

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 december 2017

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**

voor het begrotingsjaar 2018

ADVIES

**over sectie 33 – FOD Mobiliteit
en Vervoer (*partim*: regulering
spoor- en luchtverkeer)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **David GEERTS**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de minister van Middenstand, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie	3
II. Bespreking.....	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
B. Antwoorden.....	9
C. Replieken	11
III. Advies.....	12

Zie:

Doc 54 **2690/ (2017/2018):**

001: Ontwerp van algemene uitgavenbegroting.
002: Ontwerp van algemene uitgavenbegroting (deel II).
003: Amendement.
004 tot 007: Verslagen.
008: Amendementen.
009 tot 024: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 décembre 2017

**PROJET DU BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**

pour l'année budgétaire 2018

AVIS

**sur la section 33 – SPF Mobilité et
Transports (*partim*: régulation du
transport ferroviaire et aérien)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **David GEERTS**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale.....	3
II. Discussion	5
A. Questions et observations des membres.....	5
B. Réponses.....	9
C. Répliques.....	11
III. Avis.....	12

Voir:

Doc 54 **2690/ (2017/2018):**

001: Projet du budget général des dépenses.
001: Projet du budget général des dépenses (partie II).
003: Amendement.
004 à 007: Rapports.
008: Amendements.
009 à 024: Rapports.

7528

**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, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie
Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, 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	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)

PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: regulering van het spoor en de luchtvaart) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2018 alsook de daaraan gerelateerde beleidsnota (DOC 54 2708/22, blz. 10-13) besproken tijdens haar vergadering van 29 november 2017.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR
DE HEER DENIS DUCARME, MINISTER VAN
MIDDENSTAND, KMO'S, LANDBOUW EN
MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE**

1. Spoorwegveiligheid

België rekent op de knowhow van hoog aangeschreven instellingen. De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) en het Onderzoeksgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) zijn twee belangrijke pijlers waarop zowel de spoorwondernemingen als de infrastructuurbeheerder kunnen terugvallen om de spoorwegveiligheid te verbeteren.

DVIS

De DVIS is de nationale veiligheidsinstantie voor de spoorwegen en staat *in fine* borg voor de veiligheid op het spoor. Daarbij gaat het om de afgifte van en het toezicht op veiligheidscertificaten van de spoorwondernemingen, de afgifte van toelatingen voor de inzet van rollend materieel en infrastructuur en de controle op de naleving van de veiligheidsregels.

De knowhow van die instantie is een kostbare factor in de verbetering van de veiligheid van het spoorwernet. Dat is bijvoorbeeld zo in het raam van de tenuitvoerlegging van het Europees veiligheidssysteem ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), een Europees initiatief dat ertoe strekt de spoorweegsignalisatie in Europa te harmoniseren en waarvoor specifieke technische kennis vereist is. Het ETCS (*European Train Control System* – Europees gecombineerd trein- en snelheidscontrolesysteem) ondergaat geregeld aanpassingen en moet worden geïnstalleerd op de grond, op het net en aan boord van het rollend materieel, wat coördinatie tussen alle actoren veronderstelt. De knowhow van de DVIS is hier cruciaal.

OOIS

Het OOIS is belast met onderzoek naar en analyse van de oorzaken van spoorwegongevallen of -incidenten volgens de nader bij wet bepaalde voorwaarden; tevens

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de sa réunion du 29 novembre 2017, votre commission a examiné la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: régulation du transport ferroviaire et aérien) du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2018, ainsi que la note de politique générale y afférente (DOC 54 2708/22, p. 10-13).

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. DENIS
DUCARME, MINISTRE DES CLASSES
MOYENNES, DES INDÉPENDANTS,
DES PME, DE L'AGRICULTURE, ET
DE L'INTÉGRATION SOCIALE**

1. La sécurité ferroviaire

La Belgique compte sur l'expertise d'institutions de qualité. Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) et l'Organisme d'Enquête sur les accidents et incidents ferroviaires (OE) constituent deux piliers fondamentaux sur lesquels tant les entreprises ferroviaires que le gestionnaire d'infrastructure peuvent s'appuyer pour améliorer la sécurité ferroviaire.

Le SSICF

Le SSICF est l'autorité nationale de la sécurité des chemins de fer et, *in fine*, le garant de la sécurité du rail. Cela passe par la délivrance et la surveillance des certificats de sécurité des entreprises ferroviaires, la délivrance des autorisations de mise en service du matériel roulant et de l'infrastructure ainsi que du contrôle du respect des règles de sécurité.

Son expertise constitue une aide précieuse dans le renforcement de la sécurité du réseau ferroviaire. Tel est le cas, par exemple, dans le cadre de l'implémentation du système de sécurité européen ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), une initiative européenne visant à harmoniser la signalisation ferroviaire en Europe et nécessitant des connaissances techniques pointues. L'ETCS (*European Train Control System* – système européen de contrôle des trains associé au contrôle de la vitesse) évolue régulièrement et doit être installé au sol, sur le réseau, et à bord du matériel roulant, ce qui implique une coordination entre tous les acteurs. L'expertise du SSICF joue ici un rôle crucial.

L'OE

L'OE est chargé d'un travail d'investigation en vue d'analyser les causes d'accidents ou d'incidents ferroviaires selon les modalités fixées par la loi et de formuler

dient het aanbevelingen te formuleren teneinde de nodige lessen te trekken. Voor alle duidelijkheid zij eraan herinnerd dat het werk van het OOIS los staat van de gerechtelijke onderzoeken en van de interne onderzoeken bij de infrastructuurbeheerder en bij de betrokken spoorwegondernemingen. De knowhow van het OOIS neemt jaar na jaar toe en wordt zowel op Belgisch als op Europees vlak erkend.

