

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 december 2016

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**

voor het begrotingsjaar 2017

ADVIES

over sectie 33 – FOD Mobiliteit en
vervoer (*partim: Mobiliteit*)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jean-Jacques FLAHAUX**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS.....	3
II. Algemene bespreking.....	9
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	9
B. Antwoorden van de minister.....	25
C. Replieken van de leden.....	47
D. Bijkomende antwoorden.....	50
E. Bijkomende replieken.....	52
III. Advies.....	53

Zie:

Doc 54 2109/ (2016/2017):

001: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting (eerste deel).
002: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting (tweede deel).
003: Amendementen.
004: Verslag.
005: Amendement.
006 tot 008: Verslagen.
009: Amendementen.
010 en 033: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 décembre 2016

**PROJET DU BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**

pour l'année budgétaire 2017

AVIS

sur la section 33 – SPF Mobilité et
Transports (*partim: Mobilité*)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jean-Jacques FLAHAUX**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges.....	3
II. Discussion générale.....	9
A. Questions et observations des membres.....	9
B. Réponses du ministre.....	25
C. Répliques des membres.....	47
D. Réponses complémentaires.....	50
E. Répliques complémentaires.....	52
III. Avis.....	53

Voir:

Doc 54 2109/ (2016/2017):

001: Projet du Budget général de dépenses (première partie).
002: Projet du Budget général de dépenses (deuxième partie).
003: Amendements.
004: Rapport.
005: Amendement.
006 à 008: Rapports
009: Amendements.
010 et 033: Rapports.

5441

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>
Ecolo-Groen	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>
PTB-GO!	:	<i>Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture</i>
DéFI	:	<i>Démocrate Fédéraliste Indépendant</i>
PP	:	<i>Parti Populaire</i>
Vuye&Wouters	:	<i>Vuye&Wouters</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 54 0000/000:	<i>Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 54 0000/000:	<i>Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA:	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV:	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag</i>	CRIV:	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral</i>
CRABV:	<i>Beknopt Verslag</i>	CRABV:	<i>Compte Rendu Analytique</i>
CRIV:	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>	CRIV:	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>
PLEN:	<i>Plenum</i>	PLEN:	<i>Séance plénière</i>
COM:	<i>Commissievergadering</i>	COM:	<i>Réunion de commission</i>
MOT:	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>	MOT:	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be</i>	<i>Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publicaties@lachambre.be</i>
<i>De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier</i>	<i>Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC</i>

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2017, alsook de beleidsnota (DOC 54 2111/019) besproken tijdens haar vergaderingen van 30 november 2016 en 13 december 2016.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, refereert voor zijn inleidende uiteenzetting aan de tekst van de algemene beleidsnota (DOC 54 2111/019) en vult die aan met een overzicht van de stand van zaken betreffende de uitvoering van de resoluties die sinds het begin van deze zittingsperiode werden aangenomen.

Eerste resolutie: resolutie voor het verbeteren van het treinvervoer voor reizigers met een beperkte mobiliteit, ingediend door de heer Jef Van Den Bergh c.s. (DOC 54 1011/010), aangenomen op 2 juli 2015

De kwaliteit van de ontvangst in de stations en het comfort in de treinen behoren tot de prioritaire aandachtspunten van de volgende beheersovereenkomst van de NMBS.

In dat verband zal de toegankelijkheid van de stations en van de treinen voor reizigers met beperkte mobiliteit een permanent aandachtspunt blijven. De minister zal erop toezien dat de NMBS zich blijft inspannen om de toegankelijkheid van haar diensten te verbeteren, niet alleen voor de personen met beperkte mobiliteit, maar ook voor slechtziende en slechthorende reizigers.

In het kader van haar beleid inzake assistentie op verzoek is de NMBS één van haar verbintenissen nagekomen, met name vanaf 2016 de termijn voorafgaand aan de assistentieaanvraag in de drukste stations terug te brengen van 24 uur naar 3 uur op de rechtstreekse verbinding tussen 18 grote stations (Antwerpen-Centraal, Brugge, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Charleroi-Zuid, Denderleeuw, Dendermonde, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Luik-Guillemins, Mechelen, Bergen, Namen, Oostende, Sint-Niklaas).

In de huidige stand van zaken is niet gepland het assistentieaanbod te verruimen tot andere stations, noch het aantal stations te verhogen waar een reservatietermijn van 3 uur mogelijk is. Daarentegen wordt wél nagegaan of het mogelijk is assistentie te bieden op de niet-rechtstreekse verbindingen tussen die 18 stations.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim* Mobilité), du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2017, ainsi que la note de politique générale y afférente (DOC 54 2111/019) au cours de ses réunions des 30 novembre 2016 et 13 décembre 2016.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, se réfère pour son exposé introductif au texte de la note de politique générale (DOC 54 2111/019) et le complète d'un état d'avancement de l'exécution des résolutions qui ont été adoptées depuis le début de cette législature.

Première résolution, DOC 54 1011/010 de Monsieur Jef Van Den Bergh et consorts, visant à améliorer la qualité du transport ferroviaire pour les voyageurs à mobilité réduite adoptée le 2 juillet 2015

La qualité de l'accueil dans les gares et le confort dans les trains figurent dans les priorités du prochain contrat de gestion de la SNCB.

Dans ce cadre, l'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite (PMR) restera un point d'attention continu. Je veillerai à ce que la SNCB poursuive ses efforts afin d'améliorer l'accessibilité de ses services aux PMR, ainsi que pour les déficients visuels et auditifs.

Dans le cadre de sa politique d'assistance à la demande, la SNCB a rempli un de ses engagements, à savoir ramener, dès 2016, le délai préalable à la demande d'assistance dans les gares les plus fréquentées de 24 heures à 3 heures sur des relations directes entre 18 grandes gares (Anvers-Central, Bruges, Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Charleroi-Sud, Denderleeuw, Termonde, Gand-Saint-Pierre, Hasselt, Courtrai, Louvain, Liège-Guillemins, Malines, Mons, Namur, Ostende, Saint-Nicolas).

Il n'est actuellement pas prévu d'étendre l'offre d'assistance à d'autres gares ni la liste des gares où un délai de réservation de 3 heures est possible. La possibilité de proposer une assistance sur des relations non directes entre ces 18 gares est en revanche examinée.

Wat de toegankelijkheid van de treinen betreft, verbindt de NMBS – die louter bevoegd is voor haar eigen rollend reizigersmaterieel dat wordt ingezet voor binnenlands spoorvervoer – zich ertoe tegen 2030 alle treinen te voorzien van zitplaatsen die specifiek bedoeld zijn voor reizigers met beperkte mobiliteit. In de tussentijd zal de toestand gaandeweg verbeteren naarmate nieuw materieel in gebruik wordt genomen (M7 en Desiro, die zijn uitgerust om personen met beperkte mobiliteit optimaal te ontvangen) en het bestaande materieel wordt gemoderniseerd (breaks en vierledige stellen). Bovendien zal alle rollend materieel tegen 2030 over aangepaste toiletten beschikken (de laatste M4's zullen uit gebruik worden genomen). Tevens beschikken de moderne en de gerenoveerde treinen over informatieschermen in de trein en over een intercomsysteem waarmee de treinbegeleider berichten kan omroepen. Gezien de omvang van het materieelbestand van de NMBS en de levensduur van het materieel is het echter moeilijk alles op korte termijn te veranderen; dat is een langetermijnproject. De minister zal er bij de NMBS op blijven aandringen daar in de komende jaren bijzondere aandacht aan te besteden.

Los van de beheersovereenkomsten ten slotte moet de NMBS voldoen aan de bij de Europese Verordening nr. 1300/2014 opgelegde doelstellingen (Verordening (EU) van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit).

De tweede resolutie, DOC 1117/007 van de heer Van den Bergh c.s. met betrekking tot open data bij de NMBS-groep, aangenomen op 9 juli 2015.

Concreet wil de minister in 2017 de aanzet geven tot de oprichting van een eerste mobiliteitsdienst, namelijk een multimodale route-plannings-dienst die de reizigers zal bijstaan in hun keuze van de meest efficiënte vervoersmodus voor hun verplaatsingen. Om een dergelijke dienst tot een succes te maken, is het nodig dat de openbaar vervoersoperatoren de “open data”-wet implementeren die in april laatstleden door de regering werd aangenomen.

Zodoende zal de reiziger kunnen beschikken over statische informatie, zoals de dienstregeling en de kaarten van het netwerk, maar ook over geactualiseerde dynamische informatie. Denk dan aan de reistijden, de storingen, de vertragingen en het treinverkeer.

De derde resolutie, DOC 1225/005 van mevrouw Inez De Coninck en anderen over de evaluatie door het Rekenhof van de verwezenlijking van de

En ce qui concerne l'accessibilité des trains, la SNCB, compétente uniquement pour son propre matériel roulant pour voyageurs mis en service en trafic intérieur, s'engage à équiper d'ici 2030, l'ensemble des trains de places spécifiques destinées aux PMR. En attendant, la situation s'améliorera au fur et à mesure des mises en service de nouveau matériel (M7 et Desiro, qui sont équipés de manière à accueillir de façon optimale les personnes à mobilité réduite) et de la modernisation du matériel existant (breaks et quadruples). De plus, l'ensemble du matériel roulant disposera de WC adaptés d'ici 2030 (mise hors service des dernières M4). En outre, le matériel moderne et rénové dispose d'écrans d'information à l'intérieur du train et d'un système d'interphonie permettant à l'accompagnateur de diffuser des annonces. Cependant, étant donné l'étendue de la flotte de la SNCB et la durée de vie du matériel, il est difficile de tout changer à court terme. Il s'agit d'un projet de longue haleine. Le ministre continuera à demander à la SNCB qu'elle y accorde une attention particulière dans les années à venir.

Enfin, indépendamment des contrats de gestion, la SNCB est tenue aux objectifs fixés par le Règlement européen n° 1300/2014 relatif à la STI PMR. (Règlement (UE) de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferrovière de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite).

La deuxième résolution, DOC 1117/007 de M. Van den Bergh et consorts, relative aux données ouvertes au sein du Groupe SNCB, adoptée le 9 juillet 2015.

Concrètement, le ministre souhaite initier dès 2017 la création d'un premier service de mobilité. Il s'agira d'un service de planification de trajet multimodal qui aidera les usagers à choisir le mode de transport le plus efficace pour leurs déplacements. La réussite de ce service passera par une mise en application par les opérateurs de transport public de la loi “open data” adoptée en avril dernier par le gouvernement

Le voyageur pourra ainsi disposer d'informations statiques, par exemple des horaires et des cartes du réseau, mais aussi d'informations dynamiques actualisées, par exemple à propos des temps de parcours, des perturbations, des retards et de la circulation des trains.

La troisième résolution, DOC 1225/005 de Mme Inez De Coninck et consorts, relative à l'évaluation par la Cour des comptes de la mise en œuvre des contrats

beheerscontracten met Infrabel en de NMBS, aangenomen op 23 juli 2015.

Alle aanbevelingen van het Rekenhof werden geanalyseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, en zullen in aanmerking worden genomen in het kader van de nieuwe beheerscontracten voor zover dit haalbaar is met respect voor de autonomie van beide ondernemingen.

De vierde resolutie ingediend door de heer Van den Bergh c.s., voor het stimuleren van de combinatie fiets en trein (DOC 54 1573/006), aangenomen op 25 februari 2016

De bevordering van de multimodaliteit en van de intermodaliteit is het uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid van de minister. De nadruk zal worden gelegd op een ketenmobiliteit waarbij meerdere vervoersmodi perfect op elkaar aansluiten, over de grenzen van de gewesten heen.

De minister zal erover waken dat de NMBS de fiets, met inbegrip van de elektrische fiets, zal aanmoedigen als vervoermiddel van en naar het station, in samenwerking met de fietsersbonden en de lokale overheden, meer bepaald via partnerschapsformules.

In de praktijk zal de NMBS dan ook worden ingeschakeld bij de uitbouw van een geïntegreerd openbaarvervoersaanbod, met inbegrip van het gewestelijk openbaar vervoer, alsook bij een alomvattend intermodaal aanbod (auto, fiets, autodelen, fietsdelen enzovoort), om de “*first mile*” en de “*last mile*” zo vlot mogelijk te doen verlopen.

Om die intermodaliteit te verbeteren, wordt er in het raam van het MIP in voorzien het aantal plaatsen voor zowel fietsen als auto's te verhogen tegen 2020. Het streefdoel zal worden vastgelegd in het nieuwe beheerscontract van de NMBS.

Aangaande het bepalen en definiëren van de streefdoelen inzake kwaliteit, netheid en veiligheid van de fietsenstallingen in de stations zal in de volgende beheerscontracten een *key performance indicator* (KPI) inzake maatschappelijke veiligheid worden opgenomen om na te gaan in hoeverre de NMBS en Infrabel de door de Staat vastgelegde streefdoelen bereiken.

Meteen na zijn aantreden heeft de minister een initiatief genomen dat aansluit bij het intermodaliteitsplatform dat door zijn voorganger werd opgestart; daartoe heeft hij het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) opnieuw bijeengebracht, dat in België de belangrijkste ministeriële instantie inzake mobiliteit is geworden. Dat Comité is al meermaals bijeengekomen, meer bepaald met het oog op het uitwerken van een

de gestion conclus avec Infrabel et la SNCB, adoptée le 23 juillet 2015.

Toutes les recommandations de la Cour des comptes ont été analysées par le SPF Mobilité et Transports. Elles seront prises en compte dans le cadre des nouveaux contrats de gestion pour autant que cela soit possible dans le respect de l'autonomie des deux entreprises.

Quatrième résolution, DOC 1573/006 de M. Van den Bergh et consorts, concernant la promotion de la combinaison bicyclette et train, adoptée le 25 février 2016

La promotion de la multimodalité et de l'intermodalité est le point de départ de ma politique de mobilité. L'accent sera mis sur une mobilité en chaîne avec différents modes de transport qui concordent parfaitement et qui ne s'arrêtent pas aux frontières des Régions.

Le ministre veillera à ce que la SNCB favorise l'usage du vélo, y compris du vélo électrique, comme moyen de transport de et vers la gare en s'appuyant sur les associations de cyclistes et les autorités locales, au travers, le cas échéant, de formules de partenariat.

Dans la pratique, la SNCB doit dès lors s'inscrire d'une part dans une offre de transports publics intégrée avec les transports publics régionaux et d'autre part dans une offre globale intermodale (autos, vélos, autos partagées et vélos partagés, etc.) afin d'assurer au mieux le “*first mile*” et le “*last mile*”.

En vue d'améliorer cette intermodalité, il est prévu, dans le cadre du PPI, d'augmenter d'ici 2020, le nombre d'emplacements pour vélos et le nombre d'emplacements pour autos. L'objectif à atteindre sera fixé dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB.

Concernant la définition et la fixation des objectifs à atteindre en matière de qualité, de propreté et de sécurité des parkings pour vélos dans les gares, *un KPI (indicateurs de performance) relatif à la sécurité sociétale sera repris* dans les prochains contrats de gestion afin de mesurer la manière dont la SNCB et Infrabel atteignent les objectifs fixés par l'État.

Autre initiative prise dès l'entrée en fonction du ministre, qui s'appuie sur la Plateforme d'intermodalité lancée par son prédécesseur, il a réactivé le Conseil Exécutif des Ministres de la mobilité (CEMM) lequel est devenu l'organe ministériel principal de la mobilité en Belgique. Il s'est déjà réuni à plusieurs reprises, notamment en vue d'élaborer une vision à long terme de la mobilité intermodale du pays avec le train comme axe

langetermijnvisie inzake intermodale mobiliteit voor ons land, met de trein als structurerende as. Dat moet kunnen leiden tot een efficiëntere intermodaliteit trein-auto, trein-bus, trein-tram, trein-fiets, trein-metro enzovoort. Zo wenst de minister dat alle actoren kunnen samenwerken aan doeltreffende mobiliteitsoplossingen en aan een efficiënt (openbaar) vervoer, dat tezelfdertijd complementair is en tegemoetkomt aan de noden van de samenleving.

Bovendien zal het ECMM zich eveneens buigen over de bevordering van een eengemaakte technologie, in kaart- of smartphonevorm, zowel voor de toegang tot het openbaar vervoer als voor de toegang tot de overige actoren van de mobiliteitsketen (parkings, gedeelde voertuigen, fietsen enzovoort). Het doel is de MOBIB-kaart bij voorrang te gebruiken voor alle verplaatsingen met het openbaar vervoer, zodat bijvoorbeeld een treinabonnement kan worden gekocht dat kan worden gecombineerd met de TEC, De Lijn of de MIVB, de betaling van een parkeerplaats, de huur van een BlueBike, een Villo-fiets of een Cambio-wagen. Op de MOBIB-kaart kunnen nu al meerdere abonnementen worden geactiveerd.

Teneinde de uitwisseling met de andere actoren van de zachte mobiliteit te bevorderen, heeft de NMBS een "fietscommissaris" aangewezen die is belast met alle vraagstukken aangaan de trein-fietsintermodaliteit.

De volgende resolutie, DOC 54 1253/006, van mevrouw Lahaye-Battheu, voor het verbeteren van de fietsverbindingen van en naar stations, aangenomen op 25 februari 2016.

In dit kader zal de NMBS tegen 1 juni 2017 in overleg met Infrabel een lijst maken van de verlaten spoorwegbeddingen en aanpalende terreinen die in aanmerking kunnen komen voor het aanleggen van fietspaden. De NMBS zal haar steun bijdragen wanneer beheerders van openbare verkeerswegen, of plaatselijke of gewestelijke overheden, dergelijke gronden wensen te gebruiken om de toegankelijkheid van de stations voor de fietsers te verbeteren. Meer in het algemeen zal de NMBS overleg plegen met de regionale, provinciale en gemeentelijke overheden teneinde de toegang van de fietsers tot de stations te verbeteren.

De zesde resolutie, DOC 54 1693/006, waarbij wordt gevraagd het Rekenhof onderzoek te doen voeren naar de oorzaken van het falen van het GEN-Fonds en van de aanzienlijke vertraging die de GEN-werkzaamheden hebben opgelopen, werd ingediend door de heren Cheron, Van Hecke en Geerts en de dames Lalieux en Poncelet, en werd aangenomen op 17 maart 2016.

structurant. Cela doit permettre une intermodalité plus efficace "train-voiture", "train-bus", "train-tram", "train-vélo", "train-métro", etc. Le ministre souhaite ainsi que l'ensemble des acteurs puisse coopérer à des solutions de mobilité effectives et à un transport (public) efficace, à la fois complémentaire et répondant aux besoins de la société.

En outre, la promotion d'une technologie unique, en version carte ou smartphone, tant pour l'accès au transport public que pour l'accès aux autres acteurs de la chaîne de mobilité, la carte Mobib (parking, véhicules partagés, vélos, ...) sera également débattue au sein du CEMM. L'objectif est de privilégier l'utilisation de la carte MOBIB pour tous les déplacements en transports en commun, permettant l'achat d'un abonnement de train combiné avec TEC, De Lijn ou STIB, le paiement d'un emplacement de parking, la location d'un blue bike, Villo ou d'un véhicule Cambio. Plusieurs abonnements sont d'ailleurs déjà disponibles sur la carte MOBIB.

Afin de favoriser les échanges avec les autres acteurs de la mobilité douce, la SNCB a désigné un référent vélo en charge de toutes les questions liées à l'intermodalité train-vélo.

La résolution suivante, DOC 54 1253/006, de Mme Lahaye-Battheu, relative à l'amélioration des pistes cyclables d'accès aux gares, adoptée le 25 février 2016.

Dans ce cadre, la SNCB établira, pour le 1^{er} juin 2017, en concertation avec Infrabel, une liste des assiettes de voies de chemins de fer désaffectées et des terrains adjacents qui pourraient entrer en ligne de compte pour l'aménagement de pistes cyclables. La SNCB apportera son concours aux gestionnaires des voiries publiques ou aux autorités locales ou régionales souhaitant utiliser ces terrains pour améliorer l'accessibilité des gares au bénéfice des cyclistes. Plus généralement, la SNCB se concertera avec les pouvoirs locaux, provinciaux et régionaux pour améliorer l'accessibilité des gares au bénéfice des cyclistes.

La sixième résolution, DOC 54 1693/006, visant à charger la Cour des comptes d'enquêter sur l'établissement des causes qui ont entraîné la faillite du Fonds RER et le retard considérable du chantier du RER, a été déposée par MM. Cheron, Van Hecke et Geerts et Mmes Lalieux et Poncelet, et adoptée le 17 mars 2016.

In dit kader werd in toepassing van de wet van negentwintig oktober achttienhonderd zesenvestig op de inrichting van het Rekenhof een audit aangevraagd bij het Rekenhof over het gebruik van het GEN-fonds sinds de oprichting ervan.

De minister kijkt uit naar de resultaten van die audit, welke zo snel mogelijk zullen worden geanalyseerd door zijn beleidscel. Zo kunnen de gepaste maatregelen genomen worden die zich opdringen.

Zevende resolutie betreffende een verbeterde sociale dialoog binnen de NMBS-groep, ingediend door mevrouw Lahaye-Battheu (DOC 54 1565/004), aangenomen op 7 juli 2016.

Primo, de sociale verkiezingen binnen de spoorgroep zullen uiterlijk in 2018 plaatsvinden.

Secundo, de hervormingen die nodig zijn om de beoogde productiviteitswinsten te boeken zullen in de respectieve ondernemingsplannen van Infrabel, de NMBS en HR Rail worden opgenomen.

Tertio, er wordt een gegarandeerde dienstverlening in uitzicht gesteld. Dit zal worden geregeld in het kader van overleg tussen de directies van de twee overheidsbedrijven en de organisaties die het personeel vertegenwoordigen.

In september 2015 heeft de stuurgroep meerdere scenario's uitgewerkt die de twee bedrijven nog moeten bespreken. De vakbonden hebben onlangs nieuwe overeenkomsten ondertekend. De sociale dialoog krijgt dus prioritaire aandacht en het stakingsrecht wordt geenszins ter discussie gesteld.

Als het overleg met de sociale partners ten slotte geen akkoord oplevert vóór 31 december 2016, zal de regering zelf een wetgevend initiatief nemen.

Tot slot, resolutie over de oprichting van een werkgroep belast met het onderzoeken van duurzame alternatieven voor vegetatiebestrijding op het Belgische spoorwegennet, ingediend door de heer Raskin c.s. (DOC 54 1534/006), aangenomen op 7 juli 2016.

Alle initiatieven ter zake zullen worden geconcretiseerd door de oprichting van een werkgroep met daarin Infrabel en eventueel de betrokken dochterbedrijven, evenals partners uit de openbare en de private sector en middenveldactoren met kennis van zaken (lopend).

Dans ce cadre, en application de la loi du 29 octobre 1846 relative à l'organisation de la Cour des comptes, un audit a été demandé à la Cour des comptes sur l'utilisation du fonds RER depuis sa création.

Le ministre attend avec impatience les résultats de cet audit, qui seront analysés le plus rapidement possible par sa cellule stratégique. Il sera ainsi possible de prendre les mesures nécessaires et adéquates.

Septième résolution, DOC 54 1565/004 de Mme Lahaye-Battheu visant à améliorer le dialogue social au sein du groupe SNCB et adoptée le 7 juillet dernier.

Premièrement, la tenue d'élections sociales au sein du groupe ferroviaire est prévue au plus tard pour 2018.

Deuxièmement, les réformes nécessaires en vue de réaliser les gains de productivité escomptés seront reprises dans les plans d'entreprises respectifs d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail.

Troisièmement, il est prévu de mettre en œuvre un service garanti. Il sera défini dans le cadre d'une concertation entre les directions des deux entreprises publiques et les organisations représentatives du personnel.

En septembre 2015, le comité de pilotage a élaboré plusieurs scénarios qui restent à discuter au niveau des deux entreprises. Pour l'heure, de nouvelles conventions viennent d'être signées par les syndicats. La priorité est ainsi donnée au dialogue social et ces dispositions ne remettent aucunement en cause le droit de grève.

Enfin, si aucun accord n'a été trouvé en concertation avec les partenaires sociaux avant le 31 décembre 2016, le gouvernement prendra lui-même une initiative législative.

Enfin, la résolution DOC 54 1534/006 déposée par Monsieur Raskin et consorts, visant à créer un groupe de travail chargé d'examiner des alternatives durables au désherbage du réseau ferroviaire belge et adoptée le 7 juillet dernier.

L'ensemble des initiatives prises en la matière sera formalisé par la mise en place d'un groupe de travail réunissant Infrabel et éventuellement ses filiales concernées, ainsi que des partenaires publics et privés et des spécialistes en la matière issus de la société civile (en cours).

Zoals vermeld zal deze werkgroep ermee worden belast een plan van aanpak uit te werken met bindende verplichtingen voor de onderaannemers, voor een duurzame en financieel draagbare vegetatiebestrijding op en langs de spoorwegen die zo gering mogelijk gebruik maakt van chemische verdelgingsmiddelen.

Op het niveau van het Waals Gewest heeft Infrabel contacten met de *DG Agriculture, Ressources Naturelles et Environnement* van de *Service public de Wallonie* (SPW). Infrabel heeft de SPW een plan ter beperking van het gebruik van chemische onkruidverdelgers voorgelegd, zoals de Waalse wetgeving ter zake voorschrijft. Infrabel wijst daarin op de vastgestelde moeilijkheden, onder meer om het verbod op chemische onkruidverdelgers tegen mei 2019 effectief te realiseren.

Infrabel beschikt thans niet over alternatieven voor de fytosanitaire producten voor het onderhoud van de spoorwegen en de veiligheidsstroken. De SPW is zich bewust van de situatie en tracht voor dit probleem een oplossing te vinden.

Op Vlaams gewestniveau zijn twee soorten afwijking mogelijk. Ten eerste, een afwijking wegens de zeer hoge kosten ten behoeve van de grote en de secundaire lijnen, de sporeitrenen en de ondernemers (wieden met de hand). Ten tweede, een afwijking voor de terreinen die verbonden zijn aan de spoorwegexploitatie (overwegen, seinhuizen, toegangswegen enzovoort), alleen voor de ondernemers (conversieprogramma).

Er is contact opgenomen met de Vlaamse Milieumaatschappij om te onderhandelen over de herziening van de lijst van afwijkingen en van de gebruikte hoeveelheden chemische stoffen (raadpleging van de stakeholders).

Op het niveau van het Brussels Gewest is contact opgenomen met Leefmilieu Brussel om te wijzen op de moeilijkheden die Infrabel ondervindt als gevolg van de tenuitvoerlegging van de ordonnantie van 20 juni 2013 over het pesticidegebruik en om te trachten voldoende doeltreffende alternatieven te vinden om een zeker niveau van onderhoud van de spoorwegen en de veiligheidsstroken te garanderen.

De MIVB is hierbij betrokken, omdat ze met hetzelfde probleem wordt geconfronteerd voor de stukken metrolijn die bovengronds lopen.

Comme il a été évoqué, ce groupe de travail sera chargé d'élaborer un plan d'action intégrant des obligations fermes pour les sous-traitants pour un désherbage durable, et financièrement supportable, sur les voies ferrées et le long de celles-ci en réduisant autant que possible le recours aux herbicides chimiques.

Après de la Région Wallonne, Infrabel est en contact avec la DG Agriculture, Ressources Naturelles et Environnement du SPW. Infrabel a soumis au SPW un plan de réduction (du recours aux herbicides chimiques) conformément à la législation wallonne en la matière. Elle y souligne les difficultés rencontrées, notamment en ce qui concerne l'échéance de l'interdiction des herbicides chimiques d'ici mai 2019.

Infrabel ne dispose actuellement pas d'alternatives aux produits phytosanitaires pour l'entretien des voies ferroviaires et des pistes de sécurité. Le SPW, conscient de la situation, tente de trouver une solution à cette problématique.

Après de la Région flamande, deux types de dérogation sont possibles. Premièrement, une dérogation pour les grandes lignes et les lignes secondaires pour les trains de désherbage et pour les entrepreneurs (désherbage manuel prévu) en raison des coûts surdimensionnés. Deuxièmement, une dérogation pour les terrains liés à l'exploitation ferroviaire (passages à niveau, cabines de signalisation, routes d'accès,...) seulement pour les entrepreneurs (programme de conversion).

Des contacts ont été pris avec la société flamande de l'environnement en vue de négocier une révision de la liste des dérogations et de revoir les quantités utilisées de substances chimiques (consultation des *stakeholders*).

Après de la Région Bruxelloise, des contacts ont été pris avec Bruxelles-Environnement pour leur faire part des difficultés rencontrées par Infrabel dans la mise en œuvre de l'ordonnance du 20 juin 2013 sur l'usage des pesticides et tenter de trouver des alternatives suffisamment efficaces pour assurer un niveau de qualité d'entretien des voies et des pistes de sécurité.

