

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 oktober 2016

ALGEMENE BELEIDSNOTA (*)

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

Zie:

Doc 54 **2111/ (2016/2017):**

001: Lijst van Beleidsnota's.

002 tot 018: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 octobre 2016

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)

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

Voir:

Doc 54 **2111/ (2016/2017):**

001: Liste des notes de politique générale.

002 à 018: Notes de politique générale.

(*) 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

Algemene principes

Mobiliteit is een dagelijkse werkelijkheid voor ieder van ons, zij om ons naar het werk of naar school te brengen, of in het kader van de vrijetijdsbesteding.

Tevens is mobiliteit, waaraan de behoefte steeds toeneemt, een essentiële welvaartsfactor voor een klein en open land zoals België.

En toch wordt zich verplaatsen steeds moeilijker in ons land. Ter illustratie: Brussel en Antwerpen behoren tot de meest filegevoelige steden van Europa. Zowel binnen als rondom vele andere agglomeraties raakt de vervoersinfrastructuur volledig verzadigd, in het bijzonder in de spitsuren.

Daar hangt een economisch, milieu- en gezondheidskostenplaatje aan vast.

Op economisch vlak kan, volgens de OESO, de kostprijs van de congestie in België oplopen tot 2 % van het BBP, namelijk tot 8 miljard euro per jaar. Bovenop die onmiddellijke kostprijs heeft congestie ook een kost op lange termijn vermits investeerders daar rekening mee houden wanneer zij de locatie van hun toekomstige activiteiten moeten bepalen, en treft ze aldus het concurrentievermogen van de bedrijven.

Naast dit economisch kostenplaatje blijft de luchtvervuiling een belangrijke problematiek wegens de schade die daarmee aan het milieu en aan de gezondheid wordt berokkend. De uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector, voor meer dan 90 % veroorzaakt door het wegvervoer, vertegenwoordigt meer dan 20 % van de totale uitstoot van broeikasgassen. De zachte vervoersmodi niet te na gesproken blijft de personenwagen immers veruit het meest gebruikte vervoermiddel (79 %), gevolgd door de regionale openbaar vervoersmiddelen (14 %) en, tot slot, de trein (7,4 %).

België heeft n.a.v. de COP 21 een aantal doelstellingen aangegaan onder meer een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met minstens 15 % in de sector die niet onder het emissiehandelsstelsel valt (tot die sector behoort onder andere het vervoer) in 2020 ten opzichte van 2013. De resultaten liggen nog ver af.

In die context is het bevorderen van de beroepsmatige of vrijetijds mobiliteit van punt tot punt een essentiële uitdaging die alle actoren, zowel de politieke als de sociale en de economische, samen moeten aangaan.

De antwoorden op de mobiliteitsbehoeften moeten volgens mij multimodaal, intermodaal, maar vooral trans-

Principes généraux

La mobilité nous concerne tous au quotidien, qu'il s'agisse de déplacements pour se rendre au travail, à l'école, ou dans le cadre de loisirs.

La mobilité, dont les besoins ne cessent d'augmenter, constitue également un facteur essentiel de prospérité pour un petit pays ouvert comme la Belgique.

Et pourtant, il est de plus en plus difficile de se déplacer dans notre pays. A titre d'exemples, Bruxelles et Anvers font partie des villes les plus embouteillées d'Europe. À l'intérieur comme autour de nombreuses autres agglomérations, les infrastructures de transport deviennent totalement saturées, en particulier aux heures de pointe.

Le coût à payer est économique, environnemental et sanitaire.

Sur le plan économique, selon l'OCDE, le coût de la congestion en Belgique peut atteindre jusqu'à 2 % du PIB, soit jusque 8 milliards d'euros par an. Au-delà de ce coût immédiat, la congestion possède aussi un coût à long terme, car les investisseurs en tiennent compte lorsqu'ils doivent sélectionner la localisation de leurs futures activités. Elle touche ainsi également à la compétitivité des entreprises.

À côté de ce coût économique, la pollution de l'air demeure une problématique majeure en raison des dommages qu'elle cause à l'environnement et à la santé. Aujourd'hui, les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur du transport, dont plus de 90 % est imputable au transport routier, constituent plus de 20 % des émissions totales de gaz à effet de serre. En effet, aujourd'hui, la voiture individuelle reste de loin le mode de transport (hors mode doux) le plus utilisé (79 %), suivie par les moyens de transports publics régionaux (14 %), et enfin par le train (7 %).

On est encore loin des objectifs de la COP 21, durant laquelle plusieurs engagements ont été pris par la Belgique, notamment une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 15 % dans le secteur non-ETS (qui comprend entre autres le transport) en 2020 par rapport à 2013.

Dans ce contexte, faciliter le déplacement de point à point, qu'il soit professionnel ou de loisir, est un défi majeur à relever ensemble, acteurs politiques, sociaux et économiques réunis.

Selon moi, les réponses aux besoins de mobilité doivent être multimodales, intermodales, mais sur-

versaal en globaal zijn. Ze vergen dan ook belangrijke inspanningen inzake coördinatie, overleg, samenwerking en aanvullende acties vanwege de diverse openbare, institutionele, semi-openbare en privéactoren, welke actief moeten inzetten op een ware “modale verschuiving” of *“modal shift”*.

Een dergelijke modal shift wordt evenwel niet mogelijk zonder een *“mental shift”*. Het volstaat niet om enkel innoverende oplossingen in te voeren, zoals vele steden dat reeds doen; alle burgers moeten ook nog die veranderingen genegen zijn.

Jammer genoeg bestaat er sedert de regionalisering, eind jaren 80, geen globale beleidstrategie inzake mobiliteit meer in België. Weliswaar worden de mobiliteitsproblemen waarmee ons land te kampen heeft, in een aantal studies aangekaart. Daarin wordt telkens toegespitst op één aspect van de oplossing, welke per definitie verscheidene bevoegdheden, op verschillende bevoegdheidsniveaus, aanbelangt. Het gebrek aan een globale, overlegde en gecoördineerde strategie werd evenwel door geen enkele studie opgevuld.