2. De nationale toezichthoudende autoriteit

Door de omzetting in Belgisch recht van Richtlijn 2012/34/EU in 2015 werd het takenpakket van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal verruimd. Het vierde spoorwegpakket, dat tegen juni 2019 in Belgisch recht moet worden omgezet, zal daar nog een aantal taken aan toevoegen.

3. Lopende projecten

De minister wil eerst en vooral voldoen aan de voorschriften van de Europese Commissie om de voormelde organen onafhankelijker te maken, zonder evenwel het budgettaire raamwerk van de regering te buiten te gaan.

Nadat een grondig onderzoek werd ingesteld naar een mogelijke fusie van het onderzoeksorganen voor het spoor, de luchtvaart en de zeevaart, werd beslist daarvan af te zien. Die fusie bood geen financiële voordelen, noch winst op het vlak van beheer of onafhankelijkheid die de hervorming van de bestaande structuren konden onderbouwen, integendeel: een dergelijke fusie had afbreuk kunnen doen aan de bestaande goed werkende en performante mechanismen.

Momenteel wordt werk gemaakt van de verruiming van de autonomie van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS), in samenwerking met de directie van het veiligheidsorgaan.

De minister plant de komende maanden de teksten inzake de omvorming van de Dienst Regulering tot het Agentschap voor de Regulering van Transport voor te stellen. Bij deze omvorming zal dat orgaan rechtspersoonlijkheid krijgen, zonder dat evenwel aan zijn takenpakket wordt getornd.

4. Besluit

Het is van primordiaal belang het Europees overleg inzake spoormobiliteit te bevorderen, de interoperabiliteit uit te bouwen, te investeren in de grote spoorlijnen en bijzondere aandacht te hebben voor de grenszones, als ook voor de voortzetting van de efficiënte samenwerking

des recommandations afin de tirer des leçons. Il n'est pas inutile de rappeler que le travail de l'OE est distinct des enquêtes judiciaires et des enquêtes internes du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires impliqués. Le savoir-faire de l'OE se développe d'année en année et est reconnu tant sur le plan belge qu'européen.

2. L'autorité nationale de contrôle

Le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National a vu ses missions renforcées suite à la transposition en droit belge de la directive 2012/34 en 2015. Celles-ci seront encore accrues par le 4^e paquet ferroviaire qui devra être transposé en droit belge pour juin 2019.

3. Projets en cours

Le ministre entend d'abord rencontrer les prescriptions de la Commission européenne en vue d'une plus grande indépendance des organismes précités tout en s'inscrivant dans le cadre budgétaire défini par le Gouvernement.

Après une étude approfondie du possible regroupement de l'Organisme d'Enquête du rail avec l'Organisme d'Enquête aérien et l'Organisme d'Enquête maritime, il a été décidé de ne pas continuer sur cette voie. Il n'y avait pas d'avantage financier, ni de gain en termes de gestion ou d'indépendance pouvant justifier la transformation des structures existantes. Au contraire, cela aurait pu détériorer les mécanismes existants qui sont fonctionnels et performants.

Le projet visant à accroître l'autonomie du SSICF est également en cours d'élaboration, et ce en collaboration avec la direction de l'organisme de sécurité.

Le ministre entend présenter dans les prochains mois les textes concernant le changement du Service de Régulation en Agence de Régulation des Transports. Cette mesure octroiera à cet organisme la personnalité juridique, sans pour autant modifier ses missions.

4. Conclusion

Il est primordial de favoriser la concertation européenne en matière de mobilité ferroviaire, de développer l'interopérabilité, d'investir dans les grands axes ferroviaires et de porter une attention particulière aux zones frontalières mais aussi à la poursuite d'une collaboration

met de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) merkt op dat de regulering van het spoor- en luchtverkeer een beperkte maar niet onbelangrijke bevoegdheid is van de minister. De beleidsnota brengt echter weinig nieuwe elementen en vage omschrijvingen aan. Daarom wenst de spreker enkele verduidelijkingen:

1. Regulering en onafhankelijkheid

De minister geeft mee dat hij zal analyseren of er een wetsontwerp kan voorgelegd worden. De Dienst Regulering zou een Agentschap voor de Regulering worden dat 100 % onafhankelijk is en met rechtspersoonlijkheid. Komt dat wetsontwerp er? Wat bedoelt de minister met die analyse?

2. Veiligheid en interoperabiliteit

De minister geeft terecht aan dat dit een permanente bekommernis moet zijn. De ontwikkeling van een steeds hogere veiligheidscultuur moet inderdaad een prioriteit zijn, gezien het drama van enkele dagen geleden.

3. DVIS

De minister vermeldt een gezamenlijke en intensere inspanning om DVIS een grotere autonomie te geven en de mogelijkheid te bieden om het 4^{de} pakket voor te bereiden. Hoe gaat dit concreet gebeuren?

4. Museumlijnen

De passage in de beleidsnota lijkt een copy-paste te zijn van de nota van de vorige minister. Klopt het dan dat er in de voorbije periode niets gebeurd is?

