

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2024/007100]

24 JUNI 2024. — Uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van het Waalse Gewest overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. — Prioritair spoorwegproject : « As Brussel-Luxemburg »

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 volgens dewelke de federale Staat effectief in voldoende middelen dient te voorzien teneinde een aantrekkelijk en performant aanbod voor spoorvervoer te verzekeren dat goed aansluit op de andere vervoermiddelen op het gehele grondgebied ;

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, artikel 12 ;

Overwegende dat krachtens het artikel 92bis, § 1, derde lid, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018, 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 het Waalse Gewest streeft naar een gebiedsgerichte en integrale mobiliteitsbenadering om gelijktijdig een integrale aanpak van mobiliteitsinfrastructuur voor verschillende modi te bewerkstelligen, overeenkomstig de bevoegdheidsverdelende regels, en hiertoe daadkrachtig en wederzijds versterkend wenst samen te werken met de relevante entiteiten ;

Overwegende dat de partijen streven naar een vlotte en tijdige realisatie van de Waalse prioritaire spoorwegprojecten en een doelmatige aanwending van de hiervoor ingezette financiële middelen en daarbij volledige transparantie nastreven omtrent de ingezette middelen ;

Overwegende dat artikel 12 van het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren het sluiten van een uitvoerend samenwerkingsakkoord voorziet om de bijkomende financiering door de gewesten van bepaalde projecten te regelen en dit onder de voorwaarden bepaald door artikel 92bis, § 4nonies, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ;

Overwegende dat dit akkoord de praktische uitvoering bepaalt van de voorwaarden van het genoemde artikel 92bis, § 4nonies ;

Overwegende dat het Waalse Gewest acht gewestelijke spoorwegprojecten als prioritair heeft aangemerkt waarvoor zij bereid is, in toepassing van het Samenwerkingsakkoord, bijkomende financiering te verlenen voor een bedrag van tweeëndertig komma achtenveertig miljoen courante euro (32,48 miljoen €), in overeenstemming met 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, artikel 5, § 1 ;

Overwegende dat het Waalse Gewest het gewestelijk spoorwegproject " Athus – Mont-Saint-Martin " als prioritair had aangemerkt waarvoor zij bereid was een bijkomende financiering te verlenen voor een maximumbedrag van één komma drieëntwintig miljoen courante euro (1,23 miljoen €), en dat op 22 juli 2019 een uitvoerend samenwerkingsakkoord werd gesloten voor dit project tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van het Waalse Gewest overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ;

Overwegende dat in het kader van de actualisatie opgesteld door Infrabel en de NMBS voor de projecten van de strategische meerjaren-investeringsplannen 2018-2031, Infrabel heeft aangegeven dat de bijkomende financiering van één komma drieëntwintig miljoen courante euro (1,23 miljoen €) van het Waalse Gewest voor het project Athus - Mont-Saint-Martin niet langer nodig is en dat bijgevolg de volledige enveloppe van tweeëndertig komma achtenveertig miljoen courante euro (32,48 miljoen €) beschikbaar is ;

Overwegende dat het Waalse Gewest het gewestelijk spoorwegproject " As Brussel-Luxemburg " als prioritair heeft aangemerkt waarvoor zij bereid is een bijkomende financiering te verlenen voor een maximumbedrag van tweeëndertig komma achtenveertig miljoen courante euro (32,48 miljoen euro) conform het artikel 5, § 1 van het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 ;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2024/007100]

24 JUIN 2024. — Accord de coopération d'exécution entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la réalisation de projets ferroviaires prioritaires qui bénéficient d'un financement additionnel de la Région wallonne conformément à l'article 92bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. — Projet ferroviaire prioritaire régional « Axe Bruxelles - Luxembourg »

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 selon laquelle l'État fédéral est tenu de prévoir les moyens suffisants afin d'assurer une offre de transport ferroviaire attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport sur l'ensemble du territoire ;

Vu l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, article 12 ;

Considérant qu'en vertu de l'article 92bis, § 1, alinéa 3, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'accord de coopération du 5 octobre 2018, 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 la Région wallonne poursuit une approche globale et territoriale de la mobilité afin d'assurer une offre globale d'infrastructure de mobilité simultanément pour différents modes, conformément aux règles de répartition des compétences, et à cet effet le souhaite d'un renforcement réciproque et efficace de la collaboration avec les entités pertinentes ;

Considérant que les parties aspirent à une réalisation sans encombre et dans les temps des projets ferroviaires prioritaires wallons et à une utilisation efficiente des moyens financiers engagés à cette fin et, de ce fait, viser une transparence complète concernant les moyens engagés ;

Considérant que l'article 12 de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques prévoit la conclusion d'un accord de coopération d'exécution afin de régler le financement additionnel par les régions de projets déterminés, et ce sous les conditions déterminées par l'article 92bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ;

Considérant que le présent accord détermine l'exécution pratique des conditions de l'article mentionné 92bis, § 4nonies ;

Considérant que la Région wallonne a désigné huit projets ferroviaires régionaux comme étant prioritaires et pour lesquels elle est prête, en application de l'Accord de coopération, à fournir un financement additionnel pour un montant de trente-deux virgule quarante-huit millions d'euros courants (32,48 millions €), conformément à l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, article 5, § 1 ;

Considérant que la Région wallonne avait désigné le projet ferroviaire régional " Athus – Mont-Saint-Martin " comme étant prioritaire et pour lequel elle était prête à fournir un financement additionnel pour un montant maximum d'un virgule vingt-trois millions d'euros courants (1,23 millions €) et qu'un accord de coopération d'exécution entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la réalisation de projets ferroviaires prioritaires qui bénéficient d'un financement additionnel de la Région wallonne conformément à l'article 92 bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles avait été conclu le 22 juillet 2019 pour ce projet ;

Considérant que dans le cadre de l'actualisation établie par Infrabel et la SNCB des projets issus des plans stratégiques pluriannuels d'investissement 2018-2031, Infrabel a indiqué que le montant d'un virgule vingt-trois million d'euros courants (1,23 million €) de financement additionnel de la Région wallonne pour le projet Athus - Mont-Saint-Martin n'est plus nécessaire et que, par conséquent, l'enveloppe de trente-deux virgule quarante-huit millions d'euros courants (32,48 millions €) est disponible dans son entièreté ;

Considérant que la Région wallonne a désigné le projet ferroviaire régional " Axe Bruxelles - Luxembourg " comme étant prioritaire et pour lequel elle est prête à fournir un financement additionnel pour un montant maximum de trente-deux virgule quarante-huit millions d'euros courants (32,48 millions €), conformément à l'article 5, § 1 de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 ;

Overwegende dat de partijen in dit akkoord de algemene principes rond de samenwerking en de financiering inzake het gewestelijk prioritaire spoorwegproject vastleggen, die vervolgens verder zullen uitgewerkt worden in het projectgebonden uitvoeringscontract zoals vastgelegd in artikel 1, 11° van het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 ;

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Alexander DE CROO, Eerste Minister, gevestigd te 1000 Brussel, Wetstraat 16, en Georges GILKINET, Minister van Mobiliteit, gevestigd te 1000 Brussel, Kruidtuinlaan 50 ;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering in de persoon van Elio DI RUPO, Minister-president van de Waalse Regering gevestigd te 5100 Jambes (Namen), Mazystraat 25/27, en Philippe HENRY, Waals Minister van Klimaat, Energie en Mobiliteit, gevestigd te 5000 Namen, Harscampstraat 22 ;

hierna de 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° “ 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 ;

2° “ Projectgebonden uitvoeringscontract » : projectgebonden uitvoeringscontract af te sluiten tussen Infrabel en de NMBS, de federale Staat en het Waalse Gewest ;

HOOFDSTUK 2. — *Voorwerp*

Art. 2. Dit uitvoerend samenwerkingsakkoord heeft betrekking op de bijkomende financiering, overeenkomstig de artikelen 6, § 1, X, eerste lid, 14°, en 92bis, § 4^{onies}, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, van het gewestelijk prioritaire spoorwegproject “ As Brussel - Luxemburg », vermeld in het Samenwerkingsakkoord, hieronder het “ Project » genoemd, waarvan sprake in het artikel 1, 8° van het Samenwerkingsakkoord.

Art. 3. De beschrijving van het Project, zijn kostprijs en zijn geschatte planning worden beschreven in het projectgebonden uitvoeringscontract en zijn ook opgenomen in de projectfiche in bijlage 1.

