayon de 30 km autour de la Capitale.

La présente annexe concerne plus spécifiquement l'achèvement de programmes qui ont débuté au début des années 2000 :

- la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat
- la mise à 4 voies de la ligne 50A entre Bruxelles Midi et la bifurcation Sint-Katherina-Lombeek
- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la-Neuve
- la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Ces travaux s'accompagnent de la création de nouveaux points d'arrêt et/ou la rénovation des points d'arrêt/gares existants.

Les voies additionnelles vont permettre une extension de capacité conséquente, qui offrira une nouvelle liaison dans le quartier européen et des voies dédiées au trafic suburbain (S) sans interférer avec le trafic intérieur vers Liederkerke, Ottignies/Louvain-la-Neuve et Nivelles. L'offre S pourra ainsi être grandement améliorée par l'augmentation du nombre de trains, par un cadencement régulier des horaires et par des arrêts des trains S à toutes les haltes.

2. Objectifs techniques et approche

En ce qui concerne le programme de la liaison Watermael-Schuman-Josaphat, les mises en service des différents tronçons de ligne et des nouveaux points d'arrêt, Gerموir et Arcades, ont été réalisées. Seuls des travaux de parachèvement et de finition sont en cours.

En ce qui concerne la ligne 50A, les mises en service des 3^{ème} et 4^{ème} voies ont eu lieu entre le boulevard de l'Industrie et la bifurcation Sint-Katherina-Lombeek. La rénovation des voies centrales est en cours. Les 4 voies seront exploitables en décembre 2018.

Le solde des travaux à réaliser dans les années prochaines dans le cadre du financement complémentaire comprend :

- le renouvellement des nouvelles voies centrales tant à l'ouest (Sint-Katharina-Lombeek) qu'à l'est (Anderlecht), y compris les aménagements de Petite-Ile ;
- l'équipement des quais de la halte « CERIA/COOVI ».

En ce qui concerne la ligne 161, les grands travaux de génie civil avant le déplacement des voies sont quasi-terminés tout du long de la ligne, à l'exception de 200 mètres de plateforme à hauteur de l'ancienne implantation de la halte de Profondsart.

Les demandes de permis, les études et les travaux sont relancés à partir du 1^{er} janvier 2018 dans le cadre d'une approche par tronçon.

Le solde des travaux à réaliser dans les années prochaines dans le cadre du financement complémentaire comprend :

- la mise à 4 voies entre Watermael et Bakenbos (9 km, Bruxelles et Flandre)
- la mise à 4 voies entre Bakkenbos et Ottignies (10 km, Wallonie)
- l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire d'Ottignies (1km Wallonie) y compris les faisceaux de garage et les lignes 139 et 140 et l'adaptation des infrastructures d'accueil définies au point 5.2.9.
- la mise à 4 voies entre Ottignies et la bifurcation de Louvain-la-Neuve (2 km, Wallonie) y compris le grill sud de la gare d'Ottignies.

Les mises à 4 voies entre Watermael et Bakenbos et entre Ottignies et la bifurcation de Louvain-la-Neuve permettront une amélioration de l'offre S sur la ligne 161 dès 2025. Avec cette première mise à disposition de nouvelles infrastructures, la SNCB prévoit, pour l'offre S, un espacement optimal des trains (15 minutes en pointe) et une desserte de tous les arrêts.

En ce qui concerne les gares et points d'arrêt sur la ligne 161, les niveaux d'achèvement des différentes haltes sont variables et la fin des travaux les concernant dépend des chantiers d'infrastructure.

Les travaux d'accueil à charge de la SNCB portent sur les quais et leurs équipements (à l'exception de la sonorisation et de l'affichage dynamique), les accès aux quais (hors structure portante), les investissements en infrastructures d'accueil aux voyageurs en tenant compte des potentiels de voyageurs et de leurs besoins (éventuels rénovation/construction des bâtiments voyageurs, parkings auto, vélo, kiss and ride, ...) – Voir descriptif au point 5.

En ce qui concerne la ligne 124, les grands travaux de génie civil avant le déplacement des voies sont réalisés partiellement en Région Wallonne (+/- 7 km sur les 16 km). Ils n'ont pas encore commencé en Région Flamande (+/- 6 km). Ils sont terminés en Région Bruxelloise (+/- 1 km). Des travaux complémentaires doivent encore être réalisés pour commencer le déplacement des voies.

Les demandes de permis, les études et les travaux sont relancés à partir du 1^{er} janvier 2018 dans le cadre d'une approche par tronçon.

Le solde des travaux à réaliser dans les années prochaines dans le cadre du financement complémentaire comprend :

- la création d'un point d'arrêt permettant la correspondance entre le trafic des lignes 124 et 26 à Uccle Moensberg et une mise à 4 voies sur la ligne 124 (1 km, Bruxelles)
- la mise à 4 voies entre Linkebeek et De Hoek (6 km, Flandre)
- la mise à 4 voies entre Waterloo et Braine-Alliance (6 km Wallonie)
- la mise à 4 voies entre Braine-Alliance et Nivelles (8 km, Wallonie).

La réalisation du point d'arrêt à Uccle Moensberg, la mise à 4 voies entre Waterloo et Braine-Alliance et la mise en service de deux nouvelles voies à quai à Nivelles permettront une amélioration de l'offre S sur la ligne 124 dès 2025 qui tendra vers une desserte au quart d'heure pour un maximum de gares. Avec cette mise à disposition de nouvelles infrastructures, la SNCB prévoit, pour l'offre S, l'ouverture des 2 nouveaux points d'arrêt (Uccle Moensberg L124/26 et Braine-Alliance) et une desserte de tous les arrêts entre Bruxelles et Nivelles.

En ce qui concerne les gares et points d'arrêt sur la ligne 124, les niveaux d'achèvement des différentes haltes sont relativement faibles. Seuls certains quais des nouveaux points d'arrêt ont été construits (Uccle Moensberg et Braine-Alliance) et les nouveaux parkings de Nivelles et de Braine-l'Alleud ont été mis en service. Les autres travaux liés aux gares et points d'arrêt doivent encore être réalisés et leur fin dépend du phasage des travaux de mise à 4 voies.

Parmi ceux-ci, Les travaux à charge de la SNCB portent sur les quais et leurs équipements (à l'exception de la sonorisation et de l'affichage dynamique), les accès aux quais (hors structure portante), les investissements en infrastructures d'accueil voyageurs en tenant compte des potentiels de voyageurs et de leurs besoins (éventuels rénovation/construction des bâtiments voyageurs, parkings auto, vélo, kiss and ride...) – Voir descriptif au point 5 .

3. Planning

Le planning ci-dessous tient compte d'une série de conditions particulières :

- le permis de mise à 4 voies de la ligne 124 en région bruxelloise est obtenu en 2 ans (libre de recours) ;
- la modification du GRUP (Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen) et le permis de mise à 4 voies de la ligne 124 en région flamande sont obtenus en 3 ans (libre de recours) ;
- les délivrances des permis complémentaires aux permis de mise à 4 voies n'impacteront pas le planning (les infrastructures d'accueil voyageurs à Ottignies, les accès et le couloir sous voies de La Hulpe, le point d'arrêt de Groenendael, les équipements de sécurité de la tranchée couverte de Boitsfort, la gare de Nivelles, la gare de Waterloo).
- l'implémentation de l'ETCS ne générera pas ou peu d'impact sur le planning et le phasage de la mise à 4 voies des lignes.

Les autres travaux d'amélioration de l'accueil Voyageur (parking, bâtiments voyageurs, équipement des quais) seront réalisés en fonction de l'avancement des travaux de mises à 4 voies.

Les 4 voies de la ligne 50A entre le boulevard de l'Industrie et la bifurcation Sint-Katherina-Lombeek seront mises en service en décembre 2018 et les travaux de fluidification entre l'arrêt « CERIA/COOVI » et Bruxelles-Midi seront terminés en décembre 2020.

4. Budget

Sans préjudice des conditions générales, les tableaux ci-dessous donnent la répartition des budgets SNCB et INFRABEL pour achever le RER par année et par source de financement, par région, et également par tronçon.

	Mio € 2017	en Millions € 2017															
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
INFRABEL	53,37	42,43	56,19	44,45	69,73	82,44	95,06	90,28	87,12	73,86	47,64	33,21	28,08	14,04	4,83	2,58	771,94
Travaux RER - Fonds RER	53,37	42,43	56,19	44,45	9,27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	152,34
Travaux RER - Préfinancement RER en Wallonie* <i>PPAI 2016-2020</i> <i>A charge de la clé</i>	57,05 -3,68	45,63 -3,20	33,34 22,85	10,94 33,51	3,51 5,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93,42 58,92
Travaux RER - Mia €	-	-	-	-	60,47	82,44	95,06	54,91	38,38	38,67	28,16	5,09	5,09	4,81	4,62	2,57	420,26
Travaux RER - Solde à Financer	-	-	-	-	-	-	-	35,37	48,74	35,19	19,48	28,12	22,99	9,23	0,21	0,01	199,34
SNCB	3,15	4,27	3,82	6,73	16,11	19,36	17,06	21,93	11,51	9,11	12,89	8,18	4,40	1,82	0,86	0,00	138,05
Travaux RER - Fonds RER	3,15	4,27	3,82	6,73	2,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,96
Travaux RER - Préfinancement Louvain-la-Neuve	-	-	-	-	4,90	3,56	7,54	6,61	5,80	4,33	7,66	6,47	2,68	0,38	0,86	-	50,79
Travaux RER - Mia €	-	-	-	-	9,07	15,80	9,52	15,32	5,71	4,78	5,23	1,71	1,71	1,45	-	-	70,30
Travaux RER - Solde à Financer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Travaux RER	56,52	46,70	60,01	51,18	85,84	101,80	112,12	112,21	98,63	82,97	60,53	41,39	32,47	15,87	5,69	2,58	909,98

* Par Préfinancement RER en Wallonie, il faut entendre la réorientation pour les travaux RER en Wallonie du préfinancement initialement prévu pour la réalisation de la liaison ferroviaire vers l'aéroport de Brussels South Charleroi Airport (Gosselies) décidé dans le cadre de l'Accord du Comité de concertation du 7 décembre 2005.