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) merkt om te beginnen op dat de minister inzake spoorregulering zijn beleid wil “baseren op vier types van maatregelen”, waaronder “de implementatie van de Europese normen”. Welke normen zijn al geïmplementeerd en welke nog niet?

efficace avec Monsieur François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) fait observer que la régulation du transport ferroviaire et aérien est une compétence limitée mais néanmoins importante du ministre. Sa note de politique générale apporte toutefois peu d'éléments neufs et ses définitions restent vagues. L'intervenant demande dès lors des précisions à propos des points suivants:

1. Régulation et indépendance

Le ministre indique qu'il va analyser la possibilité de soumettre un projet de loi par lequel le Service de régulation deviendrait l'Agence de Régulation des Transports, un organisme totalement indépendant, doté de la personnalité juridique. Ce projet de loi verra-t-il le jour? En quoi cette analyse consistera-t-elle?

2. Sécurité et interoperabilité

Le ministre indique, à juste titre, que cette question doit demeurer une préoccupation permanente. Le développement d'une culture de la sécurité de plus en plus exigeante doit en effet être une priorité, comme le confirme le drame qui s'est produit il y a quelques jours.

3. SSICF

Le ministre mentionne un effort collégial et intensifié en vue de conférer une plus grande autonomie au SSICF, et de lui permettre de préparer le 4^e paquet ferroviaire. Comment les choses se dérouleront-elles concrètement?

4. Lignes musées

Le passage de la note de politique semble avoir été copié-collé à partir de la note du ministre précédent. Est-il dès lors vrai que rien n'a changé au cours de la période qui s'est écoulée?

Madame Gwenaëlle Grovonius (PS) note d'emblée que l'action du ministre s'articulera autour de quatre types de mesures en matière de régulation du rail, notamment l'implémentation des normes européennes. Quelles normes européennes ont déjà été implémentées et lesquelles restent à l'être?

Een andere aangekondigde maatregel is de uitvoering van de aanbevelingen van het OOIS. Welke aanbevelingen heeft de minister op het oog en hoe staat het met de concrete uitvoering ervan?

De Dienst Regulering wordt het Agentschap voor de Regulering van Transport, dat wil zeggen een “volledig onafhankelijk orgaan met rechtspersoonlijkheid”. Wat houdt die volledige onafhankelijkheid in? Wie zal de verantwoordelijkheid van die nieuwe dienst dragen? Welke banden zullen er zijn tussen dat nieuwe “orgaan” en instanties zoals de DIVIS of het OOIS, of nog, de minister(s)?

Is de “gezamenlijke inspanning om de DIVIS een grotere autonomie (...) te geven” een gevolg van de ingebrekestelling door Europa, dat het gebrek aan onafhankelijkheid van die dienst heeft bekritiseerd? Wat betekent die grotere autonomie voor de minister? En, nogmaals, een grotere autonomie ten aanzien van wie en van wat? Wie komt in aanmerking om de verantwoordelijkheid voor die dienst te dragen? Hoe ver is de minister gevorderd met uitvoering van die hervormingen?

Met betrekking tot de Europese interoperabiliteit lijkt belangrijk overleg met de Europese bureaus te zijn aangevraagd, meer bepaald voor de invoering van het ETCS. Hoe ver staat men met dat overleg en wat werkt nog als een rem op de invoering van het ETCS?

De heer Laurent Devin (PS) merkt op dat de minister verklaart in de voetsporen van zijn voorganger te lopen. Wat is in het licht van het spoorwegongeval in Morlanwelz echter zijn eigen beleid? Acht de minister zijn middelen toereikend? Werkt de DIVIS optimaal en kan hij optimaal werken? Mocht de minister over een toverstokje beschikken, zou hij dan met evenveel personeel werken en met dezelfde technische, wetenschappelijke en logistieke middelen? En zou hij aan de DIVIS hetzelfde budget geven? De spreker verwacht nu geen antwoord van een minister die zijn bevoegdheidsgebied ontdekt, maar van een minister die in volle functie is en de politieke verantwoordelijkheid draagt voor het onderzoek naar het ongeval in Morlanwelz. Men moet daar immers alle nodige conclusies trekken om de veiligheid van de spoorgebruikers te waarborgen.

De heer Emmanuel Burton (MR) stelt eerst vast dat het “jaar 2018 zal worden gewijd aan de voortzetting van de projecten die [in 2017] werden opgestart en die erop gericht zijn de Europese wetgeving na te leven, zonder een versterking uit het oog te verliezen van de efficiëntie van” de DIVIS, het OOIS en de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Naamaan.

La concrétisation des recommandations de l’OE est une autre des mesures annoncées. A quelles recommandations le ministre fait-il allusion? Où en est la mise en œuvre concrète de ces recommandations?

Le Service de Régulation deviendra l’Agence de Régulation des Transports, à savoir un organisme totalement indépendant, doté de la personnalité juridique. Que signifie cette indépendance totale? Qui assumera la responsabilité de ce nouveau service? Quels liens existeront entre ce nouvel organisme et les organes tels que le SSICF ou l’OE, ou encore le(s) ministre(s)?

Le travail de collégialité qui doit fournir une plus grande autonomie au SSICF se fait-il suite à la mise en demeure par l’Europe qui critiquait le manque d’indépendance de ce service? Que signifie cette plus grande autonomie pour le ministre? Et une fois de plus, une plus grande autonomie par rapport à qui et à quoi? Qui aura potentiellement la responsabilité de ce service? Ou en est le ministre dans la mise en œuvre de cette réforme?

A propos de l’interopérabilité européenne, un important travail de concertation semble entrepris avec les voisins européens, notamment pour la mise en œuvre de l’ETCS. Ou en est cette concertation? Quels freins se posent encore aujourd’hui dans la mise en œuvre de l’ETCS?