De voorwaarden, volgens dewelke de federale Staat zich er toe verbindt dat Infrabel en de NMBS het Project realiseren, bevinden zich in bijlage 2.

HOOFDSTUK 3. — *Financiering en verbintenissen*

Art. 4. De bepalingen van de bijkomende financiering worden beschreven in het projectgebonden uitvoeringscontract.

In elk geval zal het projectgebonden uitvoeringscontract geen afbreuk doen aan de hoedanigheid van Infrabel en/of de NMBS als de exclusieve opdrachtgever en bouwheer van het Project.

Art. 5. De federale Staat engageert zich ertoe om, via het projectgebonden uitvoeringscontract, alle noodzakelijke maatregelen te nemen opdat Infrabel, in zijn hoedanigheid van spoorweginfrastructuurbeheerder, en de NMBS, in haar hoedanigheid van beheerder van reizigersstations de voorziene werken kunnen uitvoeren met inachtneming van de afgesproken voorwaarden in dit akkoord en zijn bijlagen.

Het Waalse Gewest engageert zich ertoe om een bijkomende financiering ter beschikking te stellen opdat Infrabel de voorziene werken kan uitvoeren met inachtneming van de afgesproken voorwaarden in dit akkoord en zijn bijlagen.

In overeenstemming met artikel 6, paragraaf 2 van het Samenwerkingsakkoord mag het projectgebonden uitvoeringscontract geen invloed hebben op de schulddispositie van Infrabel of de NMBS.

Art. 6. § 1. In het kader van dit akkoord is het Waalse Gewest gemachtigd om, een bijkomende financiering ter beschikking te stellen van het Project van 32,48 miljoen courante euro.

Het Waalse Gewest wordt geacht deze fondsen ter beschikking te stellen voor de financiering van de verbetering van de toegankelijkheid van de stations op de As Brussel-Luxemburg.

De betalingsmodaliteiten worden gepreciseerd in het projectgebonden uitvoeringscontract.

Considérant que les parties déterminent dans le présent accord les principes généraux concernant la coopération et le financement du projet ferroviaire prioritaire régional à développer dans le contrat d'exécution de projet tel que défini à l'article 1, 11° de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 ;

L'État belge, représenté par son gouvernement en la personne de Alexander DE CROO, Premier Ministre, établi rue de la Loi 16 à 1000 Bruxelles, et Georges GILKINET, Ministre de la Mobilité, établi boulevard du Jardin Botanique 50 à 1000 Bruxelles ;

La Région wallonne, représentée par son gouvernement en la personne de Elio DI RUPO, Ministre-président du Gouvernement wallon, établi rue Mazy 25/27 à 5100 Jambes (Namur) et de Philippe HENRY, Ministre wallon du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, établi rue d'Harscamp, 22 à 5000 Namur ;

ci-après appelées les parties,

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

2° “ Contrat d'exécution de projet » : contrat d'exécution de projet à conclure entre Infrabel et la SNCB, l'État fédéral et la Région wallonne ;

CHAPITRE 2. — *Objet*

Art. 2. Cet accord de coopération d'exécution concerne le financement additionnel, conformément aux articles 6, § 1^{er}, X, premier alinéa, 14°, et 92bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, du projet ferroviaire régional “ Axe Bruxelles - Luxembourg », désigné dans l'Accord de coopération, ci-dessous nommé le “ Projet », dont il est question à l'article 1, 8° de l'Accord de coopération.

Art. 3. La description du Projet, son coût et son planning estimé seront décrits dans le contrat d'exécution de projet et sont également repris dans la fiche de projet qui figure en annexe 1.

Les conditions selon lesquelles l'État fédéral s'engage à ce que Infrabel et la SNCB réalisent ce Projet sont reprises en annexe 2.

CHAPITRE 3. — *Financement et engagements*

Art. 4. Les dispositions du financement additionnel seront décrites dans le contrat d'exécution de projet.

En aucun cas, le contrat d'exécution de projet ne portera atteinte à la qualité exclusive d'autorité adjudicatrice et maître d'ouvrage du Projet d'Infrabel et/ou de la SNCB.

Art. 5. L'État fédéral s'engage, via le contrat d'exécution de projet, à prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'Infrabel, en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, et pour que la SNCB, en sa qualité de gestionnaire des gares de voyageurs puissent exécuter, dans le respect des conditions convenues dans le présent accord et ses annexes, les travaux prévus.

La Région wallonne s'engage à mettre à disposition un financement additionnel pour la bonne exécution des travaux dans le respect des conditions convenues dans le présent accord et ses annexes.

Conformément à l'article 6, paragraphe 2 de l'Accord de coopération, le contrat d'exécution de projet ne peut avoir aucune influence sur l'endettement d'Infrabel ou de la SNCB.

Art. 6. § 1. Dans le cadre du présent accord, la Région wallonne est autorisée à mettre à disposition du Projet un financement additionnel de 32,48 millions d'euros courants.

La Région wallonne est tenue de mettre à disposition ces fonds pour le financement de l'amélioration de l'accessibilité aux gares sur l'axe Bruxelles - Luxembourg.

Les modalités de paiement seront précisées dans le contrat d'exécution de projet .

§ 2. Het bedrag van de financiering van het Waalse Gewest, zoals vastgelegd in het huidige akkoord, is een maximumbedrag dat in geen geval zal overschreden worden. In geen geval kunnen de federale overheid, Infrabel of de NMBS een schulderkenning eisen van het Waalse Gewest voor bedragen hoger dan het maximale deel van de bijkomende Waalse financiering van het Project.

§ 3. De financiering van het Waalse Gewest wordt enkel verstrekt voor prestaties die verifieerbaar, concreet en objectief (werken en diensten en leveringen door derden) zijn, per betalingsschijf zonder dat dit ook maar de minste prefinanciering van de zijde van Infrabel of de NMBS impliceert.

§ 4. De financiering van het Waalse Gewest is bestemd voor gelijkaardige prestaties geleverd door derde partijen (partijen die niet verbonden noch geassocieerd zijn met Infrabel of met de NMBS) die zijn aangesteld volgens een gunningsprocedure conform de Belgische wetgeving inzake overheidsopdrachten. De andere kosten, zoals de exploitatiekosten van Infrabel of de NMBS en de kosten verbonden aan prestaties geleverd door aan Infrabel of de NMBS verbonden of geassocieerde entiteiten worden aangerekend op de financiering van de federale Staat. De notie “verbonden en geassocieerde entiteiten” wordt begrepen in de zin van de artikelen 1:20 en 1:21 van het Wetboek van Vennootschappen en verenigingen van 23 maart 2019. In het geval dat, voor een gewestelijk prioritair spoorwegaanpak, enkel het Waalse Gewest een bijdrage voorziet of indien de omvang van de federale bijdrage zou kunnen leiden tot een onoplosbaar technisch-financieel probleem in toepassing van de algemene regels, zullen de partijen een regeling opnemen in het projectgebonden uitvoeringscontract dat afwijkt van het voorgaande principe, maar er zo redelijk mogelijk bij aansluit.

§ 5. Indien het vooraf vastgestelde deel van het Waalse Gewest in de financiering van het Project de noodzakelijke middelen om het Project te realiseren overschrijdt, zal het deel van het Waalse Gewest in de investeringskosten herzien en verminderd worden conform het artikel 7 van het Samenwerkingsakkoord.

§ 6. In geen geval zal de financiering vanwege het Waalse Gewest worden gebruikt om andere kosten te vergoeden dan de kosten verbonden aan de realisatie van projecten die in aanmerking komen voor een bijkomende financiering van het Waalse Gewest, zoals vermeld in bijlage 1 van het Samenwerkingsakkoord en die strookt met de prestaties m.b.t. de desbetreffende opdrachten, onverminderd de vastgelegde bepalingen in dit akkoord.

Art. 7. Het projectgebonden uitvoeringscontract bevat bepalingen omtrent de wijze waarop de partijen aan elkaar gronden en andere onroerende goederen overdragen voor de uitvoering van het Project. De partijen zullen streven naar een zo eenvoudig mogelijke uitwerking, zowel op juridisch als op financieel en technisch gebied.