	Mio € courant	en Millions € courant															
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
INFRABEL	54,17	42,43	56,32	45,44	72,72	87,69	103,14	99,91	98,34	85,04	55,95	39,78	34,31	17,50	6,15	3,34	848,08
Travaux RER - Fonds RER	54,17	42,43	56,32	45,44	9,67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153,87
Travaux RER - Préfinancement RER en Wallonie* <i>PPAI 2016-2020</i> <i>A charge de la clé</i>	57,90 -3,74	45,63 -3,20	33,42 22,90	11,18 34,26	3,66 6,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93,90 59,97
Travaux RER - Mia €	-	-	-	-	63,06	87,69	103,14	60,77	43,33	44,52	33,07	6,09	6,21	5,99	5,88	3,34	463,09
Travaux RER - Solde à Financer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SNCB	3,20	4,27	3,83	6,88	16,80	20,59	18,51	24,27	12,99	10,49	15,14	9,80	5,37	2,27	1,09	0,00	152,31
Travaux RER - Fonds RER	3,20	4,27	3,83	6,88	2,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,21
Travaux RER - Préfinancement Louvain-la-Neuve	-	-	-	-	5,11	3,79	8,18	7,32	6,55	4,98	9,00	7,75	3,28	0,47	1,09	-	57,52
Travaux RER - Mia €	-	-	-	-	9,45	16,81	10,33	16,95	6,44	5,51	6,14	2,05	2,09	1,80	-	-	77,58
Travaux RER - Solde à Financer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Travaux RER	57,37	46,70	60,15	52,33	89,52	108,29	121,65	124,18	111,34	95,53	71,09	49,58	39,68	19,78	7,24	3,34	1000,39

* Par Préfinancement RER en Wallonie, il faut entendre la réorientation pour les travaux RER en Wallonie du préfinancement initialement prévu pour la réalisation de la liaison ferroviaire vers l'aéroport de Brussels South Charleroi Airport (Gosselies) décidé dans le cadre de l'Accord du Comité de concertation du 7 décembre 2005.

La quote-part de la SNCB se décompose comme suit par région et source de financement :

mio € courants	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total 2016-2031
Financement par milliard (PSP)					9,45	16,81	10,33	16,95	6,44	5,51	6,14	2,05	2,09	1,80	0,00	0,00	77,58
dont Région WA					1,33	4,34	2,33	3,26	2,58	2,20	2,46	0,82	0,84	0,72			20,88
dont Région VL					3,02	6,51	3,49	4,89	3,86	3,30	3,68	1,23	1,26	1,08			32,33
dont Région BR					5,11	5,96	4,51	8,80									24,37
Solde Fonds RER	3,20	4,27	3,83	6,88	2,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,41
PPI 2016-2020	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,20
PSPI 2016-2031	0,00	4,27	3,83	6,88	2,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,21
dont Région WA	3,16	2,71	2,20	3,19	0,99												12,24
PPI 2016-2020	3,16																3,16
PSPI 2016-2031	0,00	2,71	2,20	3,19	0,99												9,09
dont Région VL	0,02	0,25	0,21	0,27	0,46												1,22
PPI 2016-2020	0,02																0,02
PSPI 2016-2031	0,00	0,25	0,21	0,27	0,46												1,20
dont Région BR	0,02	1,31	1,42	3,42	0,78												6,95
PPI 2016-2020	0,02																0,02
PSPI 2016-2031	0,00	1,31	1,42	3,42	0,78												6,93
Utilisation Préfin. Wallon					5,11	3,79	8,18	7,32	6,55	4,98	9,00	7,75	3,28	0,47	1,09		57,52
Travaux RER	3,20	4,27	3,83	6,88	16,80	20,59	18,51	24,27	12,99	10,49	15,14	9,80	5,37	2,27	1,09	0,00	155,51

La quote-part d'Infrabel se décompose comme suit par région et source de financement :

mio € courants	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total 2016-2031
Financement par milliard					63,06	87,69	103,14	60,77	43,33	44,52	33,07	6,09	6,21	5,99	5,88	3,34	463,09
dont Région WA					29,93	39,99	57,49	14,26	0,03	5,83	12,86	2,16	2,21	2,15	2,14	1,22	170,27
dont Région VL					0,05	0,06	0,05	0,05	0,05	8,75	19,28	3,25	3,31	3,23	3,21	1,82	43,11
dont Département/déloc.					13,74	27,55	31,16	37,09	37,00	27,61							174,15
dont Région BR					19,34	20,10	14,44	9,36	6,25	2,32	0,93	0,68	0,69	0,62	0,53	0,30	75,56
Solde Fonds RER	54,17	42,43	56,32	45,44	9,67												208,03
PPI 2016-2020	57,90	45,63	33,42	11,18	3,66												151,80
PSPI 2016-2031	-3,74	-3,20	22,90	34,26	6,00												56,23
dont Région WA	10,15	9,27	10,76	20,47	4,59												55,24
PPI 2016-2020	8,99	8,26	6,98	0,63	0,62												25,48
PSPI 2016-2031	1,16	1,01	3,78	19,84	3,97												29,76
dont Région VL	2,17	6,42	5,37	0,20	0,01												14,17
PPI 2016-2020	2,39	5,73	5,00	0,53	0,00												13,66
PSPI 2016-2031	-0,22	0,69	0,36	-0,33	0,01												0,51
dont Département/déloc.	1,39	3,56	11,86	6,36	2,11												25,28
PPI 2016-2020	3,87	11,25	4,17	0,37	0,20												19,87
PSPI 2016-2031	-2,48	-7,69	7,69	5,99	1,90												5,41
dont Région BR	40,45	23,18	28,34	18,41	2,96												113,34
PPI 2016-2020	42,65	20,38	17,27	9,65	2,84												92,79
PSPI 2016-2031	-2,20	2,80	11,07	8,76	0,12												20,55
Utilisation Préfin. Wallon								39,14	55,02	40,52	22,87	33,69	28,09	11,51	0,27	0,01	231,12
Travaux RER	54,17	42,43	56,32	45,44	72,72	87,69	103,14	99,91	98,34	85,04	55,95	39,78	34,31	17,50	6,15	3,34	902,25

La SNCB procède, en collaboration avec Infrabel, à une actualisation des projets gare par gare. Cette revue mène à la répartition suivante par tronçon de ligne, s'inscrivant dans les plannings prévus au point 3 ci-avant :

L50A - Région BR	1,3
Équipement complém. BR	15,2
L124 - Uccle-Moensberg	4,7
L124 - Linkebeek-de Hoek	30,4
L124 - Waterloo-Br.-Alliance	15,3
L124 - Br.-Alliance-Nivelles	10,4
L161 - Watermael-Boisfort	7,6
L161 - Groenendaal-Bakenbos	3,1
L161 - Bakenbos-Ottignies	9,9
L161 - Ottignies	55,0
L16 - Région BR	2,6
TOTAL	155,5

Pour Infrabel, le planning d'exécution des travaux tel que retenu dans le cadre du plan stratégique pluriannuel d'investissement induit la répartition suivante entre les différentes infrastructures :

	mil. Euro/avant	Total 2016	Total 2017-2031
INFRADEL		54,17	848,08
Watermael - Schuman - Josaphat: tunnel + voies supplémentaires		27,88	10,82
L 161.4V : Watermael - Boisfort - Louvain La Neuve		6,50	282,07
Tronçon 1 Watermael - Bakenbos		0,42	106,25
Tronçon 2 Bakenbos Ottignies		3,65	105,49
Tronçon 3 Ottignies		1,52	43,96
Tronçon 4 Ottignies - Biff LLN + LLN		0,91	26,37
L 124 Braine-l'Alleud - Linkebeek: 3ème et 4ème voies		5,50	488,45
Tronçon 1 Uccle Moensberg		-1,06	26,47
Tronçon 2 Linkebeek - De hoek		2,75	192,28
Tronçon 3 Waterloo - Braine-Alliance		3,46	101,05
Tronçon 4 Braine-Alliance - Nivelles		0,35	168,64
L50A: Brussel - Denderleeuw: 3de en 4de spoor		14,06	61,72
Aménagements gares et parkings (sonorisation des quais / affichage dynamique)		0,22	5,01

5. Travaux SNCB à réaliser par gare/point d'arrêt

5.1. Ligne 50A Bruxelles Midi-Denderleeuw

5.1.1. Anderlecht

Les nouveaux quais du point d'arrêt Anderlecht ont été construits et partiellement parachevés. Les derniers équipements devront encore être placés durant les semaines qui précèdent la mise en service du point d'arrêt (2020) afin d'éviter des dégradations liées au vandalisme.

5.2. Ligne 161 Watermael-Ottignies

5.2.1. Watermael

Les nouveaux quais du point d'arrêt de Watermael sont terminés mais un seul de ces quais est utilisé. Les déplacements des voies permettront la démolition des anciens quais et de l'ancien couloir sous voies ainsi que l'achèvement du nouveau couloir sous voie et ses accès, et la mise en service définitive du dernier quai.

Les équipements des quais ont subi du vandalisme après la fin des premiers travaux. Une remise en état sera nécessaire avant la mise en service du quai non encore utilisé.

L'ancienne cour à marchandises doit être encore aménagée en parking auto (30 places).

5.2.2. Boitsfort

Le point d'arrêt existant de Boitsfort est toujours en service, un nouveau quai a déjà été construit mais il n'est pas encore équipé. Les déplacements des voies permettront la démolition des anciens quais et la construction des 2 nouveaux quais manquants. Des ascenseurs doivent être placés.

Le long de la rue des Archives, il est prévu un habillage du mur de la tranchée couverte ainsi qu'un escalier.

Sur base du permis d'urbanisme, un système de désenfumage de la tranchée est prévu pour assurer la sécurité des utilisateurs du point d'arrêt.

Le parking existant doit encore être rénové.

5.2.3. Groenendaal

A Groenendaal, les anciens quais sont encore utilisés par les voyageurs, les nouveaux quais ont été partiellement construits mais ne sont pas encore en service. Les déplacements de voies permettront la démolition des anciens quais, la construction des parties manquantes des nouveaux quais ainsi que l'achèvement du passage inférieur.

Le parking doit être encore rénové, la capacité est à déterminer sur base de l'analyse des besoins et du potentiel.

5.2.4. Hoeilaart

A Hoeilaart, les nouveaux quais sont en service et accessibles PMR via des rampes d'accès, le parking (40 places) a été construit et mis en service. Le point d'arrêt est totalement terminé.

5.2.5. La Hulpe (travaux de 2019 à 2026)

A La Hulpe, deux nouveaux quais ont été construits mais ne sont pas encore en service. Les déplacements des voies permettront la démolition des anciens quais, la construction du quai central manquant. Des ascenseurs doivent être placés (travaux : Q3 2019 à Q1 2020).

Le parking (386 places) est en service. La construction de la façade du parking a débuté au mois d'août 2017.

5.2.6. Genval (travaux de 2019 à 2026)

A Genval, deux nouveaux quais ont été construits mais ne sont pas encore en service. Les déplacements des voies permettront la démolition des anciens quais, la construction des quais manquants. L'escalier menant au quai central et des ascenseurs doivent être placés.

Le parking (540 places) est en service.

5.2.7. Rixensart (travaux de 2019 à 2026)

A Rixensart, les nouveaux quais sont en service. Des ascenseurs doivent être placés (travaux ascenseurs + BV : Q3 2019 à Q4 2020). Les 2 parkings sont en service. Deux sorties de secours et une passerelle doivent encore être construits à l'extrémité des quais.

Un nouvel auvent intégrant le bâtiment voyageurs est prévu, ainsi que des ascenseurs.

Des accès PMR vers les quais ont été aménagés provisoirement.