Monsieur Laurent Devin (PS) observe que le ministre dit s’inscrire dans les pas de son prédécesseur. Or, vu l’accident ferroviaire à Morlanwelz, quelle est l’orientation politique propre au ministre? Est-ce que le ministre estime que ces moyens sont suffisants? Est-ce que le SSICF travaille au mieux, et peut-il travailler au mieux? Si le ministre avait une baguette magique, travaillerait-il avec la même quantité de personnel, avec les mêmes moyens techniques, scientifiques, logistiques? Et est-ce qu’il octroierait le même budget au SSICF? Aujourd’hui, M. Devin souhaite obtenir une réponse non pas d’un ministre qui découvre la matière mais d’un ministre qui est en pleine fonction et qui a la responsabilité politique de l’enquête concernant l’accident à Morlanwelz. Car il faut en tirer toutes les conclusions nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs du rail.

Monsieur Emmanuel Burton (MR) observe d’emblée que l’année 2018 sera consacrée à la poursuite des projets initiés en 2017, visant à se conformer à la législation européenne tout en poursuivant l’objectif de renforcement de l’efficacité du SSICF, l’OE et le Service de Régulation du Transport ferroviaire.

De laatstgenoemde dienst wordt het Agentschap voor de Regulering van Transport en krijgt een nieuw statuut. Kan meer informatie over dat nieuwe statuut worden verstrekt? Hoe zal dat statuut voorts een grotere onafhankelijkheid qua werking mogelijk maken?

De rol van de DVIS zal worden versterkt. Kan de minister meer details geven in verband met de versterking van de onafhankelijkheid van die dienst? Kan hij ook meer informatie verstrekken over de precieze rol van de DVIS in het certificeringsproces van nieuw materieel? Waarin bestaat dat proces en hoe ver staat men met de verschillende overheidsopdrachten?

De heer David Geerts (sp.a) merkt op dat het om een beperkt onderdeel van de beleidsnota gaat maar dat de actualiteit helaas aantoont dat het geen onbelangrijke bevoegdheid is.

De Dienst Regulering verandert van naam en wordt het Agentschap voor de Regulering van Transport. Wat wordt er buiten die naam nog gewijzigd?

De spreker merkt op dat het debat met de minister van Mobiliteit over de hervorming van de infrastructuurvergoeding ontbreekt. Wordt DVIS hierbij betrokken? Dit heeft immers een impact in de berekeningswijze op zowel binnenlandse als buitenlandse operatoren – waaronder, volgens het jaarverslag, acht erkende binnenlandse operatoren met certificaat A en zeven met certificaat B. Is er overleg gaande op dit vlak?

In de begrotingscijfers observeert M. Geerts dat de personeelsbezoldiging van DVIS voor eigen personeel 6 miljoen euro en voor gedetacheerd personeel 2,24 miljoen euro bedraagt. Daarnaast wordt er voor specifiek onderzoek ook nog beroep gedaan op experts via consultancycontracten. Is dat gedetacheerd personeel vroeger NMBS- of Infrabel-personeel of komt dat van elders? Voor het OOIS wordt er jaarlijks 550 000 euro ingeschreven voor het personeel: komt men effectief tot de bezettingsgraad die in de begrotingscijfers staat?

Voor de homologering van het ETCS en de Benelux-trein is Belgorail een belangrijke partner, maar ook DVIS. De laatste acht jaar werd er elk jaar een oplossing beloofd voor de HST, maar die werd ook telkens weer uitgesteld.

In het jaarverslag van DVIS staat dat er op 19 april en 13 oktober 2016 een veiligheidsoverleg was met zestig aanwezigen. Worden er op dergelijk veiligheidsoverleg effectief zaken besproken, op de agenda gezet en

Le Service de Régulation deviendra l'Agence de Régulation des Transports qui sera dotée de nouveaux statuts. Est-il possible d'avoir plus d'informations quant à ces nouveaux statuts? Et en quoi vont-ils permettre une meilleure indépendance en termes de fonctionnement?

Le rôle du SSICF sera renforcé. Le ministre peut-il donner plus de détails quant au renforcement de l'indépendance de ce service? Peut-il également donner plus d'informations quant au rôle exact du SSICF dans le processus de certification du nouveau matériel? Quel est ce processus? Et où en sont les différents marchés?

M. David Geerts (sp.a) fait observer que même s'il ne s'agit que d'une partie modeste de la note de politique, l'actualité montre, hélas, toute l'importance de cette compétence.

Le Service de Régulation change de nom et devient l'Agence de régulation des Transports. Quels seront les autres changements, outre cette nouvelle dénomination?

L'intervenant note l'absence de débat avec le ministre de la Mobilité sur la réforme de la redevance d'infrastructure. Le SSICF y sera-t-il associé? En effet, cet élément se répercute, au niveau du mode de calcul, tant pour les opérateurs nationaux que pour les étrangers, parmi lesquels on trouve, selon le rapport annuel, huit opérateurs étrangers agréés titulaires du certificat A et sept du certificat B. Une concertation est-elle en cours en la matière?

Dans les données budgétaires, M. Geerts observe que la rémunération du personnel du SSICF atteint 6 millions d'euros pour les collaborateurs propres et 2,24 millions d'euros pour le personnel détaché, auxquels il faut ajouter le recours à des experts par le biais de contrats de consultance pour des études spécifiques. Ce personnel détaché provient-il de la SNCB ou d'Infrabel, ou d'ailleurs? Pour l'OE, une enveloppe annuelle de 550 000 euros est prévue pour le personnel: atteint-on effectivement le taux d'occupation mentionné dans le budget?

