

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 oktober 2017

ALGEMENE BELEIDSNOTA (*)

Mobiliteit

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 octobre 2017

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)

Mobilité

Zie:

Doc 54 **2708/ (2017/2018):**

001: Lijst van Beleidsnota's.

002 tot 25: Beleidsnota's.

Voir:

Doc 54 **2708/ (2017/2018):**

001: Liste des notes de politique générale.

002 à 25: Notes de politique générale.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement.

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 annexes)
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

I. — INTERMODALITEIT

1. Zorgen voor een maximale veiligheid

In het kader van mijn visie inzake Mobiliteit worden verschillende strategieën geïmplementeerd die een maximale veiligheid van de verschillende vervoersmodi garanderen.

1.1. Verkeersveiligheid

Op het gebied van de verkeersveiligheid worden momenteel verscheidene belangrijke dossiers gefinaliseerd die in navolging van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werden opgestart.

Hervorming van de wet van 16 maart 1968

Een ambitieus wetsontwerp tot wijziging van de Wet van 16 maart 1968 wordt binnenkort aan het Parlement voorgelegd. Dit wetsontwerp geldt als antwoord van de regering tegenover onaanvaardbaar gedrag op onze wegen. Er wordt een duidelijke boodschap uitgestuurd naar alle roekeloze bestuurders: de regering zal ten strengste optreden tegen het rijden onder invloed van alcohol, tegen het rijden zonder verzekeringen, en tegen het rijden zonder een geldig rijbewijs. Daarbij dient ook gesteld te worden dat vluchtmisdrijven een ware plaag zijn; het getuigt niet alleen van lafheid maar bemoeilijkt bovendien het werk van Justitie, die een rechtvaardige sanctie moet nemen voor de begane fout. Uiteraard besef ik ook welk leed dergelijk gedrag met zich meebrengt voor de families van de slachtoffers en dat ligt mij nauw aan het hart. Het wetsontwerp voorziet bijgevolg ook in een gradatie van de bestraffing (tot effectieve celstraffen toe) ten opzichte van de personen die zich schuldig maken aan vluchtmisdrijf wanneer er gewonden of dodelijke slachtoffers zijn. Tot slot beoogt het wetsontwerp de houder van de kentekenplaat aansprakelijk te stellen wanneer met zijn of haar voertuig een overtreding wordt begaan door een derde. Dit is in het bijzonder het geval voor rechtspersonen waarbij het soms moeilijk is om de inbreukpleger te identificeren.

Teneinde de bestuurders bewust te maken van deze maatregelen ben ik overeengekomen dat een gepersonaliseerde sensibiliserende boodschap zal worden aangebracht op elk proces-verbaal dat verstuurd wordt (ongeveer 9 miljoen brieven per jaar), waarbij deze maatregelen in herinnering worden gebracht.

Modernisering van de Wegcode

De Wegcode wordt aangepast in functie van de ontwikkelingen van de verschillende voertuigen die in het verkeer zijn, met bijzondere aandacht voor de

I. — INTERMODALITÉ

1. Assurer une sécurité maximale

Différentes stratégies mises en œuvre dans le cadre de ma vision de la Mobilité visent à garantir une sécurité maximale des modes de transport.

1.1. Sécurité routière

D'un point de vue de la sécurité routière, plusieurs dossiers importants, initiés dans la foulée des États Généraux de Sécurité Routière, sont actuellement en cours de finalisation.

Réforme de la Loi du 16 mars 1968

Un ambitieux projet de Loi modifiant la Loi du 16 mars 1968 sera présenté prochainement au Parlement. Ce projet de Loi est une réponse du Gouvernement vis-à-vis des comportements inacceptables sur nos routes. Il s'agit d'un message très clair envoyé à tous les chauffards: le Gouvernement fera preuve de la plus grande sévérité en ce qui concerne la conduite sous influence de l'alcool, la conduite sans assurance, la conduite sans permis de conduire valable. Parallèlement, les délits de fuite sont un fléau; ils traduisent une lâcheté et compliquent le travail de la justice qui doit prendre la juste sanction pour la faute commise. Bien entendu, je mesure également la souffrance que de tels comportements induisent pour les familles des victimes et j'y suis particulièrement sensible. C'est pourquoi, le projet de Loi prévoit également une gradation des peines, pouvant aller jusqu'à des peines de prison effectives, pour les personnes qui commettent des délits de fuite avec blessés ou tués. Enfin, le projet de Loi vise à responsabiliser le titulaire de la plaque d'immatriculation en cas d'infraction commise avec son véhicule par un tiers. Cela vaut en particulier pour les personnes morales, cas de figure dans lequel il est parfois difficile d'identifier le contrevenant.

Afin de sensibiliser les conducteurs à ces mesures, j'ai convenu que des messages de sensibilisation personnalisés, rappelant ces mesures, soient insérés sur chaque PV envoyé (soit +/- 9 millions de courriers par an).

Modernisation du Code de la Route

Le Code de la Route sera adapté en fonction des évolutions des différents véhicules en circulation avec une attention particulière pour les modes de déplacement

als dusdanig beschouwde zachte vervoersmodi en de kwetsbare weggebruikers. De algemene regels en de regels inzake verkeerssignalisatie worden verduidelijkt met het oog op een beter begrip ervan door de weggebruikers. Ook het werk van de wegbeheerders, die dagelijks met dit document werken in het kader van de aanleg van de wegen in functie van de specifieke plaatsgesteldheid, zal worden vergemakkelijkt door deze hervorming. Mits het akkoord van de Gewesten zou deze hervorming eind 2018 afgerond moeten zijn.

Onderzoek over het rijbewijs met punten

Zoals ik mij daartoe heb verbonden zal een onderzoek worden voorgelegd aan het Parlement waarin wordt ingegaan op de mogelijkheid om een rijbewijs met punten in te voeren alsook op de praktische gevolgen ervan.

Hervorming van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

In de komende maanden wil ik de hervorming van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid afronden en deze Commissie inrichten als een forum voor dialoog met de stakeholders onder auspiciën van de FOD Mobiliteit & Vervoer.

1.2. *Inschrijving / DIV*

Administratieve vereenvoudiging

Inzake inschrijving van voertuigen werden een aantal projecten van administratieve vereenvoudiging opgestart, die momenteel worden afgerond.

Zo zal de inschrijving van de bromfietsen en de motoren worden vergemakkelijkt dankzij de mogelijkheid om ze via WebDIV te laten inschrijven, zoals dat vandaag geldt voor wagens. Hiertoe zal een nieuwe procedure van preregistratie worden ontwikkeld met de concessiehouder (Bpost).

Ook de preregistratie van de voertuigen door de constructeurs zal geleidelijk aan worden vervangen door het elektronische gelijkvormigheidsattest (e-COC).

Hervorming van de handelaarskentekenplaten

Met betrekking tot de handelaarskentekenplaten wil ik de reglementering aanpassen om zodoende tegemoet te komen aan de behoeften van de sector en tegelijkertijd de fraude op efficiënte wijze tegen te gaan; hiertoe zal onder meer een duidelijker onderscheid tussen "handelaarsplaten" en "proefrittenplaten" worden ingevoerd.

considérés comme doux et les usagers vulnérables. Les règles générales et les règles de la signalisation seront clarifiées pour permettre une meilleure compréhension par les usagers. Cette réforme facilitera également le travail des gestionnaires de voiries qui s'y réfèrent quotidiennement dans l'aménagement de la voirie en fonction de la configuration spécifique des lieux. Avec l'accord des Régions, cette réforme devrait aboutir pour la fin 2018.

Étude du permis à points

Comme je m'y suis engagé, une étude s'intéressant à la possibilité de mettre en œuvre un permis à points et aux conséquences pratiques de cette option sera présentée au Parlement.

Réforme de la Commission Fédérale de la Sécurité Routière

Je souhaite finaliser dans les prochains mois la réforme de la Commission fédérale de la sécurité routière pour en faire, sous l'égide du SPF Mobilité et Transports, un espace de dialogue avec les parties prenantes.

1.2. *Immatriculation / DIV*

Simplification administrative

En matière d'immatriculation des véhicules, différents chantiers de simplification administrative ont été entamés et sont en voie de finalisation.

Ainsi, afin de faciliter l'immatriculation des cyclo-moteurs et des motos, celle-ci sera rendue possible via WebDIV, comme c'est actuellement le cas pour les voitures. Pour ce faire, une nouvelle procédure de pré-enregistrement sera développée avec le concessionnaire (Bpost).

Le certificat de conformité électronique (e-COC) remplacera également progressivement le pré-enregistrement des véhicules par les constructeurs.

Réforme des plaques commerciales

En ce qui concerne les plaques commerciales, je compte adapter la réglementation afin de répondre aux besoins du secteur, tout en luttant efficacement contre la fraude, notamment en distinguant plus clairement les plaques "marchand" et les plaques "essai".

1.3. *Maritieme veiligheid - Duidelijkere vaarregels*

Scheepvaartwetboek

Wil men de positie van België als maritiem land bestendigen en verstevigen, dan moet worden voorzien in een regelgevend kader dat aangepast is aan de uitdagingen van vandaag en van morgen.

De huidige zeewet, waarvan de basisversie van 1879 dateert, is in ruime mate voorbijgestreefd. Op verzoek van de regering wordt er bijgevolg sinds 2007 gewerkt aan een volledig nieuw scheepvaartwetboek door de Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht.

Het is de bedoeling dat dit wetboek het regelgevend kader van de scheepvaart en van de havenactiviteiten actualiseert en toegankelijker maakt. Samen met mijn collega Philippe De Backer maken we werk van dit dossier met als doel om het in de zomer van 2018 af te ronden.

Gecoördineerde pleziervaartwetgeving

Het overleg dat in 2017 met de sector werd gepleegd mondde uit in de uitwerking van maatregelen voor de pleziervaart, zowel wat de Belgische binnenwateren betreft, die tot mijn bevoegdheid behoren, als met betrekking tot de Noordzee, die tot de bevoegdheid van de Staatssecretaris van Noordzee behoort.

Deze maatregelen slaan op drie aangelegenheden: de registratie en de inschrijving van pleziervaartuigen, de uitrusting van de pleziervaartuigen, en de brevetten van pleziervaarder.

De inwerkingtreding ervan wordt in de zomer van 2018 verwacht.

2. *De vervoersinfrastructuur ontlasten*

Het beleid dat ik wil voeren heeft twee hoofddoelen: de vervoersinfrastructuur ontlasten en het verkeer vlotter laten verlopen. Deze uitdagingen moeten ervoor zorgen dat de leefkwaliteit van onze medeburgers, de luchtkwaliteit en de economische groei erop vooruit gaan.

Om dit te bewerkstelligen lijken mij twee manieren van aanpakken pertinent:

1.3. *Sécurité maritime - Des règles de navigation mieux définies*

Code de la navigation

Maintenir et renforcer la position de la Belgique en tant que nation maritime nécessite de lui fournir un cadre réglementaire adapté aux défis d'aujourd'hui et de demain.

La loi maritime actuelle est largement dépassée, sa version de base remontant à 1879. C'est pourquoi, depuis 2007, la Commission Royale pour la Révision du Droit maritime travaille à la demande du Gouvernement à l'élaboration d'un nouveau code complet de la navigation.

Ce code entend actualiser et rendre plus accessible le cadre réglementaire de la navigation et des activités portuaires. Ensemble avec mon collègue Philippe De Backer, nous travaillons sur ce dossier en vue d'une finalisation en été 2018.

Législation coordonnée pour la navigation de plaisance

Suite à la concertation qui a été menée en 2017 avec le secteur, des mesures pour la navigation de plaisance ont été élaborées, et ce, tant pour les voies de navigation intérieure belges, qui relèvent de mes compétences, que pour la Mer du Nord, qui relève des compétences du Secrétaire d'État à la Mer du Nord.

Ces mesures concernent 3 matières: l'enregistrement et l'immatriculation des bateaux de plaisance, l'équipement des bateaux de plaisance et les brevets pour les plaisanciers.

Elles devraient entrer en vigueur durant l'été 2018.

2. *Désaturer les infrastructures de transport*

La politique que je compte mener poursuit deux objectifs majeurs: décongestionner les infrastructures de transport et améliorer la fluidité du trafic. Il s'agit à la fois d'un enjeu pour améliorer la vie de nos concitoyens, la qualité de l'air et la croissance économique.

Pour y parvenir, deux approches me semblent pertinentes:

— werk maken van een beheersing van de vraag inzake vervoer of, beter nog, van een vermindering van de vraag waar mogelijk;

— het aanbod op het vlak van spoorvervoer verbeteren.

2.1. *Verfijning van de mobiliteitsgegevens*

Met het oog op het nemen van de meest geschikte beleidsbeslissingen zijn verfijnde gegevens uiterst belangrijk om de evolutie van de mobiliteit in België te begrijpen. Daartoe maakt een team binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer werk van de aanmaak en de analyse van de mobiliteitsgegevens.

In het kader van de Monitor-enquête werden duizenden Belgen ondervraagd naar hun verplaatsingsgewoontes. Deze enquête zou moeten toelaten de gedragingen inzake mobiliteit en de evolutie ervan in kaart kunnen worden gebracht. Momenteel is de analyse van de gegevens bezig. Ik zou over de definitieve resultaten van de enquête moeten beschikken in 2018.

In 2017 vond ook nog een tweede enquête plaats, met name de diagnostiek woon-werkverkeer. Deze voorgeschreven driejaarlijkse enquête moet ervoor zorgen dat men inzicht krijgt in de verplaatsingsgewoontes van de werknemers, maar ook dat de bedrijven zich bewust worden van de manier waarop hun werknemers zich verplaatsen en eventuele alternatieven aangeraden krijgen met de hulp van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Rapporten zullen via de website van de FOD Mobiliteit ter beschikking worden gesteld van de bedrijven, waardoor deze veel sneller dan vroeger daarover zullen kunnen beschikken. In 2018, tot slot, zouden gesprekken moeten worden opgestart met de sociale partners teneinde de uitvoering van deze enquêtes te vereenvoudigen en te verbeteren.

Samen met gegevens die bij verschillende actoren inzake mobiliteit of op mobiliteitsgerelateerde gebieden worden verzameld, zullen deze enquêtes worden opgenomen in boordtabellen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, welke echt beslissingsondersteunend moeten zijn om de mobiliteit van de Belgen te verbeteren.

2.2. *Implementatie van een digitale strategie (ITS)*

De digitale revolutie is volop aan de gang op het gebied van vervoer. Mijn rol bestaat er vandaag in het bestaande en toekomstige potentieel van de Intelligente vervoerssystemen (ITS - Intelligent Transport Systems) optimaal te benutten en tegelijkertijd de belangrijke

— travailler sur la demande de transport pour la gérer réellement, ou mieux encore, la réduire là où cela est possible;

— améliorer l'offre de transport ferroviaire.

2.1. *Affiner les données de la mobilité*

Afin de prendre les décisions politiques les plus adéquates, il est primordial de disposer de données précises pour comprendre l'évolution de la mobilité en Belgique. C'est à cet effet qu'au sein du SPF Mobilité et Transports, une équipe travaille sur la production et l'analyse des données de mobilité.

Dans le cadre de l'enquête Monitor, des milliers de belges ont été interrogés sur leurs habitudes de déplacement. Cette enquête devrait permettre de cartographier les comportements et l'évolution de ceux-ci. Actuellement, les données récoltées sont en cours d'analyse. Je devrais disposer des résultats définitifs de cette enquête en 2018.