5.2.8. Profondsart (travaux de 2019 à 2026)

A Profondsart, le point d'arrêt a été déplacé vers Bruxelles. Il est équipé de quais hauts provisoires. Seul un nouveau quai a été construit, mais il n'est pas encore en service. Les déplacements des voies permettront la construction des 2 quais manquants. Le parking accueille 80 véhicules.

Les quais sont accessibles aux PMR, une partie de cet aménagement est provisoire en attendant la réalisation du quai central et de son accès.

5.2.9. Ottignies (travaux de 2018 à 2029)

A Ottignies, le renouvellement des quais, des passerelles, des infrastructures d'accueil, ainsi que la rénovation et l'agrandissement des parkings n'ont pas encore débuté à l'exception du parking des Droits de l'Homme construit en 2007 (377 places). Travaux de parkings : Q3 2020 à Q4 2021.

En 2018, il est prévu une passerelle provisoire équipée d'ascenseurs qui rendront la gare d'Ottignies accessible PMR à l'horizon fin 2018, à l'exception des voies 10 et 11. Cette passerelle fera également partie des dispositifs provisoires d'accès aux quais pendant toute la durée des travaux.

Les accès définitifs aux quais seront assurés par une gare passerelle et par un couloir sous voies.

5.2.10. Extension des quais de Louvain La Neuve

Le revêtement et l'équipement des quais, l'équipement des escaliers d'accès, le nouvel ascenseur seront réalisés.

5.3. Ligne 124 Uccle Moensberg-Nivelles

5.3.1. Uccle Moensberg

Uccle Moensberg est une halte existante située le long de la L26. Le projet du RER prévoit le déplacement de cette halte au croisement des L124 et L26.

Les anciens quais sont actuellement utilisés par les voyageurs sur la L26. Deux nouveaux quais ont été construits le long de la L124 au futur point d'arrêt d'Uccle Moensberg ainsi qu'un escalier d'accès. Ceux-ci ne sont pas encore en service. Les déplacements des voies permettront le renouvellement du pont ferroviaire situé au croisement des L26 et L124, ainsi que la construction des parties manquantes des nouveaux quais. Des ascenseurs doivent être placés ainsi que des rampes et escaliers d'accès.

Un parking voiture de 80 places doit être construit.

5.3.2. Linkebeek

Le bâtiment voyageurs a été démoli.

La commune d'Uccle s'est engagée, via une convention Commune/Infrabel/SNCB, à construire à ses frais le parking de 83 places sur la tranchée couverte déjà construite.

Seuls deux quais latéraux seront construits et équipés.

Côté Godhuizenlaan, l'esplanade sur la tranchée couverte et deux nouveaux escaliers doivent être aménagés. Côté Kleiveldstraat, une zone de dépose-minute et des rampes conformes à l'accessibilité PMR seront construites.

5.3.3. Holleken

Les quais de la halte de Holleken seront déplacés vers le sud et de nouveaux accès seront réalisés.

La halte de Holleken sera constituée de deux quais latéraux et un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers.

Pour améliorer les accès aux PMR, des rampes sont prévues vers les quais latéraux. Un nouveau parking et des places de parking en voirie seront aménagés pour un total de 50 places.

5.3.4. Sint-Genesius-Rode

La gare de Rhode-Saint-Genèse sera constituée de deux quais latéraux et un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers.

Un bâtiment parking voiture aérien doit être construit à la place du parking existant à ciel ouvert (travaux Q4 2020 à Q2 2022). La capacité est à déterminer sur base de l'analyse des besoins et du potentiel. Une nouvelle passerelle permettra d'accéder aux quais via des escaliers directement depuis ce parking aérien.

Le bâtiment voyageurs existant est un bâtiment classé. Il sera conservé et il est prévu de le réaffecter à une autre fonction. Une zone de dépose minute et un parking vélo sont prévus sous le pont de l'avenue de la Forêt de Soignes.

5.3.5. De Hoek

La halte de De Hoek sera constituée de deux quais latéraux et un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers et une esplanade. Les quais latéraux seront également accessibles via des rampes.

Un parking de 15 à 20 places sera construit.

5.3.6. Waterloo (travaux de 2018 à 2025)

Le bâtiment voyageurs existant ainsi que le parking existant seront démolis dans la première phase des travaux puisqu'ils se situent dans l'emprise des futures voies sur un tronçon prioritaire. Ceux-ci seront remplacés préalablement par un bâtiment voyageurs en surface et par un nouveau parking à ciel ouvert : le parking « Fastrez » côté Est comprenant 138 places.

La gare de Waterloo sera constituée d'un quai central et de deux quais latéraux.

Ces deux quais latéraux seront accessibles par des rampes PMR. Le quai central, qui ne servira qu'en situation « perturbée », sera également accessible aux PMR.

Ce projet comprend aussi des auvents, un nouveau couloir-sous-voie, une zone d'attente pour le dépose minute et un parking vélo.

5.3.7. Braine-l'Alleud (travaux de 2018 à 2025)

Deux parkings ont été construits en gare de Braine-l'Alleud : un semi-enterré de 483 places et un enterré de 445 places. Un nouveau couloir sous voies a été construit à l'extrémité sud des quais ainsi que deux nouveaux abris vélo. Il est actuellement prévu de placer un ascenseur dans le parking nord.

Les quais de Braine-l'Alleud seront renouvelés et légèrement déplacés vers le nord jusque sous la tranchée couverte existante.

La tranchée couverte sera prolongée pour pouvoir y construire un dépose-minute, des ascenseurs et escaliers d'accès aux quais.

Le bâtiment voyageurs existant est en cours de rénovation actuellement (travaux jusque Q4/2019).

5.3.8. Braine-l'Alliance (travaux de 2018 à 2025)

Les 3 quais de la halte de Braine-l'Alliance ont été posés. Ceux-ci ne sont pas en service et doivent encore être équipés. Un couloir sous voies a été prolongé ainsi que 3 escaliers vers les quais.

Un parking à ciel ouvert de 232 places sera construit. La zone de ce parking a été partiellement aménagée et sert pour le moment de zone de stockage.

5.3.9. Lillois (travaux de 2019 à 2029)

Le bâtiment voyageurs existant (non utilisé) sera démoli en 2018.

La halte de Lillois sera constituée de deux quais latéraux et un quai central. Ces trois quais seront accessibles par des escaliers depuis un nouveau couloir sous voies et les deux quais latéraux seront également accessibles par des escaliers.

Un parking d'environ 75 places sera construit.

5.3.10. Nivelles (travaux de 2019 à 2029)

Un parking de 739 places a été construit ainsi qu'un couloir sous voies connectant le parking et le quai des voies C et 1. Ce couloir sous voies sera prolongé sous la voie 3 pour permettre un accès depuis la nouvelle voirie réalisée récemment dans le cadre d'un nouveau lotissement.

Un couloir sous voies « principal » a également été construit à l'extrémité sud du parking. Ce couloir sous voies donne accès aux deux quais existants par des escaliers. A terme, le nouveau bâtiment des voyageurs sera construit dans le prolongement de ce couloir sous voies (travaux : Q3 2019 à Q2 2020).

Des ascenseurs seront construits en gare de Nivelles.

La gare de Nivelles sera constituée de trois quais centraux. La toiture du parking accueillera les deux futures voies du RER.

5.4. Ligne 36

5.4.1. Haren-Sud

Lors des travaux de la ligne 36, les quais de Haren-Sud n'ont pas été équipés. Les travaux de parachèvement sont prévus dans le projet actuel : revêtements et équipement des quais, y compris les abris.

Annexe 2 à l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER

Conditions générales relatives à l'exécution du projet RER

1. Le planning, le budget nécessaire et sa répartition annuelle repris dans l'annexe 1, constituent une estimation établie sur la base de la connaissance disponible du projet en date du 15 septembre 2017, ainsi que le master plan ETCS.
2. Le planning, le budget et sa répartition annuelle, seront respectés à la condition :
 - que la définition du projet ne connaisse aucun changement qui mette en danger le planning, le budget ou la répartition annuelle de celui-ci ;
 - que tous les permis nécessaires soient délivrés dans le délai déterminé dans l'annexe 1, ce qui implique notamment qu'aucun recours en suspension couronné de succès et qu'aucun recours en annulation ne soit introduit contre les permis délivrés, de même qu'aucun autre recours en Justice avec conséquences sur le planning ne soit introduit ;
 - que, malgré toutes les précautions prises par Infrabel et/ou la SNCB, ne se présentent pas de circonstances imprévues, lourdes de conséquences, indépendantes de la volonté des 2 sociétés, et pour lesquelles elles peuvent valablement faire prévaloir un cas de force majeure ;
 - que les versements du financement des travaux soient assurés par l'Etat et par la Région, selon que l'un des deux ou que les deux financent une partie du projet d'investissement, dans le respect de l'échéancier inclus dans l'annexe 1, sauf en cas de retard de planning où la mise à disposition des fonds pourra être rééchelonnée selon les besoins réels des chantiers.

Tout non-respect d'une ou de plusieurs des 4 conditions précitées doit faire l'objet d'une justification détaillée adressée aux membres du CEMM.

Par circonstances imprévues il faut entendre tous les événements et évolutions qui n'étaient pas connus en date du 15 septembre 2017, comme par exemple des intempéries d'ampleur extraordinaire qui influencent l'exécution des projets, de nouveaux développements techniques ou technologiques, des augmentations de prix au-dessus de l'inflation prévue, une conjoncture économique dérogeant fortement aux hypothèses raisonnables retenues au départ, l'apparition d'éléments nouveaux qui n'étaient pas disponibles en date du 15 septembre 2017 et qui influencent de façon majeure les chantiers, des changements dans la législation et les règlements, ou les normes ou exigences imposées dans le cadre de la délivrance des permis requis.

A ces conditions générales peuvent s'ajouter, le cas échéant, des conditions particulières qui sont mentionnées dans le contrat de préfinancement.

3. Les conditions générales font intégralement partie de l'annexe 1 de l'Accord de Coopération d'exécution.

Annexe 3 à l'accord de coopération d'exécution du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne, et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la finalisation des travaux RER, relative à la méthodologie de supervision et de reporting concernant les projets ferroviaires prioritaires régionaux

A. Description générale

La présente annexe décrit comment se déroulera la supervision et le reporting quant à la mise en œuvre des projets ferroviaires prioritaires régionaux, à savoir les projets ferroviaires prioritaires pour lesquels les régions, chacune en ce qui la concerne, peuvent prévoir un financement additionnel.

Les modalités de supervision et de reporting seront intégrées dans la méthodologie existante au niveau de la DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports (SPF MT), comme décrite ci-après.

Le SPF MT se charge de la coordination de chacun des aspects du suivi de ces projets ferroviaires prioritaires régionaux.

B. Description détaillée

En ce qui concerne les investissements de la SNCB et d'Infrabel, une distinction claire est opérée entre les projets délimités et les dossiers continus.

Un projet est par définition délimité en termes de temps, de portée, de ressources et de résultats.