La STIB s'est associée à la démarche car elle est confrontée à la même problématique pour les portions de ses voies de métro en plein air.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) zal het hebben over de mobiliteit, het spoor en de luchtvaart, terwijl de volgende spreekster zal ingaan op de aspecten verkeer en verkeerswetgeving.

De minister spreekt omstandig over allerlei inspanningen, consultaties en overleg, maar een timing blijft in belangrijke dossiers uit. Daarenboven wordt het regeerakkoord in zeer geringe mate uitvoering, hetgeen toch de hoofdzaak is. Het bevat fundamentele hervormingen en halverwege de zittingsperiode is minder dan de helft van de doelstellingen bereikt.

De minister betreurt de regionalisering van de bevoegdheden inzake mobiliteit, terwijl de overdracht aan de gewesten onvoldoende is. Het weze opgemerkt dat de fractie waartoe de spreekster behoort loyaal een communautair *status quo* in acht neemt, maar de minister van zijn kant betreedt het domein van de deelentiteiten. Zo bespreekt hij de beheersing van de vraag naar mobiliteit en de invoering van telewerk bij hooggeschoolden om het fileprobleem aan te pakken. En waarom zou hij om te beginnen geen telewerk bij de NMBS invoeren, wat wel tot de bevoegdheden van de minister behoort?

De minister kondigt de oprichting van een mobiliteitsdienst voor de begeleiding van de keuze van vervoersmodi bij verplaatsingen. Is dat wel nodig? De minister haalt tram, metro en bus aan, wat nog maar eens een regionale bevoegdheid is. Hieraan overheidsmiddelen spenderen is volkomen nutteloos, nu het internet websites aanbiedt waarop iedereen zijn reisroute in detail kan uitstippelen al naargelang van het gekozen transportmiddel.

Nog bizar is het pleidooi van de minister om federale vertegenwoordigers aan te wijzen in de gewestelijke vervoersmaatschappijen, terwijl de regio's al jaren op een vertegenwoordiging bij Infrabel en de NMBS wachten. Wat is de stand van zaken op dat vlak? En heeft de federale overheid dan overleg gepleegd met de gewesten met betrekking tot die federale vertegenwoordiging?

Sinds 2013 loopt in de spoordossiers de nieuwe beheersovereenkomst vertraging op en nog steeds deelt de minister geen timing mee. En wanneer komt het investeringsplan voor de komende jaren? Hoe zit het met de aanpassing van de infrastructuurvergoeding in

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Inez De Coninck (N-VA) évoquera la mobilité, le rail et l'aviation, alors que l'intervenante suivante se consacrera aux aspects circulation et législation routière.

Le ministre s'exprime en détail au sujet de divers efforts, consultations et concertations, mais dans les dossiers importants, aucun calendrier n'est fixé. L'accord de gouvernement n'est en outre exécuté que de manière très limitée, alors qu'il s'agit tout de même de l'objectif premier. Il contient des réformes fondamentales et, à la moitié de la législature, moins de la moitié des objectifs ont été atteints.

Le ministre déplore la régionalisation des compétences en matière de mobilité, étant entendu que le transfert aux régions est insuffisant. Il y a lieu de noter que le groupe auquel appartient l'intervenante respecte loyalement le statut quo communautaire, mais le ministre empiète pour sa part sur les matières relevant des entités fédérées. Ainsi gère-t-il la maîtrise de la demande de transport et l'instauration du télétravail sollicitée par les travailleurs hautement qualifiés pour remédier à la saturation des routes. Et pourquoi n'instaurerait-il pas le télétravail à la SNCB, qui relève, elle, des compétences du ministre?

Le ministre annonce la création d'un service de mobilité qui aidera l'utilisateur à choisir son mode de transport pour ses déplacements. Est-ce bien nécessaire? Le ministre évoque le tram, le métro et le bus, ce qui constitue une fois encore une compétence régionale. Il est tout à fait inutile d'y consacrer des moyens dès lors qu'il est à présent possible, sur plusieurs sites internet, d'élaborer en détail son itinéraire en fonction du moyen de transport choisi.

Le plaidoyer du ministre pour désigner des représentants fédéraux dans les sociétés de transport régionales est pour le moins étrange, d'autant que les régions attendent déjà depuis des années d'être représentées au sein d'Infrabel et de la SNCB. Quel est l'état d'avancement de ce dossier? L'autorité fédérale s'est-elle concertée avec les régions concernant cette représentation fédérale?

Depuis 2013, l'élaboration du nouveau contrat de gestion pour le transport ferroviaire enregistre un retard et le ministre ne communique toujours pas de calendrier. Quand peut-on attendre le plan d'investissements pour les prochaines années? Où en est l'adaptation de la

het nieuwe vervoersplan? Gaat de NMBS voor de extra treinen een vergoeding betalen?

De gegarandeerde dienst voor spoor- en luchtverkeer staat expliciet in het regeerakkoord, dat een redelijke termijn vooropstelt. Wanneer wordt *dát* ingevoerd, want ook hier wordt geen timing aangegeven? De tijd voor overleg is stilaan voorbij. Treedt de minister in 2017 met een concreet voorstel voor de dag? Hoe zal het eruitzien? Reizigers mogen bij stakingen niet in de kou blijven.

Voorts krijgt ook de doorlichting van de dochterondernemingen in het regeerakkoord maar weinig gevolg.

Daarnaast is het vraaggestuurd vervoersaanbod en de oriëntatie ervan verwarrend. De minister verklaart dat het spoorvervoer bestemd is voor de dichtbevolkte stedelijke centra en toch wil hij doelbewust inzetten op de plattelandsgebieden. Wegens de hoge kostprijs van het spoorvervoer is een doordachte keuze wel belangrijk. Ook impliceert de inzet in een zone een verzaking elders, terwijl men van de vervoersvraag dient uit te gaan voor de grootste garantie voor rendement op de investering.

De minister licht de Vliegwet in verschillende deelthema's toe, maar wordt die eindelijk in 2017 aan het Parlement voorgesteld? De inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de aanpalende gemeenten in de Rand willen zekerheid. Het regeerakkoord voorziet in een billijke spreiding. Ook voor de vliegtuigmaatschappijen is de Vliegwet van belang. Bij gebrek aan beleid dreigen op en rond de luchthaven nog duizenden banen verloren te gaan, bovenop de vierduizend die door het vertrek van sommige al zijn verdwenen. Het lid pleit voor rechtszekerheid en dringt aan op een samenwerkingsakkoord met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de toepassing van de geluidsnormen. De Brusselse regering wil in januari 2017 overschrijding van de normen niet meer gedogen, wat het risico op banenverlies zal vergroten. Hoe ver staat de minister met dit dossier?

Positief daarentegen is het hoofdstuk met betrekking tot administratie sancties, zodat met het gevoel van strafeloosheid nu eens korte metten kan worden gemaakt. Bijkomend voordeel is de ontlasting van rechtbanken.

redevance d'infrastructure dans le nouveau plan de transport? La SNCB paiera-t-elle une redevance pour les trains supplémentaires?

Le service minimum garanti pour le transport ferroviaire et aérien figure explicitement dans l'accord de gouvernement, qui fixe un délai raisonnable à cet égard. Quand ce système serait-il instauré? À nouveau, aucun calendrier n'est fourni à ce sujet. La concertation a assez duré. Le ministre présentera-t-il une proposition concrète en 2017? En quoi consistera-t-elle? Les usagers ne peuvent pas être livrés à eux-mêmes lors des grèves.

Il n'est pas non plus donné suite à l'audit des filiales prévu dans l'accord de gouvernement.

Par ailleurs, l'offre de transport axée sur la demande, ainsi que l'orientation de celle-ci, posent question. Le ministre déclare que le transport ferroviaire est destiné aux grands pôles urbains avec une population nombreuse, mais il prévoit tout de même d'investir dans les zones rurales. Eu égard au coût élevé du transport ferroviaire, il est important de faire un choix bien réfléchi dans ce domaine. L'intervenante souligne également que le fait d'investir dans une zone implique que l'on renonce à investir dans une autre, alors que si l'on veut avoir la meilleure garantie possible de retour sur investissement, c'est la demande de transport qu'il faut prendre comme point de départ.

Le ministre commente dans différents sous-thèmes la loi sur la dispersion des vols. L'intervenante demande si celle-ci sera enfin présentée au Parlement en 2017. Les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes avoisinantes situées dans la périphérie veulent des certitudes. L'accord de gouvernement prévoit une dispersion équitable. Cette loi est également importante pour les compagnies aériennes. Si aucune politique n'est définie en la matière, des milliers d'emplois risquent encore de disparaître à l'aéroport et aux alentours, en plus des quatre mille déjà supprimés à la suite du départ de certains. La membre plaide pour que la sécurité juridique soit assurée en la matière. Elle insiste pour qu'un accord de coopération soit conclu avec la Région de Bruxelles-Capitale au sujet de l'application des normes de bruit. Le gouvernement bruxellois a l'intention de ne plus tolérer le dépassement des normes dès janvier 2017, ce qui augmente encore le risque de perte d'emplois. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

L'intervenante souscrit en revanche au chapitre relatif aux sanctions administratives, qui vise à mettre fin au sentiment d'impunité. Ces sanctions permettront par ailleurs de décharger les tribunaux. Les voyageurs

Goedmenende reizigers moeten wel beschermd worden en de sancties mogen geenszins het oogmerk hebben om als bron van inkomsten te fungeren. De beweegredenen van deze sancties moet op fout gedrag gericht zijn. Hoe zal de minister reizigers beschermen die onvoldoende geld op zak hebben? Welke sancties lopen treinbegeleiders bij misbruik van hun bevoegdheid op?

Het lid verheugt zich eveneens over de vereenvoudiging van de tariefformules en de plannen voor een geïntegreerd vervoersbewijs.

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) beklemtoont het prioritaire belang van verkeersveiligheid en hoopt dat minister en Parlement samen vordering gaan boeken en resultaten bereiken.

Het verkeersreglement is dringend aan herziening toe. Hoe ver staat de minister op dat vlak? Het lid zegt alvast haar steun toe, maar staat sceptisch ten aanzien van zijn onderscheid tussen ervaren en onervaren autobestuurders die onder invloed van alcohol rijden van de hand. Op welke wetenschappelijke studies baseert hij zich? Waar wordt er aangetoond dat onervaren, jonge chauffeurs een groter risico lopen met een alcoholgehalte in het bloed van 0,2 à 0,5 ‰? Het onderscheid lijkt niet gerechtvaardigd. Jonge chauffeurs hebben thans een betere opleiding genoten dan oudere die hun rijbewijs jaren geleden hebben verkregen. Het onderscheid werd ook niet het regeerakkoord opgenomen.

Recidive op de weg kan worden aangepakt door middel van het rijbewijs met punten, al is de minister zelf geen voorstander. Zo staat het ook in het regeerakkoord, maar de minister bestelt nu een studie om het nut van dat rijbewijssystem te na te gaan, terwijl dat reeds lang geleden onderzocht werd. Waarom? Het rijbewijs met punten werd al bij de wet van 18 juli 1990 tot invoering van het rijbewijs met punten ingevoerd en het is nu nog alleen maar wachten op een uitvoeringsbesluit.

Als gevolg van de zesde staatshervorming gaat de federale overheid vaker met de gewesten samenwerken, die zo vragende partij zijn voor autonome proefprojecten inzake verkeer. Dit vergt een aanpassing van de verkeerswetgeving op federaal niveau. De beleidsnota maakt hierover geen melding. Ook over de speedpedelec is al heel wat gezegd, en vraag is nu wanneer die er komt? De minister voert hopelijk toch geen tegenwerking? Wanneer worden bijvoorbeeld de problemen rond de wachttijden voor het rijbewijs opgelost?

Tot slot verwijst de minister naar de registratie van verkeersongevallen, hetgeen databanken impliceert

bien intentionnés devront toutefois être protégés et les sanctions ne pourront en aucun cas servir de source de revenus. Le but doit être de punir les comportements fautifs. Comment le ministre protégera-t-il les voyageurs qui n'ont pas suffisamment d'argent sur eux? Quelles sanctions les accompagnateurs de train encourent-ils en cas d'abus de pouvoir?

L'intervenante se réjouit également de la simplification des formules tarifaires, ainsi que du projet de créer un titre de transport intégré.

Mme Daphné Dumery (N-VA) souligne l'importance prioritaire de la sécurité routière et espère que le ministre et le Parlement pourront progresser ensemble dans ce domaine et parvenir à des résultats tangibles.

Le Code de la route doit être révisé d'urgence. Où en est le ministre sur ce plan? La membre exprime d'ores et déjà son soutien, mais se montre sceptique quant à la distinction entre automobilistes aguerris et novices qui conduisent sous l'influence de l'alcool. Sur quelles études scientifiques se base-t-il? Où est-il démontré que des conducteurs jeunes et inexpérimentés courent davantage de risques avec un taux d'alcoolémie de 0,2 à 0,5 ‰? La distinction ne semble pas justifiée. Les jeunes chauffeurs sont aujourd'hui mieux formés que leurs aînés qui, jadis, recevaient leur permis sur simple demande. La distinction n'a pas non plus été reprise dans l'accord de gouvernement.

La récidive routière peut être combattue à l'aide d'un permis à points, même si le ministre n'y est pas favorable. C'est d'ailleurs ce que prévoit l'accord de gouvernement. Et voilà que le ministre commande une étude destinée à évaluer l'utilité de ce système de permis de conduire, alors que cela a déjà été fait il y a belle lurette. Pourquoi? Ce dispositif a été instauré par la loi du 18 juillet 1990 instaurant le permis à points et n'attend plus aujourd'hui qu'un arrêté d'exécution.

À la suite de la sixième réforme de l'État, le gouvernement fédéral devra coopérer plus souvent avec les Régions, lesquelles se disent favorables à des projets pilotes autonomes en matière de roulage. Mais cela demande une modification de la législation routière au niveau fédéral. La note de politique générale n'en parle pas. Le vélo électrique rapide (ou *speed pedelec*) a, lui aussi, été maintes fois évoqué et la question est de savoir "quand"? Il est à espérer que le ministre ne s'y oppose pas. Quand les problèmes liés aux délais d'attente du permis de conduire, par exemple, seront-ils résolus?

Enfin, le ministre évoque l'enregistrement des accidents de la route, ce qui implique des bases de données

(cf. Mercurius). Wat is de huidige stand van zaken? Een goede analyse kan tot een beter beleid bijdragen.

De heer Laurent Devin (PS) was aanvankelijk zeer hoopvol met de benoeming met de minister, maar de tijd schrijdt voort en de verwezenlijkingen zijn pover. In zijn hele parlementaire loopbaan heeft de spreker ook nooit dergelijke kritiek gehoord van de grootste coalitiepartner aan het adres van een regeringslid. Logisch is het wel, want de beheersovereenkomst blijft uit. De NMBS heeft ook nog steeds geen CEO en Infrabel blijft wachten op een voorzitter. Een investeringsplan voor de komende jaren is er niet, en gewestelijke bestuurders in de raden van bestuur evenmin. Geen Waalse Thalys. Elke dag ervaren pendelaars problemen. Infrabel had ervoor gewaarschuwd: de besparingen leiden tot moeilijkheden, vooral op het secundaire net. Gaat men dieseltreinen laten rijden omdat de bovenleidingen niet meer kunnen worden onderhouden, zoals reeds gebeurd is? De toekomst ziet er somber uit voor de reizigers, als Infrabel financieel wordt drooggelegd. De pensioenperspectieven van het spoorwegpersoneel zorgen voor ongerustheid: is het niet beter om meteen op te stappen, vraagt men zich af. En toch zullen nieuwe aanwervingen nodig zijn, maar hoe zal dat lukken met het belabberde imago van het spoor? Wat de investeringen betreft, erkent de minister dat hij geen wettelijke grondslag heeft. Vreest hij geen negatieve gevolgen? En transparantie is ook niet dat.

Een zaak heeft de minister wel voor elkaar gekregen: de vakbond van een uiterst kleine minderheid op te dringen voor elk sociaal overleg. Op die manier kan hij met veel plezier verkondigen dat de pensioenhervorming van het spoorwegpersoneel dankzij die vakbond werd aanvaard.

De tijd van de ambitieuze plannen en de grote discours is voorbij, er moet nu gehandeld worden – zelfs voorvermelde sprekers van de meerderheid vragen het. De NMBS 3 miljard euro ontzeggen is geen oplossing.

Overleg is goed, maar dan wel op een andere wijze, met respect voor ieders bevoegdheden. Ruimtelijke ordening, een gewestelijke aangelegenheid, wordt niet afgestemd op de visie van de NMBS, maar omgekeerd. Gaat de minister zijn vervoersplan voor 2017 opnieuw ter tafel leggen om rekening te houden met de prioriteiten van de deelentiteiten, gezien de afkeuring door de gewesten en de engagementen van het kadaster van de non-profit tewerkstelling in Wallonië (CENM) van

(cf. Mercurius). Où en est-on aujourd'hui? Une bonne analyse permet d'améliorer la politique.

M. Laurent Devin (PS) nourrissait initialement beaucoup d'espoir à la suite de la nomination du ministre, mais le temps passe et les réalisations sont maigres. De toute sa carrière parlementaire, l'intervenant n'avait encore jamais entendu de telles critiques de la part du principal partenaire de la coalition à l'égard d'un membre du gouvernement. Rien de plus logique puisque le contrat de gestion se fait toujours attendre. De même, la SNCB n'a toujours pas de CEO et Infrabel attend toujours un président. Un plan d'investissements pour les années à venir fait défaut tout comme des gestionnaires régionaux dans les conseils d'administration. Il n'y a pas de Thalys wallon. Les navetteurs connaissent des problèmes quotidiennement. Infrabel avait mis en garde contre le fait que les coupes budgétaires engendreraient des difficultés, surtout sur le réseau secondaire. Va-t-on faire circuler des trains diesel parce que les caténaires ne peuvent plus être entretenues, comme cela est déjà arrivé? Si Infrabel est étranglée financièrement, l'avenir s'annonce sombre pour les voyageurs. Les perspectives en matière de pension du personnel des chemins de fer suscitent des inquiétudes si bien que ses membres se demandent s'il ne serait pas préférable de partir à la retraite sans attendre. Et pourtant, de nouveaux recrutements seront nécessaires, mais comment pourra-t-on y parvenir compte tenu de l'image délabrée du rail? Concernant les investissements, le ministre reconnaît qu'il ne dispose pas de base légale. Ne craint-il pas des conséquences négatives? Quant à la transparence, elle n'est pas encore satisfaisante.

Le ministre a toutefois réussi quelque chose, à savoir imposer un syndicat hyperminoritaire à chaque concertation sociale. Ainsi, il peut annoncer, euphorique, que la réforme des pensions du personnel des chemins de fer a été acceptée grâce à ce syndicat.

Le temps des projets ambitieux et des grands discours est révolu. À présent, il faut agir. Même les intervenants précédents de la majorité le demandent. Priver la SNCB de 3 milliards d'euros n'est pas une solution.

Il est bon de se concerter, mais autrement, en respectant les compétences de chacun. L'aménagement du territoire, une compétence régionale, n'est pas aligné sur la vision de la SNCB mais inversement. Le ministre va-t-il remettre le Plan de Transport 2017 sur la table afin de prendre en compte les priorités des entités fédérées, compte tenu de la désapprobation des Régions et des engagements du Cadastre de l'emploi non-marchand en Wallonie (CENM) du 30 septembre 2016 visant à lier

30 september 2016 dat erop gericht is de uitvoering van ervan te koppelen aan de voltooiing van het MIP, de beheersovereenkomsten en de financiering van het GEN?

Het tariefbeleid van de minister lijkt op dat van zijn voorganger. Hij pleit voor een vereenvoudiging die de reizigers ten goede komt met een optimalisering van het prijspeil voor de gemeenschap. Dit is onbegrijpelijk. Wat betekent “toereikende ontvangsten voor de NMBS verzekeren” juist? Het kan toch niet anders dat hiermee een prijsstijging wordt bedoeld? Kan de minister beloven dat de prijzen niet omhooggaan? Precieze voorbeelden kunnen de reizigers inzicht verschaffen in zijn bedoelingen. Prijsstijgingen zijn slechts geoorloofd mits stiptheidscriteria in acht worden genomen en de slag is op dat vlak nog niet binnen. De situatie is vooral in de streek van het Centrum bijzonder penibel.

Wat het GEN betreft, is het hoog tijd om de daad bij het woord te voegen. Volgens zijn persverklaringen gaat de minister gaat 1 miljard euro erin stoppen. Vervolgens wordt duidelijk volgens een 60-40 verdeelsleutel, dus 400 miljoen voor het Waals Gewest. Uiteindelijk verneemt men dat de geldmiddelen om de werken aan het GEN te volbrengen deel zullen uitmaken van de financieringsmogelijkheden voor het MIP. Het Waals Gewest moet op deze wijze twee keer voor het GEN betalen. De minister staat mijlener van de beloften van de eerste minister, die immers had aangekondigd dat het GEN met alternatieve middelen zou worden gefinancierd. Wie mag men nu geloven? Het lid pleit voor het nakomen van de gemaakte beloften, het GEN moet niet van het MIP afhangen. Een zaak is evident: het zou niet van loyaliteit getuigen indien het Antwerpse GEN vooruitgang boekt vooraleer de werken aan het Brusselse te beëindigen.

Voorts valt nog te betwijfelen of de minister het treinaanbod in de plattelandsgedebieden wil behouden, zoals hij beweert. Wat bedoelt hij met “aantrekkelijk aanbod” en “geschikte frequenties”? De NMBS stelt dat de vraag voornamelijk rond 80 stations ontstaat. De Waalse gewestelijke vervoersmaatschappij SRWT vermoedt dat het de NMBS erom te doen is om treinen door bussen te vervangen op rekening van die SRWT. Hoe zal het dagelijkse leven eruit zien van iemand die niet in een grote stad woont? Zal die nog de trein kunnen nemen en zo ja, hoe vaak? Of wordt de trein overal door de bus vervangen?

De heer Didiers Reynders, minister van Buitenlandse Zaken, verklaart dat de begroting voor Mobiliteit alleen betrekking heeft op wie over een bedrijfswagen beschikt, en van de goede wil van de bedrijven zal afhangen. Er wordt dus niets opgelegd. Waar staat de minister en wie mag men nu geloven?

sa mise en œuvre à la finalisation du PPI, des contrats de gestion et du financement du RER?

La politique tarifaire du ministre ressemble à celle de son prédécesseur. Il plaide en faveur d’une simplification profitant au voyageur, avec une optimisation du niveau de prix pour la collectivité. C’est incompréhensible. Que signifie exactement “assurer un niveau de recettes suffisant à la SNCB”? Cela ne peut quand même signifier qu’une seule chose: une hausse des prix. Le ministre peut-il promettre que les prix n’augmenteront pas? Des exemples précis peuvent donner aux voyageurs une idée de ses intentions. Des hausses de prix ne sont admissibles que moyennant la prise en compte des critères de ponctualité et la bataille sur ce front est loin d’être gagnée. C’est surtout dans la région du Centre que la situation est particulièrement pénible.

En ce qui concerne le RER, il est grand temps de joindre le geste à la parole. Selon ses déclarations dans la presse, le ministre va y investir un milliard d’euros et ce, clairement selon une clé de répartition 60-40, donc 400 millions pour la Région wallonne. Finalement, on apprend que les fonds pour terminer les travaux du RER feront partie des moyens de financement alloués au PPI. La Région wallonne doit de la sorte payer deux fois pour le RER. Le ministre est à des années-lumière des promesses du premier ministre, qui avait en effet annoncé que le RER serait financé avec des moyens alternatifs. Qui peut-on croire aujourd’hui? Le membre plaide pour le respect des promesses faites, le RER ne doit pas être tributaire du PPI. Une chose est évidente: ce ne serait pas faire preuve de loyauté si le RER anversoïis devait avancer avant que les travaux du RER ne soient terminés.

Par ailleurs, on est en droit de douter que le ministre souhaite, comme il le prétend, maintenir l’offre de trains dans les zones rurales. Que veut-il dire par une “offre attractive” et des “fréquences appropriées”? La SNCB dit que le demande se situe principalement autour de 80 gares. La Société régionale wallonne du transport (SRWT) présume que l’intention de la SNCB est de remplacer des trains par des bus sur le compte de cette SRWT. À quoi ressemblera la vie quotidienne d’une personne qui n’habite pas dans une grande ville? Pourra-t-elle encore prendre le train et si oui, à quelle fréquence? Ou le train sera-t-il partout remplacé par le bus?

M. Didier Reynders, ministre des Affaires étrangères, déclare que le budget mobilité concerne uniquement les personnes qui disposent d’une voiture de société, et qu’il dépendra du bon vouloir des sociétés. Rien n’est donc imposé. Que dit le ministre et qu’il faut-il croire?

Ook inzake *passenger name record* lopen de verklaringen uiteen. Terwijl de heer Jan Jambon, vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der gebouwen, verzekert dat het PNR ingevoerd wordt, terwijl de minister voor Mobiliteit meent dat het niet de bedoeling is om dat voor het spoor te doen. Hoe luidt de uitleg van de minister?

Het lid verlangt duidelijke antwoorden van de minister op alle essentiële punten.

De heer Gilles Foret (MR) verklaart dat de minister zijn dossiers goed kent en dat hij veel ambitie toont. De beleidsnota is volledig en ook expliciet, wat men ook mag beweren. Bovendien geeft de minister een overzicht van de stand van zaken met betrekking tot de ingediende resoluties, wat van respect getuigt voor het parlementaire werk van de commissie voor de Infrastructuur, die zeer bedrijvig is. De spreker looft de constructieve houding van de minister, die alle vragen altijd beantwoordt en steeds een oplossing zoekt.

Mobiliteit is heel complex en bestrijkt niet alleen het Belgische grondgebied, maar stekt zich uit tot Europa. De minister brengt respect op voor de bevoegdheidsverdeling op binnenlands vlak en hij toont zich immer bereid tot overleg. Hij zet zich met ijver in voor alle dossiers en de burgers zien ook dat hij schot in de zaak wil krijgen.

De minister heeft het gehad over een duurzaam beleid en hij heeft aandacht voor vraag en aanbod. Ook het telewerk komt ter sprake, *business centres*, de verbeterde ontvangst van het personeel in de stations, de begroting voor mobiliteit, de ondersteuning van de *modal shift*...

Het spoor blijft de ruggengraat, maar het is verstandig om andere vervoersmodi mee in beschouwing te nemen. Als er niets wordt gedaan rond de stations, lokt de trein ook geen reizigers aan. Gewestelijke vervoersmaatschappijen moeten uiteraard deelnemen aan het uitwerken van een goede mobiliteit. Belangrijk voor de reiziger is niet wie de bevoegdheid uitoefent of welk vervoersmiddel hem wordt aangeboden, maar dat op zijn noden wordt ingegaan.

In de plattelandsgebieden is een geoptimaliseerde en aantrekkelijke mobiliteit eveneens van belang, zowel in het noorden als het zuiden van het land, en zowel voor het woon-werkverkeer als voor vrijetijdsverplaatsingen.

On observe également des déclarations divergentes en ce qui concerne le *Passenger Name Record*. Alors que M. Jan Jambon, Vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des bâtiments, assure que le PNR sera instauré, le ministre de la Mobilité estime que l'intention n'est pas de l'appliquer aux chemins de fer. Quelle est l'explication du ministre sur ce point?

Le membre attend du ministre qu'il apporte des réponses claires sur tous les points essentiels.

M. Gilles Foret (MR) déclare que le ministre connaît bien ses dossiers et qu'il fait preuve de beaucoup d'ambition. La note de politique générale est complète et explicite, quoi qu'on puisse prétendre. En outre, le ministre donne un état d'avancement de l'exécution des résolutions qui ont été adoptées depuis le début de cette législature, ce qui témoigne d'un respect pour le travail parlementaire de la commission de l'Infrastructure, qui est très active. Le membre fait l'éloge de l'attitude du ministre, qui répond toujours à toutes les questions et recherche constamment une solution.

La mobilité est une matière très complexe qui couvre non seulement le territoire belge mais aussi toute l'Europe. Le ministre respecte la répartition des compétences sur le plan intérieur et il se montre toujours ouvert à la concertation. Il prend à bras le corps tous les dossiers et les citoyens voient également qu'il veut faire bouger les choses.

Le ministre a parlé de politique durable et est attentif à l'offre et à la demande. Le télétravail est lui aussi évoqué, les *business centers*, l'amélioration de l'accueil de la clientèle dans les gares, le budget mobilité, le soutien du transfert modal...

Le rail demeure l'axe prioritaire, mais il est de bon sens d'inclure également dans l'équation d'autres modes de transport. Si l'on ne fait rien concernant les gares, le train n'attirera pas de voyageurs non plus. Les sociétés régionales de transport doivent évidemment participer à la mise en œuvre d'une bonne mobilité. Ce qui est important pour le voyageur, c'est non pas de savoir qui exerce la compétence ou quel moyen de transport est mis à sa disposition, mais de voir ses besoins rencontrés.