Une seconde enquête a eu lieu en 2017; il s'agit du diagnostic des déplacements domicile – lieu de travail. Cette enquête prévue réglementairement tous les 3 ans doit permettre à la fois de connaître les habitudes de déplacement des travailleurs mais également de faire prendre conscience aux entreprises de la manière dont leurs travailleurs se déplacent et de leur conseiller d'éventuelles alternatives, avec l'aide du SPF Mobilité et Transports. Des rapports seront mis à la disposition des entreprises via le site Internet du SPF Mobilité, ce qui leur permettra d'en disposer beaucoup plus rapidement qu'avant. Enfin, en 2018, les discussions avec les partenaires sociaux en vue de simplifier et d'améliorer la réalisation de cette enquête devraient être entamées.

Ces enquêtes ainsi que des données récoltées auprès de divers acteurs de la mobilité ou domaines liés à la mobilité seront repris dans des tableaux de bord du SPF Mobilité et Transports, qui doivent constituer de véritables aides à la décision pour améliorer la mobilité des belges.

2.2. *Mise en œuvre d'une stratégie numérique (ITS)*

Nous sommes en pleine révolution numérique dans le domaine des transports. Mon rôle aujourd'hui est d'exploiter au mieux le potentiel existant, et à venir, des Systèmes de Transport Intelligents (ITS) tout en explorant les questions majeures que cela soulève

vragen te onderzoeken die dit doet rijzen, met name op ethisch vlak, inzake de bescherming van de individuele gegevens en op het gebied van de cyberveiligheid.

Internationaal bestaat er een consensus om aan te nemen dat met ITS een innoverende oplossing kan geboden worden voor de congestieproblemen, voor de problematiek van de verkeersveiligheid en voor een verminderde negatieve impact van de vervoerssector op het milieu. Geoptimaliseerde verplaatsingen, een meer optimaal motormanagement en zo meer, in combinatie met een 2.0-infrastructuur, die de aansluitingen tussen de vervoersmodi bevordert, moeten allemaal bijdragen tot de implementatie van een duurzamer mobiliteitsbeleid.

We mogen niet uit het oog verliezen dat, voor de meeste burgers, deze evolutie gelijkenissen vertoont met de opkomst van het internet of van de smartphone: het is zonder meer één van de grootste maatschappelijke evoluties van het begin van deze eeuw, die de mobiliteitsgewoonten van iedereen grondig zal omgooien.

In het kader van onze inspanningen om de uitrol van deze nieuwe voertuigen te versnellen is het dan ook van essentieel belang dat zowel de experts ter zake als wijzelf in onze hoedanigheid van beleidsmakers oog blijven hebben voor de achterdocht en de vooroordelen van de bevolking tegenover deze technologische vooruitgang. Dit moet ervoor zorgen dat deze innovaties het maximale potentieel halen.

Ik vergeet niet dat het prestatiedoel van de intelligente voertuigen niet de prestatie op technologisch vlak is. In de allereerste plaats moeten deze voertuigen een dienst verlenen aan de maatschappij onder de vorm van een essentiële bijdrage tot het oplossen van de problemen inzake verkeerscongestie, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid.

ITS-stuurgroep en ITS-actieplan

De digitale revolutie die we nu meemaken is exponentieel en transversaal van aard. Exponentieel in die zin dat ze almaar sneller verloopt (binnen de kortste jaren zal autonoom en geconnecteerd rijden technisch uitgewerkt zijn) en transversaal, omdat de uitrol ervan een versterkte coördinatie tussen de privésector en de overheidssector vereist. Dit vereist eveneens coördinatie tussen verschillende beleidsgebieden die in het verleden niet afhankelijk van elkaar waren. Zo houdt de connectiviteit van voertuigen in dat de telecommunicatienetwerken worden aangepast om grote hoeveelheden dataverkeer te kunnen verwerken.

notamment en matière d'éthique, de protection des données individuelles et de cyber-sécurité.

Sur le plan international, il y a un consensus pour convenir que les ITS peuvent apporter une solution innovante aux problèmes de congestion, de sécurité routière et par rapport à la réduction de l'impact négatif du secteur des transports sur l'environnement. L'optimisation des déplacements, l'optimisation de la gestion des moteurs, etc., en combinaison avec une infrastructure 2.0., qui facilite la connexion entre modes de transport, sont autant d'outils de mise en œuvre d'une politique de mobilité plus durable.

Cependant, il nous faut garder à l'esprit que pour la majorité des citoyens, cette évolution est comparable à l'introduction de l'Internet ou du Smartphone: il s'agit ni plus ni moins d'une des plus grandes avancées sociétales de ce début de siècle qui bousculera profondément les habitudes de tous en matière de mobilité.

Dans nos efforts pour accélérer le déploiement de ces nouveaux véhicules, il est donc primordial que, tant les experts que nous, les décideurs, restions attentifs à lever les craintes et les "a priori" de la population vis-à-vis de ces progrès technologiques. Et ceci, pour que ces innovations produisent le maximum de leur potentiel.

Dès lors, je n'oublie pas que l'objectif de ces véhicules intelligents n'est pas la performance en matière de technologie. Ces véhicules doivent avant toute chose délivrer un service, un service à la société par une contribution majeure à la résolution des problèmes de congestion, de pollution et de sécurité routière.

Comité de pilotage et Plan d'action ITS

La révolution numérique en cours est exponentielle et transversale. Exponentielle car de plus en plus rapide (la conduite autonome et connectée devrait être prête techniquement dans les quelques années à venir) et transversale parce que son déploiement nécessite une coordination renforcée entre le secteur privé et le secteur public. Cela implique également une coordination entre différentes politiques qui, dans le passé, n'étaient pas interdépendantes. Par exemple, la connectivité des véhicules implique que les réseaux de télécommunications soient adaptés pour supporter une circulation importante de données.

Om al deze redenen heb ik in 2017 de oprichting van een ITS-stuurgroep voorgesteld, waarvan de samenstelling de voormelde 'transversaliteit' weerspiegelt. Zo zijn niet alleen de gewestelijke administraties vertegenwoordigd om de dialoog rond de intelligente infrastructuur te bevorderen, maar stond ik er ook op dat de diensten van de minister van Economie (belast met verzekeringen, tewerkstellingsbeleid en, binnenkort, gegevenseconomie), van de minister van Binnenlandse Zaken (om de link te leggen tussen controles en nieuwe technologieën) en van de minister van Digitale Agenda (belast met de telecommunicatienetwerken) aanwezig zouden zijn zodat de uitrol van ITS kan gebeuren met de sleutelactoren voor het welslagen ervan. Het komt er nu op aan dat het federale ITS-actieplan, dat op mijn initiatief werd voorgelegd aan de ITS-stuurgroep, wordt aangevuld door de verschillende federale en regionale entiteiten teneinde samen de toekomst van de Belgische mobiliteit voor te bereiden.

De eerste aanzet tot het ITS-actieplan zal uitgaan van de algemene beginselen van mijn mobiliteitsbeleid, maar dan aangepast aan de nieuwe technologieën. Het actieplan zal rond drie grote krachtlijnen worden opgebouwd: nodeloze verplaatsingen vermijden, de modal shift bewerkstelligen en de bestaande vervoersnetwerken verbeteren. Achterliggend moet de ITS-stuurgroep eveneens werk maken van de komst van de autonome en geconnecteerde voertuigen en zorgen voor de implementatie van het begrip Mobility as a service.

"Smart Mobility"-fonds

Uit het steeds groter aantal initiatieven waarbij gebruik wordt gemaakt van realtime gegevens om mobiliteitsdiensten aan te bieden aan de gebruikers konden de nog bestaande tekortkomingen worden afgeleid als men de efficiëntie van deze diensten wil verbeteren (o.a. gegevens die betrouwbaar zijn).

Vandaar dat de ministers van Mobiliteit en van Digitale Agenda, in het kader van het "Smart Mobility"-project, samen werk maken van het verbeteren van de mobiliteit en het verlichten van het fileleed op de wegen via intermodaliteit (betere beheersing van de vervoersvraag, betere inzet van het vervoersaanbod, mentaliteitswijziging), en van het versneld implementeren van een open databeleid inzake mobiliteitsgegevens. Ik zal ervoor zorgen dat het nodige budget daartoe wordt vrijgemaakt.

Dit initiatief is gericht op een versnelde implementatie van concrete multimodale oplossingen, waaronder ITS-diensten en innovatieve applicaties, zowel ten behoeve van de gebruikers als van de overheid. Het initiatief

Tenant compte de ces éléments, j'ai proposé en 2017 la création d'un Comité de pilotage ITS dont la composition reflète cette transversalité. Non seulement, les administrations régionales sont représentées pour faciliter le dialogue autour de l'infrastructure intelligente mais j'ai également souhaité que les services du ministre de l'Economie (en charge des assurances, des politiques de l'emploi, et demain de l'économie des données), du ministre de l'Intérieur (pour connecter contrôles et nouvelles technologies) et du ministre de l'Agenda numérique (en charge des réseaux de télécommunications) soient présents pour que le déploiement des ITS se réalise avec les acteurs-clés de sa réussite. Il importe maintenant que le plan d'action ITS fédéral présenté à mon initiative au Comité de pilotage soit complété par les différentes entités fédérales et régionales afin de préparer ensemble l'avenir de la mobilité belge.

La première ébauche du plan d'action ITS reprendra les principes généraux de ma politique de mobilité adaptés au domaine des nouvelles technologies. Le plan d'action se structurera autour de 3 grands axes: éviter le déplacement inutile, organiser le modal shift et améliorer les réseaux de transport existants. En toile de fond, le Comité de pilotage ITS devrait également travailler à l'avènement des véhicules autonomes et connectés, et veiller à la mise en œuvre du concept de Mobility as a Service.

Fonds "Smart Mobility"

La multiplication des initiatives utilisant des données en temps réel pour offrir des services de mobilité aux usagers a mis en exergue les manques existant encore pour améliorer l'efficacité de ces services (notamment des données fiables).

C'est pourquoi, dans le cadre du projet "Smart Mobility", les ministres de la Mobilité et de l'Agenda Numérique travaillent ensemble à l'amélioration de la mobilité et à la décongestion des routes via l'intermodalité (meilleure gestion de la demande de transport, meilleure utilisation de l'offre de transport, changement de mentalité), ainsi qu'à une accélération du déploiement d'une politique d'open data en matière de données de mobilité. Pour ce faire, je veillerai à ce que le budget nécessaire soit libéré.

Cette initiative vise à accélérer le déploiement de solutions concrètes de multimodalité, notamment les services ITS et les applications innovantes, à destination tant des usagers que des pouvoirs publics. L'initiative

wordt gebaseerd op een samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten, met inachtneming van ieders bevoegdheden.

Begin 2018 zal een projectoproep uitgeschreven worden. De operationele uitvoering van het project zal in het kader van een samenwerkingsverband met de privésector gebeuren.

Learning by doing

Met de steun van de lokale en regionale overheden zal ik de talrijke verenigingen, federaties en bedrijven ondersteunen die testritten willen organiseren op de openbare weg met voertuigen waarin gebruik wordt gemaakt van gevorderde systemen van bestuurdersondersteuning, inclusief volledig geautomatiseerde voertuigen. Voor deze laatste voertuigen zal ik reeds begin 2018 een specifieke wijziging van de Wegcode doorvoeren. Tot slot wil ik herhalen dat er een Code of Practice bestaat voor het uitvoeren van testritten op de openbare weg en dat deze gedragscode beschikbaar is voor iedereen die wil weten welke minimale (veiligheids)eisen worden gesteld om dergelijke testritten in goede banen te leiden.

Internationale en Europese opvolging

In de context van autonoom en geconnecteerd rijden is meer dan ooit een Europees antwoord nodig indien men het vrije verkeer van personen binnen de Schengenruimte wil blijven garanderen. Stel dat onze wagens de grenzen niet meer over mogen omwille van een gebrekkige technologische of wetgevende harmonisatie, dan zou dat een grote stap achteruit betekenen tegenover de huidige situatie.

Digitale economie is een factor van economische groei. Bijgevolg moet ook Europa voorbereidingen treffen om eensgezind vooruit te gaan en zo het concurrentievermogen van de Europese bedrijven tegenover de Amerikaanse en Aziatische actoren te garanderen.

Telkens ik daartoe de gelegenheid zal krijgen, zal ik op Europees en internationaal niveau gaan pleiten voor meer standaardisering, meer overleg, maar ook meer flexibiliteit om de uitrol van de meest vooruitstrevende technologieën te versnellen. In dit kader zal ik blijven bepleiten dat er voor België een rol als drijvende kracht is weggelegd als Europees laboratorium voor autonome en geconnecteerde voertuigen.

s'appuiera sur une collaboration entre le fédéral et les régions dans le respect des compétences de chacun.

Un appel à projets sera lancé début 2018. L'opérationnalisation du projet se fera en partenariat avec le secteur privé.

Learning by doing

Avec le support des autorités locales et régionales, je soutiendrai les nombreuses associations, fédérations et entreprises qui souhaitent organiser sur route des tests de véhicules utilisant des assistants avancés à la conduite, y compris les véhicules totalement automatisés. Pour ces derniers, je modifierai spécifiquement le Code de la Route dès le début de l'année 2018. Enfin, je rappelle qu'il existe un Code de Bonnes Pratiques pour l'expérimentation sur route, qui est disponible pour tous ceux qui souhaitent connaître les exigences minimales (de sécurité) exigées pour la conduite de ces tests.

Suivi international/européen

Le contexte de la conduite autonome et connectée nécessite plus que jamais une réponse européenne si on veut continuer à garantir la libre circulation des personnes au sein de l'espace Schengen. Si nos voitures ne peuvent plus passer les frontières par manque d'harmonisation technologique ou législative, ce serait un net recul par rapport à la situation actuelle.

L'économie numérique est facteur de croissance économique. C'est pourquoi, l'Europe doit également se préparer à avancer d'une seule voix pour garantir la compétitivité des entreprises européennes vis-à-vis des acteurs américains et asiatiques.

À chaque fois que l'occasion me sera donnée, j'irai plaider au niveau européen et international pour plus de standardisation, plus de concertation mais aussi plus de flexibilité pour accélérer le déploiement des technologies les plus avancées. Dans ce contexte, je continuerai à défendre le fait que la Belgique a un rôle moteur à jouer en tant que laboratoire européen des véhicules autonomes et connectés.

3. Zorgen voor eerlijke concurrentie inzake wegvervoer

Op 3 februari 2016 ondertekende de federale regering samen met de sociale partners het “Plan voor eerlijke concurrentie in de transportsector”, dat 30 maatregelen bevat om de competitiviteit van de Belgische vervoerders te versterken. In 2018 zal ik verder werk maken van de implementatie van dit plan, onder meer met de herziening van de boetecatalogus, die ervoor moet zorgen dat de boetes meer coherent en efficiënter worden.

Voorts heeft België op 31 januari 2017 samen met acht andere Europese landen de “Alliantie wegvervoer” ondertekend, die ertoe strekt de verschillende toepasselijke nationale maatregelen inzake de Europese regelgeving eensluidend te maken, de controlepraktijken te verbeteren en gemeenschappelijke standpunten te bepalen om sociale dumping te bestrijden en eerlijke concurrentie in de hand te werken. Deze verklaring geldt als een sterke politieke boodschap, in eerste plaats gericht aan de Europese instanties die aanpassingen van de regelgeving inzake het wegvervoer voorbereiden.

Samen met mijn collega-ministers van de ondertekende landen zal ik de komende maanden een krachtig standpunt blijven verdedigen op Europees niveau, teneinde te voorkomen dat de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders ook maar enigszins verder wordt aangetast.

Om de administratieve lasten voor onze ondernemingen te verminderen zal, tot slot, het in 2016 opgestarte project van elektronische vrachtbrief in het kader van een pilootproject tot de Benelux worden uitgebreid.