Toutefois, certains investissements ont un caractère continu inhérent et sont de ce fait difficiles à délimiter, comme par exemple les investissements dans le maintien de capacité, les ateliers, ... D'autres programmes comportent plusieurs activités délimitées, qui sont cependant trop limitées pour être considérées comme des projets distincts, comme par exemple les projets de gares plus modestes.

C'est pourquoi une distinction est opérée entre les projets délimités qui décrivent un projet spécifique et les dossiers continus qui regroupent un certain nombre de travaux non délimités et/ou de petits travaux délimités.

En ce qui concerne les projets délimités, le SPF MT opère une distinction sur la base de l'importance de leur suivi, qui est déterminée en fonction de l'ampleur du projet et des opportunités (c'est-à-dire les priorités politiques) et des risques y associés. Une analyse multicritère (AMC) permet de classer les projets en fonction de leur importance croissante de suivi et de les répartir en projets de Type 1 et projets de Type 2. Le nombre de projets de Type 1 est déterminé de telle manière qu'au moins 80% du budget total restant d'investissement de tous les projets délimités est représenté.

Sur la base de l'exécution de cette AMC, le SPF MT sélectionne annuellement une liste de projets de Type 1 pour lesquels il souhaite recevoir un rapport trimestriel (Q1, Q2, Q3 et Q4). Les projets de Type 2 restants - c'est-à-dire les projets délimités qui n'ont pas été considérés comme projets de Type 1 pendant l'année de rapport en question - et les dossiers continus doivent faire l'objet d'un rapport semestriel (Q2 et Q4).

Les projets ferroviaires prioritaires régionaux, qui sont, selon les modalités de la méthodologie de suivi présente, trop limités pour être considérés comme des projets distincts, seront suivis comme des dossiers continus. En concertation entre la SNCB ou Infrabel, le SPF MT et la région concernée, certains dossiers continus pourraient être regroupés dans un seul dossier continu.

Les projets ferroviaires prioritaires régionaux, qui sont considérés comme des projets distincts et qui comportent plus qu'une étude de faisabilité et/ou une étude avant exécution, seront suivis comme des projets de Type 1, dès que la phase d'étude est terminée et que les travaux ont effectivement été entamés, tout en maintenant la détermination du nombre de projets de Type 1 sur base de la

règle de 80% précitée. Les projets ferroviaires prioritaires régionaux, qui sont considérés comme des projets distincts et qui ne comportent qu'une étude de faisabilité et/ou une étude avant exécution, et les projets ferroviaires prioritaires régionaux, qui sont considérés comme des projets distincts et qui comportent plus qu'une étude de faisabilité et/ou une étude avant exécution, si seulement des études sont en cours sans exécution de travaux, seront inclus dans l'AMC annuelle et pourraient devenir des projets de Type 1 ou de Type 2.

Chaque dossier fournit de manière synthétique une image aussi fidèle que possible du dossier/projet d'investissement en termes d'objectifs, de contenu, de planification, de gestion des risques et d'avancement. La forme et le contenu de ces dossiers ont fait l'objet d'un accord entre le SPF MT et la SNCB et Infrabel, et chaque dossier est systématiquement composé d'une **partie chiffrée** et d'une **partie textuelle**.

En ce qui concerne la partie textuelle, une description de référence est fournie avant ou lors de la première transmission d'un dossier. Lors de chaque reporting suivant (version Q), une actualisation est fournie par rapport à la situation telle qu'elle est décrite dans la description de référence. Si la portée d'un projet/dossier subit une modification en profondeur, un nouveau dossier de référence doit être créé.

Partie textuelle :

- Objectifs
- Justification et/ou analyse sociale des coûts et des bénéfices
- Portée et approche
- Description des sous-programmes et des liens entre les (sous-)programmes
- Référence à des documents de gestion
- Procédures administratives et légales
- Risques
- Planification
- Budget

Partie chiffrée :

- Projets de Type 1 et de Type 2
 - o budget total initial et revu + (uniquement projets de Type 1) répartition par source de financement et par année
 - o dépenses totales + répartition par source de financement + pourcentage de réalisation budgétaire
 - o budget annuel, amendement du budget annuel et dépenses de l'année en cours + répartition par source de financement et type de coût
 - o planification globale et étapes importantes (dates de début et de fin)
- Dossiers continus
 - o budget annuel, amendement du budget annuel et dépenses de l'année en cours + répartition par source de financement et type de coût
 - o dépenses totales + répartition par source de financement + pourcentage de réalisation budgétaire (par rapport au PPI en vigueur)

Le financement fédéral complémentaire et le financement régional additionnel éventuel sont repris comme sources de financement distinctes dans tous les dossiers d'investissement. La SNCB et/ou Infrabel fourniront pour chaque projet ferroviaire prioritaire une nouvelle description de référence.

La région qui contribue via un financement additionnel recevra le reporting sur l'affectation du financement additionnel, par la région concernée, des projets ferroviaires prioritaires régionaux.

Une réunion de suivi entre, d'une part, le SPF MT et la SNCB et, d'autre part, entre le SPF MT et Infrabel est également programmée trimestriellement. Au cours de cette concertation, un certain nombre de projets de Type 1, éventuellement complété par des projets de Type 2 et/ou des dossiers continus, sélectionnés par le SPF MT, sont examinés et commentés plus en détail en présence du PMO et des chefs de projet concernés de la SNCB et/ou d'Infrabel. L'objectif est que chaque projet de Type 1 soit abordé au moins une fois pendant les réunions de suivi en rapport avec l'année, pour laquelle la liste des projets de Type 1 a été sélectionnée.

Spécifiquement pour les projets ferroviaires prioritaires régionaux, les réunions de suivi actuelles seront complétées par une réunion partielle organisée, à laquelle la région concernée sera conviée. La région concernée et le SPF MT sélectionneront de commun accord une partie des projets ferroviaires prioritaires régionaux pour cette partie des réunions de suivi, de sorte que chaque projet ferroviaire prioritaire régional soit aussi abordé au moins une fois par année pendant les réunions de suivi.

Le SPF MT fait à son tour rapport 4 fois par an au Ministre sur les projets de Type 1, et 2 fois par an sur les projets de Type 2 et les dossiers continus. Le reporting sur les projets ferroviaires prioritaires régionaux sera ajouté au reporting actuel du SPF MT. La région qui contribue via un financement additionnel recevra le reporting spécifique concernant les projets ferroviaires prioritaires régionaux.

Après l'achèvement¹ de chaque projet d'investissement, la SNCB et/ou Infrabel procéderont à une évaluation ex-post visant à vérifier si les objectifs visés ont été atteints (et le cas échéant pourquoi ils ne l'ont pas été), si la planification budgétaire et temporelle a été respectée (et le cas échéant pourquoi elle ne l'a pas été) et à déterminer quelles sont les leçons à en tirer. Ces évaluations sont transmises, au plus tard lors de la première version Q, après l'achèvement, au SPF MT et à la région concernée dans le cas d'un projet ferroviaire prioritaire régional et sont susceptibles d'être examinées pendant les réunions de suivi.

Pour finir, le SPF MT est habilité, moyennant le respect des règles de sécurité, à effectuer sur les terrains de la SNCB et d'Infrabel toutes les vérifications et tous les contrôles qu'il juge raisonnablement nécessaires et/ou utiles pour surveiller la réalisation des investissements. Cela peut notamment consister à demander des documents et des informations complémentaires, à réaliser des contrôles des dépenses (éventuellement via un bureau externe) et des visites sur le terrain, à organiser des réunions avec les PMO, les chefs de projet et les fonctionnaires dirigeants, ...

Cette méthodologie de supervision et de reporting concernant les projets ferroviaires prioritaires régionaux répond largement aux recommandations de la Cour des comptes formulées dans son rapport intitulé « Évaluation de la mise en œuvre des contrats de gestion conclus avec la SNCB, Infrabel et la SNCB-Holding » du 27 janvier 2016.

¹ On entend par achèvement d'un projet, l'achèvement technique sur le terrain. Après la livraison de l'évaluation ex-post, ces projets sont considérés comme des projets « en fin de vie » et les factures tardives éventuelles sont incluses dans les versions Q ultérieures sous une forme limitée, c'est-à-dire contenant au moins le budget annuel, l'amendement du budget annuel et les dépenses annuelles, avec une ventilation entre les sources de financement et les types de coûts ET une justification pour les dépenses.

Bijlage 1 bij het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken

RER-GEN :

Verbinding Watermaal-Schuman-Josafat

L50A Brussel – Denderleeuw

L124 Ukkel-Nijvel

L161 Watermaal-Splitsing Louvain-la-Neuve

1. Algemene doelstellingen en motivering

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat voor heel wat jobs en onderwijscentra zorgt, kent een groeiende verkeerscongestie zowel via het spoor als op de weg. De toename van de spoorwegcapaciteit van de lijnen die de verbinding van en naar Brussel verzekeren is dan ook een prioriteit om het vervoersaandeel van het spoor te ontwikkelen door deel te nemen aan de modale transfer die onmisbaar is om de wegen die bijna verzadigd zijn op het spitsuur te ontlasten.

Deze verhoging van de infrastructuurcapaciteit is bedoeld om meer treinen te ontvangen die afkomstig zijn uit de grote steden van het land en eveneens om het aanbod van het GEN-type (Gewestelijk ExpresNet) te verwezenlijken in een straal van 30 km rond de hoofdstad.

Deze bijlage gaat meer bepaald over de afwerking van de programma's die in het begin van de jaren 2000 gestart zijn:

- De spoorverbinding Watermaal-Schuman-Josafat
- Het op 4 sporen brengen van de lijn 50A tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek
- Het op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de splitsing van Louvain-la-Neuve
- Het op 4 sporen brengen van de lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

Deze werkzaamheden gaan gepaard met de verwezenlijking van nieuwe stopplaatsen en/of de renovatie van bestaande stopplaatsen/stations.

De bijkomende sporen zullen voor een capaciteitsuitbreiding zorgen die een nieuwe verbinding in de Europese wijk zal aanbieden evenals sporen voor het voorstedelijke verkeer (S) zonder te interfereren met het binnenlands verkeer naar Liedekerke, Ottignies/Louvain-la-Neuve en Nijvel. Het S-aanbod zal zo sterk verbeterd worden door de verhoging van het aantal treinen, door een regelmatige cadansering van de dienstregeling en door S-treinen die in alle haltes stoppen.

2. Technische doelstellingen en benadering

Voor het programma van de verbinding Watermaal-Schuman-Josafat werden de indienststellingen van de verschillende lijnstukken en de nieuwe stopplaatsen, Gerموir en Arcaden, verwezenlijkt. Enkel de voltooiingswerkzaamheden zijn nog bezig.

Voor wat de lijn 50A betreft vonden de indienststellingen van het 3^{de} en 4^{de} spoor plaats tussen de Industrielaan en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek. De renovatie van de centrale sporen is in uitvoering. De 4 sporen zullen in december 2018 uitgbaat kunnen worden.