Welnu, het concreet bewerkstelligen van een modal shift wordt vandaag een absolute noodzaak en die doelstelling moet door alle politieke overheden worden gedeeld. Die verschuiving moet evenwel volledig geanticipeerd en georganiseerd worden. Immers, een vermindering van het wagengebruik met 10 % tegen 2030 zou aanleiding geven tot een verdubbeling van de klanten voor het openbaar vervoer, wat trouwens ingepland zou moeten worden.

In die context dringt de nood om een mobiliteitsstrategie, de 21ste eeuw waardig, te ontwikkelen. Die visie op 30 jaar moet van nationale, collaboratieve en digitale aard zijn en op multimodale en intermodale oplossingen berusten. Ze moet eveneens uitgaan van de spoorwegen als structurerende as.

Dit indachtig heb ik aan de ministers van Mobiliteit voorgesteld om regelmatig bijeen te komen met het oog op de uitwerking van die sterke strategie in de domeinen waar coördinatie een meerwaarde kan scheppen voor de mobiliteit van de burgers en bedrijven uit het noorden, het centrum en het zuiden van het land, zowel in de stedelijke centra als in de landelijke gebieden.

Ook op luchtvaartgebied, zij het voor het beheer van de geluidshinder gerelateerd aan de luchthaven Brussel-Nationaal of zij het voor de financiering van Belgocontrol, kan de oplossing enkel komen van een aanpak die met de deelstaten wordt overlegd.

tout transversales et globales. Elles exigent dès lors d'importants efforts de coordination, de concertation, de coopération et d'actions complémentaires des divers acteurs publics, institutionnels, parapublics et privés, qui doivent s'engager activement dans un véritable “transfert modal” ou *“modal shift”*.

Mais ce *“modal shift”* ne sera pas possible sans un *“mental shift”*. Il ne suffit pas de lancer des solutions innovantes, comme de nombreuses villes le font déjà; il faut également une adhésion de tous les citoyens à ces changements.

Malheureusement, depuis la régionalisation, fin des années 80, il n'existe plus de stratégie politique nationale de la mobilité en Belgique. Certes, diverses études abordent les problèmes de mobilité auxquels notre pays fait face. Chacune s'est attachée à une partie de la solution qui, par essence, concerne plusieurs compétences, à différents niveaux de pouvoir. Mais aucune n'a comblé le manque de stratégie globale, concertée et coordonnée.

Or aujourd'hui, agir concrètement en faveur d'un *“modal shift”* devient une nécessité absolue, un objectif devant être partagé par toutes les autorités politiques. Ce transfert doit cependant être pleinement anticipé et organisé. En effet, une diminution de 10 % de l'utilisation de la voiture à l'horizon 2030 impliquerait un doublement des clients des transports publics, ce qui devrait d'ailleurs être planifié.

Dans ce contexte, il devient urgent de développer une stratégie de la mobilité digne du XXI^e siècle. Cette vision à 30 ans doit être nationale, collaborative, numérique, fondée sur des solutions multimodales et intermodales. Elle devra également partir du ferroviaire comme axe structurant.

Dans cette optique, j'ai proposé aux ministres de la Mobilité de nous rencontrer régulièrement pour élaborer cette stratégie forte dans les domaines où la coordination peut apporter une plus-value à la mobilité des citoyens et des entreprises du nord, du centre et du sud du pays, des pôles urbains ou de l'espace rural.

Dans le domaine de l'aérien, qu'il s'agisse de la gestion des nuisances sonores liées à l'aéroport de Bruxelles National ou du financement de Belgocontrol, seule une approche concertée avec les Entités fédérées permettra également d'aboutir.

Concreet gesteld zal mijn mobiliteitsbeleid op verscheidene algemene principes berusten, die ik reeds in mijn beleidsverklaring heb toegelicht, onder meer:

— een mobiliteitsbeleid, zowel voor het spoor, de luchtvaart, het wegverkeer en de binnenvaart, moet noodzakelijkerwijs duurzaam zijn, op lange termijn uitgedacht worden, het algemeen belang beogen en opgevat zijn volgens de hoogste standaarden inzake kwaliteit, vertrouwelijkheid en veiligheid;

— de bevordering van de multimodaliteit en van de intermodaliteit is het uitgangspunt van mijn mobiliteitsbeleid. De nadruk zal worden gelegd op een ketenmobiliteit waarbij verscheidene vervoersmodi perfect op elkaar aansluiten, over de grenzen van de Gewesten heen;

— hoewel de beleidsvoeringen inzake mobiliteit traditiegetrouw gericht zijn op het “aanbod” wil ik eveneens werk maken van de beheersing van de vraag inzake vervoer. Dit is een noodzaak teneinde het verkeer te ontlasten tijdens de spits en de kwaliteit van het vervoer te verbeteren zonder de eventuele positieve inbreng van nieuwe vervoersinfrastructuur af te wachten;

— de tools voor het implementeren van alle beleidsvoeringen inzake mobiliteit dienen te worden heroverwogen vanuit het oogpunt van de nieuwe informatie- en communicatietechnologieën (NICT) en van de intelligente vervoerssystemen (ITS).

I. — DUURZAME MOBILITEIT EN ITS

1. Duurzame mobiliteit

Naast de noodzaak om een visie inzake mobiliteit te bepalen voor de komende dertig jaar wil ik mijn beleid op kortere termijn toespitsen op maatregelen die strekken tot een snelle vermindering van de impact van het vervoer op het milieu, meer bepaald op de klimaatverandering en de luchtvervuiling, enerzijds, en tot de vermindering van de congestiekost, door beheersing van de vraag en een efficiënter beheer van het aanbod inzake mobiliteit, anderzijds.

Teneinde dit beleid te voeren, dient te worden gezorgd voor een versterkt overleg met de verschillende bevoegdheidsniveaus, inzonderheid met de Gewesten, maar eveneens in bepaalde gevallen met de lokale overheden.

1.1. Een positieve overlegdynamiek scheppen

Bij mijn aantreden heb ik, uitgaande van het door mijn voorganger opgericht Platform Intermodaliteit, meteen het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit

Concrètement, ma politique de mobilité sera basée sur plusieurs principes généraux déjà exposés dans ma note d'orientation dont notamment:

— Une politique de mobilité, qu'elle soit ferroviaire, aérienne, routière ou de navigation intérieure doit nécessairement être durable, pensée à long terme, viser l'intérêt général et se concevoir avec les plus hauts standards de qualité, de fiabilité et de sécurité.