3. S'assurer d'une concurrence loyale dans le transport routier

Le 3 février 2016, le gouvernement fédéral a signé avec les partenaires sociaux le “Plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport”, qui comprend 30 mesures visant à renforcer la compétitivité des transporteurs belges. Je poursuivrai la mise en œuvre de ce plan en 2018, notamment via la révision du catalogue des amendes, afin de les rendre plus cohérentes et plus efficaces.

Par ailleurs, le 31 janvier 2017, la Belgique a signé avec 8 pays européens “l’Alliance du routier”, qui vise à harmoniser les différentes mesures nationales d’application de la réglementation européenne, à améliorer les pratiques de contrôle, et à définir des positions communes pour lutter contre le dumping social et favoriser la concurrence loyale. Cette déclaration constitue un message politique fort s’adressant en premier lieu aux instances européennes qui préparent des modifications à la réglementation relative au transport routier.

Avec mes homologues de ces pays, je continuerai dans les mois qui viennent à défendre une position ferme au niveau européen, afin d’éviter toute dégradation de la position concurrentielle des transporteurs belges.

Enfin, pour réduire les charges administratives de nos entreprises, le projet de lettre de voiture électronique lancé en 2016 sera étendu au Benelux, via un projet pilote.

II. — LUCHTVAART

1. Een modern Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) dat ten dienste staat van de sector

Sinds de instelling van een luchtvaartbeleid op het niveau van de Europese Unie zijn de opdrachten van de DGLV grotendeels gericht op de implementatie van de Europese verordeningen. Dit vereist niet-aflattende inspanningen inzake aanwervingen en op budgettair vlak. In cijfers vertaald werd voor de periode 2017-2020 voorzien in een bijkomend budget van 8,7 miljoen euro. Hierin zit de aanwerving van 31 bijkomende krachten vervat die hoofdzakelijk zullen worden ingezet voor de beveiliging, het beheer inzake drones, het afleveren van vergunningen en de luchtvaartveiligheid, maar ook de aanwervingen in functies die verband houden met de optimalisatie van de interne processen bij de administratie.

Aldus toegerust met bijkomende personele en financiële middelen moet de administratie bij machte zijn om het geheel van haar handelingen volgens een nieuwe performante en efficiënte aanpak uit te voeren, welke gestalte moet krijgen in een nieuwe organisatie conform de uit de KPMG-audit voortvloeiende aanbeveling. De nieuwe directeur-generaal die extern wordt aangeworven zal de opdracht hebben om de processen en methodes te verbeteren en de noodzakelijke interne evoluties te begeleiden.

2. Beheer van de geluidsoverlast: op naar een globale en structurele oplossing

In het dossier van de vliegroutes hebben zich over het jaar 2016-2017 meerdere belangrijke zaken voorgedaan:

1. een belangenconflict tussen de Gewesten en de oprichting van technische groepen en van werkgroepen tussen de federale overheid en de deelentiteiten teneinde de context en de problematiek te objectiveren;
2. de audit over het banengebruik op de luchthaven Brussel-Nationaal tijdens de periode van 2 tot 10 oktober 2016; er dient herhaald te worden dat deze audit op mijn verzoek werd uitgevoerd en dat zo iets nooit eerder door geen enkele minister werd gevraagd;
3. twee arresten van de Raad van State van 22 mei 2017;
4. de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 19 juli 2017;
5. gesprekken binnen de federale regering naar aanleiding van geformuleerde voorstellen die ons dichter bij een billijke oplossing moeten brengen.

Op korte termijn ben ik nu van plan om in twee stappen op te treden.

II. — AÉRIEN

1. Une Direction générale Transport aérien (DGTA) moderne au service du secteur

Depuis la mise en place d'une politique aéronautique au niveau de l'Union européenne, les missions de la DGTA sont en grande partie orientées vers la mise en œuvre des règlements européens. Cela nécessite un effort constant de recrutement et de budget. En chiffres, un budget supplémentaire de 8,7 millions d'euros a été prévu sur la période 2017-2020. Il couvre le recrutement de 31 personnes supplémentaires qui seront principalement affectées à la sûreté, la gestion des drones, la délivrance des licences, la sécurité aéronautique, mais aussi le recrutement dans des fonctions liées à l'optimisation des processus internes à l'administration.

Ainsi dotée de moyens humains et financiers supplémentaires, l'administration doit être capable de mettre en œuvre toutes ses actions selon une nouvelle approche performante et efficiente qui se matérialisera par une nouvelle organisation telle que recommandée à l'issue de l'audit KPMG. Le nouveau Directeur Général, dont le recrutement extérieur est en cours, aura pour mission d'améliorer les processus et les méthodes et d'accompagner les indispensables évolutions internes.

2. Gestion des nuisances sonores: vers une solution globale et structurelle

Dans le cadre du dossier survol, l'année 2016-2017 a été marquée par plusieurs éléments importants:

1. un conflit d'intérêts entre Régions et la mise en place de groupes techniques et de groupes de travail entre le fédéral et les entités fédérées visant à objectiver le contexte et la problématique;
2. l'audit sur l'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National sur la période du 2 au 10 octobre 2016, audit qui, je le rappelle, a été réalisé à ma demande, alors que cela n'avait jamais été demandé par aucun ministre précédemment;
3. deux arrêts du Conseil d'État du 22 mai 2017;
4. le jugement du 19 juillet 2017 du Tribunal de première instance de Bruxelles;
5. des discussions au sein du Gouvernement fédéral suite à des propositions formulées afin d'avancer vers une solution équitable.

Aujourd'hui, mon intention est d'agir, à brève échéance, en deux temps.

Ten eerste is uit de uitgevoerde audit naar de naleving van de windnormen van de PRS (systeem van preferentieel baangebruik) tussen 2 en 10 oktober 2016 een uiteenlopende interpretatie gebleken o.m. met betrekking tot de geldende windnormen, de PRS-regels en de opvolging van de vliegprocedures.

Ik ben dan ook van plan om in de komende weken een ontwerp van verduidelijkende nota voor te leggen aan de Ministerraad, aan de hand waarvan alle actoren het eens kunnen worden over de wijze waarop deze normen, regels en procedures moeten worden toegepast, met inachtneming van het regeerakkoord, van de respectievelijke bevoegdheden en van de rechterlijke beslissingen.

In dit ontwerp van verduidelijkende nota zal worden aangegeven welke windnormen en PRS moeten worden toegepast, welke methode gehanteerd moet worden om de waarde van de in acht te nemen windcomponenten te berekenen, onder welke voorwaarden van het PRS kan afgeweken worden, inclusief de regels die een te lange anticipatie op afwijkingen van het PRS regelen, maar ook welke de verwachtingen zijn inzake het naadloos volgen van de gepubliceerde vlieg- en naderingsprocedures zodat de geluidslast voor de buurtbewoners verminderd wordt.

Daarna zal de RAAS-software (*Runway Allocation Advisory System* – hulpsoftware voor de baankeuze) nauwkeurig geparametreerd kunnen worden en zullen deze parameters ter goedkeuring kunnen worden voorgelegd aan het DGLV.

In dat opzicht moet de veiligheid van het luchtverkeer van primordiaal belang blijven.

Ten tweede heeft de regering naar aanleiding van de vordering en het vonnis in de zogenaamde “BHG-SPW”-zaak (Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Sint-Pieters-Woluwe) besloten om geen beroep aan te tekenen tegen de beslissing.

Deze beslissing moet als volgt ten uitvoer gelegd worden:

— elke maand moet aan het Brussels Gewest de lijst worden meegedeeld van de vliegtuigen (en hun respectievelijke *Quota Count*) die de kanaalroute gebruiken. Mijn diensten hebben al opdracht gekregen om deze maandelijks lijst mee te delen;

— er moeten voorstellen van operationele maatregelen voor de Kanaalroute, voor de Ringroute en voor de landingsprocedure naar baan 01 worden voorgelegd aan de regering, overeenkomstig de beslissing van de

Tout d’abord, l’audit mené quant au respect des normes de vent du PRS (système préférentiel des pistes) du 2 au 10 octobre 2016 a pointé une divergence d’interprétation notamment concernant les normes de vent en vigueur, les règles régissant le PRS et le suivi des procédures de vol.

Il est donc dans mes intentions, dans les semaines à venir, de présenter au Conseil des ministres un projet de note de clarification permettant à tous les acteurs de s’accorder sur la manière d’appliquer ces normes, règles et procédures dans le respect de l’accord de gouvernement, des compétences respectives et des décisions de justice.

Ce projet de note de clarification reprendra les normes de vent et le PRS à appliquer, la méthode de calcul des valeurs de composantes de vent à prendre en compte et détaillera les conditions permettant de déroger au PRS, en ce compris les règles qui régissent une anticipation trop longue des déviations au PRS, mais aussi ce qui est attendu en termes d’adhérence aux procédures de vol et d’approche publiées afin de faire bénéficier les riverains d’une réduction de la charge sonore.

Ensuite, le logiciel RAAS (*Runway Allocation Advisory System* – logiciel d’aide à la sélection des pistes) pourra être paramétré avec précision et ce paramétrage pourra être soumis à l’aval de la DGTA.

La sécurité de la navigation aérienne restera primordiale dans cette optique.

Deuxièmement, suite à l’action et au jugement dans l’affaire dite RBC-WSP (Région de Bruxelles-Capitale – Woluwe-Saint-Pierre), le Gouvernement a décidé de ne pas faire appel de cette décision.

Il convient d’appliquer la décision comme suit:

— chaque mois, la liste des avions empruntant la route du Canal et leur QC respectif doit être communiquée à la Région bruxelloise. J’ai déjà ordonné à mes services de communiquer cette liste mensuelle;

— conformément à la décision du Conseil des ministres du 1^{er} septembre, des propositions de mesures opérationnelles seront présentées au gouvernement pour la route du Canal, la route du Ring et la procédure

Ministerraad van 1 september. Mits de nodige akkoorden en technische validaties zullen dan ook operationele maatregelen worden genomen die tegemoet moeten komen aan het beschikking gedeelte van het vonnis van 19 juli 2017 en zodoende de gevolgen van de geluidshinder voor de bevolking dienen af te zwakken. Tevens zullen de termijnen voor de implementatie van deze maatregelen moeten worden voorgelegd. Zoals in het vonnis wordt onderstreept mogen deze maatregelen met betrekking tot de Kanaalroute, evenals met betrekking tot de Ringroute en de landingen op baan 01 tussen 23 uur en 6 uur, evenwel geen afbreuk doen aan de capaciteit van de luchthaven;

— er moet een milieueffectenstudie over de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal worden besteld. Deze moet mogelijke alternatieve oplossingen aanreiken en zal een grondig onderzoek zijn waarover iedereen kan beschikken.

Al deze acties en maatregelen zullen, na goedkeuring door de Ministerraad, in naam de Federale regering aan de Gewesten worden voorgelegd.

Naast het gevolg dat aan voormeld "BHG-SPW"-vonnis moet worden gegeven, maak ik samen met mijn federale partners werk van een globale, billijke en duurzame oplossing. Immers, het 'BHG-SPW'-vonnis laat meerdere Brusselse en rond het vliegveld gelegen zones buiten beschouwing en bovendien zijn nog andere rechtsvorderingen niet afgehandeld. Er moet bijgevolg een oplossing van globale en structurele aard worden onderzocht, waarbij op billijke wijze rekening wordt gehouden met alle buurtbewoners.

In dit dossier heeft iedereen een stukje van de puzzel in handen om de oplossing uit te bouwen en moet elke betrokkene zich ervan bewust worden dat hij/zij een rol te spelen heeft in de uitwerking van deze oplossing.

In de uitgewerkte oplossing zullen de elementen van de 7 essentiële componenten voor een billijke oplossing moeten opgenomen worden.

3. Beveiliging

De bescherming van mensenlevens tegen kwaadwillige daden op de Belgische luchthavens vormt een prioriteit waaraan samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken al onze aandacht wordt besteed.

In april 2017 heeft de directeur-generaal van het DGLV, overeenkomstig de Europese verplichtingen terzake, het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (NASP - *National Civil Aviation Security Programme*) voorgesteld. Nadat de sector

d'atterrissage en 01. Moyennant les accords et les validations techniques, des mesures opérationnelles seront prises afin de répondre au dispositif du jugement du 19 juillet 2017 et ainsi atténuer les répercussions des nuisances sonores sur la population. Les délais de mise en œuvre de ces mesures devront également être exposés. Ces mesures, visant la route du Canal et, pour la période de 23h à 6h, les routes du Ring et les atterrissages en piste 01, ne devront pas porter atteinte à la capacité de l'aéroport comme le souligne le jugement;

— une étude d'incidences relative aux nuisances sonores aux alentours de l'aéroport de Bruxelles-National sera commandée. Elle devra reprendre des pistes de solutions alternatives et permettra à chacun de disposer d'une étude fouillée.

L'ensemble de ces actions et mesures seront présentées aux Régions au nom du gouvernement fédéral après une approbation par le Conseil des ministres.

Au-delà de la réponse à apporter au jugement, je travaille avec mes partenaires fédéraux à une solution globale, équitable et durable. En effet, plusieurs zones bruxelloises et de la périphérie de l'aéroport ne sont pas visées par le jugement RBC-WSP et d'autres actions en justice sont toujours pendantes. Il est donc nécessaire d'étudier une solution qui sera globale et structurelle c'est-à-dire tenant compte de manière équitable de tous les riverains.

Dans ce dossier, chacun dispose d'une pièce de puzzle permettant de construire la solution et chaque personne impliquée doit prendre conscience de son rôle d'acteur dans l'élaboration de cette solution.

Cette solution devra reprendre les éléments des 7 composantes essentielles dans la recherche d'une solution équitable.

3. Sûreté

La question de la protection de vies humaines contre des actes malveillants au sein des aéroports belges est une priorité qui retient toute notre attention de concert avec mon collègue de l'intérieur.

En avril 2017, le programme national de sûreté de l'aviation civile (NASP - *National Civil Aviation Security Programme*) a été présenté par le Directeur général de la DGTA, conformément aux obligations européennes. C'est une attente du secteur, depuis environ 15 ans, qui

daar ongeveer 15 jaar op heeft gewacht, werd daarmee een lacune opgevuld. Samen met de luchthavens en de stakeholders wordt momenteel al een “2.0”-versie van dit plan opgesteld. In deze nieuwe versie zullen de aanbevelingen van de commissie ‘Aanslagen’, inzonderheid voor een correct gebruik van badges in de luchthavens, in aanmerking genomen worden.

Met oog op een verhoogde veiligheid van het luchtverkeer en vooruitlopend op de maatregelen die in kader van de uitvoering van de PNR-wetgeving (*Passenger Name Record*) in het vooruitzicht worden gesteld zal, voor de luchtvaartmaatschappijen de verplichting worden opgenomen in het NASP om een conformiteitscheck (*conformity check*) uit te voeren. De conformiteitscheck is erop gericht na te gaan of de identiteitsgegevens van de passagiers zoals vermeld op het reisbiljet overeenstemmen met de informatie die op het identiteitsdocument staat. Dit initiatief past in het verlengde van de beslissingen die door de buitengewone Ministerraad over justitie en veiligheid van mei 2017 werden genomen.

4. Grondafhandeling

De grondafhandelingsdiensten omvatten alle activiteiten ter verwerking van vliegtuigen, passagiers, bagages en vracht die aan de grond worden uitgevoerd ten behoeve van de luchtvaartmaatschappijen. Grondafhandeling is dan ook een essentiële dienstenactiviteit in de logistieke organisatie van een luchthaven. Ze levert een eerstelijnsbijdrage tot de globale efficiëntie van de luchthaven. Ook de kwaliteit van de dienstverlening voor de eindklant, namelijk de reiziger, vergt dat er gekozen wordt voor efficiënte grondafhandelingsactoren.