De overige in de komende jaren uit te voeren werkzaamheden in het kader van de bijkomende financiering omvatten:

- De vernieuwing van de nieuwe centrale sporen zowel in het westen (Sint-Katharina-Lombeek) als in het oosten (Anderlecht), met inbegrip van de herinrichting van Klein Eiland;
- De uitrusting van de perrons van de halte "CERIA/COOVI".

Voor wat de lijn 161 betreft, zijn de grote werken van burgerlijke bouwkunde voorafgaand aan de verplaatsing van de sporen bijna voltooid langs de volledige lijn, met uitzondering van 200 meter perrons ter hoogte van de vroegere halte van Profondsart.

De vergunningsaanvragen, de studies en de werkzaamheden zijn vanaf 1 januari 2018 opnieuw gelanceerd binnen het kader van een aanpak per baanvak.

De overblijvende nog uit te voeren werken in de volgende jaren binnen de bijkomende financiering behelzen:

- Het op 4 sporen brengen tussen Watermaal en Bakenbos (9km, Brussel en Vlaanderen)
- Het op 4 sporen brengen tussen Bakenbos en Ottignies (10 km, Wallonië)
- De aanpassing van de spoorweginfrastructuur van Ottignies (1km Wallonië) met inbegrip van de sporenbundels en de lijnen 139 en 140, en de aanpassing van de onthaalinfrastructuur zoals beschreven in punt 5.2.9.
- Het op 4 sporen brengen tussen Ottignies en de splitsing Louvain-la-Neuve (2 km, Wallonië) met inbegrip van het zuidooster van het station van Ottignies.

Het op 4 sporen brengen tussen Watermaal en Bakenbos en tussen Ottignies en de vertakking van Louvain-la-Neuve zal voor een verbetering zorgen van het S-aanbod op lijn 161 vanaf 2025. Met deze eerste terbeschikkingstelling van de nieuwe infrastructuur voorziet de NMBS, voor het S-aanbod, een optimale spreiding (15 minuten in de spits) van de treinen en een bediening van alle haltes.

Wat de stations en de stopplaatsen op de lijn 161 betreft varieert het afwerkingsniveau van de verschillende haltes en hangt het einde van de desbetreffende werken af van de infrastructuurwerken.

De onthaalwerken, ten laste van de NMBS, betreffen de perrons en hun uitrustingen (met uitzondering van de geluidsinstallaties en het dynamische informatiesysteem), de perrontoegangen (behalve draagstructuur), de investeringen in onthaalinfrastructuur voor de reizigers waarbij rekening moet worden gehouden met het reizigerspotentieel en hun noden (eventuele renovatie/bouw van reizigersgebouwen, autoparkings, fietsen, kiss & ride, ...). Zie beschrijving in punt 5.

Voor de lijn 124 werden de grote voorbereidende werken van burgerlijke bouwkunde voor de verplaatsing van de sporen gedeeltelijk uitgevoerd in het Waalse Gewest (+/- 7 km van de 16 km). Ze zijn nog niet begonnen in het Vlaamse Gewest (+/- 6 km). Ze zijn afgewerkt in het Brusselse Gewest (+/- 1 km). Er moeten nog bijkomende werken uitgevoerd worden alvorens de verplaatsing van de sporen te starten.

De vergunningsaanvragen, de studies en de werkzaamheden werden opnieuw opgestart vanaf 1 januari 2018 binnen het kader van een aanpak per baanvak.

De overblijvende nog uit te voeren werken in de volgende jaren binnen de bijkomende financiering behelzen:

- De verwezenlijking van een stopplaats voor de aansluiting van het verkeer van de lijnen 124 en 26 te Ukkel Moensberg en het op 4 sporen brengen van lijn 124 (1km, Brussel)
- Het op 4 sporen brengen tussen Linkebeek en De Hoek (6 km, Vlaanderen)
- Het op 4 sporen brengen tussen Waterloo en Eigenbrakel-Alliantie (6 km, Wallonië)
- Het op 4 sporen brengen tussen Eigenbrakel-Alliantie en Ottignies (8 km, Wallonië).

De verwezenlijking van de stopplaats te Ukkel Moensberg, het op 4 sporen brengen tussen Waterloo en Eigenbrakel-Alliantie en de indienststelling van twee nieuwe sporen met perronaansluiting te Nijvel, zullen zorgen voor een verbetering van het S-aanbod op lijn 124 vanaf 2025 met het streven naar een treinaanbod om het kwartier voor een maximum aantal stations. Met deze terbeschikkingstelling van nieuwe infrastructuur voorziet de NMBS wat het S-aanbod betreft, de opening van 2 nieuwe stopplaatsen (Ukkel Moensberg L124/26 en Eigenbrakel-Alliantie) en de bediening van alle haltes tussen Brussel en Nijvel.

Voor de stations en de stopplaatsen op lijn 124 zijn de afwerkingsniveaus van de verschillende haltes relatief laag. Slechts enkele perrons van de nieuwe stopplaatsen (Ukkel Moensberg en Eigenbrakel-Alliantie) werden gebouwd en de nieuwe parkings van Nijvel en Eigenbrakel werden in dienst gesteld. De andere werken die te maken hebben met de stations en de stopplaatsen moeten nog uitgevoerd worden en hun voltooiing hangt af van de fasering van de werken van het op 4 sporen brengen.

Deze werken, ten laste van de NMBS, betreffen de perrons en hun uitrustingen (met uitzondering van de geluidsinstallaties en het dynamische informatiesysteem), de perrontoeegangen (behalve draagstructuur), de investeringen in onthaalinfrastructuur van de reizigers waarbij rekening moet worden gehouden met het reizigerspotentieel en hun noden (eventuele renovatie/bouw van reizigersgebouwen, parkings voor auto's, fietsen, kiss and ride, ...). Zie omschrijving in punt 5.

3. Planning

De onderstaande planning houdt rekening met een aantal bijzondere voorwaarden:

- De vergunning voor het op 4 sporen brengen van lijn 124 in het Brusselse Gewest wordt binnen de 2 jaar verkregen (vrijgesteld van beroep);
- De wijziging van de GRUP (Gewestelijke Ruimtelijke UitvoeringsPlannen) en de vergunning voor het op 4 sporen brengen van lijn 124 in het Vlaamse Gewest, wordt in 3 jaar verkregen (vrijgesteld van beroep);
- De afleveringen van bijkomende vergunningen, bovenop de vergunning voor het op 4 sporen brengen, zullen geen impact hebben op de planning (het masterplan in Ottignies, het station van Terhulpen, de stopplaats van Groenendaal, de veiligheidsuitrustingen van de overdekte sleuf van Bosvoorde, het station van Nijvel, het station van Waterloo).
- De implementatie van ETCS zal geen of weinig impact hebben op de planning en de fasering van het op 4 sporen brengen van de lijnen.

De overige verbeteringswerken van het reizigersonthaal (parking, reizigersgebouwen, uitrusting van de perrons) zullen uitgevoerd worden volgens de vooruitgang van de werken van het op 4 sporen brengen.

De 4 sporen van de lijn 50A tussen de Industrielaan en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek zullen in dienst gesteld worden in december 2018 en de werken ter verbetering van de doorstroming van het treinverkeer tussen de halte "CERIA/COOVI" en Brussel-Zuid zullen in december 2020 voltooid zijn.

4. Budget

Zonder afbreuk te doen aan de algemene voorwaarden, geeft onderstaande tabel de verdeling van de budgetten NMBS en INFRABEL weer om het GEN af te werken per jaar, per financieringsbron, per gewest en per baanvak.

	Mio € ₂₀₁₆	In miljoen EURO ₂₀₁₇														Totaal	
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		2031
INFRABEL	53,37	42,43	56,19	44,45	69,73	82,44	95,06	90,28	87,12	73,86	47,64	33,21	28,08	14,04	4,83	2,58	771,94
Werken GEN - GEN Fonds	53,37	42,43	56,19	44,45	69,73	82,44	95,06	90,28	87,12	73,86	47,64	33,21	28,08	14,04	4,83	2,58	152,34
Werken GEN - Miljard €	57,05	45,63	33,34	10,94	3,51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93,42
<i>Ten laste van de sleutel</i>	-3,68	-3,20	22,85	33,51	5,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58,92
Werken GEN - Prefinanciering GEN in Wallonië*	-	-	-	-	-	-	35,37	48,74	35,19	19,48	28,12	22,99	9,23	0,21	0,01	-	199,34
Werken GEN - Miljard €	-	-	-	60,47	82,44	95,06	54,91	38,38	38,67	28,16	5,09	5,09	4,81	4,62	2,57	-	420,26
Werken GEN - Financiering saldo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NMBS	3,15	4,27	3,82	6,73	16,11	19,36	17,06	21,93	11,51	9,11	12,89	8,18	4,40	1,82	0,86	-	138,05
Werken GEN - GEN Fonds	3,15	4,27	3,82	6,73	2,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,96
Werken GEN - Prefinanciering Louvain-la-Neuve	-	-	-	-	4,90	3,56	7,54	6,61	5,80	4,33	7,66	6,47	2,68	0,38	0,86	-	50,79
Werken GEN - Miljard €	-	-	-	-	9,07	15,80	9,52	15,32	5,71	4,78	5,23	1,71	1,71	1,45	-	-	70,30
Werken GEN - Financiering saldo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal Werken GEN	56,52	46,70	60,01	51,18	85,84	101,80	112,12	112,21	98,63	82,97	60,53	41,39	32,47	15,87	5,69	2,58	909,98

* Met de GEN-prefinanciering in Wallonië wordt de heroriëntering naar de GEN-werken bedoeld van de prefinanciering initieel bedoeld voor de realisatie van de spoorwerken naar de luchthaven van Brussels South Charleroi Airport (Gosselies), waarover beslist werd in het akkoord van het Overlegcomité van 7 december 2005.

	Mio € ₂₀₁₆	In miljoen EURO ₂₀₁₇														Totaal	
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		2031
INFRABEL	54,17	42,43	56,32	45,44	72,72	87,69	103,14	99,91	98,34	85,04	55,95	39,78	34,31	17,50	6,15	3,34	848,08
Werken GEN - GEN Fonds	54,17	42,43	56,32	45,44	72,72	87,69	103,14	99,91	98,34	85,04	55,95	39,78	34,31	17,50	6,15	3,34	153,87
Werken GEN - Miljard €	57,90	45,63	33,42	11,18	3,66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93,90
<i>Ten laste van de sleutel</i>	-3,74	-3,20	22,90	34,26	6,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59,97
Werken GEN - Prefinanciering GEN in Wallonië*	-	-	-	-	-	-	39,14	55,02	40,52	22,87	33,60	28,09	11,51	0,27	0,01	-	231,12
Werken GEN - Miljard €	-	-	-	63,06	87,69	103,14	60,77	43,33	44,52	33,07	6,09	6,21	5,99	5,88	3,34	-	463,09
Werken GEN - Financiering saldo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NMBS	3,20	4,27	3,83	6,88	16,80	20,59	16,51	24,27	12,99	10,49	15,14	9,80	5,37	2,27	1,09	-	152,31
Werken GEN - GEN Fonds	3,20	4,27	3,83	6,88	2,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,21
Werken GEN - Prefinanciering Louvain-la-Neuve	-	-	-	-	5,11	3,79	8,18	7,32	6,55	4,98	9,00	7,75	3,28	0,47	1,09	-	57,52
Werken GEN - Miljard €	-	-	-	-	9,45	16,81	10,33	16,95	6,44	5,51	6,14	2,05	2,09	1,80	-	-	77,58
Werken GEN - Financiering saldo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal Werken GEN	57,37	46,70	60,15	52,33	89,52	108,29	121,65	124,18	111,34	95,53	71,09	49,58	39,68	19,78	7,24	3,34	1.000,39

* Met de GEN-prefinanciering in Wallonië wordt de heroriëntering naar de GEN-werken bedoeld van de prefinanciering initieel bedoeld voor de realisatie van de spoorwerken naar de luchthaven van Brussels South Charleroi Airport (Gosselies), waarover beslist werd in het akkoord van het Overlegcomité van 7 december 2005.