Dans les zones rurales, une mobilité optimisée et attrayante est également importante, tant au nord qu'au sud du pays, et tant pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail que pour les déplacements liés aux loisirs.

Het GEN zal op diverse plaatsen tot stand komen en in de Luikse regio waardeert iedereen het plan van de NMBS en men kijkt alvast uit naar de toekomst.

De minister streeft een rechtvaardige Vliegwet na. Het overvliegen van Brussel is een complex gegeven en de minister tracht de luchtvaartmaatschappijen gerust te stellen met garanties voor zekerheid en veiligheid in en rond de luchthavens.

Tot slot heeft de minister aandacht voor nieuwe ontwikkelingen, zoals *drones* en ULM-helikopters. Ook veiligheid op de weg blijft in het vizier. Het lid waardeert de houding van de minister ten aanzien van het dossier van de zelfrijdende auto's.

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) zegt dat de waarheid nuancering vergt. De treinbediening in de streek van het Centrum loopt veelal spaak. Tegelijkertijd vielen nooit eerder zoveel pendelaars te tellen, hoofdzakelijk naar Brussel. Dat hangt samen uiteraard met het moeizame wegverkeer in en rond de hoofdstad. De zin om te treinen vloeit voort uit een ecologische bekommerning, maar kan ook door de grote voordelen van het spoor, dat een veilig vervoersmiddel is, worden verklaard. Op de trein kan men lezen, telefoneren, werken en mensen ontmoeten. Wat het comfort in de stations betreft, is vordering mogelijk. De minister kondigt 10 000 nieuwe parkeerplaatsen aan, wat uitstekend is. Elke stap die mensen ertoe brengt om hun voertuig bij het station achter te laten, is positief. De stiptheid kan beter, maar men mag niet vergeten dat vertragingen soms aan zelfmoord te wijten zijn dat aan de NMBS kan worden toegeschreven. Voor de minister is stiptheid belangrijk en het lid verwijst naar een resolutie van resolutie betreffende een uniforme Europese norm voor het meten van de stiptheid van de spoorwegen (DOC 54 1984/005).

Het GEN heeft periodes van relatieve stilstand gekend. Het is goed dat de minister erin geslaagd is om hiervoor 1 miljard euro te verkrijgen. Sommigen hebben kritiek op de verdeelsleutel: beter dat dan helemaal niets.

Wat het PNR betreft, heeft de minister van Binnenlandse Zaken verklaard dat die wordt ingevoerd na dialoog met andere staten. Dat is wat anders dan hetgeen hoger door de oppositie werd aangevoerd. De minister voor Mobiliteit denkt aan de veiligheid op het spoor, maar ook aan de betere werking ervan, en dus de operabiliteit.

Des portions du RER seront mises en service en divers endroits. Dans la région liégeoise, le plan de la SNCB a été très bien accueilli et les usagers attendent sa mise en œuvre avec impatience.

En ce qui concerne la loi sur les procédures de vol, le ministre vise l'équité. Le survol de Bruxelles est une matière complexe et le ministre essaie de rassurer les compagnies aériennes en leur apportant des garanties en matière de sûreté et de sécurité des aéroports et de leurs abords.

Le ministre prête enfin attention à certaines évolutions récentes, comme les drones et les hélicoptères ultra-légers, sans pour autant perdre de vue la question de la sécurité routière. L'intervenant apprécie enfin la position du ministre par rapport au dossier des voitures autonomes.

Selon M. Jean-Jacques Flahaux (MR), la vérité est nuancée. La desserte ferroviaire dans la région du Centre connaît de nombreux problèmes. D'autre part, il n'y a jamais eu autant de navetteurs, surtout vers Bruxelles, ce qui n'est évidemment pas sans rapport avec les difficultés de circulation à Bruxelles et dans ses environs. Le désir de se déplacer en train peut provenir d'une préoccupation environnementale mais peut également s'expliquer par les grands avantages du rail en tant que moyen de transport sûr. Dans le train, on peut en outre lire, téléphoner, travailler et rencontrer des gens. En ce qui concerne le confort dans les gares, des progrès sont possibles. Le ministre annonce 10 000 nouvelles places de parking, ce qui est une excellente chose. Tout ce qui peut inciter les gens à laisser leur véhicule près d'une gare est positif. La ponctualité pourrait être meilleure, mais il ne faut pas oublier que certains retards sont dus à des suicides qui ne peuvent être imputés à la SNCB. Pour le ministre, la ponctualité est importante et le membre renvoie à cet égard à une proposition de résolution visant à instaurer une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité ferroviaire (DOC 54 1984/005).

Le projet RER a connu des périodes d'arrêt relatif. C'est une bonne chose que le ministre soit parvenu à obtenir un milliard d'euros à cet effet. Certains critiquent la clé de répartition: c'est toujours mieux que rien.

Le ministre de l'Intérieur a déclaré que le PNR sera instauré après concertation avec d'autres États, ce qui n'est pas la même chose que ce que l'opposition a affirmé précédemment. Le ministre de la Mobilité réfléchit à la sécurité ferroviaire, mais aussi aux manières d'améliorer son fonctionnement et donc son opérabilité.

Het stedelijk landschap rond de stations, zowel in Vlaanderen als Wallonië, is vaak een beetje droevig. Daar moet wat aan worden gedaan, en een partnerschap tussen overheid en bedrijven kan een oplossing bieden. Hoe ziet de minister dat?

Het Waals Gewest denkt eraan om windmolens langs het spoor te plaatsen. Werd de minister hierover gecontacteerd en wat is zijn standpunt? Overweegt het Vlaams Gewest hetzelfde?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt vast dat de beleidsnota reeds de derde en eigenlijk de vierde van de 54e zittingsperiode is. Jammer is dat de projecten telkens weerkeren en nooit worden uitgevoerd, ondanks het regeerakkoord. Vooral wat het dossier rond de NMBS blijft aanslepen en dat is erg. De spoorwegmaatschappijen moeten zich behelpen met een kader van 2008. Het is hoog tijd voor vooruitgang. Waarom duurt alles zo lang?

De mobiliteitsstrategie van de minister loopt over 30 jaar. Waarom zo lang? Hoe concreet is dat wel? Heeft de minister overleg gepleegd met de regio's? Mogen de leden een visienota verwachten, of traceert de minister alleen maar een aantal krachtlijnen? De spreker steunt het beleid rond duurzame mobiliteit en de plaats van de fiets in het bijzonder. De overheid heeft zelf een voorbeeldfunctie. Fiscaal zijn heel wat bevoegdheden aan de deelentiteiten overgedragen. Inzake voordelen alle aard subsidieert de federale overheid wel dure hybride wagens, wat niet de bedoeling kan zijn. Wenselijker is het om duurzame mobiliteit aan te moedigen. Ook verdere stappen ten voordele van de fiets zijn mogelijk. Het persoonlijk voordeel voor een bedrijfswagen is vrijgesteld van bijdragen voor de sociale zekerheid, wat niet zo is voor de fiets – een vreemde situatie. Deelfietsen aan de stations kan eveneens bijdragen tot het ontwikkelen van alternatieve vervoersmiddelen. Speedpedelecs verdienen voorts ook nog de aandacht.

Wat de bevoegdheidsverdeling inzake mobiliteit tussen federale overheid en gewesten betreft, is het logischer dat de regio's vertegenwoordigd zouden zijn in de raden van bestuur van de NMBS, veeleer dan omgekeerd. Kan de minister duiden waarom hij nuttig acht dat de federale overheid mee aan tafel van de gewesten zou zitten om de mobiliteitsvisie te bespreken? Voor het afstemmen van het openbaar vervoer op elkaar is overleg voldoende. Een verzekerde aansluiting is belangrijk.

Le paysage urbain autour des gares est souvent tristounet, tant en Flandre qu'en Wallonie. Il faut y remédier. Un partenariat entre les pouvoirs publics et des entreprises pourrait être la solution. Qu'en pense le ministre?

La Région wallonne envisage d'installer des éoliennes le long des voies ferrées. Le ministre a-t-il été contacté à ce sujet? Quel est son point de vue? La Région flamande envisage-t-elle une mesure similaire?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate que la note de politique générale à l'examen est déjà la troisième et en réalité la quatrième de la 54^e législature. Il est regrettable que les mêmes projets y reviennent à chaque fois mais qu'ils ne soient jamais mis en œuvre, malgré l'accord de gouvernement. C'est principalement le dossier relatif à la SNCB qui traîne, ce qui est grave. Les sociétés ferroviaires doivent se débrouiller avec un cadre datant de 2008. Il est grand temps d'aller de l'avant. Pourquoi cela dure-t-il si longtemps?

La stratégie de mobilité du ministre s'étend sur 30 ans. Pourquoi une si longue période? Dans quelle mesure cette stratégie est-elle concrète? Le ministre s'est-il concerté avec les régions? Les membres peuvent-ils s'attendre à une note de vision ou bien le ministre se limite-t-il à définir plusieurs lignes directrices? L'intervenant soutient la politique de mobilité durable, notamment la place qui y est accordée aux vélos. Les pouvoirs publics eux-mêmes doivent donner l'exemple. Nombres de compétences fiscales ont été transférées aux régions. En matière d'avantages de toute nature, les pouvoirs publics fédéraux subventionnent toutefois des voitures hybrides chères, ce qui ne peut être l'objectif recherché. Il serait plus souhaitable d'encourager la mobilité durable. Des mesures additionnelles en faveur des vélos sont également possibles. L'avantage personnel lié à l'utilisation d'une voiture de société est exonéré de cotisations de sécurité sociale, alors qu'il n'en est pas de même pour l'utilisation d'un vélo. Cette situation est étrange. Les vélos partagés mis à disposition dans les gares peuvent également contribuer au développement de moyens de transport alternatifs. Par ailleurs, il convient également de tenir compte des Speed Pedelec.

En ce qui concerne le partage des compétences en matière de mobilité entre l'autorité fédérale et les régions, il serait plus logique que les régions soient représentées dans les conseils d'administration de la SNCB, plutôt que l'inverse. Le ministre peut-il expliquer pourquoi il juge utile que l'autorité fédérale participe avec les régions aux discussions sur la vision en matière de mobilité? Une concertation suffit pour mettre les différents modes de transport en concordance. Il est important que les correspondances soient assurées.

De spreker drukt de hoop uit dat de minister een volwaardig *open data* beleid zal ontwikkelen. Bedrijven en *app*-ontwikkelaars wachten daarop. Het is niet echt nodig dat de overheid zelf een programma ter beschikking van het publiek stelt om de reiziger de mogelijkheid te bieden een route van A naar B uit te stippelen.

Het zou goed zijn om de communicatie bij storingen op het spoor te verbeteren.

Wat het mobiliteitsbudget betreft, verwacht de spreker tegen april 2017 een kader. Vijf ministers zijn daarbij betrokken, maar ze zeggen niet allemaal hetzelfde. Zo wordt er over "mobiliteitstoelage" gesproken. Wat houdt dat in? Er is sprake van een eerste en een tweede stap. Wat betekent dat? Hopelijk komen de ministers eensgezind met hun plan voor de dag, dat op mobiliteit gericht is en werknemers ertoe aanzet om een fiets in plaats van ander mobiliteitsvormen te kiezen.

Nieuwe technologieën kunnen bijdragen tot een grotere veiligheid. Hoe wil de minister het gebruik van de ISA-systemen bevorderen?

Het wetsontwerp betreffende de administratieve sancties zal onregelmatigheden op de trein aanpakken, wat een goede zaak is. Wel is het verstandig om rekening te houden met de adviezen van de Ombudsdienst en van het Raadgevend comité voor de gebruikers.

Een nieuw samenwerkingsprotocol tussen de NMBS en de Ombudsdienst wordt aangekondigd, wat goed nieuws is.

Hoe zit het met de co- en de prefinanciering op het vlak van investeringsprojecten? De budgetten zijn beperkt en de vragen uitgebreid? Hoe kunnen gewestelijke projecten eventueel voorrang krijgen?

De herziening van de infrastructuurvergoeding moet weldoordacht gebeuren. De marges voor het goederenverkeer per spoor zijn erg beperkt en moet de concurrentie kunnen aangaan. Op Europees vlak kunnen tot 7 februari 2017 projecten worden ingediend, om subsidies te ontvangen met betrekking tot de Belgische goederencorridors. Heeft men in België van deze mogelijkheid gebruikgemaakt?

Een Vliegwet is erg belangrijk en de nood ernaar is urgent. Een oplossing moet er snel komen. Is aan de DLGV een *audit* gevraagd met betrekking tot het baan-gebruik op de luchthaven van Zaventem. Hoe ver staat het? DLGV werd trouwens zelf aan een audit onderworpen, wat zijn de conclusies? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de oprichting van een onafhankelijk

L'intervenant espère que le ministre élaborera une politique digne de ce nom en matière d'*open data*. Les entreprises et les développeurs d'applications mobiles sont demandeurs. Il n'est pas vraiment nécessaire que les pouvoirs publics eux-mêmes mettent un programme à la disposition des usagers afin qu'ils puissent tracer leur itinéraire entre un point A et un point B.

Il y aurait lieu d'améliorer la communication en cas de perturbations sur le rail.

En ce qui concerne le budget mobilité, l'intervenant attend un cadre pour le mois d'avril 2017. Cinq ministres sont associés à son élaboration, mais leurs points de vue divergent. On entend par exemple parler d'une "subvention de mobilité". De quoi s'agit-il? L'intervenant espère que les ministres arriveront à se mettre d'accord sur un plan qui est axé sur la mobilité et incitera les travailleurs à opter pour le vélo plutôt que pour un autre mode de transport.

Les nouvelles technologies peuvent contribuer à accroître la sécurité. Comment le ministre compte-t-il promouvoir l'utilisation des systèmes ISA?

L'intervenant se réjouit que le projet de loi relatif aux sanctions administratives permette de réprimer les irrégularités dans les trains. Il convient néanmoins de tenir compte des avis du service de médiation et du Comité consultatif des usagers.

Un nouveau protocole de coopération entre la SNCB et le service de médiation est annoncé, ce qui constitue une bonne nouvelle.

Où en est le cofinancement et le préfinancement des projets d'investissement? Les budgets sont limités et les demandes étendues. Comment les projets régionaux peuvent-ils éventuellement avoir priorité?

La révision de la redevance d'infrastructure doit s'effectuer de manière mûrement réfléchie. Les marges pour le transport de fret par rail sont très limitées et il faut pouvoir faire face à la concurrence. Au niveau européen, il est possible jusqu'au 7 février 2017 de soumettre des projets en vue de l'obtention de subsides relatifs aux corridors de fret belges. A-t-on fait usage de cette possibilité en Belgique?

Une loi sur les procédures de vol est très importante et son urgence se fait sentir. Une solution doit intervenir rapidement. Un audit a-t-il été demandé à la DGTA concernant l'utilisation des pistes à l'aéroport de Zaventem. Où en est cet audit? La DGTA a d'ailleurs été elle-même soumise à un audit. Quelles en sont les conclusions? Où en est la constitution d'un

orgaan voor de meting van geluidshinder rond Brussel? Hoe wordt de financiering van Belgocontrol geregeld? Hoe evolueert de samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleiding?

De beleidsnota vermeldt niets over de *single European sky*. Welk standpunt neemt België op dat vlak in? Is er nog een wil om in de Beneluxruimte vooruit te gaan?

Inzake verkeersveiligheid moet de overheid continu streven naar minder slachtoffers. Het rijbewijs met punten kan daartoe bijdragen. De spreker uit zijn tevredenheid dat er ter zake een studie gaat worden uitgevoerd.

De nieuwe verkeerswet met betrekking tot de aanpak van verkeersmisdrijven (vluchtmisdrijven) maar ook de alcoholwet worden met nieuwsgierigheid afgewacht. Wat de eerste wet betreft, is het belangrijk om echte verkeersdelinquenten te vervolgen. Er komt een gradatie in de bestraffing, die zou variëren al naargelang de ernst van de verwondingen bij het vluchtmisdrijf. Dit is verwonderlijk en niet erg menselijk. Wat bedoelt de minister? Inzake verjaringstermijnen pleit het lid voor uniformering.

Wat de tweede wet betreft is een aparte limiet inzake alcoholgehalte in het bloed voor jonge bestuurders niet wenselijk. Jonge bestuurders respecteren het beste de alcoholgrens en het is niet raadzaam om precies die groep te viseren. De toekomstige wetgeving moet goed doordacht zijn en al verwijst men naar voorbeelden in het buitenland waar een onderscheid wordt gemaakt tussen jonge en oudere chauffeurs, het is daarmee nog niet aangetoond dat hiervoor rationele argumenten bestaan. Trouwens, niet alle landen hebben dat onderscheid ingevoerd.

Is het Mercuriusproject opgestart?

Wat zijn de plannen met betrekking tot het BIVV?

De spreker waardeert tot slot dat de minister een overzicht geeft van de gevolgen die de resoluties van het Parlement hebben gekregen.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) constateert dat het met de mobiliteit in België zeer slecht gesteld is en dat het beleid niet voldoende weerwerk biedt om ze te verbeteren. De verkeerscongestie drukt zwaar op de economie en het openbaar vervoer – met het spoorvervoer als ruggengraat – brengt nauwelijks verlichting. De spreker onderschrijft de doelstellingen: inzetten op multimodaliteit, de link maken tussen stedelijk en ruraal vervoer, overleg met Europa en met de Gewesten. Tal van dossiers wijzen evenwel op een

organe indépendant chargé de mesurer les nuisances sonores autour de Bruxelles? Comment le financement de Belgocontrol est-il réglé? Comment évolue la collaboration entre les contrôles aériens civil et militaire?

La note de politique générale ne souffle mot du Ciel unique européen. Quel est le point de vue de la Belgique dans ce dossier? Existe-t-il encore une volonté d'avancer dans l'espace Benelux?

En matière de sécurité routière, les autorités doivent œuvrer en permanence à la réduction du nombre de victimes. Le permis à points peut y contribuer. L'intervenant se dit satisfait qu'une étude sera réalisée sur la question.

La nouvelle loi sur la circulation routière relative aux infractions de conduite (délits de fuite), mais aussi la nouvelle loi 'alcool' sont attendues avec intérêt. En ce qui concerne la première de ces lois, il est important de poursuivre les vrais délinquants routiers. Il y aura une gradation dans les sanctions et celles-ci varieraient selon la gravité des blessures en cas de délit de fuite. C'est étonnant et pas très humain. Quel est le propos du ministre? En matière de délais de prescription, le membre plaide en faveur d'une uniformisation.

Pour ce qui est de la deuxième loi, il n'est pas souhaitable d'instaurer une limite distincte d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs. Les jeunes conducteurs sont ceux qui respectent le mieux le taux d'alcoolémie et il ne s'indique pas de viser précisément ce groupe. La future législation doit être bien réfléchie et même si l'on renvoie à des exemples de pays étrangers qui établissent une distinction entre jeunes chauffeurs et chauffeurs plus âgés, il n'est pas encore pour autant démontré que ce choix repose sur des arguments rationnels. D'ailleurs, tous les pays n'ont pas instauré cette distinction.

Le projet Mercurius a-t-il déjà été lancé?

Quels sont les projets relatifs à l'IBSR?

Enfin, l'intervenant se félicite de ce que le ministre donne un état d'avancement de l'exécution des résolutions adoptées par le Parlement.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) constate que la mobilité est très problématique en Belgique et que la politique ne prend pas suffisamment de mesures pour l'améliorer. La saturation du réseau routier a une incidence considérable sur l'économie et les transports en commun – dont le transport ferroviaire constitue la base – n'apportent guère de solution. L'intervenante souscrit aux objectifs: miser sur la multimodalité, faire le lien entre les transports ruraux et urbains, se concerter avec l'Europe et les régions. Toutefois, nombre de dossiers

stilstand: de benoeming van een nieuwe ceo aan het hoofd van de NMBS blijft uit, het nieuwe beheerscontract geraakt maar niet van de grond en het meerjareninvesteringsplan staat in de steigers zonder afgerond te worden. Weliswaar zijn er concrete stappen gezet om het sociaal klimaat binnen de NMBS Groep – dat vaak verlamd werkt op de werking ervan – te verbeteren. In 2018 zullen aldus voor het eerst sociale verkiezingen worden georganiseerd, wilde stakingen zullen worden gesanctioneerd en voor de realisatie van de gegarandeerde minimale dienstverlening is een deadline gesteld. Toch geraken tal van dossiers niet opgelost. In het dossier van de nieuwe ceo van de NMBS moet de meerderheid in eigen boezem durven kijken. Veel overleg is goed, maar wat zijn de concrete resultaten ervan? Zijn er plannen om de veelheid aan overlegorganen te reduceren? Kan telewerk een deel van de verkeerscongestie opvangen en de mobiliteitsvraag drukken? In België bedraagt het percentage telewerk 8 %, terwijl dat in de Scandinavische landen oploopt tot 25 à 30 %. Kan het abonnement – dat even duur is ongeacht het aantal dagen dat men het gebruikt – worden aangepast? Wat wordt beoogd met de mobiliteitsdienst? Zal een nieuwe overheidsdienst worden opgericht of zullen privébedrijven worden aangesproken om voor de routeplanning applicaties te ontwikkelen? Het spoorvervoer dient te worden afgestemd met andere vervoersmodi, maar het voorstadsnet, de rurale lijnen (waarvan sluitingen voor 2020 worden uitgesloten) en het grensoverschrijdend treinverkeer verdienen bijzondere aandacht. De verhoging van de perrons tot 76 cm is een klantvriendelijke maatregel die de toegankelijkheid zal verbeteren. De nationale veiligheidsregels behoren beperkt te blijven omdat veel regels Europees worden opgelegd, wat het er voor het spoorwegpersoneel niet eenvoudiger op maakt. Wifi op de trein en een betere communicatie bij verstoord verkeer behoort in het beheerscontract te worden opgenomen. Kan de minister concrete voorbeelden geven van overheidsinvesteringen die binnen het extra miljard euro vallen waartoe de NMBS Groep zich mag verbinden? Indien voor 31 december van dit jaar geen oplossing uit de bus is gekomen voor de gegarandeerde minimale dienstverlening, behoort wetgevend te worden opgetreden. De strengere staffen voor wegpiraten dienen met de departement Justitie en Binnenlandse Zaken te worden doorgedrukt en niet slechts aangekondigd. Wat het rijbewijs-met-punten betreft, de geplande studie en evaluatie moet leiden tot een nieuwe wetgeving die recidive strenger aanpakt. Het alcoholslot is geen succesverhaal en toch wordt de uitbreiding ervan aangekondigd. Is dit wel realistisch? Het valt moeilijk te begrijpen dat de alcoholdrempel voor jonge bestuurders – bestuurders die minder dan drie jaar in het bezit zijn van een rijbewijs, ongeacht hun leeftijd – wordt verlaagd tot 0.2 promille wanneer de statistieken

semblent être en suspens: la nomination d'un nouveau ceo à la tête de la SNCB se fait attendre, le nouveau contrat de gestion s'enlise et le plan d'investissements pluriannuel n'arrive pas à être finalisé. Des mesures concrètes ont certes été prises pour améliorer le climat social au sein du Groupe SNCB, qui paralyse souvent son fonctionnement. Ainsi, en 2018, ce sera la première fois que des élections sociales seront organisées, les grèves sauvages seront sanctionnées et une échéance sera fixée pour la mise en œuvre du service minimum garanti. Cependant, nombre de dossiers n'arrivent pas à être résolus. En ce qui concerne le nouveau ceo de la SNCB, la majorité doit s'en prendre à elle-même. De longues et nombreuses concertations peuvent se justifier, mais quels en sont les résultats? Le ministre envisage-t-il de réduire le nombre des organes de concertation? Le télétravail permettrait-il de réduire quelque peu la saturation du réseau routier et la demande de mobilité? En Belgique, le taux de télétravail représente 8 %, alors qu'il atteint 25 à 30 % dans les pays scandinaves. L'abonnement – dont le prix ne varie pas en fonction du nombre de jours d'utilisation – peut-il être adapté? Quel est le but du service de mobilité? Un nouveau service public sera-t-il créé ou des entreprises privées seront-elles chargées de développer des applications pour le calcul d'itinéraires. Le transport ferroviaire doit être mis en concordance avec d'autres modes de transport, mais le réseau suburbain, les lignes rurales (dont la fermeture est exclue avant 2020) et le trafic ferroviaire transfrontalier doivent faire l'objet d'une attention particulière. Le relèvement des quais à 76 cm est une mesure destinée à faciliter l'accès aux trains pour les usagers. Les règles de sécurité nationales doivent rester limitées, dès lors que de nombreuses règles sont imposées par l'Europe, ce qui ne facilite pas la tâche du personnel ferroviaire. La mise à disposition du wifi dans les trains et une meilleure communication en cas de perturbations du trafic doivent figurer dans le contrat de gestion. Le ministre peut-il donner des exemples concrets d'investissements publics qui se situent dans le cadre du milliard d'euros supplémentaire pour lesquels le Groupe SNCB peut s'engager? Au cas où aucune solution ne serait proposée concernant le service minimal garanti avant le 31 décembre de cette année, il y aurait lieu de légiférer. Il ne suffit pas d'annoncer un renforcement des peines pour les chauffards irresponsables, mais celui-ci doit être mis en œuvre avec les départements de la Justice et de l'Intérieur. En ce qui concerne le permis à points, l'étude et l'évaluation prévues doivent permettre d'élaborer une nouvelle législation qui punit plus sévèrement la récidive. Même si l'installat

erop wijzen dat de problematische chauffeurs zich bij de leeftijdscategorie van de 30-40-jarigen bevinden.

De heer David Geerts (sp.a) mist een concrete timing voor alle aangekondigde maatregelen, waarvan velen – vooral op het gebied van verkeersveiligheid – reeds door de voorgangster van de minister werden aangekondigd. Zelfs het vitale overleg met de Gewesten loopt spaak: onlangs deelde de Vlaamse minister van Mobiliteit mee dat hij niet betrokken was bij de opstelling van het nieuwe Vervoersplan. Als klap op de vuurpijl hebben de Vlaamse fracties van de regeringsmeerderheid de minister in de pers gebrek aan daadkracht verweten en dus praktisch vleugellam gemaakt. Een stilstand inzake mobiliteit brengt evenwel een enorme kostprijs met zich, zowel voor de economie als voor het milieu en de gezondheid van de bevolking. Net op het moment dat extra investeringen maatschappelijk nodig zijn om de mobiliteit te verbeteren, worden drastische besparingen opgelegd. Dat zal zich in de nabije toekomst wreken. De stiptheid bijvoorbeeld is nooit zo slecht geweest: 86 % – volgens de jongste stiptheidsbarometer – is ruim onvoldoende. De schuld wordt vaak bij gebroken bovenleidingen gelegd. Deze pannes zijn echter niet het gevolg van de wet van Murphy maar van de wet van (de regering) Michel. Wanneer wordt bespaard op het onderhoud, zijn pannes niet het gevolg van pech maar van gebrek aan middelen om dat onderhoud te verzekeren.

De spreker stelt volgende concrete vragen.

Wanneer komt het meerjareninvesteringsplan er?

Tussen 2014 en 2020 zullen bij Infrabel 4 000 op een totaal van de huidige 14 000 personeelsleden afvloeien. In iedere andere bedrijfstak zou dit tot stilstand en zelfs achteruitgang leiden. Wat zullen de voorzienbare gevolgen zijn voor het spoorvervoer?

Hoe zullen het voorstadsnet en het behoud van de rurale lijnen – die de grote assen bedienen – bij gebrek aan middelen worden gerealiseerd?

Inzake goederenvervoer is een zogeheten “modal shift” (een verschuiving van weg- naar spoorvervoer), vooral in Antwerpen, een absolute must.

Het mobiliteitsbudget blijkt niet besproken te zijn met de sociale partners. In ieder geval is hier een globale visie op zijn plaats vermits men de gunstige regeling voor

permis de conduire depuis moins de 3 ans – alors qu’il ressort des statistiques que les chauffeurs problématiques se situent dans la catégorie d’âge des 30-40 ans.

M. David Geerts (sp.a) déplore l’absence de calendrier concret pour toutes les mesures annoncées, dont un grand nombre – surtout sur le plan de la sécurité routière – avaient déjà été annoncées par le prédécesseur du ministre. Même la concertation vitale avec les Régions laisse à désirer: le ministre flamand de la Mobilité a récemment fait savoir qu’il n’avait pas été associé à la rédaction du nouveau Plan de transport. Pour couronner le tout, les groupes flamands de la majorité gouvernementale ont reproché au ministre dans la presse son manque de dynamisme, lui rognant ainsi les ailes. Une stagnation en matière de mobilité a cependant un coût énorme, tant pour l’économie que pour l’environnement et la santé de la population. Juste au moment où des investissements supplémentaires sont nécessaires sur le plan social en vue d’améliorer la mobilité, des économies drastiques sont imposées. Nous en subissons les conséquences dans un avenir proche. La ponctualité, par exemple, n’a jamais été aussi mauvaise: un pourcentage de 86 % – selon le dernier baromètre de la ponctualité – est largement insuffisant. On pointe souvent du doigt les ruptures de caténaires. Ces pannes ne résultent cependant pas de la loi de Murphy, mais de celle de M. Michel et de son gouvernement. Quand on fait des économies sur l’entretien, ce n’est pas la malchance qui est la cause des pannes, mais le manque de moyens prévus pour assurer cet entretien.