Nadat ik een procedure heb ingevoerd voor het instellen van beroep ad hoc teneinde de zaken te versnellen en een einde te stellen aan de rechtsonzekerheid inzake de keuze van de grondafhandelaars, wil ik er vandaag prioritaair voor zorgen dat de operatoren die in het kader van de huidige selectieprocedure aangeduid worden, garant staan voor het vereiste kwaliteitsniveau van de dienstverlening, in termen van veiligheid, van efficiëntie en van professionalisme. Er zal aandacht uitgaan naar de controle en het onderhoud van het materieel en naar de opleiding van het personeel.

5. Belgocontrol

5.1. Kritieke installaties

Met Richtlijn 2008/114/EG wordt in de Europese regelgeving het begrip van Europese kritieke infrastructuur omschreven. Een infrastructuur wordt als

a ainsi été comblée. Une version “2.0” de ce plan est en cours d’élaboration en partenariat avec les aéroports et les stakeholders. Cette nouvelle version prendra en compte les recommandations de la Commission attentats, spécialement sur l’utilisation correcte des badges dans les aéroports.

Afin d’augmenter le niveau de sécurité dans l’aérien et afin d’anticiper les mesures prévues dans le cadre de l’exécution de la législation PNR (*passenger name record*), le NASP intégrera l’obligation pour les transporteurs aériens d’effectuer un contrôle de conformité (*conformity check*). Le contrôle de conformité consiste à vérifier la correspondance entre l’information de l’identité des passagers sur le ticket et l’information sur le document d’identité. Cette initiative s’inscrit dans la suite des décisions prises par le Conseil des ministres extraordinaire consacré à la justice et à la sécurité qui s’est déroulé en mai 2017.

4. Handling

Les services d’assistance en escale comprennent toutes les activités permettant le traitement des avions, des passagers, de leurs bagages et du fret, effectuées au sol pour les compagnies aériennes. L’assistance en escale est donc une activité de services essentielle dans l’organisation logistique d’un aéroport. Elle participe en première ligne à son efficience globale. Le choix d’acteurs de handling efficaces se ressent également en termes de qualité de service pour le client final, c’est-à-dire le voyageur.

Après avoir mis en place une procédure de recours ad hoc afin d’accélérer le processus et mettre fin à l’insécurité juridique dans le choix des handlers, ma priorité sera maintenant de permettre, dans le processus de sélection actuel, la désignation d’opérateurs garantissant le niveau de qualité de service requis, en termes de sécurité, d’efficacité et de professionnalisme. L’attention sera portée sur le contrôle et l’entretien du matériel et sur la formation du personnel.

5. Belgocontrol

5.1. Installations critiques

La réglementation européenne via la Directive 2008/114/CE définit la notion d’infrastructure critique européenne. Une infrastructure est considérée comme

kritiek beschouwd van zodra tenminste twee lidstaten erkennen dat deze infrastructuur een dergelijk statuut moet krijgen. Daarom werd met het koninklijk besluit van 2 december 2011 het begrip van nationale kritieke infrastructuren ingevoerd. De prominente infrastructuren van de luchtvaartsector zijn evenwel niet opgenomen in dit koninklijk besluit. Er wordt dan ook momenteel gewerkt aan een wijziging van het koninklijk besluit om ervoor te zorgen dat Belgocontrol als nationale kritieke infrastructuur kan worden ingedeeld.

5.2. Versterkte samenwerking met de klanten: herziening samenwerkingsakkoord uit 1989

Het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische Staat en de Gewesten voorziet in de kosteloosheid van plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening tot aan het activiteitenpeil van 1989, zonder mogelijkheid om die kosten op de Gewesten te verhalen.

De instelling van een gemeenschappelijk heffingstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten, op Europees niveau en in het kader van het aangemaakte Europees luchtruim, heeft het verbod om de plaatselijke dienstverlening te subsidiëren met de opbrengst van de en-routediensten, ingevoerd. In afwachting van een heronderhandeling van het akkoord van 1989 wordt, sedert de inwerkingtreding van het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol, het tekort uit de plaatselijke activiteiten door de Staat opgevangen.

Teneinde het financieel evenwicht van Belgocontrol te consolideren, en in een geest van actualisatie van de verhoudingen met de deelstaten overeenkomstig de Europese aangemaakte luchtruimregelgeving, zal ik, zoals bepaald in het regeerakkoord actief werk maken van een heronderhandeling van het samenwerkingsakkoord uit 1989 met de Gewesten. Geleidelijk aan wil ik tot een oplossing komen die voor alle stakeholders evenwichtig is, daarbij rekening houdend met hun verwachtingen.

De transparantie over de kosten voor de regionale luchthavens is een voorafgaande voorwaarde voor de heronderhandeling van de afspraken. De eerste contacten met de gewestelijke kabinetten werden aan deze transparantie gewijd. Het komende jaar zal worden besteed aan de herziening van het akkoord uit 1989 en aan de geleidelijke overname van de door de federale overheid gedragen kosten door de Gewesten.

critique à partir du moment où au moins deux états membres reconnaissent qu'elle doit se voir attribuer ce statut. C'est la raison pour laquelle l'arrêté royal du 2 décembre 2011 introduit la notion d'infrastructures critiques nationales. Or cet arrêté royal n'inclut pas les infrastructures de premier plan du secteur aéronautique. Une modification de cet arrêté royal est donc en cours afin de permettre le classement de Belgocontrol comme infrastructure critique nationale.

5.2. Collaboration renforcée avec les clients: révision de l'accord de coopération de 1989

L'accord de coopération du 30 novembre 1989 entre l'État belge et les Régions prévoit la gratuité des services terminaux jusqu'au niveau d'activités de 1989 sans récupération possible auprès des Régions.

L'instauration d'un système commun de tarification des services de navigation aérienne fournis au cours de toutes les phases du vol, mis en place au niveau européen dans le cadre du Ciel unique européen, a introduit l'interdiction de la subvention des services terminaux par le produit des services en route. Dès lors, le déficit généré par les activités terminales est assumé, depuis l'entrée en vigueur du troisième contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol, par l'État, dans l'attente d'une renégociation de l'accord de 1989.

Afin de consolider l'équilibre financier de Belgocontrol, et dans l'esprit d'une réactualisation des rapports avec les entités régionales en parfaite concordance avec la réglementation européenne "Ciel unique", je travaillerai activement, conformément à l'accord de gouvernement, à une renégociation avec les Régions de l'accord de coopération de 1989. Je souhaite aboutir progressivement à une solution équilibrée pour toutes les parties prenantes, en tenant compte des attentes de celles-ci.

La transparence des coûts pour les aéroports régionaux étant un préalable à la renégociation de ces accords. Des premiers contacts avec les cabinets régionaux ont été consacrés à cette transparence. L'année à venir sera consacrée à la révision de l'accord de 1989 et à la prise en charge graduelle par les régions des coûts supportés au niveau fédéral.

5.3. Contingency op de regionale luchthavens

Met het oog op een betere dienstverlening aan klanten zal de invoering van een contingency-systeem, zowel op technisch als op menselijk vlak, worden aangemoedigd op de regionale luchthavens.

In het kader van de herziening van het akkoord uit 1989 denk ik eraan om service level agreements (SLA's) te implementeren tussen Belgocontrol en de regionale luchthavens. Deze SLA's moeten voorwaarden invoeren, waarvan sommige betrekking hebben op de contingency, teneinde de continuïteit van de dienstverlening te garanderen.

6. Luchtvaartsector

6.1. Drones

Na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit inzake drones was het belangrijk om een stand van zaken op te maken met de actoren uit de dronesector. Na afloop van deze evaluatie werden de verbeterpunten geïdentificeerd.

Momenteel wordt een actieplan voorbereid. Dit zal een herziening van het koninklijk besluit inhouden en voorzien in informaticatools die een sneller en beter gestructureerd beheer mogelijk maken van de verschillende administratieve handelingen die door de piloten, de bedrijven en het DGLV moeten worden gesteld.

Met betrekking tot het koninklijk besluit is er nood aan een aanpassing van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om een vlucht uit te voeren met een drone in een gecontroleerd luchtruim of in een zone die voor specifieke luchtvaartactiviteiten is bestemd. Daarin moet ook geanticipeerd worden op de toekomstige Europese Verordening, die momenteel wordt opgesteld. In dat opzicht heeft het DGLV onlangs een analyse uitgevoerd van de nieuwe teksten van de European Aviation Safety Agency (EASA), waarvan dit toekomstig Europees regelgevend kader zou worden afgeleid.

Ik zal technische werkgroepen samenstellen die ons moeten begeleiden bij deze herzieningswerkzaamheden.

De dronesector is een economie in volle groei. Ik wil de instrumenten aanreiken om de opmars van de sector te ondersteunen en tegelijk een hoog niveau van luchtvaartveiligheid, zoals vandaag, en van beveiliging te handhaven.

5.3. Contingence dans les aéroports régionaux

En vue d'un meilleur service clientèle, la mise en place d'un système de contingence, aussi bien technique, qu'humaine, sera encouragée dans les aéroports régionaux.

Dans le cadre de la révision de l'accord de 1989, j'envisage de mettre en place des accords de niveau de service (SLA) entre Belgocontrol et les aéroports régionaux. Ces SLA doivent introduire des conditions, dont certaines liées à la contingence, afin de garantir une continuité de service.

6. Secteur aéronautique

6.1. Drones

Après la mise en application de l'arrêté royal "drones", il était important de faire le point avec les acteurs du secteur des drones. À l'issue de cette évaluation, les points à améliorer ont été identifiés.

Un plan d'action est actuellement en préparation. Celui-ci comprendra la révision de l'arrêté royal et la mise en place d'outils informatiques permettant une gestion plus rapide et mieux structurée des différents actes administratifs que doivent remplir les pilotes, les sociétés et la DGTA.

Au niveau de l'arrêté royal, il est nécessaire d'adapter les conditions à remplir pour effectuer un vol avec un drone dans une zone contrôlée ou une zone dédiée à des activités aériennes spécifiques. Il devra aussi anticiper le futur règlement européen, en cours de rédaction. À ce titre, La DGTA vient de procéder à une analyse des nouveaux textes de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) qui devraient déboucher sur ce futur cadre réglementaire européen.

J'organiserai des groupes de travail techniques afin de nous accompagner dans ce travail de révision.

Le secteur des drones est une économie en pleine croissance. J'entends mettre les outils en place pour soutenir l'essor du secteur tout en maintenant un haut niveau de sécurité aérienne, que nous connaissons aujourd'hui, et de sûreté.

6.2. *Herziening van Verordening 868/2004*

Een welvarende luchtvaartsector is principieel belangrijk voor de Europese Unie. Om deze welvarendheid te bewerkstelligen is een gezonde concurrentie vereist tussen de luchtvaartmaatschappijen. Bijgevolg zal ik de herziening van Verordening 868/2004 betreffende de bescherming tegen schade toebrengende subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken, zoals wordt voorgesteld door de Commissie om de efficiëntie en de werkbaarheid van de Verordening te verhogen, steunen.

6.3. *ULM's*

Het jaar 2018 wordt gekenmerkt door de wijziging van het koninklijk besluit van 25 mei 1999 teneinde ULM-helikopters en proefvluchten toe te laten. De sector heeft immers blijk gegeven van een grote interesse voor de ontwikkeling van deze luchtvaartuigen, waarmee tegen een zeer competitieve kostprijs per uur kan gevlogen worden. Het uitvoeren van sleepvluchten van zweefvliegtuigen met een ULM is ook een belangrijke innovatie in de zweefvliegsector.

Ook de problematiek van de autogiro's krijgt mijn volledige aandacht. Ik wil zo snel mogelijk een wettelijk kader scheppen zodat ze erkend kunnen worden in België en er vrij kunnen vliegen.

Ik zal er zorg voor dragen de ontwikkeling van de sector van de ultralichte motorluchtvaartuigen te steunen en tegelijk te waken over de naleving van de regels inzake luchtvaartveiligheid.

6.4. *Just culture*

Kenmerkend voor de luchtvaartsector is een hoog veiligheidsniveau.

Dit hoog veiligheidsniveau is het resultaat van industrieel onderzoek, van de ontwikkeling van spitstechnologieën, van het instellen van nauwgezette en stipte procedures, van een herhaaldelijke analyse van de dagelijkse operaties, van zorgvuldig onderzoek van de incidenten /ongevallen die zich hebben voorgedaan en de implementatie van correctieve acties telkens dit nodig bleek.

Inzake veiligheid is het ordewoord "anticiperen". Anticiperen is een kwestie van kennis en van inzicht: kennis hebben van de risico's en van de context waarin ze zich voordoen; inzicht hebben in de manier waarop kan worden voorkomen dat de risico's optreden en tot een ongeval leiden.

6.2. *Révision du règlement 868/2004*

Dans les principes de l'Union européenne, il est important d'avoir un secteur aéronautique prospère. Cette prospérité passe par une saine concurrence entre les compagnies aériennes. Je soutiendrai donc la révision du règlement 868/2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice, proposée par la Commission afin de rendre ce règlement plus efficace et praticable.

6.3. *ULM*

L'année 2018 sera marquée par la modification de l'arrêté royal du 25 mai 1999 en vue d'autoriser les hélicoptères ULM ainsi que les vols d'essai. Le secteur s'est en effet montré très intéressé par le développement de ces aéronefs qui permettent de voler à un coût horaire très compétitif. Le remorquage de planeurs par ULM est également une nouveauté importante pour le vol à voile.

La problématique des autogires retient en outre toute mon attention. J'entends créer au plus vite un cadre légal pour qu'ils puissent être reconnus en Belgique et y circuler librement.

J'aurai à cœur de soutenir le développement du monde des ultralégers motorisés tout en veillant au respect des règles de sécurité aérienne.

6.4. *La "Culture juste"*

L'aviation est un secteur caractérisé par un haut niveau de sécurité.

Ce haut niveau de sécurité est le résultat d'un travail de recherche industrielle, d'élaboration de technologies de pointe, de mise en place de procédures strictes et précises, d'analyse récurrente des opérations quotidiennes, d'enquêtes minutieuses des incidents/accidents survenus et la mise en œuvre, chaque fois que nécessaire, d'actions correctrices.

Dans le domaine de la sécurité, le maître-mot est "anticipation". Anticiper, c'est connaître et comprendre: connaître les risques et leur contexte d'occurrence; comprendre comment empêcher qu'ils se produisent et se transforment en accident.

De Europese Unie heeft in 2014 een regelgevend kader uitgewerkt waarbij aan de actoren van de luchtvaartketen de verplichting wordt opgelegd om melding te maken van kritieke voorvallen zodat kan geïdentificeerd worden welke factoren en hun onderlinge wisselwerkingen een groot risico kunnen inhouden. Dit staat allemaal gedetailleerd omschreven in Verordening (EU) nr. 379/2014.

De bedoelde Verordening is rechtstreeks toepasselijk in België en eist bovendien dat elke land:

- de verantwoordelijke autoriteit aanwijst die als contactpunt zal optreden tussen de organisaties van dat land en de Europese instanties;
- een onafhankelijk orgaan opricht dat kan worden gevat door elke persoon die meent dat hij of zij onterecht werd gestraft naar aanleiding van een melding;
- het begrip *Just culture* ('cultuur van billijkheid') institutionaliseert.