Het deel van de NMBS wordt als volgt verdeeld per gewest en per financieringsbron:

mio € courant	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total 2016-2031
financiering door het miljard (SMIP)					9,45	16,81	10,33	16,95	6,44	5,51	6,14	2,05	2,09	1,80	0,00	0,00	77,58
Waals Gewest					1,33	4,34	2,33	3,26	2,58	2,20	2,46	0,82	0,84	0,72			20,88
Vlaams Gewest					3,02	6,51	3,49	4,89	3,86	3,30	3,68	1,23	1,26	1,08			32,33
Brussels Hoofdstedelijk Gewest					5,11	5,96	4,51	8,80									24,37
Saldo GEN Fonds	3,20	4,27	3,83	6,88	2,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,41
MIP 2016-2020	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,20
SMIP 2016-2031	0,00	4,27	3,83	6,88	2,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,21
Waals Gewest	3,16	2,71	2,20	3,19	0,99												12,24
MIP 2016-2020	3,16																3,16
SMIP 2016-2031	0,00	2,71	2,20	3,19	0,99												9,09
Vlaams Gewest	0,02	0,25	0,21	0,27	0,46												1,22
MIP 2016-2020	0,02																0,02
SMIP 2016-2031	0,00	0,25	0,21	0,27	0,46												1,20
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	0,02	1,31	1,42	3,42	0,78												6,95
MIP 2016-2020	0,02																0,02
SMIP 2016-2031	0,00	1,31	1,42	3,42	0,78												6,93
Waaalse prefinanciering					5,11	3,79	8,18	7,32	6,55	4,98	9,00	7,75	3,28	0,47	1,09		57,52
GEN werken	3,20	4,27	3,83	6,88	16,80	20,59	18,51	24,27	12,99	10,49	15,14	9,80	5,37	2,27	1,09	0,00	155,51

Het deel van Infrabel wordt als volgt verdeeld per gewest en per financieringsbron:

mio € courant	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total 2016-2031
financiering door het miljard (SMIP)					63,06	87,69	103,14	60,77	43,33	44,52	33,07	6,09	6,21	5,99	5,88	3,34	463,09
Waals Gewest					29,93	39,99	57,49	14,26	0,03	5,83	12,86	2,16	2,21	2,15	2,14	1,22	170,27
Vlaams Gewest					0,05	0,06	0,05	0,05	0,05	8,75	19,28	3,25	3,31	3,23	3,21	1,82	43,11
dont Dpmt/gedeloc.					13,74	27,55	31,16	37,09	37,00	27,61							174,15
Brussels Hoofdstedelijk Gewest					19,34	20,10	14,44	9,36	6,25	2,32	0,93	0,68	0,69	0,62	0,53	0,30	75,56
Saldo GEN Fonds	54,17	42,43	56,32	45,44	9,67												208,03
MIP 2016-2020	57,90	45,63	33,42	11,18	3,66												151,80
SMIP 2016-2031	-3,74	-3,20	22,90	34,26	6,00												56,23
Waals Gewest	10,15	9,27	10,76	20,47	4,59												55,24
MIP 2016-2020	8,99	8,26	6,98	0,63	0,62												25,48
SMIP 2016-2031	1,16	1,01	3,78	19,84	3,97												29,76
Vlaams Gewest	2,17	6,42	5,37	0,20	0,01												14,17
MIP 2016-2020	2,39	5,73	5,00	0,53	0,00												13,66
SMIP 2016-2031	-0,22	0,69	0,36	-0,33	0,01												0,51
Dpmt/gedeloc.	1,39	3,56	11,86	6,36	2,11												25,28
PPI 2016-2020	3,87	11,25	4,17	0,37	0,20												19,87
PSPi 2016-2031	-2,48	-7,69	7,69	5,99	1,90												5,41
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	40,45	23,18	28,34	18,41	2,96												113,34
MIP 2016-2020	42,65	20,38	17,27	9,65	2,84												92,79
SMIP 2016-2031	-2,20	2,80	11,07	8,76	0,12												20,55
Waaalse prefinanciering								39,14	55,02	40,52	22,87	33,69	28,09	11,51	0,27	0,01	231,12
GEN werken	54,17	42,43	56,32	45,44	72,72	87,69	103,14	99,91	98,34	85,04	55,95	39,78	34,31	17,50	6,15	3,34	902,25

De NMBS werkt samen met Infrabel, aan een update van de projecten en dit station per station. Deze update geeft aanleiding tot volgende verdeling per baanvak en per lijn, overeenkomstig de planning beschreven in punt 3 hierboven:

L50A - Brusselse gewest	1,3
Aanvullende uitrusting - Br. g.	15,2
L124 - Ukkel - Moensberg	4,7
L124 - Linkebeek-de Hoek	30,4
L124 - Waterloo-Br.-Alliance	15,3
L124 Br.-Alliance-Nivelles	10,4
L161 - Watermaal - Bosvoorde	7,6
L161 - Groenendaal - Bakenbos	3,1
L161 - Bakenbos - Ottignies	9,9
L161 - Ottignies	55,0
L36 - Brusselse gewest	2,6
TOTAAL	155,5

Voor Infrabel leidt de planning van de werken zoals besproken in het kader van het strategisch meerjareninvesteringsplan tot de volgende verdeling tussen de verschillende infrastructuurwerken:

	Totaal 2016	Totaal 2017-2031
INFRABEL	54,2	340,1
Watermaal - Schuman - Josophat: tunnel + extra sporen	27,9	30,8
L161 4V : Watermaal - Bosvoorde - Louvain La Neuve	6,5	202,1
Baanvak 1 Watermaal - Bakenbos	0,4	106,2
Baanvak 2 Bakenbos Ottignies	3,6	105,9
Baanvak 3 Ottignies	1,5	44,0
Baanvak 4 Ottignies - split LUF + LLA	0,9	26,4
L124 Braine-l'Alleud - Linkebeek: 3de en 4de spoor	5,5	488,4
Baanvak 1 Ukkel Moensberg	1,1	26,5
Baanvak 2 Linkebeek - De hoek	2,8	152,3
Baanvak 3 Waterloo - Braine-Alliance	3,5	101,1
Baanvak 4 Braine-Alliance - Nivelles	0,7	168,6
L50A: Brussel- Denderleeuw: 3de en 4de spoor	14,1	61,7
Vormgeving stations en parkeerplaatsen (op een geluidshydrologisch / dynamisch informatiesysteem)	0,2	5,0

5. Uit te voeren NMBS-werken per station/stopplaats

5.1. Lijn 50A Brussel Zuid-Denderleeuw

5.1.1. Anderlecht

De nieuwe perrons aan de halte van Anderlecht zijn gebouwd en deels afgewerkt. De laatste uitrusting dient nog aangebracht te worden tijdens de weken voorafgaand aan de ingebruikname van deze halte (2020) om schade ten gevolge van vandalisme te vermijden.

5.2. Lijn 161 Watermaal-Ottignies

5.2.1. Watermaal

De nieuwe perrons van de stopplaats te Watermaal zijn afgewerkt, maar slechts één ervan wordt gebruikt. De verplaatsing van de sporen laat toe om de oude perrons en onderdoorgang af te breken. Deze verplaatsing laat ook de definitieve indienstname van het laatste perron toe, evenals de afwerking van en de toegang tot de nieuwe spooronderdoorgang.

De uitrusting van de perrons heeft geleden onder vandalisme na het einde van de eerste werken. Herstellingen zijn nodig voor de indienstname van het perron dat nog niet werd gebruikt.

De oude goederenwerf moet worden omgebouwd tot een parkeerterrein (30 plaatsen).

5.2.2. Bosvoorde

De bestaande stopplaats in Bosvoorde is nog altijd in gebruik. Een nieuw perron is al gebouwd maar werd nog niet uitgerust. De verplaatsing van de sporen laat toe om de oude perrons af te breken en laat de bouw toe van twee nieuwe ontbrekende perrons. Liftten moeten nog worden geplaatst.

Langs de Rue des Archives is er een bekleding van de muur van de overdekte sleuf voorzien, evenals een trap.

Op basis van de bouwvergunning is er ook een rookafzuigingsstelsel voorzien om de veiligheid voor de gebruikers van deze stopplaats te garanderen.

De bestaande parking moet nog gerenoveerd worden.

5.2.3. Groenendaal

In Groenendaal worden de oude perrons nog gebruikt door de reizigers. Nieuwe perrons werden al gedeeltelijk gebouwd maar zijn nog niet in gebruik. De verplaatsing van de sporen laat toe om de oude perrons af te breken en laat ook toe om de ontbrekende delen van de nieuwe perrons en de onderdoorgang af te werken.

De parking moet nog worden gerenoveerd. De capaciteit moet nog worden bepaald op basis van het potentieel en de analyse van de behoeften.

5.2.4. Hoeilaart

In Hoeilaart zijn de nieuwe perrons in gebruik en toegankelijk voor personen met een handicap via de toegangshellingen. De parking (40 plaatsen) is aangelegd en werd in gebruik genomen. De stopplaats is volledig afgewerkt.

5.2.5. Terhulpen (werken van 2019 tot 2026)

In Terhulpen werden twee nieuwe perrons gebouwd maar deze zijn nog niet in gebruik. De verplaatsing van de sporen laat toe om de oude perrons af te breken en laat ook toe om het ontbrekende centrale perron te bouwen. Liftten moeten worden geplaatst (werken: Q3 2019 tot Q1 2020).

De parking (386 plaatsen) is in gebruik. De bouw van de voorkant van de parking is begonnen in augustus 2017.

5.2.6. Genval (werken van 2019 tot 2026)

In Genval werden twee nieuwe perrons gebouwd maar deze zijn nog niet in gebruik. De verplaatsing van de sporen laat toe om de oude perrons af te breken en laat ook toe om de ontbrekende perrons te bouwen. De trap naar het centrale perron en de liftten moeten nog worden geplaatst.

De parking (540 plaatsen) is in gebruik.