L’intervenant pose les questions concrètes suivantes.

Quand le plan pluriannuel d’investissement sera-t-il prêt?

Entre 2014 et 2020, Infrabel verra partir 4 000 membres du personnel sur les 14 000 actuels. Dans toute autre branche d’activités, cela entraînerait une stagnation et même une régression. Quelles sont les conséquences prévisibles pour le transport ferroviaire?

Comment réalisera-t-on le réseau suburbain et conservera-t-on les lignes rurales – qui servent les grands axes – si l’on manque de moyens?

En ce qui concerne le transport de marchandises, un “modal shift” (un glissement du transport routier vers le transport ferroviaire) est un must absolu, surtout à Anvers.

Il s’avère que le budget de mobilité n’a pas fait l’objet d’une discussion avec les partenaires sociaux. En tout cas, une vision globale se justifie en l’occurrence, vu que

bedrijfswagens behoort te herzien. De multimodaliteit is vooral belangrijk in het traject van en naar huis, de zogeheten “last mile”.

Hoe zal de *speed pedelec* fiscaal en op het vlak van de sociale zekerheid worden behandeld?

Een consensus vinden in de luchtvaart – meer bepaald in het overvliegen van Brussel – zal bemoeilijkt worden door het versnipperd politiek landschap en het lobbywerk van telkens andere actiegroepen. Er moet dan ook geïnvesteerd worden in de randvoorwaarden en het benadrukken van het economisch belang om tot een voor iedereen aanvaardbaar vergelijk te komen.

Om sociale dumping in het wegvervoer te bestrijden, zijn niet alleen strengere controles nodig maar ook wetgevende initiatieven, zoals de spreker er een aantal heeft ingediend die ter bespreking in de commissie voorliggen.

De heer Marcel Cheron (*Ecolo-Groen*) constateert dat veel zaken worden aangekondigd, maar weinig gerealiseerd. Bovendien wordt aangaande de aangekondigde maatregelen – het nieuwe Vervoersplan, het nieuwe ondernemingsplan, het nieuwe beheerscontract, de enquêtes inzake multimodaliteit – niet genoeg informatie verstrekt zodat het Parlement onmogelijk kan checken of wat aangekondigd is ook effectief wordt gerealiseerd. Het lot van de pendelaars hangt af van de werking van de NMBS Groep. De stiptheid is in de maand oktober opnieuw drastisch gedaald. De NMBS heeft na het ontslag van de heer Jo Cornu geen nieuwe ceo door het verlamdende dominospel van de traditionele partijen. In de dochterondernemingen zijn dezelfde praktijken van toepassing. Sedert 2013 is er ook nog geen nieuw beheerscontract. Nochtans is dat het beleidsinstrument bij uitstek omdat het de dotaties verbindt aan verplichtingen. Eindelijk worden er ook KPI-indicatoren in opgenomen om de performantie van de overheidsbedrijven te meten. Thans wordt niet meer over een enkel maar over meerdere meerjareninvesteringsplannen gesproken. Intussen vraagt iedereen zich af wat de gemeenschappelijke investeringscel, die overigens een juridische basis mist omdat de uitvoeringsbesluiten niet zijn uitgevaardigd, uitvreet en welke adviezen het aan welke instanties verstrekt.

Het Gewestelijk Expresnet (GEN) waart als een spook door het beleid van de minister. Het extra miljard euro dat een deugdzame cirkel – in plaats van een vicieuze cirkel – zou teweegbrengen zou wel eens even wonderlijk als deugdzam kunnen zijn. In ieder geval is de 60/40-verdeelsleutel erop van toepassing,

l'on souhaite revoir la réglementation favorable relative aux voitures de société. La multimodalité est surtout importante pour les trajets depuis et vers le domicile, que l'on appelle “last mile”.

Comment le *speed pedelec* sera-t-il traité sur le plan fiscal et de la sécurité sociale?

La conclusion d'un consensus dans la navigation aérienne – en particulier concernant le survol de Bruxelles – sera compliquée par le paysage politique morcelé et le travail de lobbying des groupes d'action chaque fois différents. Il faut dès lors investir dans les conditions d'encadrement et mettre l'accent sur l'importance économique d'aboutir à un compromis acceptable pour tous.

Pour lutter contre le dumping social dans le transport routier, il faut non seulement des contrôles plus stricts mais aussi des initiatives législatives, comme l'intervenant en a déposé plusieurs qui sont à l'examen au sein de la commission.

M. Marcel Cheron (*Ecolo-Groen*) constate que beaucoup de choses ont été annoncées mais qu'il y a eu peu de réalisations. Concernant les mesures annoncées – le nouveau Plan de transport, le nouveau plan d'entreprise, le nouveau contrat de gestion, les enquêtes sur la multimodalité – trop peu d'informations ont en outre été transmises, de sorte que le Parlement est dans l'impossibilité de vérifier si ce qui a été annoncé a aussi été effectivement réalisé. Le sort des navetteurs dépend du fonctionnement du Groupe SNCB. Au mois d'octobre, la ponctualité a une nouvelle fois lourdement chuté. Après la démission de M. Jo Cornu, la SNCB se retrouve sans ceo à la suite du jeu de dominos paralysant des partis traditionnels. Dans les filiales, les mêmes pratiques sont de mise. Depuis 2013, il n'y a pas non plus de nouveau contrat de gestion. Pourtant, c'est l'instrument politique par excellence, parce qu'il lie les dotations à des obligations. Enfin, des ICP (indicateurs clés de performance) sont également prévus afin de mesurer la performance des entreprises publiques. À présent, on ne parle plus d'un seul mais de plusieurs plans pluriannuels d'investissement. Entre-temps, chacun se demande ce que fiche la cellule d'investissement commune, qui est d'ailleurs dépourvue d'une base juridique parce que les arrêtés d'exécution n'ont pas été pris, et quels avis elle fournit à quels organes.

Le Réseau express régional (RER) erre comme un fantôme dans la politique du ministre. Le milliard d'euros supplémentaire qui devrait créer un cercle vertueux – au lieu d'un cercle vicieux – pourrait bien être aussi miraculeux que vertueux. En tout cas, la clé de répartition 60/40 y sera applicable, de sorte que le dédoublement

zodat de ontubbeling van de sporen tussen Waals-Brabant en Brussel sowieso in het gedrang komt en de Franstaligen twee keer zullen betalen. Ontslagnemend ceo van de NMBS, de heer Jo Cornu, betreurde reeds dat 9 miljard euro werd geïnvesteerd in de infrastructuur zonder dat de reiziger daar enig positief effect van ondervond. Hopelijk zal de in het vooruitzicht gestelde tariefvrijheid zorgen voor een omslag in het gedrag van de pendelaars.

Een betere coördinatie met het Raadgevend Comité voor treingebruikers dringt zich op.

Wat is de timing voor het bevel tot betaling wegens verkeersinbreuken?

Raadpleeg professionelen voor de hervorming van de Wegcode. In de Verenigde Staten is het aantal dodelijke ongevallen met autonome voertuigen gestegen. Een en ander moet aan werkelijke trends worden afgetoetst.

De minister hanteert weliswaar een goede methodologie – met overleg, enquêtes en zo meer – maar een concrete timing voor een al ettelijke malen uitgestelde Vliegwet is er niet. De tijd dringt want het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de geluidsnormen verstrengd en het Vlaams Gewest heeft aangekondigd een belangenconflict te zullen invoeren.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) mist concrete cijfers naast vage doelstellingen inzake overleg, multimodaliteit, tariefvrijheid en stiptheid. Het beleid is geacht impulsen te geven, niet te besparen in een domein waar vandaag in geïnvesteerd moet worden opdat morgen nog van een vlotte mobiliteit sprake zou kunnen zijn. Er is een budget van 7,127 miljoen euro uitgetrokken voor de binnenlandse hst. Maar die circuleert niet meer. Wanneer zal de Waalse Thalys opnieuw worden heropgestart? Voor ETCS is in de eerste fase een overheidsopdracht uitgeschreven. Wat behelst de tweede fase? Wat zijn de resultaten van de studie om voor het gecombineerd vervoer een gelijk speelveld te creëren?

De heer Marco Van Hees (PTB-GO!) vraagt zich af, of in het licht van de kritiek van de minister op de versnippering van bevoegdheden, hij niet voor herfederalisering moet pleiten. Over 2030 spreekt de minister in de voorwaardelijke wijs. Is het niet beter het te hebben over de reële bevoegdheden die vandaag de zijne zijn? De financiering van het spoor laat te wensen over. De toestand is rampzalig, hoe goed de bedoelingen van de minister ook mogen zijn. Het nieuwe beheerscontract blijft uit. De

des voies entre le Brabant wallon et Bruxelles est de toute façon menacé et que les francophones paieront deux fois. Le ceo démissionnaire de la SNCB, M. Jo Cornu, a déjà déploré que 9 milliards d'euros avaient été investis dans l'infrastructure sans que le voyageur en ait ressenti le moindre effet positif. Il est à espérer que la liberté tarifaire en perspective entraînera un changement dans le comportement des navetteurs.

Une meilleure coordination avec le Comité consultatif des usagers s'impose.

Quel est le délai d'envoi des ordres de paiement pour les infractions routières?

Il faut absolument consulter des professionnels dans le cadre de la réforme du Code de la route. Aux États-Unis, on observe une augmentation du nombre d'accidents mortels impliquant des véhicules autonomes. Dans tous les cas, il faut tenir compte des tendances réelles.

Certes, le ministre recourt à une bonne méthodologie, qui allie concertation, études, etc. Cependant, il n'existe aucun calendrier concret pour une loi sur les procédures de vol, qui a déjà été reportée à maintes reprises. Le temps presse, car la Région de Bruxelles-Capitale a durci ses normes sonores et la Région flamande a annoncé son intention d'invoquer un conflit d'intérêts.

Mme Isabelle Poncelet (cdH) regrette que la note mentionne des objectifs vagues en matière de concertation, de multimodalité, de liberté tarifaire et de ponctualité, mais pas de chiffres concrets. La politique est censée donner un élan, et non pas réaliser des économies dans un domaine où il faut actuellement investir afin qu'il puisse encore être question de mobilité optimale à l'avenir. Un budget de 7,127 millions d'euros a été dégagé pour le TGV intérieur, mais ce dernier ne circule plus. Quand sera relancé le Thalys wallon? Dans le cadre de la première phase du projet ETCS, un marché public a été lancé. En quoi consistera la seconde phase? Quels sont les résultats de l'étude sur la création de conditions de concurrence équitables pour le trafic combiné?

M. Marco Van Hees (PTB-GO!) se demande, à la lumière de la critique du ministre relative au morcellement des compétences, s'il ne devrait pas plaider pour la refédéralisation de cette matière. Le ministre parle de 2030 au conditionnel. Ne serait-il pas préférable de parler des compétences qui sont réellement les siennes à l'heure actuelle? Le financement du rail laisse à désirer. Quelque bonnes que soient les intentions du ministre, la situation est catastrophique. Le nouveau

NMBS Groep heeft al een miljardenschuld en de minister wil daar nog een miljard extra aan toevoegen. Voor het GEN heeft 2017 niets in petto. De schuld hiervoor wordt bij de voorgangers gelegd. Is 30 miljoen euro voor nieuw rollend materieel voor het GEN wel voldoende? De stiptheid keldert. Bij de opgelijste oorzaken voor de talloze vertragingen – het is een wonder wanneer een trein stipt is – worden ironisch genoeg de stakingen niet vermeld. Stakers vragen om meer middelen. Dit komt ook de reizigers ten goede. De infrastructuur takelt af en wordt niet onderhouden. Inzake tariefvrijheid wil men het aanbod aantrekkelijk maken maar tegelijk ook meer inkomsten genereren. Het is maar zeer de vraag of het aanbod met hogere prijzen aantrekkelijk kan worden gemaakt. Mensen zullen al was het maar om financiële redenen vaak de auto verkiezen. De spreker is gekant tegen administratieve sancties. Ze doen hem teveel denken aan de omstrede GAS-boetes. Zijn er al geen administratieve boetes genoeg, voor het reizen zonder vervoerbewijs bijvoorbeeld? Zullen de nodeloze veiligheidsvoorschriften die het personeel belasten worden afgeschaft? Het mobiliteitsbudget belangt zagezegd alle werknemers aan, terwijl in de nota van de minister van Werk alleen gewag wordt gemaakt van werknemers met een bedrijfswagen. Is deze budgetpost al begroot? De PNR-wet die de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken wil doordrukken (en die de verplichte registratie van alle reizigers op internationale lijnen behelst, of men nu met het vliegtuig, de trein of de bus reist) zint de minister van Mobiliteit niet. Waarom worden hij noch de kritische eurocommissarissen in deze gehoord?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) focust op het non-beleid inzake het Gewestelijk Expresnet (GEN). De eerste minister verbond zich ertoe de ontubbeling van de sporen van Waals-Brabant naar Brussel te realiseren aan de hand van alternatieve financiering, buiten de dotatie, het meerjareninvesteringsplan en de 60/40-verdeelsleutel. Intussen liggen de werven stil. Een tweemaandelijks opvolging door de commissie werd door de meerderheid afgeblokt. Kan de minister, in het licht van het aangekondigde extra miljard euro, een tabel verstrekken met een overzicht van de beschikbare middelen voor het GEN? Het Waals Gewest doet haar deel. Zo heeft het 200 miljoen euro uitgetrokken voor het station van Gosselies. Voor Belgocontrol wordt 5 miljoen euro minder ingeschreven dan in 2016, waar de dotatie 25 miljoen euro bedroeg. Is het deficit van zowel het beheerscontract als dat wat voortvloeit uit het samenwerkingsakkoord van 1989 onder controle? Zal het sociaal akkoord van 12 april 2016 op 1 januari 2017 in

contrat de gestion se fait attendre. Les dettes du Groupe SNCB se chiffrent en milliards et le ministre souhaite encore y ajouter un milliard supplémentaire. En 2017, le dossier RER n'avancera pas et la faute est rejetée sur ses prédécesseurs. Le montant de 30 millions d'euros pour l'acquisition de nouveau matériel roulant est-il suffisant dans le cadre du projet RER? La ponctualité chute. Comble d'ironie, les grèves ne figurent pas sur la liste répertoriant les raisons des innombrables retards sur le rail – c'est en effet un miracle si un train est à l'heure. Les grévistes réclament davantage de moyens. Les voyageurs en bénéficieraient également. Les infrastructures se dégradent et ne sont pas entretenues. Concernant la liberté tarifaire, l'objectif est de rendre l'offre plus attrayante tout en générant également davantage de revenus. La question est de savoir s'il est possible de rendre plus attrayante une offre plus chère. Si les prix augmentent, les personnes privilégiées souvent la voiture, ne fût-ce que pour des raisons financières. L'intervenant est opposé aux sanctions administratives, qui lui rappellent trop les amendes SAC, si controversées. N'existe-t-il pas suffisamment d'amendes administratives, par exemple pour les voyageurs sans titre de transport? Les règles de sécurité inutiles, qui pèsent sur le personnel, seront-elles supprimées? Le budget mobilité concerne soi-disant tous les travailleurs, alors que la note de politique générale du ministre de l'Emploi ne mentionne que les travailleurs disposant d'une voiture de société. Ce poste budgétaire a-t-il déjà été chiffré? La loi PNR que le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur entend faire passer (et qui implique l'enregistrement obligatoire de tous les voyageurs empruntant des lignes internationales, que ce soit en avion, en train ou en bus) ne plaît pas au ministre de la Mobilité. Pourquoi refuse-t-on d'entendre son avis et les critiques des Commissaires européens à ce sujet?

Mme Karine Lalieux (PS) se concentre sur la non-politique concernant le réseau express régional (RER). Le premier ministre s'était engagé à réaliser le dédoublement des voies entre le Brabant wallon et Bruxelles par le biais du financement alternatif, hors dotation, du plan pluriannuel d'investissement et d'une clé de répartition 60/40. Entre-temps, les chantiers sont à l'arrêt. Un suivi bimensuel par la commission a été bloqué par la majorité. Eu égard au milliard d'euros supplémentaire annoncé, le ministre peut-il fournir un tableau donnant un aperçu des moyens disponibles pour le RER? La Région wallonne fait sa part. Elle a ainsi mobilisé 200 millions d'euros pour la gare de Gosselies. Le montant prévu pour Belgocontrol est inférieur de 5 millions d'euros par rapport à l'année 2016, pour laquelle la dotation s'élevait à 25 millions d'euros. Le déficit, tant du contrat de gestion que de ce qui découle de l'accord de coopération de 1989, est-il maîtrisé? L'accord social du 12 avril 2016 entrera-t-il en vigueur le 1^{er} janvier 2017?

voege treden? De beveiliging op de luchthaven – die de kop kostte van de voorgangster van de minister – moet gegarandeerd worden. Wordt het Directoraat-generaal voor de Luchtvaart (DGLV) versterkt? Welke bedragen zijn in deze begroot? Hoeveel extra personeelsleden zullen hiervoor worden ingezet? Wat het overvliegen van Brussel betreft, keurt de spreekster de door de minister gehanteerde methode goed, maar de voorgangster van de minister had ook al aangekondigd dat 2015 het jaar van de studie en 2016 dat van de actie zou worden. Niemand zal zich aan enige beslissing wagen voor de verkiezingen. Als er iets moet worden gedaan, moet het in 2017 worden gedaan. Wat is de timing in deze? Wat zal de impact zijn van de nieuwe windnormen? Brussels Airlines is verwickeld in geheime onderhandelingen aangaande zijn opsloping door Lufthansa. Hierbij mag de Brusselse verankering niet uit het oog worden verloren. De nationale luchthaven is een belangrijke economische motor voor het Brussels Gewest. De jobs aldaar alsook de hubfunctie voor vluchten naar Afrika en Noord-Amerika moet worden behouden. Lufthansa wil haar lowcostplatform overhevelen naar Brussel. Dat zou echter nefast zijn voor de luchthaven, die ook veel bemiddelde zakenlui aantrekt.

La sécurisation des aéroports – qui a coûté la tête de la ministre précédente – doit être garantie. La Direction générale transport aérien (DGTA) sera-t-elle renforcée? Quels montants sont budgétisés en l'occurrence? Combien de membres du personnel supplémentaires seront-ils déployés à cet effet? Concernant le survol de Bruxelles, l'intervenante approuve la méthode utilisée par le ministre, mais la ministre qu'il remplace avait également annoncé que 2015 serait l'année des études et 2016 celle de l'action. Personne ne se risquera à prendre la moindre décision avant les élections. Si quelque chose doit être fait, il faudra que ce soit en 2017. Quel est le calendrier en l'espèce? Quel sera l'impact des nouvelles normes de vent? Brussels Airlines est engagé dans des négociations secrètes concernant son absorption par la Lufthansa. À cet égard, il ne faut pas perdre de vue l'ancrage bruxellois. L'aéroport national est un moteur économique majeur pour la Région de Bruxelles-Capitale. Les emplois qui y sont générés ainsi que sa fonction de plateforme aéroportuaire pour les vols à destination de l'Afrique et de l'Amérique du Nord doivent être maintenus. Lufthansa veut transférer sa plateforme *lowcost* à Bruxelles, ce qui serait toutefois néfaste pour son aéroport qui attire également beaucoup d'hommes d'affaires fortunés.

B. Antwoorden

1. In verband met de spoorwegaangelegenheden

— ALGEMEEN TIJDPAD, MIP, BEHEERSCONTRACT EN OVERLEG MET DE VERSCHILLENDE ACTOREN

Van bij zijn aantreden heeft de minister, met de steun van het door zijn voorganger opgezette Platform Intermodaliteit, het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) bijeengeroepen. Inmiddels is het de belangrijkste ministeriële instantie inzake mobiliteit in België geworden. Het vergaderde al driemaal, onder meer in het kader van de opmaak van het Vervoersplan 2017, van de bespreking van de zogenaamde “ANGELIC-studies” en van de organisatie van de werkgroepen inzake de uitwerking van de mobiliteitsvisie.

Gelet op de uitdagingen die op het spel staan inzake mobiliteit en vervoer, die dikwijls op de grens van de gewestelijke en federale bevoegdheden gelegen zijn, is het onontbeerlijk die positieve overlegdynamiek in stand te houden, alsook de vergaderingen van het ECMM op te voeren en zodoende te zorgen voor het bevorderen van samenhangende en innoverende beleidsvoeringen tussen de verscheidene bevoegdheidsniveaus.

Het was van prioritair belang om onderling tussen de Federale Staat en de gewesten bepaalde mobiliteits-beleidslijnen te kunnen uitwerken en te bespreken. Dat overleg heeft al meermaals plaats gehad en werkt goed, in die zin dat de hervormingen gepaard gaan met federale beslissingen. In de andere richting liggen de zaken anders en lijken ze aanmerkelijk minder vlot te verlopen.

Daarbij zijn al de volgende aspecten aan bod gekomen:

- het Vervoersplan 2017;
- de bespreking van de bovenvermelde, zogenaamde “ANGELIC”-studies;
- de uitwerking van een nationale mobiliteitsvisie;
- het *open data*-beleid;
- maatregelen met het oog op een grote operabiliteit tussen de federale en gewestelijke openbaarvervoeroperatoren.

B. Réponses

1. En ce qui concerne les matières ferroviaires:

— TIMING GENERAL, PPI, CG et concertation avec les différents acteurs:

Dès son arrivée, en s'appuyant sur la Plateforme d'intermodalité lancée par son prédécesseur, le ministre a réuni le Conseil Exécutif des Ministres de la mobilité (CEMM) lequel est devenu l'organe ministériel principal de concertation de la mobilité en Belgique. Il s'est déjà réuni à plusieurs reprises, notamment dans le cadre de la confection du Plan de Transport 2017, de l'examen des études dites “ANGELIC” et de l'organisation des groupes de travail relatif à l'élaboration de la vision de mobilité.

Considérant les défis et les enjeux de la mobilité et du transport, souvent à la frontière des compétences régionales et fédérales, il est indispensable de maintenir cette dynamique positive de concertation et d'intensifier les réunions du CEMM et à assurer, ce faisant, la promotion de politiques cohérentes et innovantes entre les différents niveaux de pouvoir.

Il était prioritaire de pouvoir élaborer et discuter de certaines politiques de mobilité entre l'État fédéral et les Régions. Cette concertation a déjà eu lieu à plusieurs reprises et fonctionne bien en ce sens que les réformes sont associées à des décisions fédérales. Dans l'autre sens, c'est une autre affaire et cela semble bien plus compliqué.

On y a déjà abordé:

- Plan de Transport 2017;
- Examen des études dites “ANGELIC” comme évoqué ci-dessus;
- Elaboration de la vision nationale de la mobilité;
- Politique d'open data;
- Mesures visant une grande opérabilité entre les opérateurs publics fédéraux et régionaux de transport.

Op verzoek van de gewesten zal de volgende vergadering van het E-C-M-M zich onder meer over carpooling, de financiering van het GEN, het Fiets-GEN en de Waalse Thalys buigen.

De ontwerpen van het meerjareninvesteringsplan (MIP) van beide ondernemingen werden ontvangen; dat van Infrabel werd ons pas twee weken geleden bezorgd.

De Investeringscel, die binnenkort zal bijeenkomen, moet nu de goede coördinatie tussen beide plannen onderzoeken. Daarna zullen ze voor advies worden voorgelegd aan het ECMM.

Parallel met de meerjareninvesteringsplannen zullen ook de projecten worden voorgelegd die met het bijkomende schuldbedrag van één miljard kunnen gefinancierd worden en die onder meer betrekking hebben op het GEN en op een tweede toegang tot de haven van Antwerpen.

Met betrekking tot de termijn wil de minister er uit ervaring op wijzen dat investerings- en exploitatieprogramma's voor een bedrag van 13,7 miljard euro in de vijf komende jaren niet zomaar in twee, of zelfs zes maanden tijd, definitief kunnen worden vastgelegd, te meer als men een aantal parameters, beheerswijzen en doelstellingen wil doen evolueren.

Het huidige beheerscontract is verstreken in 2012.

De heer Magnette stond aan het roer van december 2011 tot januari 2013; de heer Labille van januari 2013 tot oktober 2014. Zij hadden dat werk moeten aanvatten. De minister erft dit dossier over en neemt het eindelijk krachtadig ter hand.

Het MIP 2013-2015 was niet gefinancierd. Behalve dat een en ander niet was gefinancierd, kregen de vennootschappen bijkomende bezuinigingen opgelegd, wat van hen heel wat werk heeft gevegd. Thans zijn de ontwerpen van ondernemingsplannen van de vennootschappen beschikbaar. De MIP's worden momenteel geanalyseerd door de technische component van de investeringscel. Er wordt stapsgewijs vooruitgang geboekt. De sluiting van de beheerscontracten is de uiteindelijke fase van die alomvattende aanpak.

Kortom, het MIP moet realistisch en financierbaar zijn, in tegenstelling tot het plan 2013-2025, waarvan de financiering niet rond was. Een minister van de vorige regering noemde het trouwens het "Sinterklaasplan".

À la demande des Régions, la prochaine réunion du CEMM se penchera notamment sur le carpooling, le financement du RER, le RER Vélo et le Thalys wallon.

Nous avons reçu les projets de Plans Pluriannuels d'Investissement (PPI) des deux entreprises; celui d'Infrabel ne nous a été fourni qu'il y a deux semaines.

La Cellule d'investissement, qui se réunira prochainement, doit maintenant vérifier la bonne coordination entre les deux plans. Ils seront ensuite soumis pour avis au CEMM.

Parallèlement aux Plans Pluriannuels d'Investissement, on soumettra aussi les projets pouvant être financés avec le montant d'endettement supplémentaire d'un milliard, qui concernent notamment le RER et le deuxième accès au port d'Anvers.

En ce qui concerne le délai, le ministre souhaite souligner, d'expérience, que les programmes d'investissement et d'exploitation pour un montant de 13,7 milliards d'euros pour les cinq prochaines années ne peuvent être fixés définitivement en deux ou même six mois, surtout si l'on souhaite faire évoluer une série de paramètres, de modes de gestion et d'objectifs.

L'actuel contrat de gestion est arrivé à échéance en 2012.

M. Magnette était aux commandes de décembre 2011 à janvier 2013; M. Labille, de janvier 2013 à octobre 2014. Ils auraient dû lancer le chantier. Le ministre hérite de ce dossier et le prend enfin à bras le corps.

Le PPI 2013-2025 n'était pas financé. Outre ce non financement, des économies supplémentaires ont été appliquées aux sociétés, ce qui a demandé un travail important de leur part. Aujourd'hui, les projets de plans d'entreprise des sociétés sont disponibles. Les PPI sont en cours d'analyse par le niveau technique de la cellule d'investissement. L'on avance étape par étape. La conclusion des contrats de gestion est l'étape ultime de cette démarche globale.

En deux mots, le PPI doit être réaliste et finançable, à l'inverse du plan 2013-2025 dont le financement n'était pas bouclé. Un ministre du précédent gouvernement le surnommait d'ailleurs le "Plan Saint Nicolas".

— COMMUNICATIE BIJ VERSTORINGEN

Om te zorgen voor een optimale communicatie tussen de medewerkers van de NMBS en die van Infrabel (met name in de seinhuizen) heeft de minister de twee afgevaardigd bestuurders gevraagd bij het personeel op ieders betrokkenheid aan te dringen opdat iedereen blijk geeft van de vereiste nauwgezetheid bij de kwaliteit van de informatie ten behoeve van de klant, niet alleen bij verstoringen van het verkeer maar te allen tijde. Er is werk aan de winkel.

VRACHT – EUROPESE SUBSIDIES

De minister deelt de zorg dat het goederenvervoer per spoor competitief moet blijven tegenover de overige vervoersmodi. Het goederenvervoer per spoor is essentieel om België als logistieke draaischijf verder te kunnen ontwikkelen en tegelijkertijd maximaal de modal shift te ondersteunen.

De toekomst van het goederenvervoer per spoor en van het gecombineerd en verspreid vervoer in het bijzonder is belangrijk.

Daarom heeft de minister een akkoord verkregen en aan de regering voorgelegd over de voortzetting van de subsidies. Dit voor de periode tussen 2017 en 2020.

De subsidies voor 2017 zullen 13,9 miljoen euro bedragen. Het bedrag voor de daaropvolgende jaren zal jaarlijks met 2 % worden verminderd. De subsidieregeling sluit aan bij het streven een echte *modal shift* van de weg naar het spoor te verwezenlijken.