De filosofie valt nogal eenvoudig als volgt samen te vatten: een fout kan zich jarenlang zonder gevolgen blijven voordoen, maar ooit aanleiding geven tot een ongeval. De veiligheid wordt er in geen enkel opzicht door verbeterd indien men zich beperkt tot het straffen van wie de fout heeft begaan en misschien niets meer of niets minder heeft gedaan dan honderden collega's voordien. Eerder dan blindelings te straffen lijkt het uit veiligheidsoogpunt logischer dat aan de verbetering van het systeem wordt gewerkt door de vergissingen in kaart te brengen en te corrigeren. Wanneer er sprake is van een opzettelijk vergrijp is het dus van wezenlijk belang dat de betrokkene zwaar wordt gestraft teneinde te voorkomen dat het vergrijp opnieuw wordt gepleegd, zij het door dezelfde persoon of door één van diens collega's. Ook hier is het bestraffingsprincipe gericht op de veiligheid door eraan te herinneren welke grenzen niet mogen overschreden worden.

Bijgevolg moeten de toepassingsmodaliteiten van Verordening (EU) nr. 376/2014 in België worden vastgelegd in een koninklijk besluit en moeten de nodige acties worden ondernomen om de implementatie van het begrip *Just culture* te reglementeren.

L'Union Européenne a travaillé à l'établissement d'un cadre réglementaire en 2014 qui oblige la notification d'événements critiques par les acteurs de la chaîne aéronautique afin de permettre l'identification des facteurs et leurs interactions pouvant constituer un risque majeur. L'ensemble de ces points est détaillé dans le Règlement (UE) n° 376/2014.

Ce règlement est directement applicable en Belgique. Il exige, en outre, que chaque pays:

- identifie l'autorité responsable qui sera le lien entre les organisations du pays et les instances européennes;
- crée un organe indépendant pouvant être saisi par toute personne ayant été, selon elle, injustement sanctionnée à la suite d'une notification;
- institutionnalise le concept de "Culture Juste".

La philosophie se résume assez simplement. Une erreur peut se répéter sans conséquence pendant des années mais aboutir à un accident un jour. Se contenter de sanctionner l'auteur de l'erreur, qui n'a peut-être rien fait de plus ou de moins que des centaines de collègues avant lui, n'améliore en rien la sécurité. D'un point de vue de la sécurité, il semble plus logique de faire progresser le système en identifiant et en corrigeant les erreurs plutôt que de punir aveuglément. Dans le cas d'une transgression volontaire, il est par contre essentiel de sanctionner lourdement l'individu afin d'éviter la répétition de la transgression par l'individu ou l'un de ses collègues. Là encore, le principe de sanction va dans le sens de la sécurité en rappelant les limites à ne pas franchir.

Il est donc nécessaire de déterminer par arrêté royal les modalités d'application du Règlement (UE) n° 376/2014 en Belgique et de prendre les actions nécessaires pour encadrer la mise en œuvre du concept de "culture juste".

III. — SPOOR

Inzake spoor zullen veel dossiers tegen het einde van het parlementair jaar afgerond worden: het nieuwe vervoersplan van de NMBS, het ontwerp van wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor in geval van staking, het ontwerp van wet betreffende administratieve geldboetes inzake spoorwegvervoer, de meerjareninvesteringsplannen, de beheerscontracten, en de heropstart van de GEN-werken.

De voltooiing van deze projecten is het resultaat van hard werken, in dikwijls complexe omstandigheden, maar ook van een doorgedreven politiek engagement en van een bijzonder grote investering in menselijke en in bepaalde gevallen ook financiële middelen. Sommige dossiers hebben inderdaad de nodige tijd moeten rijpen, maar het wachten was niet te vergeefs en heeft ervoor kunnen zorgen dat de belangen van de burgers inzake mobiliteit optimaal zullen worden gediend.

1. Vervoersplan van december 2017

Zoals gezegd is mijn aanpak van de aangelegenheden die verband houden met mobiliteit in eerste instantie gestoeld op overleg. Voor elk dossier is het immers mijn bedoeling om alle stakeholders te betrekken. In het kader van het Vervoersplan van 2017 bijvoorbeeld heeft de NMBS regelmatig het Raadgevend comité van de treinreizigers (RGCT), de regionale openbaar vervoersmaatschappijen en de gewestelijke administraties geraadpleegd.

Zo ook worden de Gewesten stelselmatig bij de verschillende gespreksonderwerpen betrokken tijdens het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Sinds mijn aantreden heb ik het ECMM vijfmaal bijeengeroepen. De zesde vergadering van het ECMM vond plaats op 6 oktober 2017.

Het Vervoersplan 2017-2020 werd door de Ministerraad goedgekeurd op 2 juni 2017, nadat het in december 2016 gevalideerd werd door de Raad van bestuur van de NMBS.

In het kader van de communicatie over het vervoersplan 2017-2020 heeft de NMBS in 2016 al een eerste reeks roadshows georganiseerd in de verschillende provincies om zo kennis te krijgen van de verwachtingen van haar klanten bij monde van de lokale verkozenen.

In de lente van 2017 hield de NMBS dan een tweede ronde roadshows om zo mee te geven van de projecten die in het vervoersplan 2017-2020 opgenomen werden.

III. — FERROVIAIRE

En matière ferroviaire, de nombreux dossiers aboutiront d'ici la fin de l'année parlementaire: nouveau plan de transport de la SNCB, projet de loi relatif à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève, projet de loi sur les amendes administratives en matière de transport ferroviaire, plans pluriannuels d'investissement, contrats de gestion et reprise des travaux du RER.

L'aboutissement de ces projets est le fruit d'un travail acharné, dans des conditions souvent complexes, mais également d'un engagement politique profond, d'un investissement humain, et dans certains cas financier, colossal. Il est vrai que certains dossiers auront pris le temps de mûrir, mais cette attente n'aura pas été vaine et aura permis de servir au mieux l'intérêt des citoyens en matière de mobilité.

1. Plan de transport de décembre 2017

Je l'ai dit, mon approche des problématiques liées à la mobilité se base avant tout sur la concertation. En effet, pour chaque dossier, j'entends impliquer toutes les parties prenantes. Dans le cadre du plan de transport de décembre 2017 notamment, la SNCB a ainsi régulièrement consulté le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF), les sociétés régionales de transport en commun, ainsi que les administrations régionales.

Ainsi, lors des réunions du Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM), j'associe systématiquement les Régions aux différentes discussions. Depuis mon entrée en fonction, j'ai réuni le CEMM à 5 reprises. La sixième réunion a eu lieu le 6 octobre 2017.

Après avoir reçu la validation du Conseil d'administration de la SNCB en décembre 2016, le plan de transport 2017-2020 a été approuvé lors du Conseil des ministres du 2 juin 2017.

En termes de communication sur le plan de transport 2017-2020, la SNCB a mené dès 2016 une première série de roadshows dans les différentes provinces du pays afin de recueillir les attentes de ses clients par le biais des élus locaux.

Au printemps 2017, une seconde série de roadshows a été menée par la SNCB en vue de communiquer les projets retenus dans le plan de transport 2017-2020.

Vanaf december 2017 zal het vervoersplan zorgen voor een aanzienlijke toename van het treinaanbod met 5,1 %, gespreid over de landelijke, de stedelijke en de voorstedelijke gebieden en dit zowel in de week als tijdens het weekend.

Op de 100 belangrijkste 'oorsprong-bestemming'-koppels zal de NMBS tevens de commerciële snelheid verhogen en zo de rittijden met 3 % verminderen.

Verder zal ook het voorstedelijke aanbod rond de steden Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi (AnGeLiC) worden opgevoerd; dit zal in 2018 onder meer het geval zijn voor Luik met de openstelling van lijn 125A voor het reizigersvervoer, waardoor binnenkort Seraing en Ougrée bediend zullen worden, of nog met de heropening van de stopplaats Chaudfontaine op de lijn naar Verviers.

Naar aanleiding daarvan wordt een geïntegreerde tariefformule ingevoerd. Dit geldt voor Gent en Antwerpen (Citypass) en voor Luik en de Luikse rand.

Betreffende Charleroi heeft de NMBS een verdubbeling van de frequentie in het vooruitzicht gesteld voor de trein Charleroi-Namen-Jambes, die voortaan om het half uur zal rijden. De rittijd van de IC-trein tussen Bergen – Charleroi – Namen en Luik wordt de hele dag door met 10 minuten ingekort.

Dankzij de inrichting van de zogenaamde lus van Luxemburg zullen met ingang van december 2017 Libramont – Bertrix – Virton – Aarlen niet langer om de twee uur, maar om het uur met elkaar verbonden worden.

Betreffende Antwerpen zal het aanbod tijdens de week en in het weekend eveneens worden opgevoerd vanaf december 2017.

Wat het weekaanbod betreft, heeft de NMBS onder meer gezorgd voor meer treinen tussen de stations Noorderkempen en Antwerpen-Centraal tijdens de ochtend- en de avondspits.

Betreffende Gent zal ook in een ruimer aanbod worden voorzien tijdens de week en in het weekend vanaf december 2017.

Wat het weekaanbod betreft, zal onder meer een bijkomende trein worden ingelegd tussen Gent-Sint-Pieters en Eeklo tijdens de avondspits.

Deze beschrijving is niet exhaustief. Het vervoersplan 2017 werd aan de leden van de Commissie Infrastructuur in detail toegelicht.

Le plan de transport permettra une augmentation significative de l'offre de trains de 5,1 % à partir de décembre 2017, en zone rurale, dans les zones urbaines et suburbaines, en semaine et aussi durant les week-ends.

De même, la SNCB augmentera la vitesse commerciale et réduira ainsi les temps de parcours de 3 % sur les 100 couples origine-destination les plus importants.

De plus, l'offre suburbaine autour des villes d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi (AnGeLiC) sera également renforcée, notamment pour Liège en 2018, via l'ouverture au trafic voyageurs de la ligne 125A permettant la desserte prochaine de Seraing et Ougrée, ou encore via la réouverture du point d'arrêt de Chaudfontaine sur la ligne vers Verviers.

Une formule tarifaire intégrée est mise en place à cette occasion. C'est le cas pour Gand et Anvers (Citypass) et pour Liège et sa couronne.

Pour Charleroi, la SNCB a prévu de doubler la fréquence du train Charleroi-Namur-Jambes, avec un train toutes les demi-heures. Le temps de parcours de l'IC entre Mons – Charleroi – Namur et Liège est réduit de 10 minutes toute la journée.

La mise en place de la boucle du Luxembourg dès décembre 2017 permettra de relier Libramont – Bertrix – Virton – Arlon toutes les heures au lieu de toutes les deux heures.

Pour Anvers, l'offre sera également renforcée en semaine et durant le week-end à partir de décembre 2017.

En ce qui concerne l'offre durant la semaine, la SNCB a notamment prévu de renforcer l'offre durant la pointe du matin et la pointe du soir entre les gares de Noorderkempen et Anvers-Central.

Pour Gand, il est également prévu de renforcer l'offre en semaine et durant le week-end à partir de décembre 2017.

En ce qui concerne l'offre durant la semaine, un train sera notamment ajouté en pointe du soir entre Gand-Saint-Pierre et Eeklo.

Cette description n'est pas exhaustive, le Plan de Transport 2017 ayant déjà été présenté en détails aux membres de la Commission Infrastructuur.

De opmaak van het volgende vervoersplan tegen december 2020 zal moeten worden voorafgegaan door een evaluatie van dit ganse aanbod.

Voor de ontwikkeling van het voorstedelijke aanbod rond Brussel berust de strategie op vier pijlers: meer reizigers aantrekken, de capaciteit van de treinen verhogen, het gebruik van het bestaande netwerk optimaliseren en de capaciteit van het netwerk verhogen.

Bovendien is het aanbod in en rond Brussel sinds december 2016 uitgebreid met 32 bijkomende treinen tijdens de week en 40 bijkomende treinen tijdens het weekend.

In de Brusselse gemeenten wordt ook communicatie georganiseerd naar de lokale verkozenen toe (burgemeesters, schepenen van mobiliteit, enz.) teneinde hen de nodige instrumenten aan te reiken met het oog op een kwaliteitsvolle informatieverlening over het voorstedelijke aanbod dat in hun respectievelijke gemeente bestaat.

Communicatie over het aanbod is essentieel om zoveel mogelijk mensen ervan te overtuigen de wagen te laten staan en de trein te nemen. Ik heb gevraagd – en ik zal er bij de NMBS blijven op aandringen – dat het een volwaardig extern communicatieplan opmaakt. Maar er is ook voor iedereen een rol weggelegd door dit aanbod kenbaar te maken, en zeker voor ons in onze hoedanigheid van federale, regionale en lokale gezaghebbers. In dat opzicht stelt de NMBS op eenvoudige aanvraag exemplaren van de kaart met dit “S”-aanbod ter beschikking in het Brussels Gewest en heeft ze een kit ontworpen voor de gemeenten.

2. De continuïteit van de spoordienstverlening in geval van staking

De Ministerraad heeft op 20 juli 2017 het voorontwerp van wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake het personenvervoer per spoor in geval van staking goedgekeurd.

Dit mechanisme maakt het mogelijk om treinen in te leggen volgens de beschikbare, niet-stakende personeelsleden in het kader van een aangepast vervoersaanbod voor de treingebruikers volgens één van de vervoersplannen die vooraf door de directiecomités van Infrabel en van de NMBS bepaald werden.

Met dit ontwerp van wet wordt een mechanisme van intentieverklaring ingevoerd, die voorafgaandelijk aan de staking moet worden afgelegd door elk personeelslid dat

Toute cette offre devra être évaluée avant la conception du prochain plan de transport pour décembre 2020.

Quant à la stratégie de développement de l’offre suburbaine autour de Bruxelles, elle se fonde sur 4 piliers: attirer plus de voyageurs, augmenter la capacité des trains, optimiser l’utilisation du réseau existant et augmenter la capacité du réseau.

En outre, depuis décembre 2016, l’offre a été renforcée de 32 trains supplémentaires en semaine et 40 le week end à Bruxelles et dans la couronne bruxelloise.

Une communication est également organisée dans les communes bruxelloises auprès des élus locaux (bourgmestres, échevins de la mobilité, ...) afin de leur fournir tous les outils nécessaires à une parfaite communication sur l’offre suburbaine mise en œuvre dans leur commune.

La communication sur l’offre est une étape clé pour contribuer à convaincre le plus grand nombre d’abandonner la voiture pour le train. J’ai demandé, et je vais insister auprès de la SNCB, pour qu’elle prévoit un plan de communication externe digne de ce nom. Mais chacun peut aussi jouer un rôle en faisant connaître cette offre et certainement nous, responsables politiques fédéraux, régionaux et locaux. À ce titre, la SNCB met à disposition, sur simple demande, des exemplaires de la carte de cette offre “S” en Région bruxelloise et a développé un kit à l’attention des communes.

2. Continuité du service ferroviaire en cas de grève

Le Conseil des ministres a approuvé le 20 juillet 2017 l’avant-projet de loi relatif à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève.

Ce mécanisme permet d’organiser des trains compte tenu des effectifs disponibles, c’est-à-dire des membres du personnel non-grévistes, en fournissant aux usagers une offre de transport adaptée selon l’un des plans de transport déterminés au préalable par les comités de direction d’Infrabel et de la SNCB.

Ce projet de loi instaure un mécanisme de déclaration d’intention préalable aux grèves pour chaque membre du personnel appartenant à une catégorie profession-

deel uitmaakt van een operationele beroepscategorie die als essentieel voor de dienstverlening wordt beschouwd, en aanwezig zou moeten zijn tijdens de staking.

De regering heeft een moedige beslissing genomen in het belang van de reiziger en het spoor. Dankzij de inzet van de niet-stakende werknemers zullen de NMBS en Infrabel op stakingsdagen een dienstverlening kunnen aanbieden aan de pendelaars, zonder dat evenwel het stakingsrecht wordt geschonden.