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

— Alors que traditionnellement les politiques de mobilité sont orientées vers l'offre, je souhaite également orienter mon action vers la maîtrise de la demande de transport. Elle est indispensable afin de désaturer le trafic en heure de pointe et d'améliorer la qualité des transports sans attendre les bienfaits éventuels de nouvelles infrastructures de transport.

— Les outils de mise en œuvre de toutes les politiques de la mobilité doivent être repensés au travers du prisme des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) et des systèmes de transport intelligent (ITS).

I. — MOBILITÉ DURABLE ET ITS

1. Mobilité durable

Outre la nécessité de définir une vision de la mobilité pour les 30 prochaines années, je souhaite axer ma politique, à plus court terme, sur des mesures visant, d'une part, à réduire rapidement l'impact du transport sur l'environnement et, en particulier, le changement climatique et la pollution de l'air et, d'autre part, à réduire le coût de la congestion, via une maîtrise de la demande et une gestion plus efficace de l'offre de mobilité.

Pour mener cette politique, il est nécessaire de s'assurer d'une concertation renforcée avec les différents niveaux de pouvoir, en particulier les Régions, mais également, dans certains cas, avec les autorités locales.

1.1. Créer une dynamique positive de concertation

Dès mon arrivée, en m'appuyant sur la Plateforme d'intermodalité lancée par mon prédécesseur, j'ai réuni le Conseil Exécutif des Ministres de la mobilité (CEMM)

(ECMM) bijeengebracht. Inmiddels is het de belangrijkste ministeriële instantie inzake mobiliteit in België geworden. Het vergaderde reeds driemaal, onder meer in het kader van de opmaak van het vervoersplan 2017, van de bespreking van de zogenaamde “ANGELIC-studies” en van de organisatie van de werkgroepen inzake de uitwerking van de mobiliteitsvisie.

Gelet op de uitdagingen die op het spel staan inzake mobiliteit en vervoer, die dikwijls op de grens van de gewestelijke en federale bevoegdheden gelegen zijn, was het noodzakelijk om die positieve overlegdynamiek in stand te houden. Ik verbind mij er trouwens toe om de vergaderingen van het ECMM op te voeren en zodoende te zorgen voor het bevorderen van samenhangende en innoverende beleidsvoeringen tussen de verscheidene bevoegdheidsniveaus.

1.2. De impact van het vervoer op het milieu en in het bijzonder op de klimaatverandering en op de luchtvervuiling verminderen

In samenwerking met alle betrokken actoren zal ik op Europees niveau blijven pleiten voor de implementatie van de principes die naar aanleiding van de Informele Europese Raad van ministers van Vervoer in oktober 2015 werden uitgedrukt zodat Europa een ambitieus plan zou opzetten dat het fietsgebruik bevordert.

Binnen mijn bevoegdheden zal ik eveneens de zachte vervoersmodi blijven bevorderen. Dit zal zich onder meer uiten in een beleid inzake toegankelijkheid van de stations als intermodale knooppunten en inzake beter beveiligde parkings voor dergelijke voertuigen. Bovendien kon met het nieuwe koninklijk besluit betreffende de fietsen met elektrische trapondersteuning een kader worden geschapen voor die snel evoluerende sector, die vandaag een resem producten aanbiedt waarvan de snelheid, het vermogen en het motortype verschillen. Ook nog om het gebruik van de fiets te bevorderen zullen we ons – samen met mijn collega's van Financiën en van Volksgezondheid – buigen over de fiscale maatregelen ter aanmoediging van het gebruik van de elektrische fietsen met trapondersteuning en over sociale zekerheidsmaatregelen voor de bedrijfsfietsen.

Het is ook van wezenlijk belang dat het voorbeeld wordt getoond en dat wij ervoor zorgen dat ons voertuigenpark de komende jaren verder wordt vergroend. Samen met mijn collega van Ambtenarenzaken zal ik erop toezien dat de regering bij voorkeur elektrische, hybride of met CNG aangedreven voertuigen aanschafft voor alle federale openbare diensten en voor de federale instellingen.

lequel est devenu l'organe ministériel principal de la mobilité en Belgique. Il s'est déjà réuni à plusieurs reprises, notamment dans le cadre de la confection du Plan de Transport 2017, de l'examen des études dites “ANGELIC” et de l'organisation des groupes de travail relatif à l'élaboration de la vision de mobilité.

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

1.2. Réduire l'impact du transport sur l'environnement et en particulier le changement climatique et la pollution de l'air

En collaboration avec tous les acteurs concernés, je continuerai à plaider au niveau européen pour la mise en œuvre des principes exprimés à l'occasion du Conseil Européen informel des ministres des Transports d'octobre 2015, pour que l'Europe se dote d'un plan ambitieux qui promeut l'utilisation du vélo.

Je continuerai également à promouvoir les modes de transport doux dans les limites de mes compétences. Cela se traduira notamment par une politique d'accessibilité des gares en tant que nœuds intermodaux et de parkings plus sécurisés pour ce type de véhicule. En outre, le nouvel arrêté royal relatif aux vélos à assistance électriques a permis d'encadrer ce secteur en pleine évolution qui propose aujourd'hui une multitude de produits différents que ce soit en termes de vitesse, de puissance ou de type de moteur. Toujours afin de favoriser l'usage du vélo, nous examinerons, avec mes collègues des Finances et de la Santé les mesures fiscales visant à promouvoir les vélos à assistance électrique (VAE) et des mesures en matière de sécurités sociales pour les vélos d'entreprises.

Il est également essentiel de montrer l'exemple et nous assurer que notre parc automobile devienne encore plus vert les prochaines années. Je veillerai, avec mon collègue de la fonction publique, à ce que le gouvernement achète de préférence des véhicules électriques, hybrides ou à propulsion GNC pour tous les services publics fédéraux et institutions fédérales.

Dit zou moeten gebeuren in het kader van een algemene denkoefening tussen de administraties over het gebruik van dienstwagens op grond van een meer doorgedreven fleetmanagement, die het federale wagenpark groener en rendabeler zal maken (leasing, autodelen tussen de overheidsdiensten, 's avonds en in het weekend carsharing met de privé, enzovoort).