5.2.7. Rixensart (werken van 2019 tot 2026)

In Rixensart zijn de nieuwe perrons in gebruik. Liftten moeten nog worden geplaatst (werken liftten + reizigersgebouw: Q3 2019 tot Q4 2020). De twee parkings zijn in dienst. Twee nooduitgangen en een doorgang dienen nog gebouwd te worden aan het einde van de perrons.

Een nieuwe luifel, geïntegreerd in het reizigersgebouw, is voorzien evenals liftten.

Een voorlopige toegang voor personen met een handicap werd voorzien.

5.2.8. Profondsart (werken van 2019 tot 2026)

In Profondsart werd de stopplaats verplaatst richting Brussel. De stopplaats werd voorlopig uitgerust met verhoogde perrons. Er werd enkel een nieuw perron gebouwd, maar dat is nog niet in gebruik. De verplaatsing van de sporen laat de bouw toe van twee ontbrekende perrons. De parking heeft een capaciteit van 80 voertuigen.

De perrons zijn toegankelijk voor mensen met een handicap. Een deel van deze voorzieningen zijn echter voorlopig, in afwachting van de bouw van een centraal perron en de toegang tot dat centraal perron.

5.2.9. Ottignies (werken van 2018 tot 2029)

In Ottignies werd er nog niet gestart met de vernieuwing van de perrons, doorgangen en de onthaalinfrastructuur. Er werd ook nog niet begonnen met de renovatie en vergroting van de parking uitgezonderd de parking des Droits de l'homme, gebouwd in 2007 (377 plaatsen). Parkingwerken : Q3 2020 tot Q4 2021.

In 2018 is er een voorlopige doorgang voorzien, uitgerust met liftendie het station tegen eind 2018 toegankelijk maakt voor personen met een handicap, uitgezonderd de sporen 10 en 11. Deze

doorgang maakt deel uit van de voorlopige voorzieningen die de toegang tot de sporen mogelijk maken tijdens de werken.

De definitieve toegang tot de perrons zal mogelijk worden gemaakt door een brug en door een onderdoorgang.

5.2.10. Verlenging van de perrons te Louvain La Neuve

De bekleding en uitrusting van de perrons, de uitrusting van de toegangstrappen en de nieuwe lift zullen worden gerealiseerd.

5.3. Lijn 124 Ukkel Moensberg-Nivelles

5.3.1. Ukkel Moensberg

Ukkel Moensberg is een bestaande stopplaats langs de L26. Het GEN-project voorziet de verplaatsing van deze halte naar de kruising tussen L124 en L26.

De oude perrons worden nu gebruikt voor de reizigers van de L26. Twee nieuwe perrons werden gebouwd langs de L124 aan de toekomstige stopplaats Ukkel Moensberg, evenals een toegangstrap. Deze zijn echter nog niet gebruik. De verplaatsing van de sporen laat toe om de spoorbrug op de kruising van de L26 en L124 te vernieuwen, evenals de bouw van de ontbrekende delen van de nieuwe perrons. De liften dienen nog geplaatst te worden, evenals de noodzakelijke hellingen en trappen.

Een autoparking voor 80 voertuigen moet nog worden aangelegd.

5.3.2. Linkebeek

Het reizigersgebouw werd afgebroken.

De gemeente Ukkel heeft zich geëngageerd, via een conventie tussen de gemeente/Infrabel/NMBS, om op kosten van de gemeente een parking aan te leggen van 83 plaatsen over de open sleuf die reeds werd gebouwd.

Slechts twee laterale sleuven dienen te worden gebouwd en uitgerust.

Aan de kant van de Godhuizenlaan moet de esplanade over de overdekte sleuf en twee nieuwe trappen worden afgewerkt. Aan de kant van de Kleiveldstraat moet er een Kiss & Drive zone gebouwd worden, evenals hellingen om de toegankelijkheid te verhogen voor mensen met een handicap.

5.3.3. Holleken

De perrons van de stopplaats Holleken zullen worden verplaatst naar het zuiden en nieuwe toegangen zullen worden gerealiseerd.

De halte Holleken zal bestaan uit twee laterale perrons en een centraal perron. Deze drie perrons zullen toegankelijk zijn via trappen.

Om de toegang voor personen met een handicap te verhogen zijn er hellingen voorzien naar de laterale perrons. Een nieuwe parking en parkeerplaatsen langs de straat zullen worden uitgerust voor in totaal 50 plaatsen.

5.3.4. Sint-Genesius-Rode

Het station van Sint-Genesius-Rode zal bestaan uit twee laterale perrons en een centraal perron. Deze drie zullen toegankelijk zijn via trappen.

Een parkeergebouw moet worden gebouwd in de plaats van de bestaande openluchtparking (werken : Q4 2020 tot Q2 2022). De capaciteit zal bepaald worden op basis van een analyse van het potentieel en de verwachte noden. Een nieuwe doorgang zal toelaten om van de parking rechtstreeks naar de perrons te gaan via trappen.

Het huidige reizigersgebouw is een beschermd gebouw. Het zal in stand worden gehouden en het zal voor een andere functie gebruikt worden. Een Kiss & Drive zone en een fietsparking zijn voorzien onder de brug van de Zoniënwoodlaan.

5.3.5. De Hoek

De stopplaats De Hoek zal bestaan uit twee laterale perrons en een centraal perron. Deze drie perrons zullen toegankelijk zijn via trappen en een esplanade. De laterale perrons zullen ook toegankelijk zijn via hellingen.

Een parking van 15 tot 20 plaatsen zal worden aangelegd.

5.3.6. Waterloo (werken van 2018 tot 2025)

Het huidige reizigersgebouw en de parking zullen worden afgebroken in de eerste fase van de werken aangezien ze zich bevinden op de plaats van de toekomstige sporen op een prioritair knooppunt. Deze zullen vervangen worden door een reizigersgebouw en een openluchtparking: de parking « Fastrez » zal 138 plaatsen hebben.

Het station van Waterloo zal bestaan uit een centraal perron en twee laterale perrons.

Deze twee laterale perrons zullen toegankelijk zijn voor personen met een handicap via hellingen. Het centrale perron, dat enkel in een « verstoorde » verkeerssituatie zal gebruikt worden, zal ook toegankelijk zijn voor personen met een handicap.

Dit project omvat ook luifels, een nieuwe onderdoorgang, een nieuwe wachtzone voor Kiss & Drive en een nieuwe fietsparking.

5.3.7. Braine-l'Alleud (werken van 2018 tot 2025)

Twee parkings zijn aangelegd aan het station van Braine-l'Alleud: een semi-ondergrondse parking van 483 plaatsen en een ondergrondse parking van 445 plaatsen. Een nieuwe onderdoorgang is gebouwd op het zuidelijk uiteinde van de sporen evenals twee nieuwe schuilplaatsen voor fietsen. Er is ook voorzien om een lift te plaatsen in de noordelijke parking.

De perrons van Braine-l'Alleud zullen worden vernieuwd en lichtjes worden verplaatst naar het noorden tot aan de overdekte sleuf.

De overdekte sleuf zal worden verlengd om zo een Kiss & Drive zone, liften en trappen te kunnen bouwen met toegang tot de perrons.

Het huidige reizigersgebouw wordt op dit moment gerenoveerd (werken tot Q4 2019).

5.3.8. Braine-l'Alliance (werken van 2018 tot 2025)

De drie perrons van de stopplaats van Braine-l'Alliance zijn aangelegd. Deze zijn nog niet in gebruik en moeten nog worden uitgerust. Een onderdoorgang werd verlengd, evenals 3 trappen naar de perrons.

Een openluchtparking met 232 plaatsen zal worden aangelegd. Deze zone werd al deels uitgerust en dient op dit moment als opslagzone.

5.3.9. Lillois (werken van 2019 tot 2029)

Het huidige reizigersgebouw (niet gebruikt) zal worden afgebroken in 2018.

De stopplaats van Lillois zal bestaan uit twee laterale perrons en een centraal perron. Deze drie perrons zullen toegankelijk zijn via trappen vanuit een nieuwe onderdoorgang en de twee laterale perrons zullen ook toegankelijk zijn via trappen.

Een parking voor ongeveer 75 plaatsen zal worden aangelegd.

5.3.10. Nivelles (werken van 2019 tot 2029)

Een parking van 739 plaatsen werd gebouwd, evenals een onderdoorgang die de parking verbindt met de perrons van sporen C en 1. Deze onderdoorgang zal worden verlengd tot onder spoor 3 om zo een nieuwe toegang mogelijk te maken vanaf de ontsluitingsweg die deel uit maakt van een nieuwe verkaveling.

Een « hoofd » onderdoorgang werd ook aangelegd op het zuidelijke uiteinde van de parking. Deze onderdoorgang zal toegang verschaffen tot de twee bestaande perrons. Op termijn zal het nieuwe reizigersgebouw gebouwd worden in het verlengde van deze onderdoorgang (werken: Q3 2019 tot Q2 2020).

Liften zullen worden gebouwd in het station van Nivelles.

Het station van Nivelles zal bestaan uit drie centrale perrons. Op het dak van de parking zullen de twee toekomstige sporen van het GEN komen.

5.4. Lijn 36

5.4.1. Haren-Zuid

Tijdens de werken aan de lijn 36 werden de perrons van Haren-Zuid nog niet uitgerust. De werkzaamheden om dit te voltooien zijn voorzien in het huidige project: bekleding en uitrusting van de sporen, met inbegrip van de schuilhuisjes.

Bijlage 2 bij het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken

Algemene voorwaarden met betrekking tot de uitvoering van het GEN-project

1. De in bijlage 1 opgenomen planning, het noodzakelijke budget en de jaarlijkse verdeling ervan vormen een raming op basis van de op 15 september 2017 beschikbare kennis van het project en van het masterplan ETCS.
2. De planning, het budget en de jaarlijkse verdeling ervan zullen worden nageleefd op voorwaarde:
 - dat de definitie van het project niet meer gewijzigd wordt op een wijze die de planning, het budget of de jaarlijkse verdeling ervan in het gedrang brengt;
 - dat alle nodige vergunningen binnen de in bijlage 1 gestelde termijnen worden afgeleverd, wat meer bepaald inhoudt dat er geen succesvol beroep tot schorsing en geen beroep tot nietigverklaring wordt ingediend tegen de afgeleverde vergunningen, alsook geen ander gerechtelijk beroep met gevolgen op de planning wordt ingediend;
 - dat, ondanks alle door Infrabel en/of de NMBS genomen voorzorgen, er zich geen onvoorziene omstandigheden voordoen buiten de wil van de twee bedrijven om, die zware gevolgen hebben, en waarvoor de bedrijven zich rechtsgeldig kunnen beroepen op een geval van overmacht;
 - dat de betalingen van de financiering van de werkzaamheden door de Staat door het Gewest, naargelang één van hen of beiden een onderdeel van het investeringsproject financieren, worden verzekerd, volgens de in bijlage 1 opgenomen timing, behoudens in geval van vertraging op de planning, in welk geval de terbeschikkingstelling van de middelen opnieuw gespreid kan worden naargelang de werkelijke behoeften van de werven.