Het ontwerp van wet bepaalt tevens dat de treingebruikers uiterlijk 24 uur vóór het begin van de staking moeten worden ingelicht over het treinaanbod en over de modaliteiten van het vervoersplan dat volgens het beschikbare personeel ten uitvoer wordt gelegd.

In het ontwerp werd rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State en wordt een onderscheid gemaakt tussen een staking van één dag en een staking waarvan de stakingsaanzegging op meerdere dagen slaat:

— indien de staking op één dag slaat, dan delen de betrokken werknemers hun intentie mede ten laatste 72 uur vóór de aanvang van de staking;

— indien de stakingsaanzegging op meerdere dagen slaat, dan delen de betrokken werknemers hun intentie mede, voor de dagen waarop de staking slaat, ten laatste 72 uur vóór de aanvang van de eerste stakingsdag, met dien verstande dat zij het recht behouden om vanaf de tweede stakingsdag hun intentie te wijzigen:

o indien het de bedoeling is om vanaf een bepaalde stakingsdag in staking te gaan, dan moet deze intentie ten minste 72 uur vóór de aanvang van hun geplande prestatie worden medegedeeld;

o indien het de bedoeling is om vanaf een bepaalde stakingsdag het werk te hervatten, dan moet deze intentie ten minste 48 uur vóór de aanvang van de geplande prestatie worden medegedeeld.

Rekening houdend met de beschikbare personeelsleden kan op die manier worden voorzien in het best mogelijke vervoersaanbod.

Het ontwerp van wet werd op 25 oktober 2017 in de Kamercommissie Infrastructuur goedgekeurd.

3. Het GEN en de waardevolle schuld van één miljard euro

Bij mijn aantreden heb ik meteen beslist om het GEN-dossier ter hand te nemen.

nelle opérationnelle considérée comme essentielle et qui devrait être présent lors de la grève.

Le gouvernement a pris une mesure courageuse dans l'intérêt des voyageurs et des chemins de fer. Les jours de grève, il va permettre à la SNCB et à Infrabel, avec les travailleurs non-grévistes, d'offrir un service aux navetteurs et ce, sans altérer le droit à la grève.

Le projet de loi prévoit également que les usagers soient informés au plus tard 24 heures avant le commencement de la grève sur l'offre de trains et les modalités du plan de transport applicable en fonction de l'effectif disponible.

Ce projet tient compte des remarques formulées par le Conseil d'État et une distinction est réalisée selon qu'il s'agisse d'une grève d'un jour ou que le préavis de grève porte sur plusieurs jours:

— si la grève porte sur un seul jour, les travailleurs concernés devront communiquer leur intention au plus tard 72 heures avant le début de la grève;

— si le préavis de grève porte sur plusieurs jours, les travailleurs concernés devront communiquer leur intention pour les jours couverts par la grève au plus tard 72 heures avant le début du premier jour de grève, étant entendu qu'ils conservent le droit de modifier leur intention à partir du 2ème jour de grève:

o si l'intention est de se mettre en grève à partir d'un jour de grève déterminé, cette intention doit être communiquée au minimum 72 heures à l'avance;

o si l'intention est de reprendre le travail à partir d'un jour de grève déterminé, cette intention doit être communiquée au minimum 48 heures à l'avance.

Compte tenu des agents disponibles, il sera de cette manière possible d'organiser la meilleure offre de transport possible.

Le projet de loi a déjà été voté lors de la Commission Infrastructuur du 25 octobre 2017.

3. RER et milliard vertueux

Dès mon entrée en fonction, j'ai décidé d'emblée de reprendre le dossier du RER en main.

Naar aanleiding van het verslag van het Rekenhof werden ernstige tekortkomingen vastgesteld in de invulling van de aansturing van de GEN-werken zoals bepaald in de overeenkomst van 2003. In de allereerste plaats kwam het erop aan alle overlegorganen die sinds jaren niet meer waren bijeengekomen, waaronder het ECMM en de GEN-stuurgroep, nieuw leven in te blazen.

Na vijf jaren inactiviteit vergaderde de stuurgroep voor het eerst op 23 augustus 2017 onder leiding van Jean-Pierre Hansen. Het was vooral de gelegenheid om de toestand in kaart te brengen.

De eerste doelstelling van de GEN-stuurgroep wordt het zo snel mogelijk heropstarten van de werken op de lijnen 161 en 124. In dat kader heeft het ECMM n.a.v. de vergadering van 10 juni 2016 beslist om een nieuwe indeling te hanteren voor de heropstart van de GEN-werken, met name per baanvak en niet langer per lijn.

Het zal erop neerkomen de GEN-werken verder uit te voeren volgens een pragmatische methode gericht op capaciteitsuitbreiding (fasering van de eigenlijke werken). Deze methode zal uitgaan van een geoptimaliseerd gebruik van de reeds gebouwde infrastructuur en van de beschikbare budgettaire middelen zodat de klant zo snel mogelijk kan genieten van elke versterking van de capaciteit of van een wezenlijke verbetering van het aanbod, zonder dat de volledige beëindiging van alle werken moet worden afgewacht.

Ik wijs nadrukkelijk op de beslissing die de regering op 31 maart 2017 heeft genomen om een bedrag van één miljard euro toe te kennen zodat de GEN-werken kunnen worden voltooid en strategische spoorweginfrastructuur kan gefinancierd worden op het grondgebied van de Gewesten. De gesprekken met de Gewesten verlopen positief. Binnen het ECMM heb ik voorgesteld om een vierledig samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale overheid en de Gewesten, en daarnaast een bilaterale uitvoerende samenwerkingsakkoord met elk Gewest voor de projecten die het betrokken Gewest aanbelangen. In de denkoefening werd rekening gehouden met de door de Gewesten gestelde prioriteiten.

Voor de prioriteiten in het Waals Gewest heb ik een voorstel geformuleerd dat rekening houdt met de prioriteiten die in de beleidsverklaring van de nieuwe Waalse regering worden gesteld.

Voor de prioriteiten in het Vlaams Gewest heb ik een voorstel geformuleerd dat voorziet in een bedrag voor elk van de elf prioriteiten die het Vlaams Gewest heeft meegedeeld aan de investeringscel.

Suite au rapport de la Cour des comptes, de sérieuses défaillances dans la mise en œuvre du dispositif de pilotage prévu par la convention de 2003 ont été signalées. Il était primordial, avant toute chose, de relancer l'ensemble des organes de concertation, dont le CEMM et le Comité de pilotage RER, qui n'avaient plus été réunis depuis des années.

En ce qui concerne le Comité de pilotage, celui-ci s'est réuni pour la première fois sous la direction de Jean-Pierre Hansen le 23 août 2017, après 5 années d'inactivité. Il a surtout permis de dresser un état des lieux de la situation.

L'objectif premier dudit Comité sera de redémarrer, dans les meilleurs délais, les travaux sur les lignes 161 et 124. Dans ce cadre, il a été décidé, lors du CEMM du 10 juin 2016, de relancer les travaux RER selon une nouvelle planification, à savoir par tronçon plutôt que par ligne.

Il s'agira de poursuivre la réalisation des travaux RER prévus selon une méthode pragmatique d'extension de capacité (phasages des travaux propres). Cette méthode s'effectuera sur la base d'une optimisation de l'utilisation des infrastructures déjà construites et des moyens budgétaires disponibles afin que la clientèle puisse le plus rapidement possible bénéficier de chaque renforcement de capacité ou d'une amélioration significative de l'offre sans devoir attendre la fin complète de tous les travaux.

Je souhaite souligner la décision du gouvernement du 31 mars 2017 d'allouer un milliard d'euros pour permettre notamment de finaliser les travaux RER et de financer des infrastructures ferroviaires stratégiques sur le territoire des Régions. Les discussions avec les Régions sont positives. J'ai proposé en CEMM la conclusion d'un accord de coopération quadripartite entre le Fédéral et les Régions et des accords de coopération d'exécution bilatéraux avec chacune des Régions pour les projets la concernant. Les priorités exprimées par les Régions ont été prises en compte dans la réflexion.

Pour les priorités en Région wallonne, j'ai formulé une proposition qui tient compte des priorités exprimées dans la déclaration de politique générale du nouveau gouvernement wallon.

Pour les priorités en Région flamande, j'ai formulé une proposition qui prévoit des montants pour chacune des onze priorités qui ont été communiquées par la Région flamande à la cellule d'investissement.

De enveloppes die de Ministerraad in dit kader heeft vrijgemaakt voor de financiering van de prioritaire projecten op het grondgebied van de Gewesten nemen de 60/40-verdeelsleutel in acht.

Een ontwerp van samenwerkingsakkoord werd in september 2017 aan de Gewesten bezorgd.

Binnenkort wordt aan de Ministerraad een ontwerp van koninklijk besluit voorgelegd dat de financiering van het GEN en van de strategische projecten voor de drie komende jaren moet garanderen.

Deze ganse wettelijke en contractuele regeling wordt nu uitgewerkt en geeft momenteel aanleiding tot regelmatige contacten tussen mijn kabinet, de maatschappijen (NMBS en Infrabel) en de regionale kabinetten van Mobiliteit.

Tot slot gaat bijzondere aandacht uit naar de investeringen voor het vrachtvervoer. Dit thema wordt verder behandeld ("Vervoer van goederen over het spoor").

4. De meerjareninvesteringsplannen

De respectievelijke raden van bestuur van de NMBS en van Infrabel hebben een eigen meerjareninvesteringsplan goedgekeurd.

Al gauw hebben we evenwel een gebrek aan coördinatie van de werken vastgesteld wat de planning ervan en het budget ervoor betreft.

Bijgevolg moest werk worden gemaakt van een harmonisering van beide meerjareninvesteringsplannen, dit in samenwerking met de diensten van de ondernemingen en van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De bepaling van de werken die zouden gefinancierd worden met de waardevolle schuld van één miljard euro ging gepaard met het maken van keuzes, waardoor het proces langer heeft geduurd. Iedereen heeft hier echter voordeel bij vermits hierdoor projecten kunnen worden uitgevoerd die oorspronkelijk niet gefinancierd konden worden.

Ik kan u vandaag aankondigen dat deze harmonisering afgerond is en dat de ondernemingen NMBS en Infrabel het eens zijn geworden over de projecten die zullen gefinancierd worden.

Tot slot heb ik bij de regering gepleit voor een vermindering van de gecontroleerde schuldenlast van Infrabel zodat het behoud van het ganse netwerk kon

Les enveloppes pour le financement de projets prioritaires sur le territoire des Régions dégagées par le Conseil des ministres dans ce cadre respectent la clé de répartition 60/40.

Un projet d'accord de coopération a été transmis aux Régions en septembre 2017.

Un projet d'arrêté royal sera prochainement proposé au Conseil des ministres afin de garantir le financement du RER et des projets stratégiques pour les trois prochaines années.

Tout ce dispositif légal et contractuel est en développement et fait actuellement l'objet de contacts réguliers entre mon cabinet, les entreprises SNCB et Infrabel et les cabinets régionaux de la mobilité.

Enfin, une attention particulière est accordée aux investissements sur le fret. Cette thématique spécifique sera développée plus loin ("Fret ferroviaire").

4. Plans pluriannuels d'investissement

Les conseils d'administration respectifs de la SNCB et d'Infrabel ont approuvé un projet de plan pluriannuel d'investissement propre à chaque société.

Cependant, rapidement, nous avons constaté une absence de coordination des travaux en termes de planning et de budget.

Un important travail d'harmonisation de ces deux plans pluriannuels d'investissement a dû être entrepris en collaboration avec les équipes des sociétés et du SPF Mobilité et Transports.

La définition des travaux financés par le milliard vertueux a également conduit à des arbitrages entre les deux sociétés, ce qui a rallongé le processus, mais pour le bien de tous, puisque cela permet de faire des projets qui n'étaient pas financés initialement.

Je peux vous annoncer aujourd'hui que cette harmonisation est terminée et qu'un accord est intervenu entre les deux sociétés SNCB et Infrabel sur les projets financés.

Enfin, j'ai plaidé et obtenu de la part du gouvernement une réduction de l'endettement maîtrisé d'Infrabel afin de pouvoir assurer le maintien de l'ensemble du réseau

verzekerd worden en het ontstaan van BTS (berichten van tijdelijke snelheidsbeperking) kon vermeden worden, en de regering heeft daarmee ingestemd.

5. De infrastructuurvergoeding

Er is nood aan een herziening van de vergoeding voor het gebruik van de spoorinfrastructuur overeenkomstig de spoorcodex, in uitvoering van richtlijn 2012/34 van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte. Het nieuwe systeem van gebruiksvergoeding moet eind 2018 in voege kunnen treden.

Luidens artikel 46 van de spoorcodex bepaalt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de wijze van berekening en de betalingswijzen van de retributies die uit de toepassing van de prestatieregeling voortvloeien.

In samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer en met de diensten van de infrastructuurbeheerder onderzoeken mijn medewerkers welke aanpassingen moeten worden aangebracht aan het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om zodoende het algemeen belang te vrijwaren en maximale rechtszekerheid te scheppen.

Ik heb Infrabel hiervan in kennis gesteld en erop gewezen dat het algemeen belang door twee elementen gediend wordt.

Ten eerste moet het nationale treinaanbod op een evenwichtige manier evolueren, niet ten nadele van het regionale en voorstedelijke treinaanbod.

Bovendien valt te verwachten dat deze IC-treinen de meeste kans maken om concurrentie te ondervinden bij de nakende vrijmaking van de markt.

Ten tweede dient het goederenvervoer per spoor zo weinig mogelijk ontmoedigd te worden door de prijszetting van de vergoeding.

Vanuit juridisch oogpunt wil ik dat er geen onduidelijkheid zou bestaan omtrent de toe te passen 'extra retributies' (de zogenaamde mark-ups); ik wens dat deze 'extra retributies' uitsluitend worden verantwoord op basis van de prijselasticiteit van de vraag naar rijpaden.

Tot slot heb ik benadrukt dat de structuur van de vergoeding eveneens de "prestaties in het station" moet

et éviter l'apparition d'ART (avis de ralentissement temporaire).

5. Redevance d'infrastructure

Il convient de revoir la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire conformément au Code ferroviaire, et ce en exécution de la directive européenne 2012/34 du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. Le nouveau système de redevance d'utilisation doit pouvoir entrer en vigueur fin 2018.

Le Code ferroviaire prévoit dans son article 46 que le Roi fixe, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres après avis du gestionnaire d'infrastructure, les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

Mes collaborateurs étudient, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports et les équipes du gestionnaire d'infrastructure, les adaptations à apporter à l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans un but de préserver l'intérêt général et de créer une sécurité juridique maximale.

J'ai informé Infrabel à ce sujet et j'ai, dans ce cadre, souligné que deux éléments serviront l'intérêt général.

Premièrement, l'offre nationale de trains doit évoluer de façon équilibrée sans préjudice pour l'offre de train régionale et suburbaine.

Il faut en outre s'attendre à ce que ces trains IC soient les plus exposés à la concurrence au moment de la prochaine libéralisation du marché.

Deuxièmement, le prix fixé pour la redevance doit le moins possible dissuader le transport de marchandises par le rail.

D'un point de vue juridique, je veux éviter toute confusion concernant les redevances dites supplémentaires (les 'markups') qu'il y a lieu d'appliquer; je souhaite que ces redevances supplémentaires soient justifiées exclusivement à partir de l'élasticité du prix au niveau de la demande de sillons.

Et enfin, j'ai insisté sur le fait que la structure de la redevance doit aussi comprendre les "prestations en

omvatten en dat, overeenkomstig de zienswijze van de Europese Commissie, de kostprijs van deze prestaties niet van de rechtstreekse kosten mag afgetrokken worden.