1.3. De vraag inzake vervoer beheersen

Hoewel de beleidsvoeringen inzake mobiliteit traditiegetrouw exclusief gericht zijn op het "aanbod" wil ik eveneens werk maken van de beheersing van de vraag. Die beheersing van de vraag is een noodzaak om het verkeer te ontlasten tijdens de spitsuren en de kwaliteit van het vervoer punctueel te verbeteren zonder de eventuele positieve inbreng van nieuwe infrastructuur af te wachten.

De woon-werkverplaatsingen en woon-schoolverplaatsingen omvatten uitdagingen inzake leefkwaliteit, economie, milieu en ruimtelijke ordening. Terzelfdertijd is er een evolutie van de modellen inzake organisatie van de arbeid en van de studies, op grond van autonomie, communicatie en flexibele uren. Telewerk, dat reeds een groot succes kent in België, vormt de kern van die tendens. Volgens de cijfers van de laatste woon-werkenquête doen 8 % van de werknemers minstens één dag per week aan telewerk. In bepaalde Noord-Europese landen ligt dat belangrijk aantal echter op 25 à 30 %, wat erop wijst dat er nog een aanzienlijke ontwikkelingsmarge bestaat, inzonderheid wanneer men beschouwt dat 33 % van de werknemers (van bedrijven met meer dan 100 personen) vandaag werkzaam zijn in bedrijven die de mogelijkheid bieden om te telewerken.

In die context wil ik, in overleg met de deelstaten en met de bevoegde federale ministers, werkgroepen opstarten om het aandeel van telewerk en teleconferentie in de bedrijven en de hoge scholen te doen toenemen. Om het verkeer in de spitsuren aanzienlijk te verminderen en de belasting van de openbare vervoersnetten te verlichten, zou het volstaan dat 5 à 10 % van de werknemers regelmatig aan telewerk doen. Franse ramingen maken gewag van een tijdswinst van gemiddeld 37 minuten per dag voor de telewerker, en van een slaapwinst van 45 minuten. Bovendien wil ik initiatieven inzake dissynchronisatie van de uurroosters coördineren met entiteiten die voor veel verplaatsingen zorgen. Studies tonen aan dat de potentiële verschuiving moet worden overwogen in het licht van de verplaatsingsketens, en ter hoogte van de knooppunten waarrond ze gebouwd zijn (thuis, station, werkplaats) of tussen die knooppunten (vervoertijd).

Ceci devrait se faire dans le cadre d'une réflexion générale entre les administrations sur l'utilisation des voitures de services à travers un fleet management plus poussé qui rendra le parc automobile fédéral plus vert et plus rentable (leasing, partages des voitures entre les services publics, car sharing en weekend et soir avec le privé...).

1.3. Maîtriser la demande de transport

Alors que traditionnellement les politiques de mobilité sont exclusivement orientées vers l'offre, je souhaite également orienter mon travail sur la maîtrise de la demande. Cette gestion de la demande est indispensable afin de désaturer le trafic aux heures de pointe et améliorer ponctuellement la qualité des transports sans attendre les bienfaits éventuels de nouvelles infrastructures.

Les déplacements "domicile-travail" et "domicile-école" cristallisent des enjeux de qualité de vie, d'économie, d'environnement et d'aménagement territorial. Dans le même temps, les modèles d'organisation du travail et des études, fondés sur l'autonomie, la communication et la flexibilité des horaires, évoluent. Le télétravail est au cœur de cette tendance qui connaît déjà un vif succès en Belgique. Selon les chiffres de la dernière enquête domicile-travail, 8 % des travailleurs ont recours au télétravail pendant minimum une journée par semaine. Toutefois, ce taux important atteint 25 % à 30 % dans certains pays du nord de l'Europe, ce qui démontre qu'il existe encore un potentiel de développement important. En particulier lorsque l'on considère que 33 % des travailleurs (d'entreprises de plus de 100 personnes) sont, aujourd'hui, actifs dans des entreprises offrant la possibilité de télétravailler.

Dans ce contexte, en concertation avec les entités fédérées et avec les ministres fédéraux compétents, je souhaite initier des groupes de travail visant à augmenter la part de télétravail et de téléconférence dans les entreprises et les écoles supérieures. Il suffirait que 5 à 10 % des travailleurs pratiquent régulièrement le travail à distance pour réduire sensiblement le trafic aux heures de pointe et alléger la charge sur les réseaux de transport public. Des estimations françaises font état d'un gain de temps moyen de 37 minutes par jour pour le télétravailleur et d'un gain de sommeil de 45 minutes. En outre, je souhaite coordonner des initiatives de désynchronisation des horaires avec de grands pôles générateurs de déplacements. Les études montrent que le potentiel de décalage doit être imaginé à la lumière des chaînes de déplacements et au niveau des nœuds structurant cette chaîne (domicile, gare, lieu de travail) ou entre ces nœuds (temps de transport).

Het werk is niet langer een plaats waar men zich naartoe begeeft, maar een activiteit die men uitvoert, ongeacht waar en wanneer. Ik wil dan ook, onder meer met de NMBS en eventueel in partnerschap met privéactoren, verder ondersteuning bieden aan de ontwikkeling van een belangrijk netwerk van flexibele werkplekken gelinkt aan de openbare vervoersnetten, en zo het zogenaamd “nomadisch werken” in de hand werken. Initiatieven zullen aangemoedigd worden ter inrichting van flexibele werkplekken die op maat van zich verplaatsende werknemers gemaakt zijn en gemakkelijk toegankelijk zijn omdat ze in de nabijheid van de openbare vervoersknooppunten zijn gelegen. Dit bestaat al in Brussel-Zuid, Brussel-Luxemburg, Luik-Guillemins, Antwerpen en Leuven.

Tot slot komt het erop aan de verplaatsingstijden verder te valoriseren. Daartoe zullen onder meer de kwaliteit van het onthaal in de stations en het comfort in de treinen als prioriteiten worden gesteld in het volgende beheerscontract van de NMBS.