— VERTEGENWOORDIGERS GEWESTEN/Federale Staat RAAD VAN BESTUUR VENNOOTSCHAPPEN + CEO

Nogmaals beklemtoont de minister dat hij een dossier heeft overgeërfd dat de vorige regering niet had afgerond (bepaling vastgelegd in 2013 onder minister Jean-Pascal Labille).

De minister wil zich niet van zijn verantwoordelijkheden ontdoen, maar aangezien sommigen een kort geheugen hebben, staat hij erop bepaalde feiten in herinnering te brengen.

Het ligt voor de hand dat dit dossier zal worden behandeld samen met de aanwijzing van een ceo voor de NMBS en van een voorzitter voor Infrabel.

De zoektocht naar een ceo is binnen de gestelde termijn verricht door de *headhunter* die met die opdracht was belast.

— COMMUNICATION EN CAS DE PERTURBATIONS

Afin d'assurer une communication optimale entre les collaborateurs de la SNCB et ceux d'Infrabel (notamment, dans les cabines), le ministre a demandé aux deux administrateurs délégués d'insister auprès du personnel sur l'implication de chacun afin que tous fassent preuve de la rigueur nécessaire dans la qualité de l'information au client, pas seulement en cas de perturbation du trafic, mais en tout temps. Il y a du travail.

— FRET – SUBSIDES EUROPEENS

Le ministre souhaite également que le transport ferroviaire de fret reste compétitif par rapport aux autres modes de transport. Le transport ferroviaire de fret est essentiel pour continuer à positionner la Belgique comme plaque tournante logistique et, dans le même temps, pour soutenir au maximum le *modal shift*.

L'avenir du transport ferroviaire de fret, et en particulier du transport combiné et diffus, est important.

C'est pourquoi le ministre a obtenu un accord relatif à la continuation des subsides pendant la période 2017-2020, et l'a soumis au gouvernement.

Le niveau des subsides pour l'année 2017 sera d'un montant de 13,9 millions d'euros €. Le montant des années suivantes sera réduit de 2 % chaque année. Le régime de subvention s'inscrit dans une volonté de réaliser un vrai modal shift de la route vers le rail.

— REPRESENTANTS REGIONS/FEDERAL CA SOCIETES + CEO

A nouveau, le ministre souligne qu'il hérite d'un dossier non clôturé par le précédent gouvernement (disposition prévue en 2013 sous le ministre Jean-Pascal Labille).

Le ministre ne cherche pas à se dégager de ses responsabilités mais vu que certains ont la mémoire courte, il tient à rappeler certains faits.

Il est évident que ce dossier sera traité ensemble avec la désignation d'un CEO pour la SNCB et d'un président pour Infrabel.

La recherche d'un CEO a été faite dans les délais par le chasseur de tête à qui la mission a été confiée.

De minister staat erop de discretie omtrent dit dossier te benadrukken; zulks staat in contrast met de saga in de zomer van 2013. Discretie betekent niet dat een dossier geen voortgang maakt. Eerlang krijgt het aanwijzingsproces inzake de nieuwe ceo voor de NMBS en de voorzitter van Infrabel zijn beslag.

— INFRASTRUCTUURVERGOEDING

De regeling die ertoe strekt de NMBS niet te ontmoedigen bijkomende ritten te organiseren in het kader van het nieuwe Vervoersplan zal worden opgenomen in het koninklijk besluit “voorlopige regels – dotaties” dat binnenkort wordt voorgesteld in de Ministerraad.

Bovendien bestudeert Infrabel voor het moment het vastleggen van een nieuw systeem van infrastructuurvergoeding die vanaf december 2017 in werking zal treden en die toegepast zal worden vanaf december 2018.

— MINIMUMDIENST

De minister is het helemaal eens met de pleitbezorgers van de minimale dienstverlening.

In juni 2016 heeft de commissie in dat verband hoorzittingen gehouden met de directie van de NMBS en van Infrabel.

De klant heeft recht op de continuïteit van de dienstverlening in geval van staking. De minister heeft in 2008 trouwens meegewerkt aan de totstandkoming van het protocol van sociaal akkoord inzake wilde stakingen.

Infrabel en de NMBS moeten dan ook voorzien in een gegarandeerde dienstverlening in geval van staking om een volledige onderbreking ervan te voorkomen. Er kan immers niet langer worden aanvaard dat een staking honderdduizenden klanten van hun mobiliteit berooft.

De minister heeft de sociale dialoog aanbevolen; vandaar dat alle middelen moeten worden aangewend om een geschikt systeem te vinden een gegarandeerde dienst te organiseren. Essentieel is bijgevolg wat alle sociale partners willen.

Aangezien dat sociaal overleg al sinds begin 2015 aan de gang is, heeft de minister een tijdslimiet voorgesteld, zijnde 31 december 2016.

Het Overlegcomité vergadert op 14 december 2016. De beide ondernemingen hebben een voorstel geformuleerd in overleg met de sociale partners. Mocht de minister na de bespreking ervan vaststellen dat het overleg geen sluitend resultaat heeft opgeleverd, dan zal hij zelf het heft in handen nemen, zoals hij altijd heeft

Le ministre tient à souligner la discrétion qui a entouré ce dossier contrairement à la saga de l'été 2013. Discrétion ne signifie pas que le dossier n'avance pas. Le processus de désignation du nouveau CEO de la SNCB et du Président d'Infrabel est imminent.

— REDEVANCE D'INFRASTRUCTURE

Le mécanisme visant à ne pas décourager la SNCB d'organiser des circulations supplémentaires dans le cadre du nouveau Plan de Transport sera intégré dans l'arrêté royal “règles provisoires -dotations” qui sera très bientôt présenté au CMR.

En outre, Infrabel est en train d'examiner la mise sur pied d'un nouveau système de redevance d'infrastructure qui entrera en vigueur à partir de décembre 2017 et qui sera appliqué à partir de décembre 2018.

— SERVICE MINIMUM

Le ministre est tout à fait d'accord avec les partisans du service minimum.

En juin 2016, la commission a auditionné les responsables de la SNCB et d'Infrabel à ce propos.

Le client a droit à la continuité du service en cas de grève, et le ministre a d'ailleurs contribué en 2008 à la mise en place du protocole d'accord social à propos des grèves sauvages.

Infrabel et la SNCB doivent dès lors mettre en place un service garanti en cas de grève afin d'éviter l'interruption complète du service. Il n'est en effet plus acceptable qu'une grève prive des centaines de milliers de clients de leur mobilité.

Le ministre a recommandé le dialogue social. C'est pourquoi tous les moyens doivent être mis en œuvre afin de trouver un système adéquat quant à l'organisation d'un service garanti. Dès lors, la réelle volonté de l'ensemble des partenaires sociaux est primordiale.

Cependant, cette concertation sociale étant en cours depuis début 2015, le ministre s'est fixé une limite dans le temps, à savoir le 31 décembre 2016.

Une fois que le comité de concertation du 14 décembre 2016 aura eu lieu et après examen de la proposition formulée par les deux entreprises en concertation avec les partenaires sociaux, si le ministre constate que la concertation n'a donné aucun résultat probant, alors il reprendra la main comme il s'y est

beloofd. In dat geval zal hij een wetgevend initiatief aan de regering voorleggen dat de vrijheid waarborgt van elkeen om zich ongehinderd naar school of naar het werk te begeven, zonder dat het stakingsrecht op de helling wordt gezet. De minister is daarop al uitgebreid ingegaan en verwijst naar die voorstellen.

— Dochterondernemingen

Het aantal dochterondernemingen gaat snel in dalende lijn, overeenkomstig de “Strategische visie voor het spoor in België” van de vorige minister en het regeerakkoord, waarbij het in de bedoeling ligt de dochterondernemingen die geen kerntaken vervullen, te rationaliseren en een uitvoerige rapportering aan het moederbedrijf op te leggen.

Tevens werden concrete maatregelen genomen, met name:

- de activiteiten van de dochterondernemingen herzien, opdat ze uitsluitend focussen op de kerntaken van het spoor;

- de internationale handelsactiviteiten maximaal inperken; nagaan of het wenselijk is de activiteiten van Eurostation en Eurogare te bundelen;

- de dochterondernemingen opdoeken die geen meerwaarde vormen voor de reiziger.

Wat Infrabel betreft, werd beslist Tuc Rail en Xilio (ex-Syntigo) binnenkort te fusioneren.

Op 1 januari 2014 waren er 23 dochterondernemingen (opgelet: na de hervorming van de NMBS-Groep zijn er acht dochterondernemingen bijgekomen).

Op 1 januari 2015 waren er 18 dochterondernemingen (waarvan 12 geconsolideerde); dat waren er dus vijf minder (een daling met 22 %). Die vijf dochterondernemingen zijn Port Eyes, BWR (biomassarecyclage), GEIE InfraIV, B.C. Clearing (kamer voor de verrekening van de schulden en de schuldvorderingen van de leden) en Probeton (prefab betonconstructies).

Het ligt in de bedoeling in 2019 naar 13 dochterondernemingen te gaan (door Infrabel aangeleverd cijfer).

Wat de NMBS betreft, krijgen de dochterondernemingen een nieuwe *governance code*, moet de bestuursraad van de NMBS halfjaarlijks rapporteren en krijgt het auditcomité een belangrijker rol.

De toestand was op 1 januari 2014 als volgt: 38 dochterondernemingen; op 30 juni 2014 waren het er 34, op

toujours engagé. Il proposera ainsi au gouvernement une initiative législative garantissant la liberté de chacun de se rendre sans entrave à l'école ou au travail, et ce, sans remettre en cause le droit de grève. Le ministre s'est déjà exprimé suffisamment sur la matière et je vous renvoie à ces propositions.

— FILIALES

Le nombre de filiales est en réduction rapide. Conformément à la vision stratégique pour le rail en Belgique de mon prédécesseur et à l'accord de gouvernement de rationaliser les filiales “non core” et d'imposer un reporting détaillé vers la maison mère.

Des mesures concrètes ont également été fixées, à savoir:

- Réviser les activités des filiales pour se concentrer exclusivement sur le core business ferroviaire;

- Limiter au maximum les activités commerciales internationales; Opportunité de regrouper les activités d'Eurostation et Eurogare;

- Cesser les filiales qui ne présentent pas de plus-value pour le client voyageur.

Du côté d'Infrabel, la prochaine fusion entre Tuc Rail et Xilio (ex-Syntigo) a été décidée et sera bientôt effective.

Situation au 1^{er} janvier 2014: 23 filiales (Attention: 8 filiales en plus héritées de la réforme du groupe SNCB).

Situation au 1^{er} janvier 2015: 18 filiales (dont 12 consolidées) soit 5 filiales de moins et donc une diminution de 22 %. Les 5 filiales en question sont les suivantes: Port Eyes, BWR (recyclage de biomasse), le GEIE InfraIV, B.C. Clearing (chambre de compensation des dettes et des créances de ses membres) et Probeton (solutions en béton préfabriqué).

Objectif 2019: parvenir à 13 filiales! (Chiffres communiqués par Infrabel).

Du côté de la SNCB: nouveau code de gouvernance pour les filiales, reporting semestriel au Conseil d'Administration de la SNCB et rôle renforcé du comité d'audit.

Situation au 1^{er} janvier 2014: 38 filiales; au 30 juin 2014: 34 filiales; au 31 décembre 2014: 31 filiales; au

31 december 2014 waren het er 31, op 30 juni 2015 waren het er weer 32 en op 31 december 2015 ten slotte waren er nog 29 (een daling met 9 dochterondernemingen).

— Spooraanbod

Het regeerakkoord maakt gewag van het geïntegreerd openbaar vervoersaanbod en bepaalt dat dit aanbod rekening moet houden met de specifieke noden van alle gebieden, inclusief de dunbevolkte gebieden.

De minister wil net dat evenwicht tussen het aanbod voor de landelijke gebieden en dat voor de stedelijke centra bewerkstelligen.

Onder bepaalde omstandigheden blijkt de bediening per spoor van de landelijke gebieden ook relevant en essentieel te zijn, zowel in Vlaanderen als in Wallonië.

Eén van die omstandigheden is een hoge aantrekkelijkheid dankzij een goed gericht aanbod dat perfect afgestemd is op het regionale vervoer.

De exploitatiewijze die wordt ingesteld op de bestaande lijnen moet uiteraard rekening houden met de reizigersstromen.

Bij die aanpak horen bijvoorbeeld aangepast rollend materieel en aangepaste infrastructuur, geschikte frequenties, specifieke onderhoudsprincipes, evenals dezelfde frequenties voor de bussen, metro's en trams die de gebieden bedienen en de NMBS-stations en -stopplaatsen moeten aanleveren, wat een *conditio sine qua non* is voor succesvolle vervoersketens zoals gewenst door de federale regering en de gewestregeringen.

Het organiseren van een kwaliteitsvolle bediening in landelijke gebieden schept tevens een tastbare link tussen die dikwijls ver-afgelegen gebieden en de grote centra. In dat opzicht draagt het spoorvervoer bij tot het ondersteunen van een evenwichtig ruimtelijke-orderingsbeleid en tot de cohesie van de verschillende landsdelen.

Het is belangrijk dat een billijk evenwicht wordt gevonden tussen haltes en commerciële snelheid. Zo staat er geen enkele sluiting van stopplaats of station gepland tussen nu en 2020.

Wanneer de minister hoort beweren dat de NMBS haar lasten op de regionale openbare vervoersmaatschappijen probeert af te wentelen, denkt hij dat de plaat gekrast is. Dat is een oud verhaal. De werkwijze steunt in grote mate op de positieve samenwerking en dat juicht de minister toe. De NMBS heeft al viermaal vergaderd

30 juin 2015: 32 filiales; et enfin, au 31 décembre 2015: 29 filiales, soit une réduction de 9 filiales.

— OFFRE DE TRANSPORT

L'accord de gouvernement évoque l'offre de transports publics intégrée et prévoit que celle-ci tienne compte des besoins spécifiques de toutes les régions, y compris celles à faible densité de population.

C'est précisément à cet équilibre entre offre pour les zones rurales et les pôles urbains que le ministre est attentif.

La préservation des dessertes ferroviaires des zones rurales s'avère également tout à fait pertinente et essentielle sous certaines conditions, tant en Flandre qu'en Wallonie.

Parmi ces conditions, figure une attractivité élevée grâce à une offre bien ciblée et parfaitement coordonnée avec les transports régionaux.

Le mode d'exploitation mis en œuvre sur les lignes existantes doit bien entendu tenir compte des flux de voyageurs.

Un matériel roulant et une infrastructure adaptés, des fréquences appropriées, des principes de maintenance spécifiques relèvent notamment de cette approche, et il en va de même pour la fréquence des bus, des métros et des trams qui irriguent les territoires et doivent alimenter les gares et points d'arrêts SNCB, condition *sine qua non* du succès des chaînes de transport souhaitées par les gouvernements fédéraux et régionaux.

L'organisation d'une desserte de qualité en milieu rural crée également un lien tangible entre ces zones souvent excentrées et les grands centres. Sous cet angle, le transport ferroviaire contribue à soutenir une politique d'aménagement du territoire équilibrée ainsi qu'à la cohésion des différentes parties du pays.

Il est important de trouver un juste équilibre entre les arrêts et la vitesse commerciale. C'est ainsi qu'aucune fermeture d'arrêt ni de gare n'est prévue d'ici 2020.

Par contre, quand le ministre entend dire que la SNCB cherche à reporter des charges sur les sociétés régionales, il pense que le disque est griffé. C'est une rengaine qui est aujourd'hui dépassée. Le mode de travail est largement basé sur la coopération positive, saluée par le ministre. La SNCB a déjà rencontré quatre

met de regionale openbare vervoersmaatschappijen en de regionale besturen. De plannen worden zoveel mogelijk in overleg vastgelegd.

Wat wel een probleem kan worden, is de vermindering van het aantal kilometers en dus van de gebieden die deze openbare vervoersmaatschappijen bedienen.

In Wallonië is de lengte van de routes die de Tec dagelijks doorkruist, gedaald van 18 500 tot 13 500 km, wat neerkomt op 37 % op 8 jaar tijd, vooral in landelijke gebieden, terwijl de NMBS haar aanbod tegelijkertijd verhoogt met 5 %.

— ADMINISTRATIEVE SANCTIES

Een aanpassing aan de wet op de spoorwegpolitie is in opmaak.

Het nieuwe ontwerp, dat in nauw overleg met de NMBS en Infrabel werd opgesteld, strekt ertoe het principe van de administratieve geldboetes in te voeren in het arsenaal van beschikbare maatregelen om gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur.

Met het instellen van het mechanisme van administratieve sancties met uitvoerbare kracht zullen bepaalde gedragingen uit de strafrechtelijke sfeer worden gehaald. Andere gedragingen blijven strafrechtelijk strafbaar en kunnen subsidiair aanleiding geven tot een administratieve geldboete.

De administratieve geldboeten moeten vanaf heden een doeltreffend antwoord bieden op de inbreuken die worden gepleegd en voorkomen dat in bepaalde gevallen van overlast een gevoel van straffeloosheid ontstaat.

Dit ontwerp voorziet in een doeltreffendere straf voor onder andere vandalisme en beschadiging van materieel of van de spoorinfrastructuur, "trespassing" of het onrustwekkend aantal gevallen van binnendringing inbraken op het domein van de spoorwegen (sabotage, kabeldiefstal enzovoort), onregelmatigheden met de vervoerbewijzen of nog elk gedrag dat de veiligheid van de spoorwegexploitatie in het gedrang brengt.

De invoering van administratieve geldboetes bij de spoorwegen zal gebeuren naar het voorbeeld van wat er al bij de openbaar vervoersmaatschappijen zoals De Lijn, de MIVB en TEC, alsook op het gebied van de gemeentelijke administratieve sancties bestaat.

fois les sociétés régionales de transport et les administrations régionales. Les plans sont donc au maximum concertés.

Toutefois, il est vrai que ce qui pourra poser problème, c'est la réduction de kilomètres et donc de territoires ouverts par ces sociétés de transports publics.

En Wallonie, par exemple, la longueur des routes parcourues quotidiennement par les Tec est passée de 18 500 à 13 500 km soit une réduction de 37 % en 8 ans, surtout en zone rurale, et ce au moment où la SNCB augmente son offre de 5 %.

— SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Une adaptation de la loi sur la police des chemins de fer est en préparation.

Le nouveau projet qui a été élaboré en étroite collaboration avec la SNCB et Infrabel vise à introduire le principe des amendes administratives dans l'arsenal de sanction de comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire.

Avec la mise en place du mécanisme des sanctions administratives ayant force exécutoire, certains comportements seront sortis de la sphère pénale, tandis que d'autres, en restant pénalement incriminés, pourront à titre subsidiaire donner lieu à une amende administrative.

L'objectif des amendes administratives est d'apporter dorénavant des réponses effectives aux infractions commises et éviter qu'un sentiment d'impunité s'installe vis-à-vis de certaines incivilités.

Au rang des comportements que le projet vise à sanctionner plus efficacement, on retrouve notamment le vandalisme et la dégradation de matériel ou de l'infrastructure ferroviaire, le "trespassing" ou le nombre inquiétant d'intrusions sur le domaine des chemins de fer (sabotage, vol de câbles, etc.), les irrégularités aux titres de transport, ou encore tout comportement mettant en danger la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

La création d'amendes administratives aux chemins de fer se fera à l'instar de ce qui existe déjà dans les sociétés de transport en commun comme De Lijn, la STIB et les TEC et dans le domaine des sanctions administratives communales.

Bovendien zullen de personen die de overtredingen vaststellen niet dezelfde zijn als de sanctionerende personen die bevoegd zijn om de sancties op te leggen.

De administratieve procedure zal voor de burgers en reizigers garant staan:

- voor de rechten die hen door de wet op het politieambt worden verleend;
- voor de rechten van verdediging;
- en voor de mogelijkheid om opschortend beroep in te stellen bij de politierechtbank.

Ook zullen de administratieve geldboetes ten voordele van de benadeelde ondernemingen worden geïnd.

— WAALSE THALYS

De minister herinnert er nogmaals aan dat als gevolg van operationele beperkingen de Waalse Thalys niet opnieuw in bedrijf kan worden gesteld. Er is geen materiaal met de vereiste veiligheidssystemen beschikbaar voor het trajectdeel Namen-Auvelais.

De Waalse Thalys, voor zover dit nog in herinnering moet worden gebracht, heeft een jaarlijks deficit van 7 miljoen euro. Men dient dus te beseffen dat de kostprijs van het opnieuw in gebruik nemen van de Waalse Thalys zou moeten worden gecompenseerd door afstand te doen van andere projecten, voor het binnenlands verkeer.

Andere mogelijkheden voor grensoverschrijdende lijnen worden momenteel onderzocht.

— STIPTHEID

Nadat de minister een ontmoeting heeft gehad met de stiptheidsmanagers van de beide vennootschappen, heeft de minister een brief gestuurd aan de beide ceo's, de beide voorzitters van de raden van bestuur en alle bestuurders van de beide vennootschappen.

De minister heeft de beide gedelegeerd bestuurders gevraagd binnen hun vennootschap een manager aan te stellen voor elke spoornetlijn met recurrente stiptheidsproblemen.

Die verantwoordelijke zal worden belast met de opvolging van de incidenten op die specifieke lijn, in samenwerking met zijn of haar tegenhanger van de andere onderneming, en met het uitwerken van concrete oplossingen voor een structurele verbetering van de stiptheid op die lijn.

De plus, les personnes constatant les infractions seront distinctes des personnes sanctionnatrices, compétentes pour infliger les sanctions.

La procédure administrative garantira aux citoyens et aux voyageurs:

- les droits qui leur sont conférés par la loi sur la fonction de police;
- les droits de la défense;
- la possibilité d'introduire un recours avec effet suspensif auprès du tribunal de police.

Les amendes administratives seront aussi perçues au bénéfice des entreprises préjudiciées.

— THALYS WALLON

Le ministre rappelle une fois encore que des contraintes opérationnelles ne permettent pas la remise en service du Thalys wallon. Il n'y a pas de matériel disponible équipé des systèmes de sécurité ad hoc pour circuler sur le tronçon Namur-Auvelais.

S'il fallait encore le préciser, le Thalys wallon représente un déficit annuel de plus de 7 millions d'euros. Il faut donc être bien conscient que le coût de la remise en service du Thalys wallon devrait être compensé par l'abandon d'autres projets en service intérieur.

D'autres pistes de dessertes transfrontalières sont actuellement à l'étude.

— PONCTUALITE

Après avoir rencontré les responsables ponctualité des deux sociétés, le ministre a écrit aux deux CEO, ainsi qu'aux deux présidents du conseil d'administration et à tous les administrateurs des deux sociétés.

Le ministre a demandé aux deux administrateurs délégués de désigner, au sein de leur société, un manager pour chaque ligne du réseau qui subit un problème récurrent de ponctualité.

Ce responsable sera chargé du suivi des incidents survenant sur cette ligne spécifique, en collaboration avec son homologue de l'autre entreprise, et de l'élaboration de solutions concrètes pour une amélioration structurelle de la ponctualité sur cette ligne.

De minister heeft daarbij ook gewezen op de inzet die van elke medewerker verwacht wordt en op de noodzaak om snel afdoende resultaten te boeken. Gans het personeel moet voor die problematiek gesensibiliseerd worden.

Met het oog op een verbetering van de coördinatie tussen de beide vennootschappen heeft de minister ten slotte gevraagd dat structureel zou worden voorzien in vergaderingen van de beide directiecomités en de beide raden van bestuur. Het doel van die gemeenschappelijke vergaderingen is dossiers te bespreken waarvoor een gemeenschappelijke beslissing ervoor zal zorgen dat de beide ondernemingen samen en gelijktijdig voorrang geven aan de pendelaars.

Door er de bestuurders bij te betrekken, verwacht de minister dat zij erover zullen waken dat de NMBS en Infrabel alle vereiste maatregelen ten uitvoer zullen leggen.

— BESPARINGEN SPOOR

Dankzij de besparingen van de nieuwe regering, die een einde maakt aan het immobilisme van de vorige ter zake bevoegde ministers, hebben de beide vennootschappen zich er eindelijk toe verbonden vastberaden werk te maken van een grotere industriële efficiëntie. Het vierde pakket spoorwegrichtlijnen wordt momenteel besproken in het Europees Parlement, waar de standpunten van de verschillende fracties vaak afwijken van de standpunten die diezelfde fracties in eigen land verdedigen.

Dat houdt in dat evenveel moet worden gedaan met minder geld, dankzij doelgerichte maatregelen die zij allang hadden moeten nemen; aldus zal worden tegemoetgekomen aan de financiële inspanningen van de belastingbetaler.

Méer geld uitgeven staat niet noodzakelijk gelijk met een betere dienstverlening.

De minister herinnert eraan dat in tien jaar tijd meer dan 8 miljard euro is uitgegeven aan investeringen. De komende vijf jaar zal Infrabel 4,4 miljard euro ontvangen, naast de bedragen voor het GEN, dat zal worden gefinancierd met een deel van de deugdzame lening ten bedrage van één miljard euro. Een ander deel van dat bedrag zal worden gewijd aan andere investeringen, zoals de tweede toegang tot de Antwerpse haven. Die investeringen dienen te worden afgewogen tegen de 160 miljoen euro die elk jaar wordt uitgetrokken voor de

À cet égard, le ministre a également souligné le dévouement qui est attendu dans le chef de chaque collaborateur et la nécessité d'engranger rapidement des résultats probants. Il convient de sensibiliser l'ensemble du personnel à cette problématique.

Enfin, dans une perspective d'amélioration de la coordination entre les deux sociétés, le ministre a demandé que des réunions des deux comités de direction et des deux conseils d'administration soient prévues de manière structurelle. L'objectif de ces séances communes est de mettre sur la table les dossiers où une décision commune permettra de garantir que les deux entreprises accordent ensemble et simultanément la priorité aux navetteurs.

En impliquant les administrateurs, le ministre attend que ceux-ci veillent à ce que la SNCB et Infrabel mettent en place toutes les dispositions requises.

— ECONOMIES RAIL

Grâce aux économies décidées par le nouveau Gouvernement, rompant avec l'immobilisme des précédents ministres en la matière, les 2 sociétés se sont enfin résolument engagées dans la voie d'une plus grande efficacité industrielle. Le Quatrième Paquet ferroviaire est discuté actuellement au Parlement européen, où les positions des différents groupes politiques divergent souvent des positions défendues par ces mêmes groupes politiques au plan national.

Ceci implique de faire autant avec moins d'argent grâce à des mesures ciblées qu'elles auraient déjà dû prendre depuis longtemps respectant ainsi les efforts financiers du citoyen contribuable.

Le fait de dépenser plus d'argent n'est pas automatiquement synonyme d'un meilleur service.

Le ministre rappelle qu'en dix ans, c'est plus de 8 milliards d'euros qui ont été dépensé en investissements. Et dans les 5 prochaines années, Infrabel recevra 4,4 milliard auxquels viendront s'ajouter les montants liés au RER financé grâce à une partie du milliard d'emprunt vertueux. Une autre partie de ce montant sera consacré à d'autres investissements tels que le 2^e accès au port d'Anvers. Ces investissements sont mis en perspective avec les 160 millions d'euros consacrés chaque année aux infrastructures régionales wallonnes (autoroutes,

Waalse gewestinfrastructuur (autosnelwegen, gewestwegen en wegen en hydrologische infrastructuur), met andere woorden 2,2 keer minder dan de NMBS voor het Waalse spoorwegnet.

De minister herinnert eraan dat Infrabel gemiddeld 360 miljoen euro per jaar in het Waalse net zal investeren, voor 7,5 % van de reizen, waarbij het Waals Gewest 160 miljoen euro uittrekt voor 80 % van de reizen. Het is bekend dat de behoeften aan investeringen in de Waalse wegen naar schatting 5 miljard euro bedragen tijdens de komende tien jaar.

— HR-BEHEER bij de spoorwegmaatschappijen

Beide bedrijven blijven intensief in dienst nemen. Het is duidelijk dat er voor een aantal beroepen een tekort is, maar dat fenomeen treft hen niet meer dan de andere werkgevers.

De spoorwegen behouden ten opzichte van werkzoekenden hun volle aantrekkelijkheid.

Op pensioenvlak is het behoud van de verworvenheden gewaarborgd in het kader van de maatregelen van deze regering.

Wat de hervorming van de pensioenen van het rijdend NMBS-personeel betreft, kan de minister garanderen dat de door de regering overwogen maatregelen geen terugwerkende kracht zullen hebben.

Eenzijds zullen al die maatregelen de werknemers die op een bepaald tijdstip aan de pensioenvoorwaarden voldoen, de waarborg bieden die mogelijkheid te behouden wanneer zij kiezen voor de voortzetting van hun beroepsactiviteit na de datum van inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen (een principe dat van de door de regering aangenomen pensioenhervorming deel blijft uitmaken). Dat is het principe van de verworven rechten.