En ce qui concerne l'homologation de l'ETCS et le train Benelux, Belgorail est un partenaire majeur, tout comme le SSICF. Ces huit dernières années, une solution a été promise chaque année pour le TGV, mais elle a été systématiquement reportée.

Le rapport annuel du SSICF indique qu'une concertation de sécurité réunissant une soixantaine de personnes s'est tenue les 19 avril et 13 octobre 2016. Certains points sont-ils effectivement abordés, inscrits

uitgevoerd – gezien er in het jaarverslag wat betreft de reactie van operatoren vaak “nihil” staat? De spreker merkt daarbij op dat het aantal seinvoorbijrijdingen en SPAD's (*Signal passed at danger*) weer in stijgende lijn gaat. Toen dat een belangrijke kwestie was in de Kamer was er een sterke daling. Maar nu het jaarverslag zonder publieke toelichting gepubliceerd wordt op een website is er weer een stijging.

In datzelfde jaarverslag wordt aangegeven dat er meer aandacht besteed wordt aan seinvoorbijrijdingen maar ook, tragische genoeg, aan een betere opvolging van de veiligheid op spoorwerven. Na het spoorwerfongeluk in Oostende, helaas met dodelijke afloop, één in Zennik, zonder dodelijke afloop, een ongeluk (weliswaar niet op een spoorwerv) met een trein die in het station van Antwerpen niet tijdig kon stoppen, en het ongeluk van maandag in Morlanwelz, wil M. Geerts graag weten welke acties de operatoren in 2017 ondernomen hebben en welke rol DVIS hierbij gespeeld heeft op vlak van eventuele aanbevelingen of overlegmomenten.

Welke audits hebben er echt plaatsgevonden – en niet alleen *pro forma* – en wat zijn de resultaten daarvan?

In verband met het veiligheidsbeheerssysteem observeert de spreker dat de Europese uitvoeringsverordening 402/2013 duidelijk vermeldt dat DVIS, samen met EURA (nieuwe naam), eigenlijk gevat moet worden op het moment dat er een wijziging is in het aanbod van het passagiersvervoer. Is DVIS betrokken geweest voor een veiligheidsanalyse bij de opstelling van de verschillende scenario's van de minimale dienstverlening? En is dit gebeurd bij de uitwerking van het nieuwe, uitgebreidere vervoersplan dat in december in werking treedt?

Mevrouw Nele Lijnen (*Open Vld*) constateert met spijt dat het belang van het OOIS meestal pas duidelijk wordt wanneer er zich een ernstig ongeval voordoet, zoals in Morlanwelz enkele dagen geleden, in Leuven eerder dit jaar en in Hermalle-sous-Huy vorig jaar. Het onderzoek naar dat laatste ongeval zou nog gaande zijn. Beperkt de bevoegdheid van de minister zich enkel tot het overbrengen van de aanbevelingen van het OOIS aan de minister van Mobiliteit of moet hij ook toezien op de concrete opvolging van deze aanbevelingen?

à l'ordre du jour et mis en œuvre lors de ces concertations – étant entendu que le rapport annuel indique souvent “néant” en regard de la réaction des opérateurs? L'intervenant fait observer à cet égard que le nombre de dépassements de signaux et de SPAD (*Signal passed at danger*) est reparti à la hausse. Lorsque cette question était sous le feu de l'actualité au Parlement, leur nombre était en forte baisse. Mais aujourd'hui, le rapport annuel est publié sur un site sans présentation publique, et il est de nouveau en hausse.

Ce même rapport annuel indique que les dépassements de signaux feront l'objet d'une attention accrue, tout comme, événements tragiques obligent, un meilleur suivi de la sécurité sur les chantiers ferroviaires. Après l'accident sur le chantier d'Ostende, où un travailleur a malheureusement perdu la vie, celui de Zennik, qui n'a fait aucune victime, un accident (pas sur un chantier, il est vrai) impliquant un train qui n'a pas pu s'arrêter à temps en gare d'Anvers et l'accident de lundi à Morlanwelz, M. Geerts s'enquiert des mesures prises par les opérateurs en 2017 et du rôle joué par la SSICF en termes de recommandations ou de moments de concertation éventuels.

Quels audits a-t-on réellement menés – et pas seulement pour la forme – et quels ont été leurs résultats?

En ce qui concerne le système de gestion de la sécurité, l'intervenant fait observer que le Règlement d'exécution européen n° 402/2013 précise clairement qu'en fait, il y a lieu de saisir le SSICF de même qu'EURA (nouvelle dénomination) lors d'une modification de l'offre du transport de passagers. Le SSICF a-t-il été associé, en vue d'une analyse de sécurité, à l'élaboration des différents scénarios de service minimum? Cela a-t-il été le cas lors de l'élaboration du nouveau plan de transport plus étendu qui sera mis en œuvre en décembre?

Mme Nele Lijnen (*Open Vld*) déplore que généralement l'importance de l'OE n'apparaît clairement que lorsqu'un accident grave survient, ainsi que cela a été le cas il y a quelques jours à Morlanwez, au début de l'année à Louvain, et l'année dernière à Hermalle-sous-Huy. L'enquête relative à ce dernier accident serait toujours en cours. La compétence du ministre se limite-t-elle à la communication des recommandations de l'OE au ministre de la Mobilité ou est-il également chargé du suivi concret desdites recommandations?