HOOFDSTUK 4. — Samenwerking en gezamenlijke opvolging

Art. 8. Het projectgebonden uitvoeringscontract bepaalt de modaliteiten inzake de samenwerking tussen de partijen bij dit akkoord en de andere partijen bij het projectgebonden uitvoeringscontract.

Dit projectgebonden uitvoeringscontract bevat een concrete timing voor het ontwerp en de realisatie van het desbetreffende Project afgesproken tussen de partijen van dit akkoord en de andere partijen van het projectgebonden uitvoeringscontract, evenals de modaliteiten betreffende de beschikbaarheid van financiële middelen in het kader van de Waalse bijkomende financiering.

Art. 9. Gelet op het Samenwerkingsakkoord en de artikelen 6, § 1, X, eerste lid, 14°, en 92bis, § 4^{onies}, van de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, voorziet het projectgebonden uitvoeringscontract, de modaliteiten volgens dewelke het Waalse Gewest het gebruik van de door haar aangebrachte bijkomende financiering kan opvolgen.

Deze opvolging doet geen afbreuk aan de exclusieve bevoegdheid van de federale Staat om toezicht te houden op het gebruik van de financiële middelen die voortvloeien uit de beheerscontracten tussen de federale Staat en Infrabel en de NMBS.

Art. 10. Om te voldoen aan het evenredigheidsbeginsel mag de intensiteit van de opvolging uitgevoerd door het Waalse Gewest de intensiteit van de opvolging uitgevoerd door de federale Staat, in het kader van de monitoring van de uitvoering van de spoorweginvesteringen, zoals bepaald in de beheerscontracten, niet overschrijden. De opvolging door de federale Staat gebeurt conform de modaliteiten hernomen in de bijlage 3.

§ 2. La part du financement de la Région wallonne telle que fixée dans le présent accord est un montant maximal qui ne sera en aucun cas dépassé. En aucun cas l'autorité fédérale, Infrabel ou la SNCB ne pourront réclamer une reconnaissance de dette à la Région wallonne pour des montants supérieurs à la part maximale du financement additionnel wallon du Projet.

§ 3. Le financement de la Région wallonne est réservé à des prestations vérifiables, concrètes et objectives (des travaux et des services et fournitures apparentés par des tiers), par tranches de paiement sans que cela n'implique le moindre préfinancement de la part d'Infrabel ou de la SNCB.

§ 4. Le financement de la Région wallonne est destiné à des prestations semblables fournies par des tierces parties (notamment des entités qui ne sont pas liées ou associées à Infrabel ou à la SNCB) qui sont désignées sur base d'une procédure de passation conforme à la réglementation belge relative aux marchés publics. Les autres coûts, comme les coûts d'exploitation d'Infrabel et de la SNCB et les coûts liés à des prestations fournies par des parties liées ou associées à Infrabel ou à la SNCB, sont imputés au financement de l'État fédéral. La notion “entités liées et associées” doit être comprise dans le sens des articles 1:20 et 1:21 du Codes des sociétés et des associations du 23 mars 2019. Dans la mesure où, pour un projet ferroviaire prioritaire régional, seule la Région wallonne prévoit une contribution ou si l'ampleur de la contribution fédérale pourrait mener à un problème technico-financier insoluble en application de la règle générale, les parties incluront un arrangement dans le contrat d'exécution de projet qui déroge bel et bien au principe précédent, mais qui s'en rapproche néanmoins le plus raisonnablement possible.

§ 5. Si la part préétablie de la Région wallonne dans le financement du Projet dépasse les moyens nécessaires à la réalisation de ce Projet, la part de la Région wallonne dans les coûts d'investissement sera revue et diminuée conformément à l'article 7 de l'Accord de coopération.

§ 6. En aucun cas, le financement par la Région wallonne ne sera utilisé pour compenser d'autres coûts que ceux liés à la réalisation de projets éligibles pour un financement additionnel de la Région wallonne repris en annexe 1^{re} de l'Accord de coopération et qui cadre avec les prestations relatives aux missions concernées sans préjudice des dispositions déterminées à ce présent accord.

Art. 7. Le contrat d'exécution de projet contient le cas échéant des dispositions concernant la façon dont les parties se transfèrent les terrains et autres biens immobiliers pour l'exécution du Projet. Les parties visent une approche de travail aussi simple que possible tant sur le plan juridique que technique et financier.

CHAPITRE 4. — Collaboration et suivi commun

Art. 8. Le contrat d'exécution de projet détermine les modalités de coopération entre les parties au présent accord et les autres parties au contrat d'exécution de projet.

Ce contrat d'exécution de projet inclut un calendrier concret pour la conception et la réalisation du Projet convenu entre les parties au présent accord et les autres parties au contrat d'exécution de projet, ainsi que les modalités concernant la disponibilité des moyens financiers dans le cadre du financement additionnel wallon.

Art. 9. Conformément à l'Accord de coopération et aux articles 6, § 1^{er}, X, premier alinéa, 14°, et 92bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le contrat d'exécution de projet prévoit les modalités selon lesquelles la Région wallonne peut assurer un suivi de l'utilisation des financements additionnels qu'elle a apportés.

Ce suivi ne porte pas préjudice à la compétence exclusive de l'État fédéral de contrôler l'utilisation des moyens financiers résultant des contrats de gestion conclus entre l'État fédéral et Infrabel et la SNCB.

Art. 10. Afin de respecter le principe de proportionnalité, l'intensité du suivi effectué par la Région wallonne ne peut pas dépasser l'intensité du suivi effectué par l'État fédéral dans le cadre du monitoring de la mise en œuvre des investissements ferroviaires, tel que stipulé dans les contrats de gestion. Le suivi réalisé par l'État fédéral est effectué conformément aux modalités reprises à l'annexe 3.

Het principe van de proportionaliteit, voorzien in het eerste lid, impliceert dat de modaliteiten voorzien in bijlage 3, en die enkel betrekking hebben op de federale Staat, Infrabel en de NMBS, slechts van toepassing zijn vanaf het moment van de eerste betaling door het Waalse Gewest in het kader van de bijkomende financiering voorzien in de artikelen 6, § 1, X, eerste lid, 14°, en 92bis, § 4^{onies}, van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 11. In het projectgebonden uitvoeringscontract worden de modaliteiten bepaald voor de oprichting van een stuurgroep.

Deze stuurgroep kan, ongeacht de andere taken die haar worden voorbehouden in het projectgebonden uitvoeringscontract, beslissingen nemen wanneer blijkt dat de informatie-elementen die voortvloeien uit het proces van toezicht noodzaken bepaalde beslissingen te nemen m.b.t. het beheer van de door Infrabel of door de NMBS gerealiseerde werken. De partijen zullen of kunnen, afhankelijk van de voortgang van het Project zoals hierna nader geduid, in de schoot van deze stuurgroep een of meerdere werkgroep(en) oprichten.

Art. 12. De toepassing van de artikelen 10 en 11 belet de partijen bij het projectgebonden uitvoeringscontract niet om andere dan de in de artikelen 10 en 11 vermelde overlegstructuren of -mechanismen te voorzien.

HOOFDSTUK 5. — *Duur*

Art. 13. Dit akkoord eindigt bij de beëindiging van het Samenwerkingsakkoord. De gewestelijke financiële bijdrage die niet aangewend is op het moment van de beëindiging van onderhavig akkoord zal, na deze datum, aangewend worden voor het Project waarvoor ze was bedoeld indien en voor zover de partijen een akkoord afsluiten dat dezelfde bepalingen bevat als dewelke zijn vervat in dit akkoord. Bij gebrek aan een dergelijk akkoord zullen, zoals voorzien in het artikel 6, § 5 en § 6, deze financiële middelen worden teruggestort aan het Waalse Gewest.

HOOFDSTUK 6. — *Slotbepalingen*

Art. 14. Dit akkoord treedt in werking de dag na zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 22 juli 2019 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van het Waalse Gewest overeenkomstig artikel 92 bis, § 4^{onies} van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen - Deel A: gewestelijk prioritaire spoorwegproject "Athus – Mont-Saint-Martin" - wordt opgeheven.

Opgemaakt te Brussel, in twee exemplaren waarvan elke contracterende partij verklaart er één te hebben ontvangen, op 24 juni 2024.