Anderzijds blijven de bijzondere regeling voor het rijdend personeel van HR Rail en de preferentiële tantièmes voor dat personeel gehandhaafd zolang de hervorming waarbij voor de pensioenrechten rekening wordt gehouden met de zwaarte niet in werking is getreden.

Tot slot zullen voor diegenen op wie de hervorming van toepassing is, de verworven rechten inzake de huidige preferentiële tantièmes behouden blijven voor het deel van de loopbaan dat vóór de hervorming heeft plaatsgehad.

routes régionales, et voies hydrauliques) soit 2,2 fois moins que la SNCB pour le réseau ferroviaire wallon.

Le ministre rappelle qu'Infrabel investira 360 millions d'euros en moyenne par an sur le réseau wallon pour 7,5 % des déplacements, quand la Région wallonne consacre 160 millions d'euros pour 80 % des déplacements. On sait, selon les estimations, que les besoins en investissements en matière de voiries côté wallon sont de l'ordre de 5 milliards d'euro au cours des 10 prochaines années.

— GESTION RH au sein de sociétés ferroviaires

Les deux sociétés continuent à recruter intensivement. Il est clair qu'un certain nombre de métiers sont en pénurie mais le phénomène ne les touche pas plus que les autres employeurs.

Les chemins de fer gardent tout leur potentiel d'attractivité vis-à-vis des personnes à la recherche d'un emploi.

Quant aux pensions, la préservation des acquis est garanti dans le cadre des mesures qui ont été prises par le gouvernement actuel.

En ce qui concerne les réformes des pensions du personnel roulant de la SNCB, le ministre est en mesure d'assurer que les mesures qui sont envisagées par le Gouvernement n'auront pas d'effet rétroactif.

D'une part, toutes ces mesures donneront aux personnes qui, à un moment donné, remplissent les conditions pour partir en retraite, la garantie de garder cette possibilité si elles font le choix de poursuivre leur activité professionnelle au-delà de la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions (principe toujours inscrit dans les réformes en pension que ce Gouvernement a adoptées). C'est le principe des droits acquis.

D'autre part, le régime spécial réservé au personnel roulant de HR Rail ainsi que les tantièmes préférentiels reconnus au personnel d'HR Rail seront maintenus aussi longtemps que la réforme visant à prendre en compte la pénibilité dans les droits de pension ne sera pas entrée en vigueur.

Enfin, pour les personnes auxquelles la réforme s'appliquera, leurs droits acquis sur les tantièmes préférentiels actuels seront maintenus pour la partie de la carrière qui se sera déroulée avant la réforme.

— INVESTERINGSCEL

De investeringscel is opgericht bij de wet van 3 augustus 2016 houdende diverse maatregelen inzake mobiliteit. De vertegenwoordigers van de gewesten zijn sinds 2015 betrokken.

Voor 2016 werden de investeringen in het kader van het jaarlijks investeringsplan goedgekeurd door de raden van bestuur van beide overheidsbedrijven. Die investeringen houden rekening met de dotatieverdeling zoals die is vastgesteld bij het koninklijk besluit “voorlopige regels” van 2015 (in afwachting van het definitieve MIP).

— VERVOERSPLAN 2017

De deelstaten hebben via de voorbereidende vergaderingen van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) de gelegenheid gehad om al hun verzoeken kenbaar te maken. Het overleg met de gewesten is in dat kader altijd maximaal geweest en is dat nog steeds.

Hopelijk kan de federaal overheid ook worden uitgenodigd om het vervoersaanbod van de gewestelijke maatschappijen voor openbaar vervoer te bepalen.

— ONTVANGSTEN NMBS – TARIEFFLEXIBILITEIT

Het verband tussen stiptheid en niveau van tariefindexering dat met de vorige beheerscontracten is ingesteld, heeft ertoe geleid dat de NMBS financieel werd bestraft, net toen zij al die middelen nodig had om de situatie op stiptheidsvlak recht te zetten. Dat mechanisme is volkomen contraproductief gebleken en moet worden opgegeven.

Erkend moet worden dat in 2014 en 2015 de stiptheid sterk is verbeterd, zelfs al vertoont die sinds het begin van het jaar een zekere aarzeling; ze blijft echter duidelijk hoger dan in 2013.

— GEN

De financiering van het GEN zal worden gewaarborgd, bovenop het MIP.

Voor het GEN wordt niet twee keer betaald, maar het zal méér kosten, voornamelijk als gevolg van het feit dat fondsen werden aangewend voor door de gemeenten en de gewesten gevraagde perifere werkzaamheden, onder meer voor de stations.

De minister is blij in het verslag van het Rekenhof een uitvoerige uitleg te vinden voor het feit dat het GEN niet

— CELLULE D'INVESTISSEMENT

La Cellule d'investissement a été créée par la loi du 3 août 2016 portant des dispositions diverses en matière de mobilité. Les représentants des Régions ont été associés depuis 2015.

Pour 2016, les investissements ont été approuvés par les conseils d'administration des deux entreprises dans le cadre du Plan d'investissement annuel. Ces investissements tiennent compte de la répartition des dotations fixée par l'AR “règles provisoires” de 2015 (en attendant le PPI définitif).

— PLAN DE TRANSPORT 2017

Les entités fédérées ont eu l'occasion, par le biais des réunions préparatoires du Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM), de faire part de toutes leurs demandes. La concertation avec les Régions a été et est toujours maximale dans ce cadre.

Il est à espérer que le fédéral puisse également être convié à définir l'offre de transport des sociétés régionales de transport en commun.

— RECETTES SNCB – FLEXIBILITE TARIFAIRE

Le lien entre la ponctualité et le niveau d'indexation des tarifs mis en place dans les précédents contrats de gestion a conduit à sanctionner financièrement la SNCB un moment où elle avait justement besoin de tous ces moyens pour redresser la situation en matière de ponctualité. Ce mécanisme s'est révélé totalement contre-productif et doit être abandonné.

Reconnaissons qu'en 2014 et 2015, la ponctualité s'est fortement redressée même si celle-ci marque depuis le début de l'année une hésitation tout en restant nettement supérieure à ce qu'elle était en 2013.

— RER

Le financement du RER sera assuré et ce, en complément du PPI.

Le RER ne sera pas payé deux fois mais il coûte plus cher principalement en raison du fait que des fonds ont été utilisés pour des travaux périphériques demandés par les communes et/ou les Régions, notamment pour les gares etc.

Le ministre se réjouit de lire le rapport de la Cour des Comptes pour comprendre en détail les raisons pour

kon worden voltooid met de oorspronkelijke enveloppe. Kennelijk waren de kosten van in het begin verkeerd geraamd. Het was overigens al 5 tot 6 jaar bekend dat de middelen zouden ontbreken om het GEN te voltooien. Waarom hebben de bevoegde ministers sinds 2009-2010 niet tijdig gereageerd op deze situatie?

Toch weze eraan herinnerd dat de NMBS het aanbod vanaf 11 december 2016 op basis van het huidige net zal versterken met 76 extra treinen – 72 in Brussel en omgeving en 4 elders.

— PNR

Het wetsontwerp betreffende de verwerking van de passagiersgegevens beoogt onder meer de omzetting van de Europese richtlijn die het gebruik van de gegevens uit de passagiersdossiers (waaronder de “*Passenger Name Record*” (PNR), de persoonsgegevens van passagiers) voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit, regelt.

Die wet, waarvan het initiatief bij de minister van Binnenlandse zaken ligt, overstijgt het gewone kader van de omzetting van de richtlijn en geldt zowel voor de luchtvaartsector als voor de spoorsector, de autocarsector en de sector van de reisoperatoren. Het strekt ertoe tegemoet te komen aan vereisten inzake veiligheid en daarbij rekening te houden met de prioriteiten van de regering inzake mobiliteit.

De voor elke sector toepasselijke regels zullen in werking treden zodra de uitvoerende koninklijke besluiten bekendgemaakt zijn die de praktische regels vaststellen, rekening houdend met de specifieke eigenschappen van de sectoren, onder meer van de in een open context evoluerende spoorsector (in tegenstelling tot de luchtvaartsector, die meer gesloten is).

Samen met de minister van Binnenlandse Zaken zal de minister vanaf 2017 meewerken aan de uitwerking van die koninklijke besluiten, waarin het relevantiebeginsel, het evenredigheidsbeginsel ten opzichte van de doelstellingen van de wet, alsook het beginsel van gelijke behandeling van alle Belgische en buitenlandse operatoren in de verschillende vervoersectoren, in acht zullen worden genomen. Over deze koninklijke besluiten zullen de betrokken sectoren worden geraadpleegd.

— BEDIENING VAN DE REGIO “CENTRE”

Zoals de minister de voorbije weken al heeft kunnen aangeven, roept hij de twee bedrijven op om op meer gecoördineerde wijze werk te maken van een

lesquelles il n’a pas été possible de terminer le RER avec l’enveloppe initiale, sachant que dès le départ, les coûts avaient mal été appréciés. Par ailleurs, cela fait au moins 5 à 6 ans que l’on savait que les budgets manqueraient pour terminer le RER. Pourquoi donc les ministres en place à partir de 2009-2010 n’ont-ils pas réagi entre temps par rapport à cette situation?

Toutefois il faut rappeler que la SNCB va renforcer l’offre sur la base du réseau actuel par 76 trains supplémentaires – 72 sur Bruxelles et environs et 4 ailleurs – dès le 11 décembre 2016.

— PNR

Le projet de loi relatif au traitement des données des passagers vise notamment à transposer la directive européenne réglementant l’utilisation des données des dossiers passagers (notamment, PNR – *passenger name record*) à des fins de prévention et de détection de formes graves de criminalité et d’infractions terroristes ou d’enquêtes et de poursuites en la matière.

Cette loi, à l’initiative du ministre de l’Intérieur, dépasse le simple cadre de cette directive et s’applique tant au secteur aérien qu’aux secteurs ferroviaire, des autocars et des opérateurs de voyage. Il vise à répondre à des impératifs de sécurité tout en tenant compte des priorités du gouvernement en matière de mobilité.

L’entrée en vigueur de ces règles, appliquées à chaque secteur, se réalisera dès la publication des arrêtés royaux d’exécution décrivant les modalités pratiques au regard de leurs particularités, notamment du secteur ferroviaire évoluant dans un environnement ouvert (à l’inverse du secteur aérien qui est un système davantage fermé).

Dès 2017, le ministre veillera, en collaboration avec son collègue de l’Intérieur, à participer à la rédaction de ces arrêtés royaux lesquels répondront au respect des principes de pertinence, de proportionnalité par rapport aux objectifs de la loi et d’égalité de traitement entre tous les opérateurs belges et étrangers des différents secteurs de transport. Ces arrêtés royaux feront l’objet d’une consultation des secteurs concernés.

— DESSERTE REGION DU CENTRE

Comme le ministre a eu l’occasion de le signaler ces dernières semaines, il en appelle aux deux sociétés pour qu’elles se coordonnent davantage sur la qualité

verbetering van de dienstverlening aan de klant, zowel in het centrum van het land als elders op het net. De kleinste zandkorrel kan immers een impact hebben, zelfs over de taalgrens. De minister wil dat het spoorwegpersoneel wordt aangespoord om een grotere striktheid aan de dag te leggen, niet alleen qua stiptheid maar ook wat informatieverstrekking aan de klant en het onderhoud van het rollend materieel en van het spoornet betreft.

— INRICHTING VAN DE STATIONSBUURTEN

Net zoals overeenkomsten worden getekend tussen het NMBS, de gemeenten, de spoorwepolitie en de lokale politie inzake de veiligheid in en rond stations, kunnen de NMBS, Infrabel en de gemeenten ook partnerschappen sluiten met het oog op de inrichting van de stationsbuurten. In dit verband dient ook te worden ingezet op de multimodaliteit en op de nodige uitrusting om de toegang tot de stations en de parkeermogelijkheden te bevorderen.

— WINDMOLENS LANGS DE SPOORLIJNEN

Infrabel heeft meerdere partnerschapsakkoorden gesloten met het oog op de plaatsing van windmolens langs lijn 2 Leuven-Luik en in de regio Antwerpen.

Infrabel blijft bereid om nieuwe partnerschapsovereenkomsten te sluiten.

— Bevoegdheidsconflict – Ruimtelijke ordening

Voor zover de minister weet, gaapt er geen kloof tussen de visies van de gewesten inzake ruimtelijke ordening en het spoorwegbeleid, dat uiteraard met die visies rekening houdt.

— Open data

De minister wil geen specifieke toepassing opleggen. Hij streeft er echter wel naar de statische gegevens (de dienstregeling) én de dynamische gegevens (de dienstregeling in *real time*) voor de verschillende vervoerswijzen vrij te geven voor alle publieke en privé-initiatieven. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het wegvervoer, opdat elkeen kan kiezen hoe hij/zij de vervoerswijzen het best kan combineren om zich naar zijn bestemming te begeven.

2. **Intermodaal en regionaal vervoer**

De minister zal er nauwlettend op toezien dat de bevoegdheden van de gewesten van de federale overheid in acht worden genomen.

du service à offrir au client, que ce soit dans la région du Centre ou ailleurs sur le réseau. En effet, le moindre grain de sable peut avoir des répercussions, même au-delà de la frontière linguistique. Le ministre veut que les collaborateurs des chemins de fer soient sensibilisés à davantage de rigueur que ce soit en termes de ponctualité, mais aussi d'information à la clientèle, d'entretien du matériel roulant et d'entretien du réseau.

— AMENAGEMENTS AUTOUR DES GARES

Tout comme des conventions sont signées entre la SNCB, les communes, la police des chemins de fer et la police locale en matière de sécurité dans et aux abords des gares, des partenariats peuvent être mis en œuvre entre la SNCB, Infrabel et les communes en vue d'améliorer les aménagements autour des gares. Dans ce cadre, il importe aussi de favoriser la multimodalité et de prévoir les équipements nécessaires afin de favoriser l'accès aux gares et les possibilités de stationnement.

— EOLIENNES LE LONG DES VOIES FERREES

Plusieurs partenariats ont été conclus par Infrabel en vue de l'installation par Infrabel le long de la ligne 2 Louvain-Liège et dans la région anversoise.

Infrabel reste disposée à conclure de nouveaux partenariats.

— CONFLITS DE COMPETENCES – AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Il n'existe pas à la connaissance du ministre d'écart entre les visions régionales d'aménagement du territoire et la politique ferroviaire qui évidemment tient compte de celles-ci.

— OPEN DATA

Il n'est pas dans les intentions du ministre d'imposer une application spécifique. Il est par contre dans sa volonté de mettre à disposition de toute initiative, publique ou privée, les données statiques (c'est-à-dire les horaires) mais aussi dynamiques (c'est-à-dire en temps réel) pour les différents modes de transport. Cela inclut également la route afin que chacun puisse faire le choix de la meilleure combinaison de modes de transport pour faire son déplacement.

2. **En ce qui concerne les matières intermodales et routières**

Concernant le respect des compétences des Régions et du Fédéral, le ministre sera très attentif.

Dogmatisme is in dat verband echter uit den boze. De verdeling van de bevoegdheden staat de dialoog en het zoeken naar gecoördineerde oplossingen niet in de weg.

Alle mobiliteitsdeskundigen en verenigingen die zich inzetten voor mobiliteit, zowel in Vlaanderen, Brussel als Wallonië, wijzen er geregeld op dat mobiliteit moet worden opgevat als een ketting, alsook dat een modern mobiliteitsbeleid greep moet hebben op zowel het aanbod als op de vraag.

Met het oog daarop wil de minister zich absoluut niet inlaten met de bevoegdheden van de gewesten – omgekeerd moet dat trouwens ook zo zijn –, maar een en ander vereist wel overleg en coördinatie op hoog niveau, en dus een echte strategische-visie-uitwisseling tussen alle deelstaten van het land.

Hoewel de trein het meest structurerende openbaarvervoersmiddel is, hangt de efficiëntie van het treinaanbod onder meer af van de coördinatie met het bus-, tram- en metroaanbod. Daarom heeft de minister het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) nieuw leven ingeblazen en dat Comité bijeengeroepen, met inachtneming van de bevoegdheden van elkeen. Waarom hebben zijn voorgangers dat niet gedaan?

Dat ECMM, die wordt voorgezeten door de minister, is een echt forum waar de ministers van Mobiliteit in België overleggen en beslissingen nemen. Het Comité heeft al meermaals overlegd en werkt momenteel prima.

In meerdere dossiers werd al vooruitgang geboekt, met inachtneming van de bevoegdheden van elkeen. Het ECMM heeft niet alleen het Vervoersplan 2017 uitgewerkt, maar heeft op de recentste vergadering ook nog de volgende beslissingen genomen:

— met betrekking tot de alomvattende mobiliteitsvisie die de minister in zijn beleidsnota toelicht, werd beslist dat de gewestministers en de federale ministers hun respectieve administratieve diensten moeten gelasten een duurzame, intermodale, multimodale en digitale langetermijnvisie uit te werken. De termijn is ondergeschikt aan de opgestarte dynamiek, die zal moeten leiden tot belangrijke krachtlijnen voor de komende jaren. Het ECMM stelde ter zake het volgende:

“A cet effet, les administrations dresseront l’inventaire des points nécessitant davantage de synergies et de concertations entre les Régions elles-mêmes et entre celles-ci et l’État fédéral.

Il convient toutefois de ne pas faire preuve de dogmatisme en la matière. La répartition des compétences n’empêche pas le dialogue et la recherche de solutions coordonnées.

Tous les experts et les associations actives dans les matières de mobilité, tant en Flandre, à Bruxelles qu’en Wallonie rappellent régulièrement que d’une part, la mobilité doit se concevoir comme une chaîne et d’autre part, qu’une politique moderne de la mobilité doit se concentrer tant sur la gestion de l’offre que sur la maîtrise de la demande.

A cet effet, le ministre ne souhaite absolument pas empiéter sur les compétences des Régions, et il doit en être ainsi dans l’autre sens également, mais un haut niveau de concertation, de coordination et donc de vraie vision stratégique entre toutes les entités du pays est nécessaire.

Le train est certes le moyen de transport public le plus structurant; l’efficacité de son offre n’en dépend pas moins, notamment, d’une politique coordonnée avec les offres de bus, de trams ou de métros. C’est la raison pour laquelle le ministre a réanimé le Conseil Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) en le réunissant dans le respect des compétences de chacun. Pourquoi ses prédécesseurs ne l’ont-ils pas fait?

Ce CEMM, que le ministre préside, est un véritable lieu de concertation et de décisions entre les ministres de la Mobilité en Belgique. Cette concertation a déjà eu lieu à plusieurs reprises. Cela fonctionne très bien pour le moment.

Plusieurs dossiers ont déjà pu avancer dans le respect des compétences de chacun. Outre l’élaboration du Plan de Transport 2017, le dernier CEMM a d’ailleurs pris une série de décisions que voici:

— Concernant la vision globale de la mobilité que le ministre développe dans sa note de politique générale, il a été décidé que les ministres régionaux et fédéral chargent leur administration respective d’entamer les travaux visant à aboutir à une vision à long terme qui se veut durable, intermodale, multimodale et numérique. Le délai est moins important que la dynamique lancée qui devra aboutir à des lignes directrices importantes pour les prochaines années.

“Á cet effet, les administrations dresseront l’inventaire des points nécessitant davantage de synergies et de concertations entre les Régions elles-mêmes et entre celles-ci et l’État fédéral.

Op basis van de bekomen lijst, zullen ze met de grootste eerbied voor de bevoegdheden van elk van de interfederale actoren, mobiliteitsoplossingen uitwerken die zich richten tot de interfaces tussen de openbare vervoersoperatoren (=intermodaliteit).

Ce premier texte sera présenté au CEMM du mois de juillet 2017. Il contiendra notamment la description des problèmes et écueils en matière de mobilité (tels qu'ils ont été observés sur base des plans de mobilité) et les principes qui sont soutenus par toutes les autorités régionales et fédérale, les objectifs qu'elles souhaitent atteindre et les actions à entreprendre afin de dégager ces solutions de mobilité."

— met betrekking tot de versterking van de interoperabiliteit van de openbare-vervoersmaatschappijen werd beslist dat alle ministers van Mobiliteit zich ertoe moeten verbinden het intermodaliteits- en het multimodaliteits-beleid binnen de openbare-vervoersmaatschappijen uit te bouwen, om efficiënter op de mobiliteitsbehoeften te kunnen inspelen.

Dit omvat volgens het ECMM de volgende aspecten:

"i. mettre l'interopérabilité et la chaîne de mobilité au centre des stratégies des entreprises de transport public (TEC, De Lijn, STIB, SNCB);

ii. het MOBIB-project te voltooien en verder te implementeren teneinde aan de klanten het gebruik van een gemeenschappelijke drager voor elk vervoerbewijs te garanderen;

iii. garantir l'interopérabilité de MoBIB en fonction des évolutions technologiques (pour l'accès au transport public mais aussi via d'autres modes de transport (véhicules partagés, vélos,..));

iv. définir une stratégie de rapprochement des canaux de vente, d'informations et d'intégration tarifaire;

v. een gemeenschappelijke strategie vanwege de operatoren te bepalen volgens een "Account Based Ticketing (ABT)"-aanpak.

Les ministres de la Mobilité chargent les opérateurs de transport public, notamment via le conseil d'administration de BMC d'achever, de poursuivre et définir ces cinq objectifs et de présenter un état des lieux et des propositions concrètes dans les six prochains mois au CEMM."

— Wat de follow-up van de richtlijnen "Open data" en "Intelligente Vervoerssystemen" (ITS) betreft, streeft de minister ernaar een ambitieus beleid ter zake uit te

Sur la base de cet inventaire, ils élaboreront, dans le plus grand respect des compétences de chacun des acteurs interfédéraux, des solutions en matière de mobilité qui se focaliseront sur les interfaces entre les opérateurs de transport public (= intermodalité).

Ce premier texte sera présenté au CEMM du mois de juillet 2017. Il contiendra notamment la description des problèmes et écueils en matière de mobilité (tels qu'ils ont été observés sur base des plans de mobilité) et les principes qui sont soutenus par toutes les autorités régionales et fédérale, les objectifs qu'elles souhaitent atteindre et les actions à entreprendre afin de dégager ces solutions de mobilité."

— Concernant le renforcement de l'interopérabilité des entreprises de transport public, il a été décidé que tous le ministres de la mobilité s'engagent à renforcer les politiques d'intermodalité et de multimodalité au sein des entreprises publiques de transport afin de répondre plus efficacement aux besoins de mobilité.

Cela englobe les aspects suivants:

i. mettre l'interopérabilité et la chaîne de mobilité au centre des stratégies des entreprises de transport public (TEC, De Lijn, STIB, SNCB);

ii. achever le projet MOBIB et poursuivre sa mise en œuvre dans le but de garantir aux clients l'utilisation d'un support commun pour chaque titre de transport;

iii. garantir l'interopérabilité de MoBIB en fonction des évolutions technologiques (pour l'accès au transport public mais aussi via d'autres modes de transport (véhicules partagés, vélos,..));

iv. définir une stratégie de rapprochement des canaux de vente, d'informations et d'intégration tarifaire;

v. définir une stratégie commune pour les opérateurs en suivant une approche "Account Based Ticketing (ABT)".

Les ministres de la Mobilité chargent les opérateurs de transport public, notamment via le conseil d'administration de BMC d'achever, de poursuivre et définir ces cinq objectifs et de présenter un état des lieux et des propositions concrètes dans les six prochains mois au CEMM.

— Concernant le suivi des directives "Open data" et "Systèmes de Transport Intelligent" (ITS), le souci premier du ministre est de développer une politique

werken. Gelet op het belang ervan voor de mobiliteit in België werd trouwens beslist dat de “ministres de la Mobilité inciteront les opérateurs de transport public et administrations, sur lesquels ils exercent une tutelle, à publier les données prévues dans les Directives “Open data” et “ITS” en tant que données ouvertes (dans un standard européen, avec un modèle de licence acceptable et avec un mécanisme de contrôle de la qualité) afin de stimuler les initiatives qui contribueront à favoriser la multimodalité, l’intermodalité, le “modal shift” et le “mental shift” au profit des modes de transport les plus efficaces.”.

De technische aspecten van deze beslissing zullen worden onderzocht via de ITS-Stuurgroep bedoeld in het bestaande Samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten en de Federale Staat.

Op grond van de verbintenissen die werden aangegaan naar aanleiding van het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 betreffende de ITS-richtlijn, dragen de ministers van Mobiliteit aan de ITS-Stuurgroep op om bij de uitwerking van ITS-initiatieven en -projecten zoals opgesteld door de federale en gewestelijke regeringen, te streven naar een maximale afstemming die interoperabiliteit van de diensten mogelijk maakt.

— Wat tot slot de *route planner* betreft, hebben de Vlaamse, de Waalse, de Brusselse en de federale ministers van Mobiliteit overeenstemming bereikt over de uitbouw van een mobiliteitsdienst, wegens de gemeenschappelijke belangen van de gewesten en het federale beleidsniveau op het stuk van informatieverstrekking aan de reizigers inzake multimodaliteit. Het gaat om een informatiedienst die de reiziger in *real time* multimodale informatie verstrekt (multimodale routeplanner). De gewesten en het federale beleidsniveau stimuleren de ontwikkeling daarvan via een *open-databeleid*.

Overigens hebben de ministers van Mobiliteit de ITS-stuurgroep ermee belast een inventaris te maken van alle nog niet-opgeloste knelpunten. Om voormelde dienstverlening, alsook later nog andere diensten, concreet gestalte te geven, werd de stuurgroep eveneens opgedragen de oprichting te bestuderen van een gegevensplatform dat alle relevante mobiliteitsgegevens zou samenbrengen.

— Tot slot zal, op verzoek van de gewesten, de volgende vergadering van het ECMM onder andere gewijd zijn aan carpooling.

In verband met telewerk zullen met de bevoegde ministers werkgroepen worden opgezet. De minister van Werk is wat dat betreft al een eind opgeschoten.

ambitieuze en la matière. Il a d’ailleurs déjà été décidé que, vu leur importance pour la mobilité en Belgique, que les “ministres de la Mobilité inciteront les opérateurs de transport public et administrations, sur lesquels ils exercent une tutelle, à publier les données prévues dans les Directives “Open data” et “ITS” en tant que données ouvertes (dans un standard européen, avec un modèle de licence acceptable et avec un mécanisme de contrôle de la qualité) afin de stimuler les initiatives qui contribueront à favoriser la multimodalité, l’intermodalité, le “modal shift” et le “mental shift” au profit des modes de transport les plus efficaces.”.

Les aspects techniques de cette décision seront examinés au sein du comité de pilotage ITS prévu par l’actuel accord de coopération entre les Régions et l’État fédéral.

Sur la base des engagements souscrits à l’occasion de l’accord de coopération du 15 juillet 2014 relatif à la directive ITS, les ministres de la Mobilité chargent le comité de pilotage ITS, dans le cadre de l’élaboration d’initiatives et de projets relatifs à l’ITS tels que définis par le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux, de tendre vers une harmonisation maximale permettant l’interopérabilité des services.

— Enfin concernant le *route planner*, les ministres flamands, wallons, bruxellois et fédéral de la mobilité ont décidé ensemble, qu’étant donné les priorités communes des Régions et du fédéral portant sur l’information multimodale aux voyageurs, les ministres de la Mobilité s’accordent pour faciliter le développement d’un “service de mobilité”: Il s’agit d’un service d’informations multimodales aux voyageurs en temps réel (“routeplaner multimodal”). Les Régions et le Fédéral stimulent ce développement via la politique d’Open Data.

Les ministres de la Mobilité ont d’ailleurs chargé le Comité de pilotage ITS d’inventorier tous les points qui posent encore problème. Afin de développer ce service, comme d’autres à l’avenir, le Comité de pilotage est également chargé d’étudier la constitution d’une plateforme de données visant à rassembler les données pertinentes de mobilité.

— Enfin, à la demande des Régions, le prochain CEMM abordera notamment la problématique du covoiturage.

Concernant le télétravail, des groupes de travail seront organisés avec les ministres compétents. Le ministre de l’Emploi a déjà avancé sur le sujet.

Wat het verkeersreglement en de wijzigingen ervan betreft, zijn sinds maart 2016 werkgroepen actief met daarin deskundigen van de federale en gewestelijke administraties, alsook van de politie en van Justitie. Die deskundigen werken “artikel per artikel” en bereiden “stap voor stap” koninklijke besluiten voor. Momenteel hebben ze artikel 33 (van de 85) bereikt, maar de deskundigen wijzen erop dat de het eerste derde van het verkeersreglement hoe dan ook ingewikkelder artikelen bevat dan overige twee derden. De minister stelt zich tot doel eind 2017 een ontwerp tekst aan de regering voor te leggen, die de volledige tekst van het verkeersreglement bijstuurt.

Die wijzigingen houden rekening met de technologische evolutie van de voertuigen.