B. Antwoorden van de minister

Eigen doelstellingen

Hoewel ze aansluiten bij het werk van de heer Borsus, werden er meerdere eigen beleidsaccenten gelegd, met name wat de onafhankelijkheid van het OOIS betreft. Dat is ongetwijfeld een verbetering. Er moet worden gestreefd naar een regelmatigere, vlottere en meer rechtstreekse informatie-uitwisseling tussen de minister en de verschillende diensten. Daartoe zal in samenwerking met deze instellingen een protocol worden uitgewerkt.

Wat de onderzoeksopdrachten betreft, moet het OOIS zich houden aan een termijn van één jaar (een Europese aanbeveling), wat niet altijd lukt. Wanneer de termijnen niet in acht worden genomen, wordt er soms een tussentijds verslag opgesteld. Een jaar is soms weinig, gezien de elementen die in een onderzoek aan bod komen. De minister zal contact opnemen met het OOIS om na te gaan of in een aantal gevallen – met name bij ongevallen met dodelijke slachtoffers – een verbintenis kan worden aangegaan om de door Europa aanbevolen termijn na te leven.

Het personeel van het OOIS

Vandaag bestaat het personeel uit vier leden, terwijl het er volgens de personeelsformatie zeven moeten zijn. Net als bij de DVIS, worden middelen vrijgemaakt om die personeelsformatie aan te vullen. Het is echter moeilijk om experts te vinden die voldoende gespecialiseerd zijn. Daarom wordt een beroep gedaan op externe experts. Uiteraard is het beter om op termijn alleen nog met interne experts te werken.

De DVIS

Wat de personele middelen betreft, voorziet de personeelsformatie in 44 personeelsleden. Vandaag telt de dienst 36 personeelsleden. Rekening houdend met de onafhankelijkheid van de dienst, is het moeilijk die personeelsformatie aan te vullen. Het personeel mag immers niet meer contractueel gebonden zijn aan de NMBS of aan Infrabel. Gelukkig staat Europa bij wijze van overgangsmaatregel toe dat een aantal personeelsleden die zich in die situatie bevinden in dienst mogen blijven. De nieuwe aanwervingen gebeuren evenwel niet meer op die basis. Het is met andere woorden geen kwestie van budget, maar van een gebrek aan beschikbare experts.

Wat de Europese normen betreft, werkt de DVIS samen met het Spoorwegbureau van de Europese Unie om het vierde spoorwegpakket tot stand te brengen. Dit is een belangrijke evolutie, aangezien de

B. Réponses du ministre

Objectifs propres

Quoique dans la continuité du travail de M. Borsus, il y a plusieurs éléments de politique propre, notamment en ce qui concerne l'indépendance de l'OE qui est certainement une amélioration. Il faut favoriser un échange plus régulier, plus fluide et plus directe entre le ministre et ces organes. Pour ce faire, un protocole sera élaboré, en collaboration avec ces institutions.

En outre, en termes d'enquête, l'OE doit respecter un délai d'un an (recommandation européenne), ce qui n'est pas toujours le cas. Quand les délais ne sont pas respectés, un rapport intermédiaire est parfois rédigé. Un an semble parfois peu vu les éléments à vérifier lors d'une enquête. Le ministre contactera l'OE afin de voir si dans un certain nombre de cas – notamment quand il y a des accidents avec mort d'homme – un engagement peut être pris pour respecter les délais recommandés par l'Europe.

Le personnel de l'OE

Aujourd'hui, le personnel comprend quatre membres, alors que le cadre en prévoit sept. Comme pour le SSICF, les moyens sont dégagés pour remplir ce cadre. Or, il est difficile de trouver des experts suffisamment pointus, raison pour laquelle on fait appel à des experts externes. Il est bien sûr souhaitable de progresser vers des experts en interne uniquement.

Le SSICF

En termes de ressources humaines, le cadre prévoit 44 membres. Aujourd'hui, il y a 36 membres du personnel. Compte tenu de l'indépendance, il est difficile de remplir ce cadre. En effet, ce personnel ne devrait plus être lié contractuellement à la SNCB ou à Infrabel. Heureusement, l'Europe a donné l'autorisation pour garder un certain nombre de personnes de manière transitoire. Or, les nouveaux recrutements ne sont plus pris sur cette base. Il ne s'agit donc pas d'une question budgétaire mais d'un manque de disponibilité d'experts.

Pour ce qui est des normes européennes, le SSICF travaille avec l'Agence Européenne de Sécurité pour mettre en place le 4^e paquet ferroviaire. C'est un changement important car les demandes d'autorisation

internationale toelatingsaanvragen voortaan door het Spoorwegbureau zullen worden ingediend en niet langer door de DVIS. Deze dienst zal echter nog steeds zijn technische expertise verlenen, met name met betrekking tot het remsysteem. In dit kader en wat de technische kwesties betreft, werkt de minister samen met de minister van Mobiliteit. Er werd overigens een werkgroep met Nederland, Luxemburg en uiteraard de DVIS opgericht.