6. Nieuwe beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel

Meteen bij haar aantreden heeft Sophie Dutordoir de strategie van de NMBS willen verduidelijken. Dit is eind juni gebeurd en heeft de deur opengezet voor een hervatting van de onderhandelingen over het beheerscontract van deze operator. Sindsdien werden gesprekken gevoerd, aan de hand waarvan de keuzes onder woorden konden worden gebracht en een aantal keuzes konden worden beslecht tussen de NMBS en mijn kabinet.

Wanneer een akkoord tot stand is gekomen over de voornaamste punten van het beheerscontract van de NMBS zullen haar verwachtingen inzake netwerkperformantie kunnen worden verwoord in doelstellingen voor de infrastructuurbeheerder. Op hun beurt zullen de onderhandelingen met Infrabel dan kunnen worden hervat. Op enkele punten moet nog duidelijkheid geschapen worden en er wordt verder gewerkt.

Zoals eerder al gezegd worden de KPI's rond zes strategische thema's opgebouwd:

- het spooraanbod en het tarief- en commercieel beleid;
- de veiligheid;
- de stiptheid;
- de klanttevredenheid, exclusief stiptheid;
- de efficiëntie en de financiële doelstellingen;
- het maatschappelijk verantwoord ondernemen.

De beheerscontracten zullen een periode van vijf jaar bestrijken, van 2018 tot en met 2022..

Mijn medewerkers doen er alles aan opdat de nieuwe teksten van de beheerscontracten vóór het einde van het jaar beschikbaar zouden zijn.

7. Exploitatieveiligheid

Veiligheid blijft de eerste prioriteit van de regering en van de spoorwegondernemingen. In dat opzicht wordt ETCS verder geïmplementeerd op gans het Belgische grondgebied en op het rollend materieel zoals vooropgesteld in het ETCS-masterplan dat aan de bijzondere Commissie Spoorveiligheid werd voorgelegd.

gare" et que, conformément à la vision de la Commission européenne, les coûts de ces prestations ne peuvent pas être soustraits aux coûts directs.

6. Nouveaux contrats de gestion entre l'État, la SNCB et Infrabel

Dès son entrée en fonction, Sophie Dutordoir a voulu préciser la stratégie de la SNCB. Ceci a été fait fin juin et a ouvert la porte à la reprise des négociations sur le contrat de gestion de l'opérateur. Des discussions ont eu lieu depuis lors, qui nous ont permis de traduire les choix et de faire un certain nombre d'arbitrages entre la SNCB et mon Cabinet.

Une fois qu'un accord aura été établi sur les points principaux du contrat de gestion de la SNCB, les attentes de celle-ci en matière de performance du réseau pourront être traduites en objectifs pour le gestionnaire d'infrastructure. Les négociations avec Infrabel pourront alors à leur tour reprendre. Il reste encore quelques points à éclaircir et les travaux se poursuivent.

Au niveau des KPI, comme je vous l'ai déjà dit, ils s'articulent autour de 6 thèmes stratégiques:

- l'offre ferroviaire et la politique commerciale et tarifaire;
- la sécurité;
- la ponctualité;
- la satisfaction de la clientèle hors ponctualité;
- l'efficacité et les objectifs financiers;
- la responsabilité sociétale de l'entreprise.

Les contrats de gestion porteront sur la période de 5 ans allant de 2018-2022.

Mon équipe met tout en œuvre afin de pouvoir disposer des nouveaux textes des contrats de gestion avant la fin de l'année.

7. Sécurité d'exploitation

La sécurité reste la première priorité du Gouvernement et des entreprises ferroviaires. Dans cette optique, l'ETCS continuera à être implanté sur l'ensemble du territoire de la Belgique et sur le matériel roulant comme prévu dans le Masterplan ETCS tel que présenté à la Commission spéciale "Sécurité du rail".

Inzake uitdoving van de nationale veiligheidsregels, in het kader van de discussie over de technische pijler van het vierde spoorwegpakket, beogen de verschillende actoren een harmonisatie van de veiligheidsregels en een doorgedreven integratie van een eengemaakt Europees spoorwegstelsel, waarbij de lasten voor de ondernemingen zullen worden beperkt. Om deze doelstelling waar te maken heeft mijn administratie, in nauwe samenwerking met de Nationale Autoriteit voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer en de beheerder van de spoorweginfrastructuur, een plan voor de inperking van de nationale regels uitgewerkt en binnen de toegestane termijn bij de Europese Commissie ingediend. De grote schoonmaak in de veiligheidsregels kan bijgevolg worden voortgezet.

Tot slot blijft bijzondere aandacht uitgaan naar de beveiliging van de kritieke spoorweginfrastructuren. Er werd een regelgevend kader vastgelegd voor de omschrijving van de kritieke infrastructuur op het gebied van het spoorvervoer.

De NMBS en Infrabel hebben hun kritieke spoorinfrastructuur officieel genotificeerd in juni 2016. De aanduiding van die infrastructuur gebeurde op grond van de sectorale criteria die in nauwe samenwerking met het Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken en met beide spoorwegoverheidsbedrijven door de FOD Mobiliteit en Vervoer werden bepaald.

Vanaf de datum van die notificatie, beschikten Infrabel en de NMBS over een termijn van één jaar om een beveiligingsplan van de exploitant (B.P.E.) uit te werken in samenwerking met de Nationale Autoriteit voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer.

Infrabel en de NMBS hebben mij hun respectievelijke veiligheidsplannen voorgelegd. Deze worden momenteel door mijn administratie geanalyseerd.

De binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer opgerichte Inspectiedienst die de controle moet uitvoeren op de naleving van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen is inmiddels operationeel en is reeds gestart met zijn inspecties van kritieke spoorinfrastructuur. In dat verband zal ik erop toezien dat de dienst over de geschikte middelen beschikt om zijn opdracht naar behoren uit te voeren.

8. Een aangepast regelgevend kader voor de museumlijnen

In overleg met mijn collega die verantwoordelijk is voor de nationale veiligheidsinstantie voor de spoorwegen – de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) – zal ik in 2018 de denkoefening

En matière d'extinction des règles nationales de sécurité, dans le cadre des discussions sur le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire, l'intention des différents acteurs est d'harmoniser les règles de sécurité et de renforcer l'intégration du système ferroviaire unique européen, dans lequel les charges pesant sur les entreprises seront réduites. Afin d'atteindre cet objectif, mon administration a élaboré un plan de réduction des règles nationales, en étroite collaboration avec l'Autorité nationale pour la Sûreté du Transport ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, qu'elle a déposé dans les délais impartis à la Commission européenne. Le travail de nettoyage des règles de sécurité peut donc se poursuivre.

Enfin, la protection des infrastructures ferroviaires critiques fait toujours l'objet d'une attention particulière. Un cadre réglementaire pour la définition des infrastructures critiques au niveau du transport ferroviaire a été fixé.

La SNCB et Infrabel ont procédé en juin 2016 à la notification officielle de leurs infrastructures critiques ferroviaires. La désignation de ces infrastructures a été déterminée sur la base des critères sectoriels définis par le SPF Mobilité et Transports en étroite collaboration avec le Centre de Crise du SPF Intérieur et les deux entreprises publiques ferroviaires.

À dater de cette notification, Infrabel et la SNCB disposaient d'un délai d'un an pour réaliser leurs plans de sûreté de l'exploitant (P.S.E.) en collaboration avec l'Autorité nationale pour la sûreté du transport ferroviaire.

Infrabel et la SNCB m'ont soumis leurs plans de sécurité. Ceux-ci sont en cours d'analyse par mon administration.

Le Service d'Inspection qui doit contrôler le respect des dispositions législatives et réglementaires, créé au sein du SPF Mobilité et Transports, est désormais opérationnel et a déjà commencé ses premières inspections des infrastructures critiques ferroviaires. Dans ce cadre, je m'assurerais qu'il dispose des moyens appropriés pour remplir correctement sa mission.

8. Un cadre réglementaire adapté pour les lignes musées

En concertation avec mon collègue responsable de l'autorité nationale de sécurité ferroviaire, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), je poursuivrai, en 2018, la réflexion en vue de

verderzetten met het oog op een aanpassing van de regelgeving inzake het toeristisch verkeer met treinen bestemd voor historische doeleinden, zij het op de zogenaamde museumlijnen of op het netwerk van Infrabel.

Er werd een werkgroep samengesteld met de DVIS, Infrabel en de NMBS teneinde de delta te bepalen tussen alle vereisten die normaal van toepassing zijn op het rollend materieel dat op het netwerk van Infrabel spoort, enerzijds, en de vereisten die deze toeristische verenigingen redelijkerwijs aankunnen, anderzijds, teneinde in tweede instantie het referentiekader met de aan deze laatste opgelegde vereisten, te wijzigen.

Dit nieuwe referentiekader zal uiteraard zodanig moeten worden uitgewerkt dat een algemeen veiligheidsniveau op het spoorwegnet gehandhaafd wordt.

De discussie daarover is nog gaande, in overleg met de voogdijminister voor de nationale veiligheidsinstantie voor de spoorwegen, de heer Ducarme, en met de DVIS. Het is namelijk zo dat de door te voeren aanpassingen de bevoegdheid zullen verlenen aan de DVIS om veiligheidscertificaten af te geven aan de uitbaters van de museumspoorlijnen.

9. Ontwerp van wet op de politie van de spoorwegen

Het ontwerp van wet op de politie van de spoorwegen strekt ertoe de figuur van de administratieve geldboete in te voeren in het arsenaal van beschikbare maatregelen om op een effectieve wijze gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein (ook in de stations en de parkings voor reizigers) en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur, dit naar het voorbeeld van de administratieve geldboetes die ook reeds bestaan bij andere vervoersbedrijven.

Momenteel leidt de vervolging van dergelijke gedragingen systematisch tot een zware, dure en lange procedure.

De overtredingen waarop het ontwerp betrekking heeft, zijn evenwel principieel dezelfde als deze die al strafbaar zijn op basis van regelgeving uit 1891 en meer recent uit 2007. Sommige strafbare handelingen werden enkel "hertaald" en aangepast aan de context van vandaag.

Voor wat Infrabel betreft, hebben de overtredingen vooral betrekking op het verbod om de spoorlijnen te betreden (het fenomeen van *trespassing*) alsmede op het verbieden van alle handelingen die de instandhouding

réajuster la réglementation sur la circulation touristique avec des trains à caractère historique, que ce soit sur les lignes musées ou sur le réseau d'Infrabel.

Un groupe de travail a été mis en place réunissant le SSICF, Infrabel et la SNCB afin de déterminer le delta entre, d'une part, l'ensemble des exigences normalement applicables au matériel roulant circulant sur le réseau d'Infrabel et, d'autre part, celles que peuvent raisonnablement supporter ces associations touristiques, ce en vue de modifier, dans un second temps, le référentiel des exigences imposées à ces dernières.

L'élaboration de ce nouveau référentiel devra évidemment maintenir un niveau de sécurité général sur le réseau ferroviaire.

Les discussions sont toujours en cours à ce sujet en concertation avec le cabinet du ministre de tutelle de l'Autorité nationale pour la sécurité ferroviaire, Monsieur Ducarme, ainsi que le SSICF. En effet, les adaptations à réaliser accorderont au SSICF la compétence de délivrer des certificats de sécurité aux exploitants des lignes ferroviaires musées.

9. Projet de loi sur la police des chemins de fer

Le projet de loi vise à introduire la notion d'amendes administratives dans l'arsenal des mesures disponibles pour sanctionner de manière effective des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, à l'instar des sanctions administratives qui existent déjà au sein d'autres sociétés de transport en commun.

À l'heure actuelle, la poursuite de tels comportements implique systématiquement une procédure lourde, longue et coûteuse.

Les infractions qui font l'objet du projet sont toutefois fondamentalement les mêmes que celles qui sont également punissables sur la base de la réglementation datant de 1891 et, plus récemment, de 2007. Certains comportements répréhensibles ont seulement été "reformulés" et adaptés à la réalité d'aujourd'hui.

En ce qui concerne Infrabel, les infractions ont principalement trait à l'interdiction de circuler sur les lignes ferroviaires (phénomène d'intrusion ou *trespassing*), ainsi qu'aux interdictions de tout ce qui met en danger

van de spoorweginfrastructuur in het gedrang brengen (bv. gevaarlijke constructies of te hoge bomen langs het spoor).

Voor wat de NMBS betreft, hebben de overtredingen vooral betrekking op het reizen zonder geldig vervoerbewijs alsmede op alle gedragingen op de trein, in de stations en op de perrons die hetzij indruisen tegen de belangen van de spoorwegoperator (bv. het aanbrengen van beschadigingen aan de stationsinfrastructuur of aan het rollend materieel (graffiti)), hetzij andere reizigers hinderen of in het ergste geval, de exploitatieveiligheid in het gedrang brengen.

De figuur van de 'administratieve geldboete' moet ervoor zorgen dat een (uitvoerbare) administratieve geldboete kan worden opgelegd ter bestraffing van overtredingen die als dusdanig in dit ontwerp zijn vermeld en dat deze overtredingen niet langer uitsluitend strafrechtelijk vervolgbaar zijn.

Het ontwerp bepaalt vier categorieën van administratieve geldboetes (met vaste basisbedragen van 50, 100, 250 en 300 euro).

Een schriftelijk verweer is steeds mogelijk.

Er kan beroep worden ingesteld bij de politierechtbank of, in het geval van minderjarigen (personen die ten minste de leeftijd van 14 jaar hebben), bij de familierechtbank.

Tot slot vermeld ik nog dat de Ministerraad het dossier in eerste lezing heeft goedgekeurd op 9 juni 2017 en dat mijn kabinet ondertussen het advies van de Raad van State van 11 juli 2017 heeft ontvangen.

Rekening houdend met de opmerkingen van de Raad van State en van de Gewesten zal het dossier binnenkort in tweede lezing ter goedkeuring van de Ministerraad worden voorgelegd met het oog op indiening van het ontwerp bij de Kamer van volksvertegenwoordigers.

10. Vervoer van goederen per spoor

10.1. *Het belang van de havens in ons land*

Omwille van hun ligging op het kruispunt van belangrijke Europese goederencorridors en gelet op de context van een sedert 2007 vrijgemaakte markt voor het goederenvervoer per spoor is het noodzakelijk dat de zeehavens en de spoorwegen volop de krachten bundelen en partners worden voor een duurzame, veilige en betrouwbare mobiliteit in ons land.

la conservation de l'infrastructure ferroviaire (des constructions dangereuses ou des arbres trop grands le long de la voie, par exemple).

En ce qui concerne la SNCB, les infractions ont principalement trait au fait de voyager sans titre de transport valable, ainsi qu'à tous les comportements dans le train, dans la gare et sur le quai qui, soit nuisent aux intérêts de l'opérateur ferroviaire (causer des dégradations à l'infrastructure de gare ou au matériel roulant (graffitis), par exemple), soit importunent d'autres voyageurs ou, dans le pire des cas, mettent en danger la sécurité d'exploitation.

L'amende administrative est une notion juridique qui doit permettre de pouvoir infliger une amende administrative (exécutoire) pour sanctionner des infractions mentionnées comme telles dans le projet de loi, et faire en sorte que ces infractions ne soient plus exclusivement passibles de poursuites pénales.

Le projet prévoit quatre catégories d'amendes administratives (aux montants de base fixes de 50 euros, 100 euros, 250 euros et 300 euros).

Il est toujours possible de présenter sa défense par écrit.