Wat de autonome voertuigen betreft, zij erop gewezen dat de vigerende tekst (die gedetailleerd wordt toegelicht in een *code of practice* die vorige zomer is uitgebracht) al tests met dergelijke voertuigen toestaat in België. Het is momenteel dus niet nodig de wetgeving aan te passen. In het huidige stadium van de technologie is de minister immers van oordeel dat er nog bijkomende tests nodig zijn vooraleer auto's zonder chauffeur de weg op mogen. In elk geval zal de aanpassing van het Belgische verkeersreglement moeten worden voorafgegaan door ene herziening van het Verdrag van Wenen, dat België heeft geratificeerd.

Inzake het rijbewijs met punten is de studie aan de gang. Ze zal eind 2017 voorgesteld worden. Recidive op de weg kan op verscheidene manieren bestreden worden. In het regeerakkoord wordt gezegd dat studie zal worden gevoerd naar het meest efficiënte middel om recidive te bestrijden. Momenteel is geen enkele raming beschikbaar van de kostprijs voor de invoering van een systeem van rijbewijs op punten. Noch over een raming van de recurrende kosten die er daarna aan zullen vasthangen voor de overheidsbegroting. Het is dan ook vandaag onmogelijk om op objectieve wijze te bepalen of de invoering van een rijbewijs op punten meer dan wel minder efficiënt is dan een wetgevende en operationele versterking van het huidig systeem. Het is precies om een antwoord op die vragen te verkrijgen dat de minister een studie heeft aangevraagd, waarvan de resultaten volgend jaar verwacht worden.

Aangaande de straffen in verband met vluchtmisdrijf is er in overleg met de minister van Justitie immers in voorzien die aan te scherpen.

Wat Mercurius betreft, wordt de koppeling tussen de databank van Justitie (inzake verval van het recht tot sturen) en de gegevensbank inzake rijbewijzen voltooid. De overdracht en de raadpleging van de

Concernant le Code de la route et ses modifications, des groupes de travail d'experts des administrations fédérales, régionales, de la police et de la Justice se tiennent depuis mars 2016. Ces experts examinent “article par article” et préparent les arrêtés royaux au *fur et à mesure*. Ils en sont à l'article 33 sur 85, mais les experts tiennent à souligner que le premier tiers est très certainement le plus complexe, comparé aux articles encore à réviser. L'objectif du ministre est de déposer un projet de texte fin 2017 sur la table du gouvernement, corrigeant l'ensemble du texte.

Ces modifications tiennent compte des évolutions technologiques des véhicules.

En ce qui concerne les véhicules autonomes, le cadre actuel (détaillé dans un Code de Bonnes pratiques rendu public cet été) autorise déjà des tests en Belgique. Il n'est donc pas nécessaire d'adapter notre législation à ce stade. En effet, dans l'état actuel de la technologie, le ministre estime que des tests supplémentaires sont encore nécessaires avant de permettre des voitures sans aucun chauffeur sur nos routes. Dans tous les cas, l'adaptation du Code de la Route belge devra être précédée d'une révision de la Convention de Vienne que la Belgique a ratifiée.

Concernant le permis de conduire à points, l'étude est en cours. Elle sera présentée fin 2017. La récidive sur la route peut-être combattue de diverses manières. L'accord de gouvernement indique que la manière la plus efficace de lutter contre la récidive fera l'objet d'une étude. À l'heure actuelle, on ne dispose d'aucune estimation du coût de l'instauration d'un système de permis de conduire à points, ni d'une estimation des coûts récurrents pour le budget de l'État qui y seront liés par la suite. Il est dès lors impossible à l'heure actuelle de déterminer de manière objective si l'instauration d'un permis de conduire à points est plus ou moins efficace qu'un renforcement législatif et opérationnel du système actuel. C'est précisément pour obtenir une réponse à ces questions que le ministre a demandé une étude, dont les résultats sont attendus l'année prochaine.

Concernant les peines liées aux délits de fuite, il est en effet prévu, en concertation avec le ministre de la Justice de les renforcer.

Concernant Mercurius, la liaison entre la banque de données de la Justice (relatives aux déchéances des permis de conduire) et la banque de données des permis de conduire est finalisée. Le transfert et la consultation

gegevens worden momenteel technisch getest. Volgens de Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zouden de gemeenten de gegevens moeten kunnen raadplegen vanaf maart 2017.

Aangaande de nultolerantie is België, zoals uit het onderzoek van de FOD blijkt, het enige Europese land dat de maximale alcoholgrens voor professionele bestuurders heeft verlaagd (0,2 g/l) zonder het minimum voor onervaren bestuurders (0,5 g/l) te verlagen. In vergelijking met andere landen hebben veertien landen een specifieke wetgeving voor onervaren bestuurders aangenomen en hebben vier landen alcohol aan het stuur volledig verboden, terwijl vier andere landen een gehalte van 0,2 g/l voor iedereen hebben vastgelegd. In Europa zijn er slechts zes landen (waaronder België) met een gehalte van 0,5 g/l (of meer) voor onervaren bestuurders.

Onderzoeken van het BIVV tonen aan dat een gebrek aan rijervaring een impact heeft op de ongevalskans, ook bij een laag alcoholgehalte: "Samenvattend kunnen we vaststellen dat processen die zo goed geoefend zijn dat ze automatisch verlopen pas bij een BAC van 0,5 ‰ achteruit gaan, terwijl processen die de aandacht van de bestuurder vereisen al vanaf 0,2 ‰ achteruit gaan".

In Nederland heeft de invoering van de 0,2 promille geleid tot een daling met 5 % van het aantal verkeersdoden. Voor België zou dat neerkomen op 35 tot 40 doden minder op onze wegen.

Dit dossier kan niet los worden gezien van de strijd tegen vluchtmisdrijf en andere elementen zoals recidive.

Aangaande de *speed pedelec* heeft België op 1 oktober 2016 een regelgevend raamwerk gepubliceerd aangaande het gebruik van fietsen met elektrische trapondersteuning, waarvan de *speed pedelec* een categorie is. Die wetgeving vloeit deels voort uit Europese Verordening nr. 168/2013 en deels uit het overleg met de betrokken actoren, zowel de gewestelijke wegbeheerders (voor de aanmaak en de plaatsing van de borden) als de fietsersbonden. Het spreekt vanzelf dat het rijbewijs B geldig is voor deze categorie voertuigen. Zo niet is het rijbewijs AM vereist. De gewesten zijn bevoegd voor de specifieke organisatie van de opleiding en van het examen voor dit type voertuigen.

De mobiliteitstoelage is bedoeld om aan de gebruiker van een bedrijfswagen de keuze te laten tussen het werkelijk gebruiken van de bedrijfswagen waarop hij

des données est en train d'être testé au niveau technique. Selon le Service Public Mobilité et Transports, les communes devraient pouvoir consulter les données dès mars 2017.

Concernant la Tolérance Zéro, comme l'enquête du SPF le démontre, la Belgique le seul pays européen à avoir diminué le taux d'alcool autorisé pour les chauffeurs professionnels (0,2 g/l) sans avoir diminué le taux des conducteurs novices (0,5 g/l). De plus, si on compare avec les pays voisins, quatorze pays ont adopté une législation spécifique pour les conducteurs novices et quatre pays ont interdit l'alcool au volant totalement et quatre autres pays ont défini un taux de 0,2 g/l pour tout le monde. Il n'y a que six pays en Europe (dont la Belgique) qui ont un taux de 0,5 g/l (ou plus) pour les novices.

Des études de l'IBSR démontrent en quoi l'inexpérience intervient également sur le risque d'accident même avec un taux d'alcool bas: "Les processus qui, à force d'exercice, sont devenus pratiquement automatiques, ne sont affectés qu'à partir d'un taux d'alcoolémie de 0,5 pour mille tandis que les processus qui requièrent l'attention du conducteur (inexpérimenté) sont déjà altérés à partir de 0,2 pour mille".

Aux Pays-Bas, l'introduction du 0,2 promille a entraîné une diminution de 5 % du nombre de tués. Transposé à la Belgique, cela se traduirait par une diminution de 35 à 40 tués sur nos routes.

Ce dossier est examiné au même titre et simultanément à la lutte contre le délit de fuite et d'autres éléments tels que la récidive.

Concernant le Speed Pédélec, le 1^{er} octobre dernier la Belgique a publié un cadre réglementaire pour l'usage des vélos à assistance électriques dont le speed pedelec est une catégorie. Cette législation est le reflet d'une part du Règlement Européen 168/2013 et d'autre part de la concertation avec les parties prenantes qu'il s'agisse des gestionnaires de voiries des Régions (pour la création et le placement des panneaux) ou des associations de cyclistes. En ce qui concerne la question spécifique du permis de conduire pour cette catégorie de véhicules, le permis B est bien entendu valable. Sinon, c'est le permis AM qui est requis. En ce qui concerne l'organisation spécifique de la formation et de l'examen pour ce type de véhicules, les Régions sont compétentes en la matière.

L'allocation de mobilité est destinée à laisser à l'utilisateur d'une voiture de société le choix entre l'utilisation effective de ladite voiture de société, à laquelle il a

of zij contractueel recht heeft, en het anders besteden van het patronale budget dat beschikbaar is voor die wagen welke gratis ter beschikking wordt gesteld, met behoud van dit wezenlijk aandeel van zijn of haar salarispakket. Het gaat er duidelijk om de modale shift aan te moedigen. Die eerste ambitieuze en innoverende stap opent de weg voor een heus mobiliteitsbudget dat berust op een aantal maatregelen die, zoals in de vragen werd gesteld, onder meer strekken tot een grotere ondersteuning van andere vormen van mobiliteit zoals de fiets, het gedeeld fietsgebruik, carpooling, enzovoort. Het kabinet van de minister maakt eveneens werk van die maatregelen. Het VBO staat nadrukkelijk achter dit project.

Voor het PNR zal de wet per sector in werking treden na de bekendmaking van het koninklijk besluit voor die sector. Die koninklijke besluiten zullen worden opgesteld in overleg met de Belgische en internationale actoren van de mobiliteit (met name de buurlanden). Hun tekst moet namelijk zorgen voor de eerbiediging van de principes van relevantie, van proportionaliteit ten opzichte van de wettelijke doelstellingen en van gelijke behandeling van de economische operatoren van de verschillende transportsectoren.

De voorganger van de minister heeft in het kader van de verdere ontwikkeling van ISA (intelligente snelheidsaanpassing) een actieplan met 18 punten ingediend dat rekening houdt met problemen van technische en sociale aard (sociale aanvaarding van een dergelijk systeem door de bestuurders). De hinderpalen van sociale aard kunnen pas worden overwonnen nadat de ISA-systemen op onze wegen zullen worden gebruikt en getest. Wat de technische hinderpalen betreft, heeft de minister meermaals de medewerking van de gewesten gevraagd via een specifieke werkgroep aangezien zij, als beheerder, over de nodige informatie voor de uitrol van een gesloten ISA-systeem beschikken. De gewesten hebben tot op vandaag nog niet voluit meegewerkt aan de uitrol van ISA en de minister hoopt dat ze hun standpunt zullen herzien na de laatste kennisgevingen van het ECMM en onder andere actief zullen meewerken aan de ITS-stuurgroep.

De minister werkt op twee fronten: enerzijds werkt België actief mee aan een wijziging van de Europese algemene veiligheidsverordening (*General Safety Regulation*) die ertoe strekt de ISA-systemen op te leggen als de standaarduitrusting van voertuigen en anderzijds zijn er studieprojecten die in een eerste fase tot enkele steden worden beperkt en die in 2017 zouden kunnen worden gestart.

Het studieprogramma voor 2017 van het BIVV ligt ter bespreking op tafel en zou de eerstkomende werken

droit contractuellement, et une affectation différente du budget patronal disponible pour ce véhicule qui est mis gratuitement à disposition, avec maintien de cette part essentielle de son enveloppe salariale. L'objectif est clairement d'encourager le changement modal. Cette première étape ambitieuse et innovante ouvre la voie à un véritable budget de mobilité reposant sur une série de mesures qui, comme formulé dans les questions, visent à soutenir davantage d'autres formes de mobilité, comme le vélo, le partage de vélo, le covoiturage, etc. Le cabinet du ministre recourt également à ces mesures. La FEB soutient expressément ce projet.

Concernant le PNR, la loi entrera en vigueur par secteur dès que l'arrêté royal propre au secteur sera publié. Il est prévu une concertation avec les acteurs de la mobilité belges et internationaux (notamment les pays voisins) afin d'élaborer ces arrêtés royaux. Il est prévu que la rédaction de ceux-ci veillera notamment à répondre au respect des principes de pertinence, de proportionnalité par rapport aux objectifs de la loi et d'égalité de traitement entre les agents économiques des différents secteurs de transport

Concernant la poursuite du développement de l'ISA (adaptateur intelligent de la vitesse), il a été déposé par le processeur du ministre un plan de 18 actions qui tient compte des problèmes techniques et de nature sociale (acceptation sociale de rouler avec ce type de système). Les obstacles de nature sociale ne pourront être surmontés que quand les systèmes ISA seront opérationnels et testés sur nos routes. En ce qui concerne les obstacles techniques, le ministre a sollicité plusieurs fois la collaboration des Régions au travers d'un Groupe de Travail spécifique car ce sont elles qui, en tant que gestionnaire, disposent des données nécessaires pour la mise en œuvre d'un système ISA fermé. A ce jour, les Régions n'ont pas pleinement collaboré à la mise en place de l'ISA et le ministre espère que les dernières notifications du CEMM inciteront celles-ci à revoir leur position notamment en participant activement au sein du Comité de Pilotage ITS.

Le ministre est actif sur deux fronts: d'une part, la Belgique collabore activement pour que le Règlement Technique Européen (*General Safety Regulation*) soit amendé pour imposer des systèmes ISA de série dans les véhicules et d'autre part, il existe des projets d'études limités à quelques villes dans un premier temps qui pourraient être lancés en 2017.

Concernant l'IBSR, le programme d'étude pour 2017 est en cours de discussion et devrait être clôturé dans

moeten worden vastgelegd in een arbeidsovereenkomst. Naast de verkeersveiligheidsbarometers en de studies naar het gedrag in het verkeer blijft het BIVV een waaier thema's betreffende de verkeersongevallen onderzoeken, zowel voor België als in vergelijking met het buitenland. Hoewel de statistieken bemoedigend zijn, zijn de doelstellingen nog helemaal niet gehaald.

2. Met betrekking tot de luchtvaartdossiers:

Vluchten boven en rond Brussel

De minister is zich ten zeerste bewust van de verwachtingen in het dossier van de vluchten boven en rond de luchthaven Brussel-Nationaal en de wet houdende de vluchten boven en rond Brussel zal een belangrijk onderdeel zijn van de actie die de minister onderneemt. Het is evenwel belangrijk dat de timing van de toepassing ervan adequaat is. Enkele uitzonderingen niet te na gesproken, is geen enkel gebied rond Brussel of Leuven tevreden met de huidige toestand. Het is daarom belangrijk een duurzame en evenwichtige oplossing aan te reiken voor alle betrokkenen en meer bepaald voor de bevolking die van de geluidshinder wil worden verlost vóór diezelfde oplossing in een wet wordt gebetonneerd.

Het is belangrijk om de nood aan operationele en juridische stabiliteit door middel van een wettelijk kader, inclusief de onafhankelijke controledienst en de opheldering van het *preferential runway system* in aanmerking te nemen, maar die stabiliteit moet borg staan voor de duurzaamheid van de belangrijke economische pool die de luchthaven Brussel-Nationaal is én voor de leefkwaliteit van de buurtbewoners. Daarom zal die wet slechts geïmplementeerd worden nadat een billijke en duurzame oplossing uit de bus is gekomen en de diensten van de minister zetten alles op alles om die te bereiken.

Die wet is het resultaat van uitvoerig overleg met de gewesten, de burgemeesters, de verenigingen van buurtbewoners en de operatoren.

Doorlichting van het DGLV

KPMG heeft dit jaar een doorlichting van het DGLV uitgevoerd. De daaruit voortvloeiende aanbevelingen werden aan de vakbonden en de personeelsleden voorgesteld. De minister heeft het DGLV gevraagd een uitvoerings- en opvolgingsplan uit te werken in navolging van die doorlichting.

les prochaines semaines au travers d'une convention de travail. Outre les baromètres de la sécurité routière et les études de comportement dans le trafic, l'IBSR continuera à explorer de nombreux thèmes de recherche relatifs aux accidents de la route tant pour la Belgique qu'en comparaison avec les pays étrangers. Les statistiques sont encourageantes mais les objectifs sont loin d'être atteints.

2. En ce qui concerne les dossiers aériens:

Survol

Le ministre a pleinement conscience des attentes qui entourent la problématique du survol autour de l'aéroport de Bruxelles-National, et la loi survol sera une pièce importante de l'action du ministre mais il est important que le timing de sa mise en œuvre soit adéquat. Aujourd'hui, il n'y a pas une zone autour de Bruxelles ou Louvain qui soit satisfaite de la situation actuelle, à quelques exceptions près. Il importe donc d'apporter à toutes les parties intéressées, et notamment à la population en attente d'être soulagée des nuisances sonores, une solution durable et équilibrée, avant de bétonner cette même solution dans une loi.

S'il est important de prendre en compte cette nécessité d'apporter une stabilité opérationnelle et juridique par l'établissement d'un cadre légal en ce compris l'autorité indépendante de contrôle et la clarification du système préférentiel d'utilisation des pistes, cette stabilité se devra de garantir tant la pérennité du pôle économique majeur que représente l'aéroport de Bruxelles-National que la qualité de vie des riverains. C'est pourquoi cette loi ne sera implémentée que lorsqu'une solution équitable et durable sera trouvée, et mes services y consacrent tous leurs efforts.

Elle repose sur une large concertation avec les Régions, les bourgmestres, les associations de riverains et les opérateurs.

Audit de la DGTA

Un audit de la DGTA a été réalisé par KPMG cette année. Les recommandations qui ont été exprimées, ont été présentées aux syndicats et aux membres du personnel. Suite à cet audit, le ministre a demandé à la DGTA un plan de mise en œuvre et de suivi.

Een eerste aanbeveling was een directeur-generaal in dienst te nemen. Het proces is aan de gang; de oproep tot kandidaten werd op 2 december 2016 afgesloten.

De andere aanbevelingen hadden betrekking op de elektronische middelen en informaticanetwerken die ter beschikking van het personeel moeten worden gesteld om de klanten een meer toegankelijke, snellere en meer doelmatige interactie te bieden, alsmede op de noodzaak na te gaan wat de personeelsbehoeften zijn om de huidige en toekomstige opdrachten van het DGLV te waarborgen.

Doorlichting van de toepassing van het PRS door het DGLV

De minister heeft gevraagd een doorlichting uit te voeren van de toepassing van het preferentieel baangebruik (PRS) op *Brussels Airport* tussen 2 en 10 oktober, maar het is belangrijk onmiddellijk te preciseren dat die doorlichting in dit stadium nog niet is afgerond. Die doorlichting omvat verscheidene fasen. De eerste bestaat erin een vergelijking te maken van de gegevens over de gebruikte banen en de windgegevens, teneinde de ogenblikken te bepalen waarop Belgocontrol zonder verantwoording van het PRS is afgeweken.

Omdat onverklaarde afwijkingen van het PRS werden vastgesteld, bestaat de tweede fase erin te analyseren waarom die zich hebben voorgedaan. Die fase is nog niet van start gegaan.

De minister heeft dan ook een vergadering tussen Belgocontrol en het DGLV bijeengeroepen om nadere toelichtingen te verkrijgen; voorts zullen in een derde stadium correctiemaatregelen worden voorgesteld om te voorkomen dat zich nog afwijkingen van het PRS voordoen.

Burgerluchtruim – militair luchtruim

Met dit dossier, dat beoogt te bewerkstelligen dat de militaire luchtverkeersleiding mee wordt gevestigd op de Belgocontrol-site in Steenokkerzeel en dat de militaire luchtverkeersleidingsdiensten worden opgenomen in de structuren en systemen van Belgocontrol, wordt verder vooruitgang geboekt om snel een eerste fase te doorlopen, die erin bestaat de civiele en de militaire luchtverkeersleiders in een zelfde zaal samen te brengen.

Om echt tot één enkel luchtruim te komen, zullen echter nog verstrekkender maatregelen moeten worden genomen en zullen meer samenwerkingskansen moeten worden ontwikkeld tussen de civiele en de militaire diensten.

Un premier élément des recommandations était le recrutement d'un Directeur général. Le processus est en cours, l'appel à candidats s'est clôturé le 2 décembre 2016.

Les autres recommandations portaient sur les moyens électroniques et de réseaux informatiques devant être mis à dispositions du personnel afin de permettre aux clients une interaction plus conviviale, rapide et efficiente avec l'administration ainsi que sur la besoin d'examiner le besoin en personnel nécessaire pour assurer la réalisation des missions de la DGTA actuelles et futures.

Audit de l'application du PRS par la DGTA

Le ministre a demandé la réalisation d'un audit sur l'application du système préférentiel des pistes (P.R.S.) à l'aéroport de Bruxelles-National entre le 2 et 10 octobre, mais il importe de préciser d'emblée qu'à ce stade, cet audit n'est pas clôturé. Il y a plusieurs étapes à cet audit. La première est de comparer les données des pistes utilisées, les données relatives au vent pour définir les moments auxquels Belgocontrol s'est écarté du PRS sans justification.

Constatant qu'il y avait eu des écarts non expliqués au PRS, la deuxième étape est d'analyser pourquoi. Cette étape-là n'a pas encore démarré.

Le ministre a donc convoqué une réunion entre Belgocontrol et la DGTA pour obtenir des explications et, dans un troisième temps, des mesures correctrices seront proposées pour éviter que des écarts au PRS ne se reproduisent.

Ciel civil – militaire

Ce dossier, qui vise à réaliser la colocalisation du contrôle aérien militaire sur le site de Belgocontrol de Steenokkerzeel, ainsi que l'intégration des services de navigation aérienne militaires dans les structures et systèmes de Belgocontrol, continue sa progression afin de franchir rapidement une première étape, qui consiste à rassembler au sein d'une même salle les contrôleurs civils et militaires.

Mais un vrai ciel unique demandera d'aller plus loin encore et de développer davantage d'opportunités de collaboration entre les services militaires et civils.

Over die kansen en mogelijke synergievormen worden studies uitgevoerd, en die fasen worden gezamenlijk doorlopen in goede samenwerking met de diensten van de minister van Defensie.

FABEC

Sinds één jaar kon FABEC alleen maar toezien dat zijn aangekondigde grote projecten in verband met het luchtruim werden uitgesteld, of zelfs afgeschaft.

Het project “*Central West*”, dat een reorganisatie inhoudt van het luchtverkeer tussen Nederland en Duitsland, werd stopgezet wegens problemen waarmee de Nederlanders te kampen hebben.

Het project “*South East*” (een reorganisatie van het luchtverkeer tussen Frankrijk, Zwitserland en Duitsland) werd stopgezet wegens problemen waarmee de Fransen af te rekenen hebben.

Gelet op de moeilijkheden om tussen de zes partners grote projecten tot een goed einde te brengen, werd bij FABEC dus beslist zich meer pragmatisch te concentreren op de uitvoering van *quick wins*.

Duitsland, dat veel middelen en geld in FABEC heeft geïnvesteerd en dat twee grote projecten waar het bij betrokken was heeft zien stopzetten, heeft besloten zijn inspanning te verminderen.

België blijft het project FABEC echter volgen en wil bij de bouw van een *Single European Sky* een positief element blijven.

Ook in Benelux-verband zijn er zorgen. Tijdens de afgelopen maanden werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de banden tussen de drie landen aan te halen, en dan vooral tussen het Groothertogdom Luxemburg en België. Daarvoor heeft de minister geregeld contact gehad met de Luxemburgse minister. Beide collega's hebben op 26 juni 2016 samen een vergadering gehouden, met ANALUX (de Luxemburgse instantie die voor de luchtvaart verantwoordelijk is) en Belgocontrol. Op 4 juli 2016 heeft de minister op de jaarlijkse gemeenschappelijke vergadering van de Belgische en Luxemburgse regeringen (Gaïchel) herhaalt dat hij een concretere toenadering tussen ANALUX en Belgocontrol wenst. Tijdens de interparlementaire Beneluxcommissie Financiën, Mobiliteit en Grensoverschrijdende Samenwerking van 21 oktober 2016 heeft de minister het belang van die toenadering in herinnering gebracht.

Dat werk heeft nog geen groot succes opgeleverd, maar de betrokken partijen blijven er vertrouwen in

Ces opportunités et les synergies possibles font l'objet d'études et ces étapes sont parcourues ensemble en bonne collaboration avec les services du ministre de la Défense.

FABEC

Depuis un an, le FABEC a vu les grands projets liés à l'espace aérien qu'il avait annoncés reportés, voire pour certains abandonnés.

Le projet “*Central West*” qui devait réorganiser les flux de trafic entre la Hollande et l'Allemagne a été arrêté à cause de problèmes encourus par les Hollandais.

Le projet “*South East*” qui devait réorganiser les flux de trafic entre la France, la Suisse et l'Allemagne a été arrêté à cause de problèmes vécus par les Français.

Il a donc été décidé au sein du FABEC de se concentrer plus pragmatiquement sur la mise en œuvre de quick wins, vu les difficultés à mener à terme de grands projets entre les six partenaires.

L'Allemagne qui a investi beaucoup de ressources et d'argent dans le FABEC et qui a vu les deux grands projets, dans lesquelles elle était impliquée, être arrêtés, a décidé de réduire son effort.

La Belgique quant à elle continue de suivre le projet FABEC et veut rester un élément positif dans la construction du *Single European Sky*.

Le Benelux est aussi une des préoccupations. Ces derniers mois ont été mis à profit afin de renforcer les liens entre les trois pays et plus particulièrement entre le Grand-Duché du Luxembourg et la Belgique. A ce titre, le ministre a été régulièrement en contact avec le ministre luxembourgeois. Les deux homologues ont conjointement organisé une réunion le 26 juin 2016, ANALUX (l'administration luxembourgeoise responsable des services de navigation aérienne) et Belgocontrol. Le 4 juillet 2016, lors de la Gaïchel (qui est la réunion commune annuel des gouvernements belge et luxembourgeois), le ministre a répété sa volonté de voir un rapprochement plus concret entre ANALUX et Belgocontrol. Et lors de la commission interparlementaire BENELUX finances, mobilité et coopération transfrontalière du 21 octobre 2016, le ministre a rappelé l'importance de ce rapprochement.

Ce travail n'a pas encore été récompensé d'un franc succès mais les parties impliquées restent confiantes.

hebben. Toenadering tussen beide landen op luchtvaartgebied is een noodzaak als men in de toekomst in het Europese luchtruim enig gewicht wil behouden.

Financiering van BELGOCONTROL

De financiering van Belgocontrol gebeurt zoals in de derde beheersovereenkomst is vastgelegd. Weldra zal een koninklijk besluit verschijnen waarin de terminalkosten voor de door Belgocontrol gecontroleerde federale en regionale luchthavens worden vastgelegd. Dit dossier is nog niet afgerond. Voorlopig wordt de financieringsmethode overgenomen die vorig jaar werd toegepast (voor de heffingen van 2016), aangezien het samenwerkingsakkoord van 1989 tussen de Staat en de gewesten nog altijd van kracht is. De heronderhandeling van dat akkoord met de gewestpartners is een van de prioriteiten van de minister, waarbij rekening wordt gehouden met de verwachtingen van alle belanghebbenden en het regeerakkoord wordt nagekomen.

Sociaal akkoord van 12 april 2016

Het sociaal akkoord dat in het paritair comité van Belgocontrol op 12 april 2016 werd gesloten, werd door het kernkabinet goedgekeurd op 13 mei 2016. Dit sociaal akkoord gaat over de eindeloopbaanmaatregelen (regeling van beschikbaarheid en verlof voorafgaand aan het pensioen).

Het sociaal akkoord werd als koninklijk besluit geformaliseerd en op 9 juni 2016 aan de Ministerraad voorgelegd.

Zoals door de Ministerraad op 9 juni 2016 werd beslist, zal een technische verbetering worden aangebracht ten einde artikel 176 van de wet van 1991 te wijzigen om de Koning te machtigen de maatregelen inzake het verlof voorafgaand aan het pensioen aan te nemen. Het koninklijk besluit dat het sociaal akkoord ten uitvoer legt zal op 1 januari 2017 in werking treden.

C. Replieken

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) onderstreept het belang van de ketenmobiliteit maar ook het respect voor de bevoegdheidsverdeling tussen de Gewesten en het federaal niveau. Inzake mobiliteit ligt het zwaartepunt voortaan bij de Gewesten. Blijkbaar zijn de GEN-fondsen voor andere werken gebruikt. Het mobiliteitsbudget moet bijdragen tot een modal shift en niet gewoon extra cash impliceren. De nultolerantie inzake alcoholmisbruik wordt door de fractie van de spreekster

Un rapprochement dans le domaine aéronautique entre les deux pays est une nécessité si l'on veut dans l'avenir continuer à peser dans l'espace européen.