De niet-naleving van één of meerdere van de 4 voornoemde voorwaarden moet telkens het voorwerp maken van een gedetailleerde verantwoording gericht aan de leden van het ECMM.

Onder onvoorziene omstandigheden dient te worden begrepen, alle gebeurtenissen en ontwikkelingen die op 15 september 2017 nog niet gekend waren, zoals bijvoorbeeld uitzonderlijk zwaar noodweer waardoor de uitvoering van de projecten wordt beïnvloed, nieuwe technische of technologische ontwikkelingen, prijsstijgingen die hoger zijn dan de voorziene inflatie, een economische conjunctuur die sterk afwijkt van de aanvankelijk aangenomen redelijke vooruitzichten, het ontstaan van nieuwe elementen die op 15 september 2017 niet beschikbaar waren en die een grote invloed hebben op de werven, wijzigingen in de wetgeving en reglementering, of de in het kader van de vereiste vergunningen opgelegde normen of vereisten.

Deze algemene voorwaarden kunnen, in voorkomend geval, nog worden aangevuld met de in het prefinancieringscontract vermelde bijzondere voorwaarden.

3. De algemene voorwaarden maken integraal deel uit van bijlage 1 van het Uitvoerend Samenwerkingsakkoord.

Bijlage 3 bij het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de voltooiing van de GEN-werken i.v.m. de methodologie inzake toezicht en reporting betreffende de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten**A. Algemene beschrijving**

Deze bijlage beschrijft op welke manier het toezicht en de reporting zal gebeuren betreffende de uitvoering van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, zijnde de prioritaire spoorwegprojecten waarvoor de gewesten, elk wat hen betreft, in bijkomende financiering kunnen voorzien.

De modaliteiten inzake het toezicht en de reporting zullen geïntegreerd worden in de bestaande methodologie die bestaat op niveau van het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer (FODMV), zoals hieronder beschreven.

De FODMV neemt de coördinatie voor haar rekening voor elk aspect binnen de opvolging van deze gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten.

B. Gedetailleerde beschrijving

Voor wat betreft de investeringen van de NMBS en Infrabel wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de afgebakende projecten en de continue dossiers.

Een project is per definitie afgebakend in tijd, scope, middelen en resultaat.

Sommige investeringen kenmerken zich echter door een inherent continu karakter en zijn bijgevolg moeilijk af te bakenen, zoals bijv. investeringen in capaciteitsbehoud, werkplaatsen,... Andere programma's omvatten meerdere afgebakende werkzaamheden, die echter te beperkt zijn om als apart project beschouwd te worden, zoals bijv. kleinere stationsprojecten.

Daarom wordt een onderscheid gemaakt tussen afgebakende projecten die een specifiek project beschrijven en continue dossiers die een aantal niet-afgebakende werken en/of kleinere afgebakende werken groeperen.

Binnen de afgebakende projecten maakt de FODMV een onderscheid op basis van het belang van de opvolging ervan, die bepaald wordt aan de hand van de omvang van het project en de geassocieerde opportuniteiten (i.e. beleidsprioriteiten) en risico's. De rangschikking van de projecten volgens toenemend belang van opvolging en de resulterende indeling ervan in Type 1-projecten en Type 2-projecten gebeurt door middel van een multi-criteria analyse (MCA). Het aantal Type 1-projecten wordt zodanig bepaald dat minstens 80% van het totaal resterend investeringsbudget van alle afgebakende projecten vertegenwoordigd is.

Jaarlijks selecteert de FODMV, op basis van de uitvoering van bovengenoemde MCA, een lijst van Type 1-projecten waarvoor zij op trimestriële basis (Q1, Q2, Q3 en Q4) een rapportering wenst te ontvangen. De overige Type 2-projecten - m.a.w. de afgebakende projecten die in het desbetreffende rapporteringsjaar niet als Type 1-project werden aanzien - en de continue dossiers dienen op semestriële basis (Q2 en Q4) gerapporteerd te worden.

De gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten die, in overeenstemming met de afspraken binnen de huidige opvolgingsmethodologie, te beperkt zijn om als afzonderlijke projecten beschouwd te worden zullen als continue dossiers opgevolgd worden. In samenspraak tussen de NMBS of Infrabel, de FODMV en het betrokken gewest kunnen bepaalde continue dossiers gebundeld worden in één continu dossier.

De gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, die als afgebakende projecten worden beschouwd en die meer behelzen dan enkel een haalbaarheidsstudie en/of studie voor uitvoering, zullen als

afzonderlijke Type 1-projecten worden opgevolgd van zodra de studiefase beëindigd wordt en de werken effectief gestart zijn, zonder afbreuk te doen van de bepaling van het aantal Type 1-projecten op basis van de hierboven vermelde 80%-regel. De gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, die als afgebakende projecten worden beschouwd en die enkel een haalbaarheidsstudie en/of studie voor uitvoering betreffen, en de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, die als afgebakende projecten worden beschouwd en die meer behelzen dan enkel een haalbaarheidsstudie en/of studie voor uitvoering, tot zolang enkel studies uitgevoerd worden zonder uitvoering van werken, worden opgenomen in de jaarlijkse MCA en kunnen bijgevolg afzonderlijke Type 1- of Type 2-projecten worden.

Elk dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject/-dossier op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning, risicobeheer en voortgang. De vorm en inhoud van deze dossiers is overeengekomen tussen de FODMV en de NMBS/Infrabel, en elk dossier omvat telkens een **cijfermatig gedeelte** en een **tekstueel gedeelte**.

Wat het tekstueel gedeelte betreft, wordt voor of bij de eerste aanlevering van een dossier een referentiebeschrijving aangeleverd. Bij elke volgende rapportering (Q-versie) wordt een actualisatie aangeleverd ten opzichte van de toestand zoals beschreven in de referentiebeschrijving. Indien de scope van een project/dossier grondig wijzigt, dient een nieuw referentiedossier opgemaakt worden.

Tekstueel gedeelte:

- Doelstellingen
- Rechtvaardiging en/of MKBA
- Scope en aanpak
- Beschrijving van de subprogramma's en verbanden tussen de (sub)programma's
- Referentie naar beheersdocumenten
- Administratieve en wettelijke procedures
- Risico's
- Planning
- Budget

Cijfermatig gedeelte:

- Type 1- en Type 2-projecten
 - o initieel en herzien totaalbudget + (alleen Type 1-projecten) verdeling per financieringsbron en per jaar
 - o totale uitgaven + verdeling per financieringsbron + percentuele budgettaire realisatie
 - o jaarbudget, amendering jaarbudget en uitgaven lopend jaar + verdeling per financieringsbron en kostensoort
 - o globale planning en milestones (begin- en einddatums)
- Continue dossiers
 - o jaarbudget, amendering jaarbudget en uitgaven lopend jaar + verdeling per financieringsbron en kostensoort
 - o totale uitgaven + verdeling per financieringsbron + percentuele budgettaire realisatie (ten opzichte van geldend MIP)

De bijkomende federale financiering en de eventuele bijkomende gewestelijke financiering worden als aparte financieringsbronnen opgenomen in alle investeringsdossiers. Er zal voor elk gewestelijk prioritair spoorwegproject een nieuwe referentiebeschrijving aangeleverd worden door de NMBS en/of Infrabel.

Het gewest dat bijdraagt via een bijkomende financiering zal de rapportering met betrekking tot de besteding van de bijkomende financiering door het betrokken gewest van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten ontvangen.

Trimestrieel wordt eveneens een opvolgingsvergadering tussen de FODMV en de NMBS en tussen de FODMV en Infrabel ingepland. Tijdens dit overleg worden een aantal Type 1-projecten, eventueel aangevuld met Type 2-projecten en/of continue dossiers, geselecteerd door de FODMV, in meer detail besproken en toegelicht in het bijzijn van de PMO en de desbetreffende projectverantwoordelijken van de NMBS/Infrabel. Het is de intentie dat elk Type 1-project minstens één keer aan bod komt tijdens de opvolgingsvergaderingen met betrekking tot het jaar, waarvoor de lijst Type 1-projecten geselecteerd werd.

Specifiek voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten zal een deelvergadering toegevoegd worden aan de huidige opvolgingsvergaderingen, waarvoor het betrokken gewest zal uitgenodigd worden. In onderling overleg zullen het betrokken gewest en de FODMV een deel van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten selecteren voor dit deel van de opvolgingsvergaderingen, eveneens met de intentie elk gewestelijk prioritaire spoorwegproject minstens één keer per jaar aan bod komt tijdens de opvolgingsvergaderingen.

De FODMV rapporteert op zijn beurt 4x/jaar aan de Minister over de Type 1-projecten en 2x/jaar over de overige Type 2-projecten en de continue dossiers. De rapportering over de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten zal toegevoegd worden aan de bestaande rapportering van de FODMV. Het gewest dat bijdraagt via een bijkomende financiering zal de specifieke rapportering met betrekking tot de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten ontvangen.

Na de beëindiging¹ van elk investeringsproject zullen de NMBS en/of Infrabel een ex-post evaluatie uitvoeren teneinde na te gaan of de beoogde doelstellingen bereikt werden (en desgevallend waarom niet), of de budgettaire en tijdsplanning werden nageleefd (en desgevallend waarom niet) en welke de mogelijke lessons learned zijn. Deze evaluaties worden ten laatste bij de eerste Q-versie na beëindiging overgemaakt aan de FODMV en aan het betrokken gewest ingeval van een gewestelijk prioritaire spoorwegproject en kunnen besproken worden tijdens de opvolgingsvergaderingen.

Tenslotte is de FODMV gemachtigd om, met inachtneming van de veiligheidsregels, op de terreinen van de NMBS en Infrabel alle bijkomende verificaties en controles uit te voeren die zij redelijkerwijs nodig en/of nuttig acht om de uitvoering van de investeringen te kunnen monitoren. Dit kan gebeuren door het opvragen van bijkomende documenten en informatie, het uitvoeren van uitgavencontroles (eventueel uitgevoerd door een extern bureau) en terreinbezoeken, het organiseren van vergaderingen met de PMO's, de projectleiders en de leidende ambtenaren,...

Deze methodologie inzake toezicht en reporting rond de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten beantwoordt grotendeels aan de aanbevelingen van het Rekenhof zoals vermeld in haar rapport "Evaluatie van de uitvoering van de beheerscontracten met de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding" van 27 januari 2016.

¹ Onder beëindiging van een project wordt de technische beëindiging op het terrein bedoeld. Na oplevering van de ex-postevaluatie, worden deze projecten beschouwd als "end of life"-projecten en worden eventuele laattijdige facturen in de daaropvolgende Q-versies opgenomen onder beperkte vorm, nl. minstens het jaarbudget, de amendering van het jaarbudget en de jaaruitgaven, met verdeling over financieringsbronnen en kostensoorten EN met verantwoording bij de uitgaven.