De Eerste Minister,
A. DE CROO

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

De Minister-President van de Waalse Regering,
E. DI RUPO

De Waalse Minister van Klimaat, Energie,
Mobiliteit en Infrastructuur,
Ph. HENRY

Bijlagen:

- Bijlage 1 : Projectfiche "As Brussel-Luxemburg"
- Bijlage 2 : Algemene voorwaarden van Infrabel en de NMBS
- Bijlage 3 : Rapportering en opvolging

Le principe de proportionnalité, prévu à l'alinéa 1^{er}, implique que les modalités prévues à l'annexe 3, et qui concernent exclusivement l'Etat fédéral, Infrabel et la SNCB, ne sont applicables qu'à partir du premier paiement de la part de la Région wallonne dans le cadre du financement additionnel prévu aux articles 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 14° et 92bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réforme institutionnelle.

Art. 11. Le contrat d'exécution de projet définira les modalités de mise en place d'un comité de pilotage.

Indépendamment des autres tâches qui lui seront réservées dans le contrat d'exécution de projet, ce comité de pilotage peut prendre des décisions lorsqu'il apparaît que des éléments d'informations qui découlent du processus de suivi nécessitent de prendre certaines décisions en matière de gestion des travaux réalisés par Infrabel ou par la SNCB. Les parties constitueront ou pourront constituer, selon l'état d'avancement du Projet tel que décrit ci-dessous, un ou plusieurs groupes de travail au sein de ce comité de pilotage.

Art. 12. L'application des articles 10 et 11 n'empêche pas les parties au contrat d'exécution de projet de prévoir des structures ou des mécanismes de concertation autres que ceux visés aux articles 10 et 11.

CHAPITRE 5. — *Durée*

Art. 13. Cet accord cesse ses effets à la fin de l'Accord de coopération. La contribution financière régionale qui n'a pas été utilisée au moment de la fin du présent accord sera, après cette date, utilisée pour le Projet auquel elle était destinée si, et dans la mesure où les parties concluent un accord contenant les mêmes dispositions que celles contenues dans cet accord. En l'absence d'un tel accord, comme prévu à l'article 6, § 5 et § 6, ces moyens financiers seront remboursés à la Région wallonne.

CHAPITRE 6. — *Dispositions finales*

Art. 14. Le présent accord lie les parties le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

L'accord de coopération du 22 juillet 2019 d'exécution entre l'Etat fédéral et la Région wallonne relatif à la réalisation de projets ferroviaires prioritaires qui bénéficient d'un financement additionnel de la Région wallonne conformément à l'article 92 bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles - Partie A : projet ferroviaire prioritaire régional "Athus – Mont-Saint-Martin" - est abrogé.

Fait à Bruxelles, en deux exemplaires, dont chaque partie contractante déclare en avoir reçu un, le 24 juin 2024.

Le Premier Ministre,
A. DE CROO

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

Le Ministre-Président du Gouvernement wallon,
E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Énergie,
de la Mobilité et des Infrastructures,
Ph. HENRY

Annexes :

- Annexe 1^{re}: Fiche de projet "Axe Bruxelles-Luxembourg"
- Annexe 2 : Conditions générales d'Infrabel et de la SNCB
- Annexe 3 : Reporting et suivi

Annexe 1 à l'accord de coopération d'exécution du 24 juin 2024 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la réalisation de projets ferroviaires prioritaires qui bénéficient d'un financement additionnel de la Région wallonne conformément à l'article 92 bis, § 4nonies, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles - *projet ferroviaire prioritaire régional « Axe Bruxelles - Luxembourg »*

FICHE PROJET

INFRABEL
Right On Track



SNCR
Stations

Axe Bruxelles-Luxembourg Financement additionnel wallon

V1 - 09/04/2024





Version	Date	Remarque
1	09/04/2024	Version originale

1. Description générale

1.1 Contexte

La L162 (Axe 3) fait actuellement l'objet de travaux de modernisation de grande ampleur, notamment en vue de l'augmentation de la vitesse de référence de la ligne à 160 km/h.

Le réaménagement complet des gares de Gembloux (L161), Ciney (L162) et Jemelle (L162) est compris dans le scope initial du programme de modernisation de l'Axe 3. Les autres gares sur l'Axe 3 n'ont par contre pas été reprises dans ce programme.

Dans le cadre de l'amélioration de l'offre pour les personnes à mobilité réduite, il a été décidé de réaliser une phase test en équipant les gares d'Arlon et de Libramont de plates-formes élévatrices. D'un point de vue budgétaire, ce type d'équipement est moins coûteux qu'un ascenseur (pas de travaux de génie civil importants). Outre le moindre coût d'investissement, les charges d'exploitation sont également plus faibles.

Cette phase test n'a cependant pas été satisfaisante. En effet, les plateformes nécessitent l'intervention de deux agents : un pour manipuler la plateforme et l'autre pour dévier le flux de voyageurs afin de ne pas rentrer en collision avec la plateforme dans les escaliers. De plus, les plateformes élévatrices sont difficiles d'utilisation, fragiles et peu fiables. Il a dès lors été décidé de revenir à des solutions plus classiques pour permettre l'accès aux quais aux personnes à mobilité réduite.

1.2 Objectifs

Cette fiche concerne la réalisation de travaux d'accessibilité des gares d'Arlon, Marloie et Marbehan ainsi que la création de nouveaux abris vélos pour une capacité de 660 places - dont une extension nette de 450 places - dans une série de gares de l'Axe 3.

Les objectifs sont de :

- permettre l'accessibilité en autonomie aux gares de Arlon, Marbehan et Marloie aux moyens d'aménagements qui viendront compléter les autres travaux réalisés dans ces gares, avec un souci de cohérence et de continuité, afin d'offrir un parcours-client simple et confortable ;
- accroître le nombre de places de stationnement couvertes, et si possible sécurisées, pour les vélos, dans le souci d'améliorer l'accessibilité cyclable aux gares.



1.3 Budget global

Le budget se répartit annuellement et entre les 2 sociétés comme tel :

En M€ cour.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
INFRABEL	<i>0,00</i>	<i>0,38</i>	<i>0,52</i>	<i>3,11</i>	<i>3,90</i>	<i>4,88</i>	<i>3,69</i>	<i>0,46</i>	<i>16,94</i>
SNCB	<i>0,00</i>	<i>0,36</i>	<i>0,45</i>	<i>3,87</i>	<i>2,30</i>	<i>2,96</i>	<i>1,88</i>	<i>1,92</i>	<i>13,75</i>
Total Travaux financ. additionnel wallon	<i>0,00</i>	<i>0,74</i>	<i>0,97</i>	<i>6,98</i>	<i>6,20</i>	<i>7,84</i>	<i>5,57</i>	<i>2,38</i>	<i>30,69</i>
Solde à affecter									<i>1,79</i>
Part INFRABEL									<i>0,99</i>
Part SNCB									<i>0,80</i>

1.4 Risques généraux

Les principaux risques identifiés, à suivre et piloter en phase projet, sont :

- le retard ou la modification du scope dans le cadre de l'obtention d'un accord de principe avec les communes et dans le cadre de l'obtention des permis d'urbanisme et autres autorisations administratives en vue de mener les travaux,
- les contestations des riverains et/ou nouveaux projets immobiliers envisagés dans la zone,
- l'obtention des coupures de voie (facteur interne),
- la disponibilité de terrains en propriété de la SNCB (pour les installations d'abris vélos).

2. Arlon

2.1 Objectifs

Les travaux de réaménagement des voies et des quais de la gare d'Arlon ont fait l'objet d'un premier financement PSPI.

Le financement additionnel wallon sera consacré à compléter l'accès en autonomie à la gare.

2.2 Scope et Approche



- Réalisation d'un nouveau couloir-sous-voies (hypothèses largeur 5m / longueur 58m / hauteur 2,90m) équipé d'un ascenseur et d'un escalier par quai.
L'actuel couloir-sous-voies et sa rampe seront conservés.
- Rénovation des auvents

2.3 Planning

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières de base suivantes :

- accord entre les parties en 2024,
- possibilité de coupures de voies à partir de 2027 (facteur interne),
- pas de contrainte budgétaire,
- pas de circonstances imprévues, ni de force majeure,
- l'obtention du permis d'urbanisme à la fin de l'année 2026 (avant le début des travaux).



Partant de ces conditions particulières et sans préjudice des conditions générales, les travaux du nouveau CSV en gare d'Arlon pourraient se terminer mi 2029 (à confirmer en fonction des priorités et des possibilités de coupures de voies).