De statistieken inzake spoorwegveiligheid

Sinds het ongeval in Buizingen op 15 februari 2010 werd het thema spoorwegveiligheid weer op tafel gelegd dankzij de bijzondere onderzoekscommissie die speciaal hiervoor werd ingesteld. Wat de spoorwegveiligheid betreft, werd een verbetering vastgesteld: 51 ongevallen in 2011, tegenover 36 in 2012 en 32 in 2013. In 2014 is er echter opnieuw een stijging geweest – 47 ongevallen – en vervolgens een halvering in 2015, met 21 ongevallen. In 2016 hebben zich 22 ongevallen voorgedaan, wat een daling met 30,4 % betekent ten opzichte van het gemiddelde van de voorbije vijf jaar. Er gebeuren dus nog steeds ongevallen; uiteraard is elk ongeval er één te veel. Het is duidelijk dat wij met deze cijfers geen genoegen kunnen nemen.

Het aantal gevallen van treinen die de seinlichten negeren neemt volgens het jaarverslag van 2017 toe. Er is dus extra aandacht nodig.

De museumlijnen

Uit het oogpunt van de toeristische ontwikkeling van bepaalde regio's hebben die museumlijnen een aantrekkingskracht. Momenteel zijn die lijnen niet verzekerd, waardoor geen risico's kunnen worden genomen. Spijtig genoeg wordt in dit dossier geen vooruitgang geboekt.

Het Agentschap voor de Regulering van Transport

De teksten en koninklijke besluiten zijn bijna gereed en zullen normaliter tijdens de eerste helft van 2018 worden voorgelegd.

Een grotere onafhankelijkheid van de organen

De Dienst Regulering moet de prioriteit krijgen. De rechtspersoonlijkheid impliceert rechten en plichten, zoals de mogelijkheid om in rechte op te treden, de verantwoordelijkheid voor de beslissingen op zich te nemen, voor het toekomstig agentschap verbintenissen aan te gaan ten overstaan van derden, volledige autoriteit te hebben inzake de indienstneming en het beheer van het personeel enzovoort. Het betreft dus een volledig onafhankelijke beheerswijze, mede door de zekerheid van onpartijdigheid ten overstaan van de privé

internationales seront prises en charge par cette agence, et non plus par le SSICF. Celui-ci continuera à prêter son expertise technique pour ce qui a trait, notamment, au système de freinage. Dans ce cadre et pour les questions techniques, le ministre travaille avec le ministre de la Mobilité. Par ailleurs, un groupe de travail réunissant les Pays-Bas, le Luxembourg et, bien sûr, le SSICF est mis en place.

Les statistiques sécurité rail

Depuis l'accident de Buizingen, le 15 février 2010, il y a eu une remise en question grâce à la commission d'enquête spéciale créée à cet égard. On a observé une amélioration au niveau de la sécurité ferroviaire: 51 accidents en 2011, 36 accidents en 2012 et 32 accidents en 2013. Toutefois, il y a eu une nouvelle hausse en 2014, avec 47 accidents, puis une réduction de 50 % en 2015, avec 21 accidents. En 2016, il y a eu 22 accidents, ce qui représente 30,4 % en moins sur la moyenne des cinq dernières années. Il y a donc toujours des accidents; chaque accident étant de trop, bien évidemment. Il est clair que l'on ne peut pas se satisfaire de ces chiffres.

Le nombre de dépassements des feux de signalisation sont à la hausse, selon le rapport annuel de 2017. Il faut donc une attention renforcée.

Les lignes musées

Sur le plan du développement touristique de certaines régions, ces lignes musées sont attractives. Or aujourd'hui, il n'y pas d'assurances, donc on ne peut pas prendre de risques. Malheureusement, ce dossier n'avance pas.

L'Agence de Régulation des Transports

Les textes et Arrêtés royaux seront bientôt finalisés et devraient être proposés au cours du premier semestre 2018.

Le renforcement de l'indépendance des organes

Il faut donner priorité au Service de Régulation. La personnalité juridique implique des droits et des obligations, tels que la possibilité d'ester en justice, d'endosser la responsabilité des décisions, d'engager la future agence vis-à-vis de tiers, d'avoir une pleine autorité en matière de recrutement et de gestion du personnel... Il s'agit donc d'un mode de gestion pleinement indépendant, et ce aussi, de par la sécurité d'impartialité par rapport aux entreprises privées ou publiques des deux secteurs régulés, aux entités publiques liées ou

of openbare ondernemingen van de twee gereguleerde sectoren, van de openbare organen die met de gereguleerde sector zijn verbonden of geassocieerd, of ook van de Staat, mocht die bijvoorbeeld aandeelhouder worden van een spoorbedrijf of van een infrastructuurbeheerder.

Wat de onafhankelijkheid van de organen betreft, voldoet de DVIS aan de Europese regels, in tegenstelling tot wat werd gesuggereerd. België heeft van Europa ter zake een *satisfecit* gekregen.

Aanbevelingen van het OOIS

Deze aanbevelingen zullen aan de diensten van de minister van Mobiliteit worden bezorgd. Zij worden besproken met de NMBS, Infrabel en andere operatoren. De minister van Mobiliteit volgt dit nauwlettend.

De aan Infrabel verschuldigde heffing

Niet de DVIS maar de Dienst Regulering is hiervoor verantwoordelijk. Aangaande de heffing zijn de besprekingen tussen Infrabel en de Dienst Regulering nog altijd lopende.

C. Replieken en antwoorden van de minister

De heer David Geerts (sp.a) meent nog geen antwoord gekregen te hebben in verband met het veiligheidsbeheerssysteem. In het kader van het debat over de minimale dienstverlening las de spreker in de Europese uitvoeringsverordening 402/2013 dat DVIS in België betrokken moet worden bij een risicoanalyse wanneer er een andere dienstverlening is. Heeft DVIS een advies gegeven bij de vier verschillende scenario's van de minimale dienstverlening?