1.4. *Het mobiliteitsaanbod beheren*

In overleg met de deelstaten, en in het kader van de Visie op 30 jaar, wil ik eveneens een nieuwe hiërarchie van de openbare vervoersnetten opzetten, daarbij uitgaande van het spoor als structurerende as.

De openbare vervoersnetten zouden beter gesegmenteerd moeten worden in functie van de bedieningsdoelstellingen die ze vervullen. Vandaag blijkt uit studies dat er weinig verschillen zijn tussen tram- of buslijnen met een hoog dienstniveau die een vervoersbehoefte over een lange afstand invullen, en de meer klassieke lijnen die verscheidene gemeentes met elkaar verbinden, zelfs met de lokale lijnen die een wijk bedienen. De openbare vervoersnetten moeten worden herdacht in functie van hun respectieve rol naar het land toe, dan weer naar de metropool en de drukke stad toe, en de bevattelijkheid van de verschillende dienstniveaus voor de reizigers moet worden versterkt. Die denkoefening wil ik voeren in samenwerking met de deelstaten binnen het ECMM.

Eveneens in dat verband zal ik erop toezien dat de NMBS, in het kader van het volgende vervoersplan 2017, de bevattelijkheid van haar aanbod, inzonderheid van haar meervoudig voorstedelijk aanbod, bij haar (potentiële) klanten verder blijft verbeteren.

Sedert enkele jaren zorgt de digitale evolutie voor een explosie van de multimodale informatie naar de reizigers toe. Er dient evenwel vastgesteld te worden dat men nog vorderingen moet maken voor de integratie

Le travail n'est plus un lieu où l'on se rend mais une activité qu'on réalise, peu importe le lieu et le moment. Je souhaite donc continuer à soutenir, notamment avec la SNCB, et éventuellement en partenariat avec des acteurs privés, le développement d'un réseau important de tiers-lieux en lien avec les réseaux de transport public et ainsi faciliter le travail dit “nomade”. Les initiatives visant à la mise en place d'espaces de travail flexibles taillés sur mesure pour les travailleurs en déplacement et faciles d'accès puisque situé près des nœuds de transport en commun comme il en existe déjà à Bruxelles-Midi, Bruxelles-Luxembourg, Liège-Guillemins, Antwerpen ou Leuven seront encouragées.

Enfin, il importe de continuer à valoriser les temps de déplacement. A cet effet, la qualité de l'accueil dans les gares et le confort dans les trains seront notamment des priorités du prochain contrat de gestion de la SNCB.

1.4. *Gérer l'offre de mobilité*

En concertation avec les entités fédérées, et dans le cadre de la Vision à 30 ans, je souhaite également concevoir une nouvelle hiérarchie des réseaux de transport public, en partant du ferroviaire comme axe structurant.

Il conviendrait de mieux segmenter les réseaux de transport public en fonction des objectifs de desserte qu'ils assurent. Aujourd'hui, les études montrent que peu de différences existent entre des lignes de tram ou de bus à haut niveau de service et répondant à un besoin de transport de longue distance et les lignes plus classiques qui relient différentes communes voire les lignes locales irriguant un quartier. Il y a lieu de repenser les réseaux de transport public en fonction de leur rôle respectif à l'échelle tantôt du pays, de la métropole et de la ville dense et de renforcer la lisibilité des différents niveaux de service pour les usagers. Je souhaite mener cette réflexion, en collaboration avec les Entités fédérées au sein du CEMM.

Je veillerai, également à cet égard, que la SNCB continue d'améliorer la lisibilité de son offre auprès de ses clients et clients potentiels, en particulier ses offres suburbaines, dans le cadre du prochain plan de transport 2017.

Depuis quelques années, on assiste à une explosion de l'information multimodale à destination des usagers suite au développement du numérique. Force est toutefois de constater que des progrès restent à faire en

van de spoorinformatie in de verschillende multimodale applicaties.

Ik zal meestappen in de initiatieven van de Europese Commissie die de ontwikkeling van telematica-applicaties inzake spoordiensten over het Europees continent ten behoeve van de reizigers beogen. Ook zal ik de terbeschikkingstelling van dynamische informatie over de spoordiensten en de complementariteit ervan met de andere vervoersmodi, aanmoedigen. In overleg met de deelstaten zal ik een globale aanpak voorleggen die berust op een strategie voor verzameling, beheer en verwerking van gegevens in het kader van een “Big Data-actieplan”, een beleid van openheid van de gegevens ter bevordering van innovatie en van het sluiten van partnerschappen met privé en overheidsactoren om de gegevens onderling te kruisen en de betrouwbaarheid ervan te verzekeren zodat de reizigers betere keuzes kunnen maken in termen van vervoerdienst.

De trein moet een cruciale rol van massavervoerder blijven spelen voor de toegang tot de grote arbeids- en onderwijspolen tijdens de spits. Ik zal er om die reden bij de NMBS op aandringen dat ze haar communicatie meer zou toespitsen op de omvang van haar spooraanbod, onder meer door het voortzetten van de programma's inzake uitrusting met moderne informatie(hulp)middelen ten behoeve van de reizigers.

Naast die informatie over het spooraanbod moet de NMBS ten allen tijde, zowel in het station en in de trein, betrouwbare en pertinente informatie kunnen geven aan de klant, inzonderheid in geval van storingen, opdat hij/zij op elk ogenblik de optimale beslissing kan nemen.

Tot slot is het van essentieel belang dat de dienstregelingen van treinen, bussen en trams geharmoniseerd worden.

De vele abonnementen en tariefformules vormen een psychologische rem op de aankoop van een vervoerbewijs of van een abonnement. In overleg met de deelstaten zal ik initiatieven nemen teneinde:

- interoperabiliteit opnieuw centraal te stellen in de commerciële strategieën van de openbare vervoersondernemingen;

- het MOBIB-project te voltooien en verder te implementeren, onder meer met het oog op een verhoogde integratie en interoperabiliteit tussen de vier openbare vervoersoperatoren in België;

- een ééngemaakte technologie, in kaart- of smart-phonevorm, te bevorderen, zowel voor de toegang tot

vue d'intégrer les informations ferroviaires dans les différentes applications multimodales.