	2025	2026	2027	2028	2029
Etudes					
Travaux					

2.4 Estimation budgétaire

Estimation : 14,79 M€_{cour}

- part SNCB : 5,91 M€_{cour}
- part Infrabel : 8,88 M€_{cour}

3. Marloie

3.1 Objectifs

Les travaux de voies sur l'Axe 3 concernant la mise en place de bordures pour le prolongement des quais par Infrabel seront exécutés en 2025-2026 dans le cadre du programme de modernisation de l'axe.

Les travaux de rénovation des quais de la gare de Marloie (partie SNCB) ont fait l'objet d'un premier financement PSPI. Pour des raisons budgétaires (surcoûts en Wallonie), le projet a été transféré en dotation classique. Dans le PPI 23-32, il est prévu d'exécuter ces travaux entre 2025 et 2026, en parallèle avec les travaux de voies.

Le financement additionnel wallon sera consacré à compléter l'accès en autonomie à la gare.

3.2 Scope et Approche



- Réalisation d'un nouveau couloir-sous-voies PMR (hypothèse largeur 3,50m / longueur 29m / hauteur 2,50m)

L'actuel couloir-sous-voies sera conservé pour donner un meilleur et direct accès à la gare des bus.

- Nouvel équipement des quais : 1 auvent standard de 60 m par quai, éclairage, signalétique

3.3 Planning

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières de base suivantes :

- accord entre les parties en 2024,



- possibilité de coupures de voies à partir de 2029 et limitation des coupures de voies sur le tronçon Ciney – Hatrival vu les travaux de modernisation de l'Axe 3 (facteur interne),
- pas de contrainte budgétaire,
- pas de circonstances imprévues, ni de force majeure,
- l'obtention du permis d'urbanisme à la fin de l'année 2028 (avant le début des travaux).

Partant de ces conditions particulières et sans préjudice des conditions générales, les travaux du nouveau CSV en gare de Marloie pourraient se terminer en 2031.

	2027	2028	2029	2030	2031
Etudes					
Travaux					

3.4 Estimation budgétaire

Estimation : 11,99 M€_{cour}

- part SNCB : 5,00 M€_{cour}
- part INFRABEL : 6,99 M€_{cour}

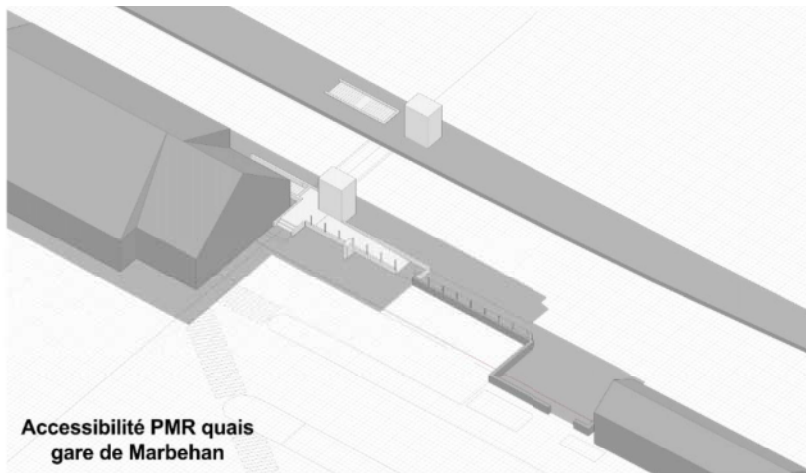
4. Marbehan

4.1 Objectifs

Des travaux de rénovation des quais de la gare de Marbehan (partie SNCB) ont fait l'objet d'un premier financement PSPI en 2018-2019.

Le financement additionnel wallon sera consacré à compléter l'accès en autonomie à la gare.

4.2 Scope et Approche



- Réalisation et pose de 2 ascenseurs dans le couloir-sous-voie existant.

4.3 Planning

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières de base suivantes :

- accord entre les parties en 2024,
- possibilité de coupures de voies à partir de 2027 (facteur interne),
- pas de contrainte budgétaire,
- pas de circonstances imprévues, ni de force majeure,
- l'obtention du permis d'urbanisme à la fin de l'année 2026 (avant le début des travaux).



Partant de ces conditions particulières et sans préjudice des conditions générales, les travaux de pose d'ascenseurs en gare de Marbehan pourraient se terminer en 2027.

	2025	2026	2027	2028	2029
Etudes					
Travaux					

4.4 Estimation budgétaire

Estimation : 2,71 M€_{cour}

- part SNCR : 1,64 M€_{cour}
- part Infrabel : 1,07 M€_{cour}



5. Extension capacité vélos

5.1 Objectifs

Le financement additionnel wallon sera consacré à étendre la capacité de stationnement vélos dans les gares des lignes 161 et 162. Ce projet a 3 objectifs :

- rendre les gares plus attractives pour stimuler l'usage du train (mode durable)
- favoriser le report modal vers des modes de transport durables, et pour cela, privilégier dans certains cas le stationnement sécurisé
- standardiser les équipements.

5.2 Scope et Approche

- Extension et renouvellement des abris vélos selon le standard par module de 12 places de stationnement
- En fonction des résultats de l'analyse de risque par site, et en concertation avec toutes les parties, certains abris seront sécurisés (équipés d'un contrôle d'accès et de surveillance par caméra).
- Cible estimée sur base de l'utilisation actuelle et la prévision de l'évolution du nombre de voyageurs d'ici 2030
- 660 places seront réalisées dont une extension de la capacité de 450 places et 210 places en remplacement de places existantes.

station	Capacité 01/01/2023	A réaliser (par module de 12)
ARLON	44	264
ASSESE	12	24
BEUZET	6	12
BLANMONT	6	24
COURRIERE	12	24
HAVERSIN	6	12
JAMBES-EST	6	12
LIBRAMONT	28	72
MARBEHAN	36	84
NANINNE	6	12
NEUFCHATEAU	6	12
PROFONDSART	6	24
RHISNES	6	12
ROCHEFORT-JEMELLE	29	72
total	209	660

5.3 Planning

Les travaux nécessitent des permis d'urbanisme.

Le planning proposé ci-dessous est le planning « au plus court » établi en prenant les conditions particulières de base suivantes :



- accord entre les parties en 2024,
- pas de contrainte budgétaire,
- pas de circonstances imprévues, ni de force majeure.

Partant de ces conditions particulières et sans préjudice des conditions générales, les travaux pourraient se terminer en 2027.

	2024		2025		2026		2027		2028	
Etudes										
Travaux										

5.4 Estimation budgétaire

Estimation : 1,20 M€_{cour} (100% périmètre SNCB)

Annexe 2 à l'accord de coopération d'exécution du 24 juin 2024 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la réalisation de projets ferroviaires prioritaires qui bénéficient d'un financement additionnel de la Région wallonne conformément à l'article 92 bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles - projet ferroviaire prioritaire régional « Axe Bruxelles - Luxembourg »

Conditions générales relatives à l'exécution du projet d'investissement

1. Le planning, le budget nécessaire et sa répartition annuelle repris dans la fiche de projet, constituent une estimation établie sur la base de la connaissance disponible du projet en date du 26 mars 2024, 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 la fiche de projet, 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 par l'Etat et par la Région, selon que l'un des deux ou les deux financent une partie du projet d'investissement, soient assurés dans le respect de l'échéancier à convenir dans le contrat d'exécution de projet, sauf en cas de retard sur le planning, cas dans lequel la mise à disposition des fonds pourra être rééchelonnée selon les besoins réels des chantiers.

Par circonstances imprévues il faut entendre tous les évènements et évolutions qui n'étaient pas connus en date du 26 mars 2024, 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 26 mars 2024 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 la fiche de projet (voir annexe 1 au présent Accord).

3. Les conditions générales, les conditions particulières et la fiche de projet font partie intégrante du présent Accord.

Annexe 3 à l'accord de coopération d'exécution du 24 juin 2024 entre l'État fédéral et la Région wallonne relatif à la réalisation de projets ferroviaires prioritaires qui bénéficient d'un financement additionnel de la Région wallonne conformément à l'article 92 bis, § 4^{onies}, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles - projet ferroviaire prioritaire régional « Axe Bruxelles - Luxembourg »

Méthodologie relative à la supervision et au reporting des projets ferroviaires prioritaires régionaux

A. Description générale

La présente annexe décrit comment se déroule 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 Mobilité et Transports (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 d'Infrabel et de la SNCB, il convient d'opérer une nette distinction entre les projets délimités et les dossiers continus. Par définition, un projet est délimité dans le temps, la portée, les moyens et le résultat.