De minister antwoordt dat DVIS, op het eerste zicht, hierbij niet betrokken hoeft te worden. Maar hij wenst dit na te kijken vooraleer hij dit definitief bevestigt.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) heeft er het volste vertrouwen in dat de minister van Mobiliteit de aanbevelingen ter harte neemt. Ze wenst wel nogmaals te benadrukken dat het van uiterst belang is met deze aanbevelingen aan de slag te gaan. Na de vele ongevallen stapelen de aanbevelingen zich op. Daarom dringt ze erop aan dat de minister mee over de schouder kijkt zodat er geen zaken tussen de mazen van het net glippen.

De minister verklaart geregeld contact te hebben met de minister van Mobiliteit, die aan dat thema veel aandacht schenkt, maar niet zelf verantwoordelijk is voor

associees au secteur régulé, ou encore à l'État s'il vient à être actionnaire par exemple d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure.

En ce qui concerne encore l'indépendance des organes, le SSICF, contrairement à ce qui a été suggéré, est en ordre au niveau européen. La Belgique a reçu un *satisfecit* de l'Europe à ce propos.

Recommandations de l'OE

Ces recommandations sont transmises à l'administration du ministre de la Mobilité. Elles sont discutées avec la SNCB, Infrabel et d'autres opérateurs. Le ministre de la Mobilité y est particulièrement attentif.

La redevance à Infrabel

Ce n'est pas le SSICF mais le Service de Régulation qui est responsable. Les discussions sur la redevance, entre Infrabel et le Service de Régulation, sont toujours en cours.

C. Répliques et réponses du ministre

M. David Geerts (sp.a) pense ne pas encore avoir reçu de réponse concernant le système de gestion de la sécurité. Dans le cadre du débat sur le service minimum, l'intervenant a lu dans le règlement d'exécution européen n° 402/2013 qu'en Belgique, le SSICF devait être associé à l'analyse de risque lorsque le service est modifié. Le SSICF a-t-il rendu un avis au sujet des quatre scénarios de service minimum différents?

Le ministre répond qu'à première vue, il n'est pas nécessaire d'y associer le SSICF. Il tient toutefois à procéder à une vérification avant de confirmer définitivement l'information.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) est pleinement convaincue que le ministre de la Mobilité prendra les recommandations à cœur. Elle tient cependant à souligner une fois encore qu'il est extrêmement important que ces recommandations soient mises en œuvre. Les recommandations se sont accumulées après les nombreux accidents. Aussi demande-t-elle instamment que le ministre garde un œil sur la suite des événements afin que rien ne passe entre les mailles du filet.

Le ministre dit avoir des échanges réguliers avec le ministre de la Mobilité, qui y accorde beaucoup d'attention. Or il n'est pas lui-même responsable de la SNCB.

de NMBS. Zijn rol is om samen met de instellingen die onder zijn toezicht vallen erover te waken dat de onderzoeken plaatsgrijpen en dat de aanbevelingen worden opgesteld en meegedeeld. Daar stopt zijn taak echter. Het spreekt voor zich dat de betrokken instellingen aan die vaststellingen tegemoetkomen, wat volgens de ontvangen informatie ook gebeurt. Het kan misschien interessant zijn de balans op te maken van de snelheid waarmee de aanbevelingen worden uitgevoerd, maar de minister meent dat zulks zijn rol niet is.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) merkt op dat de minister in zijn beleidsnota nochtans aangeeft dat hij onder andere zal werken aan de uitvoering van de aanbevelingen van het OOIS. Dat is derhalve wel degelijk een verantwoordelijkheid van de minister. De spreekster had hieromtrent trouwens een vraag gesteld: zijn er thans aanbevelingen waaraan geen gevolg is gegeven, en waarom? De minister is het daar weliswaar mee eens, maar wil nu geen debat beginnen over elke aanbeveling. De balans omtrent de uitvoering van de aanbevelingen komt aan bod in het jaarverslag van de DVIS; de minister suggereert om dat document te raadplegen.

III. — ADVIES

De commissie brengt met eenparigheid van 11 stemmen een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: regulering van het spoor en de luchtvaart) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2018.

De rapporteur,

David GEERTS

De voorzitter,

Karine LALIEUX

Son rôle, avec les organismes relevant de sa tutelle, est de veiller à ce que les enquêtes aient lieu et que les recommandations soient préparées et communiquées. Mais sa mission s'arrête là. Il va de soi que les organismes concernés rencontrent ces recommandations, ce qui est bien le cas, d'après les informations reçues. Peut-être serait-il intéressant de faire le point sur le rythme d'implémentation des recommandations. Mais là, le ministre estime sortir de son rôle.

Madame Gwenaëlle Grovonius (PS) remarque que le ministre indique pourtant dans sa note de politique générale que son action portera, entre autres, sur la concrétisation des recommandations de l'OE. De ce fait, cette responsabilité incombe bien au ministre. A ce sujet, l'oratrice avait d'ailleurs posé une question: y a-t-il aujourd'hui des recommandations non concrétisées, et pour quelles raisons? Le ministre est bien d'accord mais ne veut pas maintenant ouvrir un débat sur chacune des recommandations. Pour faire le point sur l'implémentation des recommandations, il suggère de consulter le rapport annuel du SSICF où cela est examiné.

III. — AVIS

La commission émet, à l'unanimité des 11 voix, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: régulation du rail et de l'aérien) du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2018.

Le rapporteur,

David GEERTS

La présidente,

Karine LALIEUX