Je m'inscrirai dans les initiatives de la Commission européenne en vue du développement d'applications télématiques pour les passagers pour les services ferroviaires à l'échelle du continent européen. J'encouragerai également la mise à disposition des informations dynamiques sur les services ferroviaires et leurs complémentarités avec les autres modes de transport. Je proposerai, en concertation avec les Entités fédérées, une approche globale fondée sur une stratégie de collecte, de gestion et de traitement des données dans le cadre d'un plan d'actions “*Big Data*”; une politique d'ouverture des données pour favoriser l'innovation et la mise en place de partenariats avec des acteurs publics et privés pour croiser les données, assurer la fiabilité afin de permettre aux usagers de faire de meilleurs choix en termes de service de transport.

Le train doit continuer à jouer un rôle crucial de transporteur de masse pour l'accès aux grands pôles d'emploi et d'enseignement aux heures de pointe. C'est la raison pour laquelle, j'insisterai auprès de la SNCB afin qu'elle axe davantage sa communication sur l'importance de son offre ferroviaire notamment par la poursuite des programmes d'équipement en outils modernes d'information voyageurs.

Outre cette information sur l'offre ferroviaire, la SNCB doit pouvoir offrir au client en tout temps, en gare et à bord des trains, une information fiable et pertinente, plus particulièrement en cas de perturbation, afin que celui-ci puisse trouver à tout moment la solution la plus optimale.

Enfin, une harmonisation des horaires de trains, bus et trams est essentielle.

La multiplicité des abonnements et formules tarifaires sont un frein psychologique à l'achat de titre de transport ou d'abonnement. En concertation avec les entités fédérées, je prendrai des initiatives visant à:

- remettre l'interopérabilité au centre des stratégies commerciales des entreprises de transport public;

- achever et poursuivre l'implémentation du projet MoBIB en vue notamment d'une plus grande intégration et interopérabilité des quatre opérateurs de transport public en Belgique;

- promouvoir une technologie unique, en version carte ou smartphone, tant pour l'accès au transport

het openbaar vervoer als voor de toegang tot de overige actoren van de mobiliteitsketen (parkings, gedeelde voertuigen, fietsen, enzovoort);

— te voorzien in een ruimere tariefintegratie tussen alle openbare vervoersoperatoren;

— nieuwe multimodale informatiemen te ontwikkelen, onder meer via het voeren van gemeenschappelijke communicatiecampagnes, het oprichten van gemeenschappelijke informatieloketten, de informatieportalen en gemeenschappelijke mobiele applicaties.

In het bijzonder zal ik er aandachtig op toezien dat het nieuwe Vervoersplan de intermodaliteit vooropstelt, onder meer door het voorstedelijke aanbod naar, rond en in Brussel, te versterken, door beter te communiceren over een spooraanbod binnen Brussel, en door het zogenaamd “ANGELIC voorstedelijk aanbod” (Antwerpen – Gent – Luik – Charleroi) te ontwikkelen.

Tevens zal ik alle nodige stappen zetten teneinde de bestaande infrastructuur te optimaliseren dankzij een reeks op korte termijn te implementeren operationele maatregelen die bijkomende capaciteitswinst opleveren. Dit betreft onder meer, voor de spoorsector, het gebruik van de automatische treinbesturing (ATO) en, voor de overige vervoersmodi, de implementatie van de nieuwe technologieën inzake signalisatie.

Ook zal ik bij de Gewesten pleiten voor de inrichting van een 2.0-infrastructuur middels de integratie van nieuwe technologieën in de bestaande infrastructuur. Inzonderheid zal ik ondersteuning bieden aan de invoering van dynamische borden, aan een ruimer gebruik van ANPR-camera's om het verkeer te ontlasten tijdens de spitsuren, en aan het verbeteren van de centra voor verkeersbeheer om, naast de informatie op de radio, de relevante informatie rechtstreeks te verspreiden naar de GPS of andere applicaties die in de wagen worden gebruikt.

1.5. *Observatorium voor de Mobiliteit*

Sedert de oprichting ervan, in 2015, stelt het Observatorium voor de Mobiliteit maandelijks indicatoren inzake de vervoerssector ter beschikking. Eind 2017 verwacht ik de resultaten van de “Monitor-enquête”, die volgt op “Beldam 2010”: 10 000 Belgen zullen ondervraagd worden naar hun dagelijkse verplaatsingsgewoontes. Het analyseren van deze resultaten zal ervoor zorgen dat we de evolutie van het mobiliteitsgedrag van de Belgen in kaart kunnen brengen en dat we beschikken over betrouwbare statistieken. Dit is essentieel om nadien de juiste beleidsbeslissingen te nemen die zorgen voor een verbetering van de personenmobiliteit in België; we

public que pour l'accès aux autres acteurs de la chaîne de mobilité (parking, véhicules partagés, vélos, etc.);

— assurer une plus grande intégration tarifaire entre tous les opérateurs de transports publics;

— développer de nouveaux pôles d'informations multimodales, notamment via des campagnes de communication commune, la création de guichets d'information communs et les portails d'information et applications mobiles communes.

Je serai en particulier très attentif à ce que le nouveau Plan de Transport privilégie l'intermodalité notamment par le renforcement de l'offre suburbaine vers, autour et dans Bruxelles, une meilleure communication d'une offre ferroviaire intra-bruxelloise et le développement des offres suburbaines dites “ANGELIC” (Antwerpen Gent Liège Charleroi).

Je prendrai aussi toutes les mesures nécessaires en vue d'optimiser les infrastructures existantes au travers d'une série de mesures opérationnelles à mettre en œuvre à court terme et offrant des gains de capacité supplémentaires. Il s'agit notamment pour le secteur ferroviaire du recours à l'ATO et de l'implémentation des nouvelles technologies en matière de signalisation pour les autres modes de transport.

Je plaiderai également auprès des Régions pour la mise en place d'une infrastructure 2.0, via l'intégration de nouvelles technologies dans l'infrastructure existante. Je soutiendrai, en particulier, l'introduction de panneaux dynamiques, une plus grande utilisation des caméras ANPR pour désengorger le trafic aux heures de pointe et l'amélioration des centres de gestion du trafic pour diffuser directement des informations pertinentes dans les GPS ou autres applications utilisées dans les véhicules en complément des info-radios.