Cependant, certains investissements se distinguent par leur caractère continu intrinsèque et sont donc difficiles à délimiter comme, par exemple, les investissements dans le maintien de la capacité, etc. D'autres programmes comprennent plusieurs activités délimitées, mais celles-ci sont trop restreintes pour être considérées comme des projets distincts.

C'est pourquoi il faut faire une différence entre des projets délimités qui décrivent un projet spécifique et des dossiers continus qui regroupent une série de travaux non délimités et/ou de travaux délimités plus petits.

Le SPF MT différencie les projets délimités en fonction de l'importance du suivi de ceux-ci, qui est déterminée sur la base de l'ampleur du projet et des opportunités (à savoir des priorités politiques) et des risques qui y sont associés. Le classement des projets selon un ordre croissant d'importance pour le suivi et la subdivision entre projets de Type 1 et projets de Type 2 qui en résulte, est réalisée via une analyse multicritères (AMC).

Chaque année, le SPF MT sélectionne, sur base de cette AMC, une liste de projets de Type 1 pour lesquels il attend un reporting trimestriel (Q1, Q2, Q3 et Q4).

Le SPF MT communique cette liste de projets Type 1 au plus tard le 31 décembre qui précède l'année de reporting en question pour autant que le programme d'investissement pour cette année et toutes les autres données nécessaires à l'exécution de cette AMC soient disponibles à temps.

Si les données ne sont pas disponibles à temps, le SPF MT et Infrabel et/ou la SNCB prendront les dispositions requises afin de disposer au plus tard le 1^{er} mars de l'année de reporting en question une liste qui sera utilisée pour le reporting de l'année.

Les autres projets de Type 2 – à savoir les projets délimités qui n'ont pas été considérés comme des projets de Type 1 dans l'année de reporting en question – et les dossiers continus doivent faire l'objet d'un reporting sur base annuelle (Q4).

Chaque dossier donne, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissement en matière d'objectifs, de contenu, de planning, de gestion des risques et d'avancement. La forme et le contenu de ces dossiers sont convenus entre le SPF MT et Infrabel et entre le SPF MT et la SNCB, et ils comprennent à chaque fois une partie chiffrée et une partie textuelle. De commun accord entre le SPF MT et Infrabel ou la SNCB, la méthodologie de monitoring des investissements peut toujours être adaptée.

En première instance, Infrabel et la SNCB fournissent le reporting au SPF MT, conformément au timing suivant : 15 juin (Q1), 15 octobre (Q2), 31 décembre (Q3) et 15 avril (Q4). Infrabel et la SNCB mettront tout en œuvre en vue d'une éventuelle accélération vis-à-vis des délais de reporting. Chaque trimestre, une réunion de suivi est également planifiée entre, d'une part, le SPF MT et Infrabel et, d'autre part, entre le SPF MT et la SNCB. Au cours de cette concertation, un certain nombre de projets ou dossiers sélectionnés par le SPF MT seront discutés plus en détails et explicités en présence du PMO et des responsables de projet concernés d'Infrabel et/ou de la SNCB.

Le SPF MT fait à son tour rapport quatre fois par an au Ministre sur les dossiers fournis par Infrabel et la SNCB. Trois fois par an, il s'agit d'un reporting portant uniquement sur les projets de Type 1 et, une fois l'an, il s'agit d'un reporting complet, c'est-à-dire portant aussi bien sur les projets de Type 1 que sur les projets de Type 2 et les dossiers continus.

Le contrôle concernant la réalisation des projets ferroviaires prioritaires (1), à savoir les projets ferroviaires, hors projet RER, dont la réalisation est rendue possible grâce au plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031, ainsi que le projet RER (2), est intégré dans la méthodologie de suivi par le SPF MT existante et décrite ci-dessus.

Les projets ferroviaires prioritaires qui, conformément aux accords conclus dans le cadre de la méthodologie de suivi actuelle, sont trop restreints pour être considérés comme des projets délimités seront suivis comme des dossiers continus. En concertation entre Infrabel ou la SNCB, le SPF MT et – dans le cas d'un projet ferroviaire prioritaire régional – la Région concernée, certains dossiers continus peuvent être regroupés en un seul dossier continu.

Le reporting du plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 couvre dans tous les détails, tant sur le plan du texte que des chiffres, l'état d'avancement de tous les projets, en ce compris les projets ferroviaires prioritaires régionaux, qu'ils soient en phase d'étude ou de réalisation. Le financement fédéral complémentaire et tout financement régional additionnel sont repris en tant que sources de financement distinctes dans tous les dossiers d'investissement.

La Région contribuant par le biais d'un financement additionnel recevra – via le SPF MT – le reporting relatif aux projets ferroviaires prioritaires régionaux concernés par l'affectation du financement additionnel mis à disposition par la Région concernée lorsque la Région en fait la demande.

Spécifiquement pour les projets ferroviaires prioritaires régionaux, une sous-réunion est ajoutée aux réunions de suivi entre le SPF MT et Infrabel et/ou la SNCB, et la Région concernée y est invitée. D'un commun accord, la Région concernée et le SPF MT sélectionnent une partie des projets ferroviaires

prioritaires régionaux pour cette partie des réunions de suivi, avec pour intention que chaque projet ferroviaire prioritaire régional soit abordé au moins une fois l'an au cours des réunions de suivi.

Pour les autres projets ferroviaires prioritaires et les projets RER, l'intention est d'aborder ceux-ci au moins à une reprise lors des réunions de suivi.

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.

Enfin, le SPF MT est habilité, moyennant le respect des règles de sécurité, à procéder sur les terrains d'Infrabel et de la SNCB à l'ensemble des vérifications et contrôles complémentaires qu'il juge raisonnablement nécessaires et/ou utiles pour pouvoir monitorer l'exécution des investissements. Cela peut se faire via la consultation de documents et d'informations complémentaires, l'exécution de contrôles des dépenses (effectués le cas échéant par un bureau externe) et de visites sur le terrain, l'organisation de réunions avec les PMO, les chefs de projet et les fonctionnaires dirigeants, etc.

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 24 juni 2024 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van het Waalse Gewest overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen - prioritair spoorwegproject : « *As Brussel-Luxemburg* »

PROJECTFICHE



As Brussel- Luxemburg Bijkomende Waalse financiering

V1 - 9/04/2024





Versie	Datum	Opmerking
1	9/04/2024	Originele versie

1. Algemene beschrijving

1.1 Context

De L162 (As 3) wordt momenteel ingrijpend gemoderniseerd, met name om de referentiesnelheid van de lijn te verhogen tot 160 km/u.

De volledige renovatie van de stations Gembloers (L161), Ciney (L162) en Jemelle (L162) maakt deel uit van de initiële scope van het moderniseringsprogramma van As 3. De andere stations op As 3 zijn echter niet in dit programma opgenomen.

In het kader van de verbetering van het aanbod aan personen met beperkte mobiliteit is besloten om een testfase uit te voeren waarbij de stations Aarlen en Libramont worden uitgerust met hefplatformen (i.e. platformliften). Budgettair gezien is dit type uitrusting goedkoper dan een conventionele lift (er zijn geen grote civieltechnische werken nodig). Naast de lagere investeringskosten zijn ook de exploitatiekosten lager.

Deze testfase gaf echter geen bevredigend resultaat. De platformen vereisen de tussenkomst van twee medewerkers: één om het platform te bedienen en de andere om de reizigersstroom om te leiden om botsingen met het platform op de trap te vermijden. Bovendien zijn hefplatformen weinig gebruiksvriendelijk, storingsgevoelig en weinig betrouwbaar. Daarom werd besloten om opnieuw meer traditionele oplossingen te gebruiken om mensen met beperkte mobiliteit toegang te bieden tot de perrons.

1.2 Doelstellingen

Deze fiche betreft toegankelijkheidswerken aan de stations Aarlen, Marloie en Marbehan en de bouw van nieuwe fietsenstallingen met een capaciteit van 660 plaatsen – inclusief een netto-uitbreiding van 450 plaatsen – in een reeks stations van As 3.