Financement de BELGOCONTROL

Le financement de Belgocontrol est assuré selon les modalités du troisième contrat de gestion. Un arrêté royal sortira sous peu afin de fixer les redevances terminales sur l'aéroport fédéral et sur les aéroports régionaux contrôlés par Belgocontrol. Ce dossier est encore en cours de finalisation. Le projet en travail reprend la méthode de financement appliquée l'année précédente (pour les redevances de 2016), étant donné que l'accord de coopération de 1989 entre l'État et les Régions est toujours en vigueur. La renégociation de celui-ci avec les partenaires régionaux fait partie des priorités du ministre, dans le respect des attentes de chaque partie prenante et conformément à l'accord du gouvernement.

Accord social du 12 avril 2017

L'accord social conclu le 12 avril 2016 en Commission paritaire de Belgocontrol, a été approuvé en Conseil des ministres restreint du 13 mai 2016. Cet accord social porte sur les dispositions en matière de fin de carrière (régime de disponibilité et de congés préalables à la pension).

L'accord social a été formalisé dans un arrêté royal et a été soumis au Conseil des ministres le 9 juin 2016.

Conformément au Conseil des ministres du 9 juin 2016, une correction technique sera opérée visant à modifier l'article 176 de la loi de 1991 pour donner compétence au Roi d'adopter les dispositions en matière de congé préalable à la pension. L'arrêté royal mettant en œuvre l'accord social entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

C. Répliques

Mme Inez De Coninck (N-VA) souligne l'importance de la chaîne de la mobilité mais aussi du respect de la répartition des compétences entre les régions et le niveau fédéral. En matière de mobilité, le centre de gravité si situe désormais au niveau régional. Manifestement, les fonds RER ont été utilisés pour d'autres travaux. Le budget destiné à la mobilité doit contribuer à un transfert modal. Il ne doit pas seulement impliquer une augmentation exprimée en cash. Le groupe de l'intervenante ne

niet gesteund omdat het een onderscheid maakt tussen de jongeren en de rest van de bestuurders.

De heer Laurent Devin (PS) vindt het vreemd dat na de kritiek van de meerderheidspartijen op het beleid van de minister, deze alle schuld voor de problemen legt bij Wallonië en bij de PS. De minister verschilt daarin niet van zijn voorganger. De Waalse Thalys lijkt definitief begraven. Boekt de Beneluxlijn winst? Een kilometer autoweg valt niet te vergelijken met een kilometer spoor. Wat het GEN betreft, wordt de schuld voor de achterstand gelegd bij de meestal socialistische burgemeesters van Waals-Brabant omdat die extra middelen zouden hebben gevraagd voor de stationsomgevingen. De vorige regering, waar de partij van de minister ook aan deelnam, heeft op dezelfde tijdspanne veel meer gedaan dan de huidige. Al het gepresteerde werk – de hervorming van de NMBS Groep, het meerjareninvesteringsplan, het Vervoersplan, de grondslagen voor het ondernemingsplan en het beheerscontract – zijn voor niets geweest. Intussen wordt het beroep van spoorwagenaar onaanvaardbaar gemaakt. Ook de pendelaars hebben door het huidige beleid – dat het aantal afgeschafte treinen opstapelt en de stiptheid van de treinen allerminst verbetert – hun geloof in de spoorwegen als ruggengraat van de mobiliteit verloren.

De heer Gilles Foret (MR) stelt dat het sporaanbod met 5 % is gestegen maar het aanbod van de Waalse vervoersmaatschappij met 16 % is gedaald. De minister heeft de Conferentie van de Ministers van Mobiliteit opgestart. Het meerjarenplan wordt geconcretiseerd en gefinancierd. Bij de benoeming van de nieuwe ceo van de NMS moet met veel discretie tewerk worden gegaan. De gegarandeerde minimumdienstverlening zal wetgevend worden verankerd indien het sociaal overleg dienaangaande geen concrete resultaten oplevert.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) hoopt dat de mobiliteit ingevolge stakingen in 2017 tot het verleden zal behoren en aangekondigde acties zullen worden geconcretiseerd. Het is goed dat het rijbewijs-met-punten wordt geobjectiveerd. De fractie van de spreekster is het niet eens met de voorgenomen nultolerantie inzake alcoholmisbruik. Het sporaanbod moet in de landelijke gebieden op peil worden gehouden. Wat is de timing voor een nieuw samenwerkingsakkoord dat de jaarlijkse financiële aderlating van Belgocontrol moet stoppen?

De heer David Geerts (sp.a) stelt dat na de felle kritiek van de regeringspartijen op het beleid van de minister, deze laatste de volle laag geeft aan de gewestelijke

soutient pas la tolérance zéro à l'égard de la consommation abusive d'alcool car elle instaure une distinction entre les jeunes conducteurs et les autres conducteurs.

M. Laurent Devin (PS) estime qu'il est étrange qu'après avoir critiqué la politique du ministre, les partis de la majorité affirment que la Wallonie et le PS sont entièrement responsables des problèmes. Sur ce plan, le ministre n'est pas différent de la ministre qui l'a précédé. Le Thalys wallon semble être définitivement enterré. La ligne Benelux génère-t-elle des profits? On ne peut pas comparer les kilomètres des autoroutes aux kilomètres des voies ferrées. En ce qui concerne le RER, la responsabilité des retards est imputée aux bourgmestres majoritairement socialistes du Brabant wallon, qui auraient demandé des moyens supplémentaires pour les abords des gares. Or, le gouvernement précédent dont faisait également partie le parti du ministre a bien plus avancé que le gouvernement actuel au cours de la même période. Tous les efforts qui ont été déployés – réforme du groupe SNCB, plan d'investissement pluriannuel, plan de transport, fondements du plan d'entreprise et contrat de gestion – l'ont été en vain. Aujourd'hui, l'emploi de cheminot est devenu non attrayant. En raison de la politique actuelle, qui entraîne une augmentation du nombre de trains supprimés et n'améliore aucunement la ponctualité des trains, les navetteurs ne croient plus non plus que les chemins de fer soient l'épine dorsale de la mobilité.

M. Gilles Foret (MR) indique que l'offre ferroviaire a augmenté de 5 % tandis que l'offre de la société de transport wallonne a diminué de 16 %. Le ministre a initié la conférence des ministres chargés de la mobilité. Le plan pluriannuel est concrétisé et financé. Pour la nomination du nouveau CEO de la SNCB, il conviendra d'agir avec beaucoup de discrétion. Le service minimum garanti sera inscrit dans la loi si la concertation sociale à ce sujet ne donne pas de résultats concrets.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) espère que les problèmes d'immobilité causés par les grèves ne se reproduiront plus en 2017 et que les actions annoncées seront concrétisées. L'intervenante se réjouit de la volonté d'objectiver le permis à points. Son groupe n'adhère pas à la tolérance zéro prévue en matière d'abus d'alcool. L'offre ferroviaire doit être maintenue à niveau dans les zones rurales. Quel est le calendrier fixé pour l'élaboration d'un nouvel accord de coopération destiné à stopper les pertes financières que Belgocontrol subit annuellement?

M. David Geerts (sp.a) constate qu'après avoir essuyé les critiques virulentes des partis du gouvernement au sujet de sa politique, le ministre accuse à son tour

vervoersmaatschappijen. De besparingen leiden tot een daling van het aantal reizigers, in Limburg bijvoorbeeld werden er één miljoen reizigers minder geteld. De stilstand kost heel het land veel geld. De files zijn niet te overzien. In dergelijke context moeten de verschillende deeltentiteiten en het federaal niveau niet elkaar met de vinger wijzen. De keuze voor de door de besparingen onvermijdelijke investeringsstop zal zware gevolgen hebben. Infrabel zou op zes jaar tijd 4 000 personeelsleden (op een totaal van 14 000) verliezen. Dit is bedrijfseconomisch alleen al totaal onverantwoord. De begroting wordt niet met exacte cijfers besproken. In de verantwoording staat bijvoorbeeld dat Infrabel 47 % van de besparingsinspanningen voor haar rekening zal moeten nemen, maar daarna wordt gewag gemaakt van een brief van de minister van 21 juni 2016 waarin dit percentage 61 % bedraagt. De spreker eist dat deze brief wordt meegedeeld om duidelijkheid te krijgen. Terwijl de schuldstabilisering een belangrijke prioriteit wordt geacht, staat de minister toch toe dat de NMBS Groep een miljard euro extra schuld zou maken. Hoe valt dit te rijmen? Waar zal dit extra miljard – indien het werkelijk bestaat – aan worden besteed?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) constateert op zijn beurt dat de meerderheidspartijen, of het nu in de commissie is of op gewestelijk niveau, het beleid van de minister neersabelen. De woorden worden niet gevolgd door daden. De minister vraagt steeds meer tijd, maar intussen gebeurt er niets. Het einde van de regeerperiode nadert nochtans. Hoe lang zal de minister het Parlement nog aan het lijntje houden? Ook de lange termijn loopt af. Toch slikt de meerderheid haar oorspronkelijke kritiek nu in. Intussen blijft het wachten op het nieuwe beheerscontract, op de voltooiing van het GEN, op de benoeming van de ceo van de NMBS. De benoemings-saga is een politieke soap. De reiziger blijft intussen niet alleen in de kou staan, hij wordt extra gestraft omdat extra wordt bespaard op een dienstverlening waarin net moet worden geïnvesteerd. Het aangekondigde extra miljard voor het GEN blijkt alleen op papier te bestaan, in ieder geval is het niet in de begroting te vinden. Het complexe dossier van de vluchten over Brussel moet worden opgelost, wat ook de fouten mogen geweest zijn die in het verleden werden begaan.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) klaagt aan dat de minister aangaande de pensioenen een rookgordijn optrekt. Wanneer de minister spreekt van vrijwaring van de verworven rechten, geldt dat immers alleen voor de spoorwegarbeiders die nu al de pensioengerechtigde leeftijd bereikt hebben. Net omdat ze vrezen dat hun

les sociétés régionales de transport. Les économies entraînent une diminution du nombre de voyageurs. Ainsi, dans le Limbourg par exemple, le nombre de voyageurs a diminué d'un million. L'immobilité coûte beaucoup d'argent à tout le pays. Les files sont gigantesques. Dans un tel contexte, les différentes entités fédérées et le niveau fédéral ne doivent pas se montrer du doigt. La fin des investissements qui résultera inévitablement des économies prévues aura des conséquences très importantes. En six ans, Infrabel perdrait 4 000 membres de son personnel (sur un total de 14 000), ce qui est totalement irresponsable, ne fût-ce que d'un point de vue économique. La discussion du budget doit se fonder sur des chiffres exacts, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Ainsi, la justification précise par exemple que 47 % des efforts d'économies seront à charge d'Infrabel, mais il est ensuite fait état d'un courrier du 21 juin 2016 du ministre qui évoquerait un pourcentage de 61 %. L'intervenant exige la communication de ce courrier pour faire toute la clarté sur ce point. Alors que la stabilisation des dettes est censée être une priorité importante, le ministre autorise le Groupe SNCB à engager des dettes supplémentaires à concurrence d'un milliard d'euros. Comment concilier cet élément avec ce qui précède? À quels objectifs ce milliard supplémentaire – s'il existe réellement – sera-t-il affecté?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) constate à son tour que les partis de la majorité – tant en commission qu'au niveau régional – critiquent vertement la politique du ministre. Les paroles ne sont pas traduites en actes. Le ministre demande toujours plus de temps, mais il ne se passe rien. Or, la fin de la législature approche. Combien de temps le ministre fera-t-il encore lanterner le Parlement? Même le long terme a une fin. Mais aujourd'hui, la majorité ravale quand même ses critiques. On continue à attendre le nouveau contrat de gestion, la finalisation du RER, la nomination du ceo de la SNCB. La saga des nominations prend des allures de sitcom politique. Quant au voyageur, non seulement il est abandonné à son sort, mais il est encore davantage pénalisé parce que des économies supplémentaires sont réalisées sur un service dans lequel il faudrait au contraire investir. L'intervenant constate que le milliard supplémentaire annoncé pour le RER existe uniquement sur papier et qu'il ne figure pas, en tout cas, dans le budget. Le dossier complexe du survol de Bruxelles doit être résolu, quelles que soient les fautes qui ont été commises dans le passé.

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) dénonce l'eufumage du ministre sur la question des pensions. En effet, lorsque le ministre parle de la préservation des droits acquis, cela ne vaut que pour les cheminots qui déjà en âge de prendre leur retraite. C'est précisément parce qu'ils craignent que leurs droits soient menacés, que

rechten op de helling zullen komen te staan, is het verloop bij de NMBS-groep groter dan verwacht. Wat zijn in deze de concrete cijfers inzake aantal vertrekken en aantal rekruteringen? Om welke knelpuntberoepen gaat het hier?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) vraagt volledige transparantie over de verleden en toekomstige financiering van het GEN. Waar wacht de minister op om dit de commissie mee te delen? Op het rapport van het Rekenhof? Intussen heeft de meerderheid de driemaandelijke monitoring door de commissie afgeblokt. De enige positieve noot in dit dossier is de prefinanciering door het Waals Gewest. Waar zal het extra miljard gevonden worden en waaraan zal het worden besteed? Zeker in het licht van de wil van Infrabel om geen verdere schulden te maken, zoals door haar CEFO en voorzitter bevestigd in de commissie, is dit vreemd. Infrabel heeft intussen bevestigd dat alle werken aan lijnen 124 en 161 werden gestopt. Het Brussels Gewest besteedt 20 % van zijn begroting aan openbaar vervoer dat alle landgenoten – niet alleen Brusselaars – ten goede komt. Het gaat om 5,2 miljard euro (waarvan 1,8 miljard euro aan de metro). Brussel betaalt de niet-realisatie van het GEN. De dotatie voor de NMBS bedraagt 1 miljard euro, die voor de Waalse regionale vervoersmaatschappij de helft hiervan, dus is vergelijken in deze onmogelijk. De vertegenwoordigers van de Gewesten zetelen nog altijd niet in de raden van bestuur van de beide spoorbedrijven ofschoon ze al zijn aangewezen. De benoeming van de ceo van de NMBS blijft uit. Niet zijn taalrol, maar zijn vakbekwaamheid behoort de prioriteit te genieten. Voor Brussels Airport blijft het wachten op een billijke en duurzame oplossing. Welke conclusies werden getrokken uit de Europese audit inzake beveiliging? Hoe staat het met de audit van het Preferentieel Baangebruik de eerste twee weken van oktober? Waarom werd van de gebudgetteerde 25 miljoen euro voor Belgocontrol 5 miljoen euro afgetrokken?

D. Bijkomende antwoorden van de minister

Vierde Europees Spoorwegpakket

De Benelux heeft de Europese Commissie verzocht de openbare dienstverlening door de historische spoorwegoperator met zeven à tien jaar te kunnen verlengen mits het sluiten van een protocolakkoord. Intussen moet de NMBS Groep verder worden gemoderniseerd om in 2023 dergelijke verlenging – door de vorige regering afgedwongen – ook effectief te kunnen bekomen.

la rotation au sein du groupe SNCB est plus importante que prévu. Quels sont les chiffres concrets, en l'occurrence, concernant le nombre de départs et le nombre de recrutements? De quels métiers critiques s'agit-il?

Mme Karine Lalieux (PS) demande une transparence totale concernant le financement passé et futur du RER. Qu'attend le ministre pour communiquer ces informations à la commission? Attend-il le rapport de la Cour des comptes? Entre-temps, la majorité a bloqué le monitoring trimestriel effectué par la commission. La seule note positive dans ce dossier est le préfinancement par la Région wallonne. Où trouvera-t-on le milliard supplémentaire et à quoi sera-t-il affecté? C'est étrange, a fortiori à la lumière de la volonté d'Infrabel de ne pas constituer d'autres dettes, comme son CEFO et sa présidente l'ont confirmé en commission. Entre-temps, Infrabel a confirmé que tous les travaux sur les lignes 124 et 161 ont été stoppés. La Région bruxelloise consacre 20 % de son budget au transport public, qui bénéficie à tous les concitoyens – pas seulement aux Bruxellois. Il s'agit de 5,2 milliards d'euros (dont 1,8 milliard d'euros pour le métro). Bruxelles paie la non-réalisation du RER. La dotation allouée à la SNCB s'élève à un milliard d'euros, celle qui est allouée à la société régionale de transports wallons s'élève à la moitié de ce montant. La comparaison en la matière est donc impossible. Les représentants des Régions ne siègent toujours pas au sein des conseils d'administration des deux entreprises ferroviaires, bien qu'ils aient déjà été désignés. La nomination du CEO de la NMBS n'est toujours pas intervenue. C'est sa compétence, et non pas son rôle linguistique, qui doit être prioritaire. Pour Brussels Airport, on attend toujours une solution équitable et durable. Quelles conclusions a-t-on tirées de l'audit européen en matière de sécurisation? Qu'en est-il de l'audit de l'usage préférentiel des pistes au cours des deux premières semaines d'octobre? Pourquoi a-t-on déduit 5 millions d'euros des 25 millions d'euros budgétisés pour Belgocontrol?

D. Réponses complémentaires du ministre

Quatrième paquet ferroviaire européen

Le Benelux a demandé à la Commission européenne de pouvoir prolonger de 7 à 10 années le service public par l'opérateur ferroviaire historique moyennant la conclusion d'un protocole d'accord. Dans l'intervalle, le Groupe SNCB doit continuer à être modernisé afin de pouvoir obtenir effectivement en 2023 cette prolongation – imposée par le précédent gouvernement.

Verdeelsleutel investeringen

In juni 2016 werd de verdeelsleutel aan de twee autonome spoorbedrijven meegedeeld. Eind september deelde de NMBS en eind november de Infrabel alle elementen inzake de investeringen mee. Alle documenten dienaangaande zullen de commissieleden worden meegedeeld. Het investeringsplan zal vijf in plaats van twintig jaar – zoals het niet-gefinancierd investeringsplan van de vorige regering – beslaan en in totaal 13,6 miljard euro bedragen. De prioriteit ligt bij Infrabel bij het voor de stiptheid essentiële capaciteitsbehoud.

Extra miljard schuld

De extra miljard euro investering zal aan het GEN worden besteed nadat Infrabel de aangevangen investeringen zal hebben afgerond. Een deel zal met toepassing van de 60/40-verdeelsleutel worden besteed aan het Waalse GEN. De kritiek van het Vlaams Gewest was voorbarig en onterecht, vermits nog geen definitieve beslissing is genomen over de concrete kalender. De Gewesten zullen sowieso bij deze beslissing worden betrokken.

Gewestelijk Expresnet (GEN)

Het GEN zal volledig worden opgenomen in het investeringsplan van Infrabel. Prefinanciering zal door de Gewesten worden gedaan. Men mag niet uit het oog verliezen dat voor lijn 124 bijvoorbeeld in het Brussels Gewest en de faciliteitengemeentes de procedure tot het verkrijgen van een bouwvergunning drie jaar in beslag neemt, de werken zelf vijf jaar. Een tabel met de financiering, zoals door de commissie gevraagd, zal ter beschikking worden gesteld zodra de minister die zelf heeft ontvangen. Het Rekenhof zou zich moeten uitspreken over de residuele kostprijs van de voltooiing van het GEN.

Bevoegdheidsverdeling

De Gewesten vragen veel aan het federaal niveau. De minister overlegt dan ook permanent met de hen. De vertegenwoordigers van de Gewesten zullen effectief zitting krijgen in de raden van bestuur van beide spoorbedrijven.

Benoeming ceo NMBS

Deze benoeming is imminent. Het headhunterskantoor is zeer professioneel tewerk gegaan, wars van politieke voorkeur, en heeft van 270 kandidaten er slechts 4 weerhouden. Recentelijk heeft een kandidaat

Clé de répartition des investissements

En juin 2016, la clé de répartition a été communiquée aux deux entreprises ferroviaires autonomes. La SNCB, fin septembre, et Infrabel, fin novembre, ont communiqué tous les éléments relatifs aux investissements. Tous les documents sur le sujet seront communiqués aux membres de la commission. Le plan d'investissements portera sur cinq ans au lieu de 20 ans – comme le plan d'investissements non financé du précédent gouvernement – et s'élèvera au total à 13,6 milliards d'euros. La priorité d'Infrabel se situe au maintien de la capacité, essentiel pour la ponctualité.

Milliard supplémentaire de dette

Ce milliard d'euros supplémentaire d'investissements sera consacré au RER après qu'Infrabel aura finalisé les investissements entamés. Une part de ce montant sera consacrée au RER wallon, dans le respect de la clé de répartition 60/40. La critique de la Région flamande était prématurée et infondée, dès lors qu'aucune décision définitive n'a encore été prise concernant le calendrier concret. Les Régions seront de toute façon associées à cette décision.

Réseau express régional (RER)

Le RER sera intégralement repris dans le plan d'investissements d'Infrabel. Le préfinancement sera assuré par les Régions. Il ne faut pas perdre de vue que pour la ligne 124, par exemple, dans la Région bruxelloise et les communes à facilités la procédure d'obtention d'un permis de bâtir dure trois ans, et les travaux cinq ans. Comme l'a demandé la commission, un tableau reprenant le financement sera mis à disposition dès que le ministre l'aura en sa possession. La Cour des comptes devrait se prononcer sur le coût résiduel de l'achèvement du RER.

Répartition des compétences

Les Régions demandent beaucoup au fédéral. Le ministre est en concertation permanente avec elles. Les représentants des Régions siégeront effectivement dans les conseils d'administration des deux entreprises ferroviaires.

Désignation du CEO de la SNCB

Cette désignation est imminente. La société de chasseurs de têtes a travaillé de manière très professionnelle, en faisant abstraction de toute préférence politique, et n'a retenu que 4 personnes sur 270 candidats. L'un

zich teruggetrokken, zoals de minister uit de pers kon vernemen.

Prepensioen spoorwegpersoneel

Er is geen meningsverschil met de vakbonden. De verworven rechten blijven verworven.

Audit Preferentieel Baangebruik

De minister heeft een audit gevraagd over de periode van 2 tot 10 oktober 2016, waarbinnen zich een ernstig incident heeft voorgedaan. Blijkbaar zijn de afwijkende keuzes inzake het Preferentieel Baangebruik gemaakt naargelang van de windrichting. De minister wil daarvoor de redenen achterhalen en heeft daartoe zowel het DGLV als Belgocontrol op zijn kabinet ontboden. De derde stap van de audit zal die zijn waarin de twee voornoemde instanties aanbevelingen formuleren.

Financiering Belgocontrol

De twee vorige jaren was geen enkel krediet ingeschreven voor de begrotingspost van 25 miljoen euro die werd gereduceerd tot 20 miljoen euro, waartoe de luchthavens van de drie Gewesten ieder voor één derde aan bijdragen.

Beheerscontracten

De overheidsbedrijven moeten de nodige input geven om de beheerscontracten te kunnen afsluiten.

E. Bijkomende replieken

De heer David Geerts (sp.a) wenst duidelijkheid over de exacte begrotingscijfers. Thans kloppen die niet met wat is meegedeeld. De weerstand tegen het Vierde Europees Spoorwegpakket is vitaal voor de toekomst van kwaliteitsvolle en betaalbare dienstverlening, die door een blinde liberalisering op de helling zal komen te staan. De benoeming van de ceo van de NMBS wordt door een meerderheidspartij geblokkeerd. De door de regeringspartijen georganiseerde stilstand zowel op federaal als op gewestelijk vlak kost de samenleving handenvol geld. Op gewestelijk vlak worden verlanglijstjes ingediend die op federaal vlak onuitvoerbaar zijn wegens de besparingen. Het over en weer elkaar bekritisieren lijkt wel een pingpongspel.

De heer Laurent Devin (PS) onderstreept dat de ceo van Infrabel in de pers heeft verklaard dat zijn bedrijf 61 % van de besparingen wordt opgelegd. De minister legt teveel de schuld voor alle problemen bij de vorige

des candidats retenus s'est retiré récemment, comme le ministre a pu l'apprendre par la presse.

Préparation du personnel ferroviaire

Il n'y a pas de divergence de vues avec les syndicats à ce propos. Les droits acquis restent acquis.

Audit sur l'usage préférentiel des pistes

Le ministre a demandé un audit pour la période allant du 2 au 10 octobre 2016, au cours de laquelle il y a eu un incident sérieux. Manifestement, les choix qui s'écartent du plan d'usage préférentiel des pistes sont basés sur la direction du vent. Le ministre veut en connaître les raisons et a, pour ce faire, convoqué à son cabinet tant la DGTA que Belgocontrol. La troisième étape de l'audit sera celle au cours de laquelle les deux organismes précités formuleront des recommandations.

Financement de Belgocontrol

Ces deux dernières années, aucun crédit n'a été inscrit pour le poste budgétaire de 25 millions d'euros, qui a été ramené à 20 millions d'euros, auquel les aéroports des trois Régions contribueront chacun à hauteur d'un tiers.

Contrats de gestion

Les entreprises publiques doivent apporter la contribution nécessaire pour pouvoir conclure les contrats de gestion.

E. Répliques complémentaires

M. David Geerts (sp.a) souhaite des précisions sur les chiffres budgétaires exacts. Actuellement, ceux-ci ne correspondent pas à ce qui a été communiqué. L'opposition au Quatrième Paquet ferroviaire européen est vitale pour l'avenir d'un service de qualité et soutenable financièrement qui sera menacé par une libéralisation aveugle. La nomination du CEO de la SNCB est bloquée par un parti de la majorité. L'immobilité organisée par les partis du gouvernement tant au niveau fédéral que régional coûte beaucoup d'argent à la collectivité. Le niveau régional dépose des listes de desiderata qui sont irréalisables au niveau fédéral en raison des économies. Les critiques adressées mutuellement s'apparentent à une partie de ping-pong.

M. Laurent Devin (PS) souligne que le CEO d'Infrabel a déclaré dans la presse que son entreprise se voit imposer 61 % des économies. Le ministre impute par trop la responsabilité de tous les problèmes au

regering terwijl het de huidige regering is die niet de nodige maatregelen neemt om te zorgen voor de mobiliteit van vandaag en morgen.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) vindt dat de minister uitvoerig op alle vragen van de leden heeft geantwoord en best tot de stemming wordt overgegaan.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vraagt respect voor de taak van de parlementariër. Dat een minister de leden als enig antwoord geeft de pers te lezen, is een parlementaire democratie onwaardig. De spreker onderstreept dat het Vierde Europees Spoorwegpakket eerlang door het Europees Parlement wordt aangenomen. De liberale fractie in dat Parlement verdedigt een ander standpunt dan de Belgische liberale minister.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonijs (PS) hekelt de politieke koehandel die momenteel wordt gevoerd omtrent de vervanging van de heer Cornu. Bij Infrabel vertrekken veel meer personeelsleden vroegtijdig dan oorspronkelijk werd gepland zonder dat deze voltijds-equivalenten door rekruteringen worden opgevuld. Dit zal voor het treinverkeer op korte termijn leiden tot problemen op de spoorweginfrastructuur, met alle gevolgen van dien voor de reizigers.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) looft ondanks haar kritiek op het gevoerde beleid het standpunt van de huidige regering inzake het Vierde Europees Spoorwegpakket, dat door de Benelux in de vorige regeerperiode tot stand kwam.

III. — ADVIES

De commissie brengt met 9 tegen 5 stemmen een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2017.

De rapporteur,

Jean-Jacques FLAHAUX

De voorzitter,

Karine LALIEUX

gouvernement précédent, alors que c'est le gouvernement actuel qui ne prend pas les mesures nécessaires pour assurer la mobilité d'aujourd'hui et de demain.

Mme Inez De Coninck (N-VA) estime que le ministre a répondu de manière approfondie à toutes les questions des membres et qu'il est temps de procéder au vote.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande du respect pour la tâche du parlementaire. Le fait qu'un ministre donne pour toute réponse aux membres ce que l'on peut lire dans la presse est indigne d'une démocratie parlementaire. L'intervenant souligne que le Quatrième Paquet ferroviaire européen sera adopté sous peu par le Parlement européen. Le groupe libéral dans ce Parlement défend un point de vue différent de celui du ministre libéral belge.

Mme Gwenaëlle Grovonijs (PS) fustige le marchandage politique qui a lieu actuellement concernant le remplacement de M. Cornu. Chez Infrabel, il y a beaucoup plus de membres du personnel qui s'en vont plus tôt que prévu initialement sans que ces équivalents temps plein soient compensés par des recrutements. Cela donnera lieu à court terme à des problèmes au niveau du fonctionnement du rail, avec toutes les conséquences que cela suppose pour les voyageurs.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) loue, malgré ses critiques au sujet de la politique menée, le point de vue du gouvernement concernant le quatrième paquet ferroviaire européen, réalisé par le Benelux au cours de la législature précédente.

III. — ADVIES

Par 9 voix contre 5, la commission émet un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Mobilité) du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2017.

De rapporteur,

Jean-Jacques FLAHAUX

De voorzitter,

Karine LALIEUX