1.5. *Observatoire de la Mobilité*

Depuis sa mise en place en 2015, l'observatoire de la Mobilité met à disposition chaque mois des indicateurs sur le secteur du transport. Fin 2017, j'attends les résultats de l'enquête “Monitor”, qui succède à “Beldam 2010”: 10 000 Belges seront interrogés sur leurs habitudes quotidiennes de déplacement. L'analyse de ces résultats nous permettra de cartographier l'évolution du comportement des Belges en matière de mobilité et de disposer de statistiques fiables. Ces éléments sont primordiaux en vue de prendre ensuite les décisions politiques qui participent à l'amélioration de la mobilité en Belgique et nous entendons par là poser des choix

denken dan hoofdzakelijk aan een betere, veiligere en groenere mobiliteit voor iedereen. De resultaten van die enquête zullen aan alle stakeholders worden meegegeeld en eventuele gedetailleerde analyses zullen in de loop van 2018 worden opgemaakt.

In juni 2017 zal ook de vijfde editie van de diagnostiek woon-werkverkeer van start gaan; de resultaten ervan zullen we in 2018 kennen. Die enquête, die wordt uitgevoerd bij de werkgevers die meer dan 100 werknemers tewerkstellen, beoogt het verzamelen van relevante statistieken maar ook het aanreiken van hulpmiddelen aan de ondernemingen en openbare instellingen om de mobiliteit van hun werknemers te kunnen verbeteren. Ik zal er voor zorgen dat het werk van de werkgevers in het kader van het beheer van hun enquête zo veel mogelijk vereenvoudigd wordt en dat ze zo snel mogelijk een gepersonaliseerde feedback over hun resultaten krijgen.

1.6. *Mobiliteitsbudget*

Met de “mobiliteitstoelage” heeft deze regering onlangs de fundamenteën van het mobiliteitsbudget gelegd. Het is een eerste ambitieuze stap om ons wegennet te ontlasten en tegelijkertijd bij te dragen tot het halen van onze klimaatdoelstellingen.

Ik wil nog verder gaan. Ik zal, in samenspraak met de sociale partners, de harmonisering en vereenvoudiging van het wettelijk kader inzake het vervoer bekostigd door de werkgever bepleiten bij mijn collega's zodat alle werknemers op een flexibele manier hun verplaatsingen kunnen kiezen, binnen het hen toegewezen budget.

Ik zal eveneens alle reeds bestaande initiatieven aanmoedigen die uitgaan van de ervaringen van de actoren op het terrein en van de studies over pilootprojecten.

Dankzij die initiatieven wil ik binnen de federale regering een expertisecentrum over de implementatie van dit ambitieus project ontwikkelen, in samenwerking met de bevoegde ministers.

2. **Nieuwe technologieën en Intelligente Vervoerssystemen (ITS)**

De Intelligente Vervoerssystemen staan centraal in mijn beleid.

Op basis van de gegevens die ter beschikking worden gesteld van de openbare vervoersoperatoren en van bepaalde privé-mobiliteitsactoren kunnen die zeer doelmatig bijdragen tot een efficiënter, duurzaam en beveiligd vervoer. Tegenover wat er vandaag bestaat, gaat het om een vooraanstaande evolutie die tegenover

qui vont dans le sens d'une meilleure mobilité, plus sûre mais aussi plus respectueuse de l'environnement. Les résultats de cette enquête seront communiqués à toutes les parties prenantes et d'éventuelles analyses détaillées seront élaborées dans le courant de l'année 2018.

En juin 2017 débutera également la cinquième édition du diagnostic sur les déplacements domicile-lieu de travail dont les résultats seront connus en 2018. Cette enquête, faite auprès des employeurs de plus de 100 travailleurs, a pour objectif de rassembler des statistiques pertinentes mais aussi de donner aux entreprises et institutions publiques les outils permettant d'améliorer la mobilité de leurs travailleurs. Je ferai en sorte de faciliter au maximum le travail des employeurs pour la gestion de leur enquête et de leur fournir le plus rapidement possible un retour personnalisé sur leurs résultats.

1.6. *Budget de mobilité*

Avec l' "Allocation de mobilité", ce gouvernement vient de poser les fondations du Budget de Mobilité. C'est une première étape ambitieuse pour décongestionner notre réseau routier tout en contribuant à atteindre nos objectifs climatiques.

Je souhaite aller plus loin encore. En concertation avec les partenaires sociaux, je plaiderai auprès de mes collègues pour l'harmonisation et la simplification du cadre légal concernant le transport payé par l'employeur, de sorte que tous les travailleurs puissent choisir leurs déplacements de façon flexible, dans les limites du budget qui lui est alloué.

J'encouragerai également toutes les initiatives qui existent déjà à partir d'expériences des acteurs de terrains et des études sur des projets pilotes.

Grace à ces initiatives, je souhaite développer un centre d'expertise, au sein du gouvernement fédéral, en collaboration avec les ministres compétents, portant sur l'implémentation de cet ambitieux projet.

2. **Nouvelles technologies et Systèmes de Transport Intelligents (ITS)**

Les Systèmes de Transport Intelligents sont au cœur de mon action.

Ils peuvent contribuer très efficacement, sur base des données mises à disposition des opérateurs de transports publics et de certains acteurs privés de la mobilité, à rendre le transport plus efficace, durable et sécurisé. Il s'agit d'un développement majeur par rapport à ce qui existe aujourd'hui et qui, devant les défis à la fois

én de demografische én de financiële uitdagingen een bijzonder innoverende oplossing kan bieden voor de congestieproblemen.

In het kader van het samenwerkingsakkoord dat de Federale Staat en de deelstaten verenigt, wil ik een sleutelrol blijven spelen door in 2017 al een ITS-actieplan voor te leggen, onder meer op basis van de werkzaamheden van de ITS-stuurgroep en van de beleidsbeslissingen die binnen het ECMM genomen worden. Dit ambitieus actieplan zal worden opgebouwd rond verkeersveiligheid, intermodaliteit en multimodaliteit; daarin zullen niet enkel de federale verantwoordelijkheden worden opgenomen (zoals bijvoorbeeld de invoering van het Europese systeem voor automatische noodoproepen eCall; een betere participatie van het spoor in het multimodale vervoer van personen), maar zullen vooral de gewestelijke en federale actieplannen overlegd en versterkt worden om een ambitieuze Europese dimensie te bereiken.