De doelstellingen zijn als volgt:

- zorgen voor een autonome toegang tot de stations Aarlen, Marbehan en Marloie door middel van verbeteringen die een aanvulling vormen op de andere werkzaamheden die in deze stations worden uitgevoerd, met het oog op de consistentie en continuïteit, zodat de klant op een eenvoudige en comfortabele manier kan reizen;
- het aantal overdekte en, waar mogelijk, beveiligde fietsparkeerplaatsen vergroten, om de toegankelijkheid van de stations voor fietsers te verbeteren.



1.3 Totaalbudget

Het budget wordt jaarlijks als volgt verdeeld tussen de 2 ondernemingen:

<i>In M€_{lop.}</i>	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
INFRABEL	0,00	0,38	0,52	3,11	3,90	4,88	3,69	0,46	16,94
NMBS	0,00	0,36	0,45	3,87	2,30	2,96	1,88	1,92	13,75
Totaal werken Waalse bijkomende financiering	0,00	0,74	0,97	6,98	6,20	7,84	5,57	2,38	30,69
Te bestemmen saldo									1,79
Deel INFRABEL									0,99
Deel NMBS									0,80

1.4 Algemene risico's

De belangrijkste geïdentificeerde risico's, die tijdens de projectfase moeten worden gecontroleerd en beheerd, zijn:

- de vertraging en wijziging van de scope bij het verkrijgen van een principiële akkoord met de gemeenten en het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning(en) voor het uitvoeren van de werken.
- de bezwaren van omwonenden en/of nieuwe geplande vastgoedontwikkelingen in de zone,
- het verkrijgen van spooronderbrekingen (interne factor),
- de beschikbaarheid van de terreinen die eigendom zijn van NMBS (voor de installatie van de fietsenstallingen).

2. Aarlen

2.1 Doelstellingen

Voor de werkzaamheden om de sporen en perrons van het station Aarlen te verbeteren werd een eerste financiering uit het SMIP ontvangen.

De bijkomende Waalse financiering zal worden gebruikt om de autonome toegang tot het station te voltooien.

2.2 Scope en Aanpak



- Realisatie van een nieuwe onderdoorgang (veronderstelde breedte 5m / lengte 58m / hoogte 2,90m) uitgerust met een lift en een trap per perron.
De bestaande onderdoorgang en de helling blijven behouden.
- Renovatie van de luifels.

2.3. Planning

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing waarbij rekening werd gehouden met de volgende bijzondere voorwaarden:

- overeenkomst tussen de partijen in 2024,
- spooronderbrekingen mogelijk vanaf 2027 (interne factor),
- geen budgettaire beperkingen,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.
- het verkrijgen van een bouwvergunning eind 2026 (voor de aanvang van de werken).



Op basis van deze specifieke voorwaarden en zonder afbreuk te doen aan de algemene voorwaarden, zouden de werkzaamheden aan de nieuwe onderdoorgang in het station van Aarlen midden 2029 voltooid kunnen zijn (te bevestigen afhankelijk van de prioriteiten en de mogelijkheid om sporen buiten dienst te stellen).

	2025	2026	2027	2028	2029
Studies					
Werken					

2.4 Budgetraming

Raming: 14,79 M€_{lopende}

- deel NMBS: 5,91 M€_{lopende}
- Deel Infrabel: 8,88 M€_{lopende}

3. Marloie

3.1 Doelstellingen

De spoorwerken op As 3 met betrekking tot de plaatsing van boorden voor de verlenging van de perrons door Infrabel zullen worden uitgevoerd in 2025-2026 in het kader van het moderniseringsprogramma van de as.

Voor de renovatiewerken aan de perrons van het station Marloie (deel NMBS) werd een eerste financiering uit het SMIP ontvangen. Om budgettaire redenen (extra kosten in Wallonië) werd het project overgeheveld naar de klassieke dotatie. In het MIP 23-32 is gepland om deze werkzaamheden tussen 2025 en 2026 uit te voeren, parallel met de werken aan de sporen.

De bijkomende Waalse financiering zal worden gebruikt om de autonome toegang tot het station te voltooien.

3.2 Scope en Aanpak



- Aanleg van een nieuwe onderdoorgang voor PBM's (veronderstelde breedte 3,50m / lengte 29m / hoogte 2,50m)

De bestaande onderdoorgang blijft behouden voor een betere, directe toegang tot het busstation.

- Nieuwe perronuitrusting: 1 standaard luifel van 60 m per perron, verlichting, signaletica

3.3. Planning

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing waarbij rekening werd gehouden met de volgende bijzondere voorwaarden:

- overeenkomst tussen de partijen in 2024,



- spooronderbrekingen mogelijk vanaf 2029 en beperking van spooronderbrekingen op het baanvak Ciney - Hatrival met het oog op de moderniseringswerkzaamheden van As 3 (interne factor),
- geen budgettaire beperkingen,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.
- het verkrijgen van een bouwvergunning eind 2028 (voor de aanvang van de werken).

Op basis van deze specifieke voorwaarden en zonder afbreuk te doen aan de algemene voorwaarden, zouden de werkzaamheden aan de nieuwe onderdoorgang in het station Marloie in 2031 voltooid kunnen zijn.

	2027	2028	2029	2030	2031
Studies					
Werken					

3.4 Budgetraming

Raming: 11,99 M€_{lopende}

- deel NMBS: 5,00 M€_{lopende}
- Deel INFRABEL: 6,99 M€_{lopende}

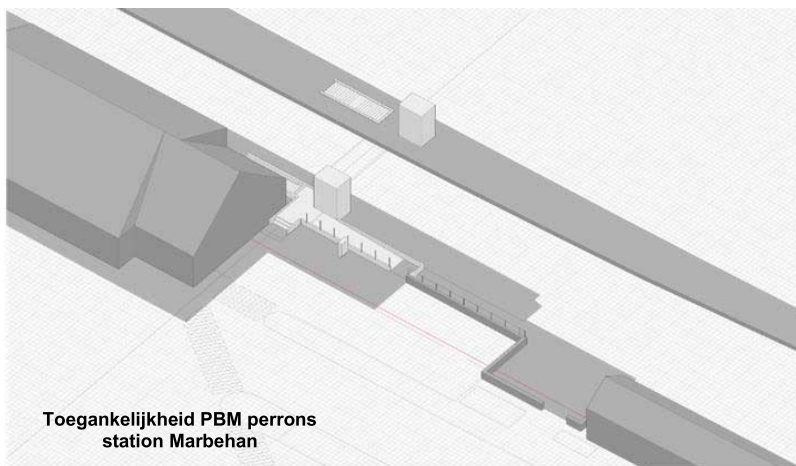
4. Marbehan

4.1 Doelstellingen

Voor de renovatiewerken aan de perrons van het station Marbehan (deel NMBS) werd een eerste financiering uit het SMIP ontvangen.

De bijkomende Waalse financiering zal worden gebruikt om de autonome toegang tot het station te voltooien.

4.2 Scope en Aanpak



- Realisatie en installatie van 2 liften in de bestaande onderdoorgang.

4.3. Planning

De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing waarbij rekening werd gehouden met de volgende bijzondere voorwaarden:

- overeenkomst tussen de partijen in 2024,
- spooronderbrekingen mogelijk vanaf 2027 (interne factor),
- geen budgettaire beperkingen,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.
- het verkrijgen van een bouwvergunning eind 2026 (voor de aanvang van de werken).



Op basis van deze specifieke voorwaarden en zonder afbreuk te doen aan de algemene voorwaarden, zouden de werken voor het plaatsen van liften in het station Marbehan in 2027 voltooid kunnen zijn.

	2025	2026	2027	2028	2029
Studies					
Werken					

4.4 Budgetraming

Raming: 2,71 M€_{lopende}

- deel NMBS: 1,64 M€_{lopende}
- Deel Infrabel: 1,07 M€_{lopende}



5. Uitbreiding fietsenstallingcapaciteit

5.1 Doelstellingen

De bijkomende Waalse financiering zal worden gebruikt om de fietsenstallingcapaciteit uit te breiden aan de stations op de lijnen 161 en 162. Dit project heeft 3 doelstellingen:

- de stations aantrekkelijker maken om mensen aan te moedigen de trein te nemen (duurzame vervoerswijze)
- een modal shift naar duurzame vervoerswijzen aanmoedigen en daartoe in bepaalde gevallen voorrang geven aan beveiligde stallingen
- de uitrustingen standaardiseren.