Il existe une possibilité de recours devant le Tribunal de police ou, pour les mineurs d'âge (personnes ayant au moins 14 ans), auprès du Tribunal de la jeunesse.

Enfin, ce dossier a été approuvé en première lecture par le Conseil des ministres le 9 juin 2017 et depuis lors, mon cabinet a reçu l'avis du Conseil d'État datant du 11 juillet 2017.

En tenant compte des remarques du Conseil d'État et des Régions, le dossier sera soumis sous peu pour une deuxième lecture à l'approbation du Conseil des ministres en vue du dépôt du projet à la Chambre des représentants.

10. Fret ferroviaire

10.1. *L'importance de tous nos ports*

À la croisée d'importants corridors de fret européens et dans le contexte d'un marché libéralisé depuis 2007 pour le transport de marchandises par rail, les ports maritimes et les chemins de fer se doivent d'unir leurs forces en tant que partenaires pour une mobilité durable, sûre et fiable dans notre pays.

De spoorwegen zijn belangrijk voor de havens. Uit cijfers van de Vlaamse Havencommissie blijkt dat in 2014 een bedrag van 91,3 miljoen euro geïnvesteerd werd in spoorinfrastructuur voor goederenvervoer in de zeehavens.

In 2014 was het grootste aandeel van de spoorweginvesteringen in de zeehavens voor Antwerpen, met name 57,3 miljoen euro (62,8 %) van het totaal. Het aandeel voor Gent en voor Zeebrugge bedroeg respectievelijk 19,2 miljoen euro (21,0 %) en 14,5 miljoen euro (15,9 %). Het resterende bedrag van 323.758,70 euro was voor de haven van Oostende.

Maar ondanks de inspanningen van de voorbije jaren blijkt uit verschillende studies dat het aandeel van het spoor in het goederenvervoer van en naar de Belgische zeehavens eerder bescheiden blijft en dus voor verbetering vatbaar is. Ik heb het dan ook nodig geacht om de steunmaatregelen aan het gecombineerd en verspreid vervoer te verlengen. Jaarlijks zullen daartoe de volgende budgetten worden uitgetrokken: 13,9 miljoen euro in 2017; 13,533 miljoen euro in 2018; 13,318 miljoen euro in 2019, en tot slot 13,246 miljoen euro in 2020. Deze steun zal eveneens ten goede komen aan de binnenhavens en aan de multimodale platforms die in het binnenland gelegen zijn. Ook in het kader van de meerjareninvesteringsplannen en in het aanwenden van het waardevolle miljard komen de investeringen in de havens ook aan bod.

10.2. *De trein, veilige vervoersmodus voor gevaarlijke goederen*

Voor het vervoer van gevaarlijke goederen is de trein een veilige vervoersmodus. De regering wil werk maken van een vermindering van de negatieve externe gevolgen die met het goederenvervoer over de weg gepaard gaan. De modale shift, onder meer naar het vervoer per spoor, draagt bij tot de verwezenlijking van deze doelstelling.

Er dient opgemerkt te worden dat het vervoer van gevaarlijke goederen zowel tot de bevoegdheid van de Gewesten als tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort in België. Sedert de Zesde staatshervorming zijn de Gewesten bevoegd voor de aspecten die verband houden met het vervoer over de weg (ADR), maar ook met het vervoer over de binnenwateren (ADN), terwijl de federale overheid dan weer bevoegd is voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID) (FOD Mobiliteit en Vervoer, vervoer van radioactieve stoffen, van explosieven en van dierlijke stoffen).

De même, les chemins de fer sont importants pour les ports. Selon les chiffres de la Commission portuaire flamande, un montant de 91,3 millions d'euros a été investi en 2014 dans l'infrastructure ferroviaire pour le transport de marchandises dans les ports maritimes.

C'est Anvers qui a bénéficié en 2014 de la part la plus importante des investissements ferroviaires dans les ports maritimes, en l'occurrence 57,3 millions d'euros, ce qui représente 62,8 % du total. La part de Gand et de Zeebrugge atteignait respectivement 19,2 millions d'euros (21,0 %) et 14,5 millions d'euros (15,9 %). Le montant restant de 323.758,70 euros est allé à Ostende.

En dépit des efforts fournis ces dernières années, différentes études révèlent toutefois que la part du rail dans le transport de marchandises au départ et à destination des ports maritimes belges demeure plutôt modeste et peut donc être améliorée. C'est la raison pour laquelle j'ai jugé nécessaire de prolonger le soutien au trafic diffus et combiné. Les budgets annuels qui seront dégagés à cet effet sont de: 13,9 millions d'euros en 2017; 13,533 millions d'euros en 2018; 13,318 millions d'euros en 2019, et enfin, 13,246 millions d'euros en 2020. Les ports intérieurs et les plateformes multimodales situées à l'intérieur du pays bénéficieront également de ces aides. Des investissements dans les ports sont également prévus dans le cadre des Plans Pluriannuels d'Investissement et du milliard vertueux.

10.2. *Le train, mode de transport sûr pour le transport de marchandises dangereuses.*

Le train constitue un mode de transport sûr pour le transport de marchandises dangereuses. Le gouvernement entend réduire les effets externes négatifs du transport routier de marchandises. Le transfert modal, entre autres vers le transport par voie ferrée, contribue à la réalisation de cet objectif.

Je tiens à préciser qu'en Belgique, le transport des marchandises dangereuses relève à la fois de la compétence des Régions et du Fédéral. Depuis la Sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour les aspects relevant du transport par route (ADR) mais également du transport par voies navigables intérieures (ADN), tandis que le Fédéral est compétent pour le transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire (RID) (SPF Mobilité et Transports, Transport matières radioactives, explosifs et matières animales).

Overeenkomstig de Zesde staatshervorming werd een werkgroep opgericht waarin de federale en regionale overheden vertegenwoordigd zijn.

Bedoeling is dat de voorwaarden inzake vervoer van gevaarlijke goederen in de Europese Unie geharmoniseerd worden, dat de goede werking van de interne vervoersmarkt verzekerd wordt, maar ook dat wordt gezorgd voor samenhang tussen de verschillende vervoersmodi, zowel wat betreft de regelgeving en de toepassing ervan, als wat betreft de vertegenwoordiging van België bij de internationale instanties. Nauw overleg is immers nodig om de intermodaliteit in het vervoer van gevaarlijke stoffen te verzekeren, ongeacht het bevoegde overheidsniveau (de federale overheid voor het spoor, het luchtverkeer en het maritiem vervoer; de Gewesten voor de weg en de binnenvaart). Er werd een ontwerp van samenwerkingsakkoord opgesteld.

Waar het om gaat is de Europese richtlijn 2016/2309 van de Commissie van 16 december 2016 tot vierde aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), per spoor (RID) en over de binnenwateren (ADN)).

Alle stappen met het oog op de omzetting van voornoemde richtlijn werden onlangs doorlopen (de richtlijn werd goedgekeurd op de Ministerraad van 28 september 2017). Ze wordt binnenkort in het Staatsblad bekendgemaakt.

10.3. Grensoverschrijdende verbindingen voor het goederenvervoer

Athus – Mont-Saint-Martin

Sinds jaren maakt België samen met haar buurlanden werk van de ontwikkeling van de belangrijke Europese spoorwegassen die deel uitmaken van het trans-Europese vervoersnetwerk. Deze samenwerking is onder meer gericht op de ontwikkeling van de Europese spoorcorridors voor het goederenvervoer en inzonderheid van de Noordzee – Middellandse Zee – corridor.

De huidige configuratie van het trans-Europese vervoersnetwerk in de grensoverschrijdende zone tussen Frankrijk, België en het Groothertogdom Luxemburg maakt het niet mogelijk om de as Brussel – Luxemburg rechtstreeks op het Franse net aan te sluiten. Het baanvak Athus – Mont-Saint-Martin wordt gezien

Conformément à la Sixième réforme de l'État, un groupe de travail a été créé au sein duquel les Autorités fédérale et régionales sont représentées.

L'objectif est d'harmoniser les conditions de transport des matières dangereuses dans l'Union européenne, de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur des transports mais également de garantir la cohérence entre les différents modes de transport, à la fois en ce qui concerne la réglementation et l'application de celle-ci et en ce qui concerne la représentation de la Belgique auprès des instances européennes. Une concertation rapprochée est en effet nécessaire en vue d'assurer l'intermodalité dans le transport de matières dangereuses quel que soit le niveau de pouvoir compétent (le fédéral pour le rail, l'aérien et le maritime; les régions pour la route et la navigation intérieure).

Un projet d'accord de coopération a été rédigé. En cause, la Directive européenne 2016/2309 de la Commission du 16 décembre 2016 portant quatrième adaptation au progrès scientifique et technique des annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (Transport de marchandises dangereuses par route (ADR), par chemin de fer (RID) et par voie navigable (ADN)).

Toutes les étapes visant à transposer ladite directive ont été récemment réalisées (Directive approuvée lors du Conseil des ministres du 28 septembre 2017). Celle-ci sera prochainement publiée au *Moniteur belge*.

10.3. Liaisons transfrontalières destinées au fret

Athus – Mont-Saint-Martin

La Belgique collabore depuis de nombreuses années avec les pays voisins au développement des grands axes ferroviaires européens faisant partie du réseau transeuropéen de transport. Cette collaboration porte notamment sur le développement des corridors de fret ferroviaire européens et plus particulièrement celui du corridor Mer du Nord-Méditerranée.

La configuration actuelle du réseau transeuropéen de transport dans la zone transfrontalière entre la France, la Belgique et le Luxembourg, ne permet pas de relier directement l'axe Bruxelles – Luxembourg au réseau français. La section Athus – Mont-Saint-Martin doit être considérée comme un chaînon transfrontalier manquant

als een ontbrekende grensoverschrijdende schakel van het trans-Europese vervoersnetwerk tussen België en Frankrijk.

In deze context weerhield de projectoproep die de Europese Commissie op 13 oktober 2016 heeft uitgeschreven al mijn aandacht, vermits één van de prioriteiten van de oproep gericht was op het onderzoek en de werken die de ontwikkeling van de grensoverschrijdende infrastructuurvoorzieningen van het trans-Europese vervoersnetwerk mogelijk moeten maken.

Dankzij het project dat daaruit voortvloeide, met name de bouw van een spoorweg over een lengte van ongeveer 875 meter tussen Athus en de Franse grens, kan de ontbrekende schakel tussen beide landen opgevuld worden en wordt het mogelijk om de as Brussel – Luxemburg rechtstreeks met het Franse net te verbinden, wat een positieve impact zal hebben op het treinverkeer tussen beide landen en, meer algemeen, op de werking van de goederencorridor Noordzee – Middellandse Zee.

Er wordt tot slot een budget vrijgemaakt in het kader van de strategische investeringen die door het bijkomende miljard gefinancierd worden.

Bergen – Valenciennes

Tussen de verschillende Franse en Belgische actoren zijn al jarenlang gesprekken aan de gang omtrent de heropening van de lijn Bergen - Valenciennes teneinde aan zeer specifieke behoeften tegemoet te komen, met name zwaar vrachtvervoer uitgaande van enkele industriële bedrijven uit de streek.

Verwacht wordt dat de heringebruikname van dit baanvak tot een toename van het vrachtvervoer zal leiden op verscheidene in dienst zijnde spoorlijnen (voor zover ze voldoende capaciteit bieden) die een verbinding verzekeren met de grote Noord Europese havens, inzonderheid met de haven van Antwerpen. Dit project wordt gesteund door een aantal (sub)regionale en lokale industriële en institutionele actoren.

De federale regering zal bijdragen tot de financiering van dit project, zoals in het voormelde Athus-dossier. De goede afloop van dit dossier is afhankelijk van de financiering ervan voor het baanvak dat op Frans grondgebied gelegen is. Ik heb mijn Franse collega belast met Vervoer en de voorzitter van de regio Hauts-de-France daarop attent gemaakt.

du réseau transeuropéen de transport entre la France et la Belgique.

Dans ce contexte, l'appel à projets lancé par la Commission européenne le 13 octobre 2016 a retenu toute mon attention puisqu'une des priorités de cet appel concerne les études et travaux permettant de développer les infrastructures transfrontalières du réseau transeuropéen de transport.

Le projet qui en a résulté consiste à construire une voie ferrée d'environ 875 m entre Athus et la frontière française et permettra de supprimer le chaînon manquant entre les deux pays et de relier l'axe Bruxelles – Luxembourg au réseau français, avec un impact positif sur le trafic ferroviaire entre les deux pays et plus généralement sur le fonctionnement du corridor de fret ferroviaire Mer du Nord – Méditerranée.

Enfin, un budget sera prévu dans le cadre des investissements stratégiques financés par le milliard.

Mons – Valenciennes

Des pourparlers sont en cours depuis de nombreuses années entre divers acteurs français et belges à propos de la réouverture de la ligne Mons - Valenciennes pour répondre à des besoins très spécifiques, à savoir du trafic fret lourd généré par quelques entreprises industrielles de la région.

Une remise en service de ce tronçon augure un accroissement du trafic fret sur diverses lignes ferroviaires en service, offrant une capacité suffisante, en lien avec les grands ports du nord ouest de l'Europe, singulièrement Anvers. Ce projet est soutenu par divers acteurs industriels et institutionnels (sous) régionaux et locaux.

Le gouvernement fédéral participera au financement de ce projet à l'instar de son intervention dans le dossier d'Athus. Le bon aboutissement de ce dossier dépend de son financement pour le tronçon en territoire français. À ce sujet, j'ai sensibilisé ma collègue française en charge des Transports et le Président de la Région Hauts-de-France.

IJzeren Rijn / elektrificatie Mol – Hamont/Achel

Om de ontsluiting van onze havens en goederenterminals via de goederencorridor Noordzee – Baltische Zee verder te stimuleren is de realisatie van de IJzeren Rijn een prioriteit.

De definitieve resultaten van de studie naar de mogelijke tracés voor de reactivering van de IJzeren Rijn, die uitgevoerd wordt in samenwerking met de betrokken nationale en regionale overheden van Duitsland, Nederland en België, worden eind 2017 verwacht en zullen de gesprekken over de reactivering ondersteunen.

In het ontwerp van uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Vlaams Gewest over de aanwending van de waardevolle schuld van één miljard euro voor spoorinvesteringen is het project van elektrificatie van het baanvak Mol – Hamont/Achel opgenomen. In 2017 heeft de Europese Commissie in het kader van het programma *Connecting Europe Facility* (CEF) eveneens een subsidie van 18,2 miljoen euro uitgetrokken voor dit project.

*De minister van Mobiliteit,
belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische spoorwegen,*

François BELLOT

Rhin de fer / électrification Mol – Hamont/Achel

La réalisation du Rhin de fer constitue une priorité si nous voulons continuer à stimuler le désenclavement de nos ports et terminaux de marchandises via le corridor de fret ferroviaire Mer du Nord – Baltique.

Les résultats définitifs de l'étude portant sur les tracés potentiels pour la réactivation du Rhin de fer, qui est réalisée en collaboration avec les autorités nationales et régionales concernées d'Allemagne, des Pays-Bas et de la Belgique, sont attendus pour fin 2017 et sous-tendront les discussions sur la réactivation.

Le projet d'accord de coopération d'exécution bilatéral entre l'État fédéral et la Région flamande portant sur l'affectation du milliard vertueux pour les investissements ferroviaires a retenu le projet d'électrification du tronçon Mol – Hamont/Achel. En 2017, la Commission européenne a également dégagé un subside de 18,2 millions d'euros pour ce projet, ce dans le cadre du programme *Connecting Europe Facility* (CEF).

*Le ministre de la Mobilité,
chargé de Belgocontrol et de la Société
nationale des chemins de fer belges*

François BELLOT