5.2 Scope en Aanpak

- Uitbreiding en vernieuwing van fietsenstallingen volgens de norm per module van 12 plaatsen per stalling.
- Afhankelijk van de resultaten van de risicoanalyse voor elke locatie en in overleg met alle partijen worden bepaalde stallingen beveiligd (uitgerust met toegangscontrole en camerabewaking).
- Streefdoel geschat op basis van huidig gebruik en voorspelde groei in reizigersaantallen tussen nu en 2030.
- Er zullen 660 plaatsen worden gecreëerd, goed voor een capaciteitsuitbreiding met 450 plaatsen en 210 plaatsen ter vervanging van bestaande plaatsen.

Station	Capaciteit 01/01/2023	Te realiseren (per module van 12)
ARLON	44	264
ASSESE	12	24
BEUZET	6	12
BLANMONT	6	24
COURRIERE	12	24
HARVERSIN	6	12
JAMBES-EST	6	12
LIBRAMONT	28	72
MARBEHAN	36	84
NANINNE	6	12
NEUFCHATEAU	6	12
PROFONDSART	6	24
RHISNES	6	12
ROCHFORT-JEMELLE	29	72
totaal	209	660

5.3. Planning

Voor de werkzaamheden is een stedenbouwkundige vergunning nodig.



De hierna vermelde planning is de 'kortst mogelijke' timing waarbij rekening werd gehouden met de volgende bijzondere voorwaarden:

- overeenkomst tussen de partijen in 2024,
- geen budgettaire beperkingen,
- geen onvoorziene omstandigheden of overmacht.

Op basis van deze specifieke voorwaarden en zonder afbreuk te doen aan de algemene voorwaarden, zouden de werkzaamheden in 2027 voltooid kunnen zijn.

	2024		2025		2026		2027		2028	
Studies										
Werken										

5.4 Budgetraming

Raming: 1,20 M€_{lopende} (100% perimeter NMBS)

Bijlage 2 bij het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 24 juni 2024 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van het Waalse Gewest overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen - prioritair spoorwegproject « As Brussel-Luxemburg »

Algemene voorwaarden met betrekking tot de uitvoering van het investeringsproject

1. De in de projectfiche opgenomen planning, het noodzakelijke budget en de jaarlijkse verdeling ervan vormen een raming op basis van de op 26 maart 2024 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 de projectfiche 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 en door het Gewest, naargelang één van hen of beiden een onderdeel van het investeringsproject financieren, worden verzekerd, volgens het tijdschema dat in het projectgebonden uitvoeringscontract zal worden overeengekomen, 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.

Onder onvoorziene omstandigheden dient te worden begrepen, alle gebeurtenissen en ontwikkelingen die op 26 maart 2024 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 26 maart 2024 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 bijzondere voorwaarden die worden vermeld in de projectfiche (zie bijlage 1 bij dit Akkoord).

3. De algemene voorwaarden, de bijzondere voorwaarden en de projectfiche maken integraal deel uit van dit Akkoord.

Bijlage 3 bij het uitvoerend samenwerkingsakkoord van 24 juni 2024 tussen de federale Staat en het Waalse Gewest betreffende de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van het Waalse Gewest overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen - prioritair spoorwegproject « As Brussel-Luxemburg »

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 Infrabel en de NMBS dient er een duidelijk onderscheid gemaakt te worden 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 bijvoorbeeld investeringen in capaciteitsbehoud,...

Andere programma's omvatten meerdere afgebakende werkzaamheden, die echter te beperkt zijn om als apart project beschouwd te worden.

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 FOD MV 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).

Jaarlijks selecteert de FOD MV, op basis van de uitvoering van deze MCA, een lijst van Type 1-projecten waarvoor zij op trimestriële basis (Q1, Q2, Q3 en Q4) een rapportering verwacht.

De FOD MV bezorgt Infrabel deze lijst van Type 1-projecten ten laatste op 31 december voorafgaand aan het betrokken rapporteringsjaar weliswaar op voorwaarde dat het investeringsprogramma voor dat jaar en alle andere gegevens nodig voor de uitvoering van deze MCA tijdig voorhanden zijn.

Indien de gegevens niet tijdig voorhanden zijn, zullen de FOD MV en Infrabel en/of de NMBS de nodige afspraken maken zodoende tegen ten laatste 1 maart van het betrokken rapporteringsjaar te komen tot een lijst die in dat rapporteringsjaar zal worden gebruikt.

De 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 jaarlijkse basis (Q4) gerapporteerd te worden.

Elk dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning, risicobeheer en voortgang. De vorm en inhoud van deze dossiers is overeengekomen tussen de FOD MV en Infrabel en tussen de FOD MV en de NMBS, en deze omvat telkens een cijfermatig gedeelte en een tekstueel gedeelte. In gemeenschappelijk akkoord tussen de FOD MV en Infrabel of de NMBS kan de methodologie voor de monitoring van de investeringen steeds bijgestuurd worden.

In eerste instantie bezorgen Infrabel en de NMBS de rapportering aan de FOD MV conform de volgende timing : 15 juni (Q1), 15 oktober (Q2), 31 december (Q3) en 15 april (Q4). Infrabel en NMBS zullen alles in het werk stellen om een eventuele versnelling van de aanlevering van deze rapportering te bewerkstelligen. Trimestrieel wordt eveneens een opvolgingsvergadering tussen de FOD MV en Infrabel enerzijds en tussen de FOD MV en de NMBS anderzijds ingepland. Tijdens dit overleg worden een aantal projecten of dossiers, geselecteerd door de FOD MV, in meer detail besproken en toegelicht in het bijzijn van de PMO en de desbetreffende projectverantwoordelijken van Infrabel en/of de NMBS.

De FOD MV rapporteert op zijn beurt vier keer per jaar aan de Minister over de door Infrabel en de NMBS aangeleverde dossiers. Drie keer per jaar betreft het een rapportering enkel over de Type 1-projecten, één keer per jaar betreft het een volledige rapportering, dus zowel over de Type 1-projecten als over de Type 2-projecten en continue dossiers.

De controle betreffende de uitvoering van de prioritaire spoorwegprojecten (1), zijnde de spoorwegprojecten, buiten het GEN-project, waarvan de realisatie mogelijk gemaakt wordt dankzij het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031, én het GEN-project (2), is geïntegreerd in de bestaande en hierboven beschreven opvolgingsmethodologie van de FOD MV.

De prioritaire spoorwegprojecten die, in overeenstemming met de afspraken binnen de huidige opvolgingsmethodologie, te beperkt zijn om als afgebakende projecten beschouwd te worden zullen als continue dossiers opgevolgd worden. In samenspraak tussen Infrabel of de NMBS, de FOD MV en - in geval van een gewestelijk prioritaair spoorwegproject - het betrokken gewest kunnen bepaalde continue dossiers gebundeld worden in één continu dossier.

De rapportering van het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 behandelt in alle detail zowel tekstueel als cijfermatig de stand van zaken van alle projecten, inclusief de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, ongeacht of deze in een studie dan wel uitvoeringsfase zitten. De bijkomende federale financiering en de eventuele bijkomende gewestelijke financiering worden als aparte financieringsbronnen opgenomen in alle investeringsdossiers.

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

Specifiek voor de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten wordt een deelvergadering toegevoegd aan de opvolgingsvergaderingen tussen de FOD MV en Infrabel en/of de NMBS, waarvoor het betrokken gewest uitgenodigd wordt. In onderling overleg selecteren het betrokken gewest en de FOD MV een deel van de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten voor dit deel van de opvolgingsvergaderingen, met de intentie dat elk gewestelijk prioritaair spoorwegproject minstens één keer per jaar aan bod komt tijdens de opvolgingsvergaderingen.

Voor de andere prioritaire spoorwegprojecten en GEN-projecten is het de intentie om deze minstens één keer aan bod te laten komen tijdens de opvolgingsvergaderingen.

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 FOD MV en aan het betrokken gewest ingeval van een gewestelijk prioritaair spoorwegproject en kunnen besproken worden tijdens de opvolgingsvergaderingen.

Tenslotte is de FOD MV gemachtigd om, met inachtneming van de veiligheidsregels, op de terreinen van Infrabel en de NMBS 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,...

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.