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

Dankzij de technologische vooruitgang komen voertuigen op de weg die zo ontworpen zijn dat het aantal verkeersongevallen en de gevolgen ervan verminderd worden, en dat ze bijdragen tot een vlotter verkeer en een kleinere ecologische voetafdruk. Het einddoel is de stapsgewijze implementatie van intelligente voertuigen in de hand te werken. Nu de federale regering in september 2016 een Code of practice heeft aangenomen voor het uitvoeren van proefritten met gedeeltelijk of volledig autonome voertuigen op de openbare weg, zal ik de proefritten met dergelijke voertuigen in België blijven bevorderen, in samenwerking met de deelstaten. Zo zal ik in het kader van Genève werk maken van een herziening van het Verdrag van Wenen, enerzijds, en van de opmaak van een regelgeving betreffende het gebruik van geavanceerde veiligheidssystemen in de voertuigen, anderzijds.

In het kader van voornoemd actieplan zal ik onder meer de toepassing van de gedelegeerde handeling over de terbeschikkingstelling in de hele Unie van informatiediensten over de multimodale verplaatsingen, ondersteunen. Deze handeling zou eind 2016 in het raam van de ITS-richtlijn moeten worden gepubliceerd.

démographiques et financiers, permet d'apporter une réponse particulièrement innovante aux problèmes de congestion.

Dans le cadre de l'accord de coopération qui réunit l'État fédéral et les Entités fédérées, j'entends continuer à jouer un rôle-clé, en proposant dès 2017, un plan d'actions ITS, notamment sur base des travaux du nouveau comité de pilotage ITS et des décisions stratégiques prises au sein du CEMM. Ce plan d'action ambitieux s'articulera autour de la sécurité routière, de l'intermodalité et de la multimodalité, dans lequel non seulement les responsabilités fédérales seront reprises (comme par exemple l'introduction du système européen d'appel d'urgence automatique eCall et une meilleure participation du rail au transport multimodal des personnes), mais aussi dans lequel les plans d'actions régionaux et fédéraux seront concertés et renforcés afin d'atteindre une dimension européenne ambitieuse.

Très concrètement, je souhaite initier dès 2017 la création d'un premier service de mobilité, il s'agit d'un service de planification de trajet multimodal qui aidera les usagers à choisir le mode de transport le plus efficace pour leurs déplacements. La réussite d'un tel service passera par une mise en application par les opérateurs de transport public de la Loi "open data" adoptée en avril dernier par le Gouvernement.

Grâce aux avancées technologiques, les véhicules sur la route sont développés de telle manière qu'ils réduisent le nombre d'accidents ainsi que leurs conséquences et qu'ils permettent d'améliorer la fluidité du trafic ainsi que de réduire l'empreinte environnementale. L'objectif final est de favoriser l'implémentation progressive des véhicules intelligents. Après l'adoption en septembre 2016, par le gouvernement fédéral, d'un code de bonnes pratiques visant à encadrer la réalisation de tests de véhicules partiellement ou totalement autonomes sur la voie publique, je continuerai à favoriser les tests de ces véhicules en Belgique en collaboration avec les Entités fédérées. Ainsi, j'œuvrerai au niveau de Genève d'une part, pour revoir la Convention de Vienne et d'autre part, pour élaborer la réglementation relative à l'utilisation de systèmes de sécurité avancés dans les véhicules.

Je soutiendrai notamment dans ce plan la mise en œuvre de l'acte délégué sur la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux qui devrait être publié fin 2016 dans le cadre de la directive ITS.

Krachtens het ISA-plan dat op 25 februari 2015 aan het parlement werd voorgelegd zal ik het overleg organiseren om het hoofd te bieden aan de belemmeringen die een bredere uitrol van intelligente snelheidsaanpassing (ISA) in de weg staan. In dat kader zal ik aan de Gewesten vragen om in 2017 hun steun te betuigen aan het opstarten van een pilootproject betreffende de opmaak van een digitale snelhedenkaart, een onontbeerlijk hulpmiddel alvorens gedacht wordt aan half-open en open systemen. Ik zal de mogelijkheden onderzoeken om de aanschaffing van ISA-systemen op vrijwillige basis te bevorderen. Net zoals voor een groener wagenpark zal ik samen met mijn collega van Ambtenarenzaken de regering ertoe aanzetten om voertuigen aan te kopen die uitgerust zijn met de ITS-systemen die de verkeersveiligheid ten goede komen.

Daarnaast, en in samenwerking met alle betrokken actoren zal ik op Europees niveau blijven pleiten voor:

— het meer stelselmatig in aanmerking nemen van de Intelligente Vervoerssystemen (ITS) bij de uitwerking van de nationale en Europese beleidslijnen inzake vervoerbeleid (naar het voorbeeld van de principes verwoord in het Manifest van Bordeaux dat tijdens het Wereldcongres 2015 van de ITS werd aangenomen, en in de Verklaring van Amsterdam van april 2016);

— de bevordering van de ingebedde technologieën die kunnen bijdragen tot een verhoogde verkeersveiligheid, zoals de Event Data Recorder (zwarte doos).

II. — SPOOR

1. De spoorwegen: de ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem

Het spoorwegsysteem vormt de structurerende as van het openbaar vervoerssysteem waar onze burgers en onze ondernemingen niet zonder kunnen leven. Het biedt aanzienlijke milieuvoordelen.

1.1. Voor een dynamische complementariteit van het vervoerswezen

Zoals ik het mei laatstleden aangaf in mijn beleidsverklaring wil ik alle vervoersoperatoren inschakelen in een concept van geïntegreerd openbaar vervoer. De strategie moet gestoeld zijn op een “systeem van aansluitingsknooppunten” en op de noodzakelijke samenwerking van alle openbaar vervoermaatschappijen en andere dienstverleners op het vlak van mobiliteit (carpooling, fietsverhuur, autodelen, enzovoort).

En vertu du plan ISA qui a été présenté devant le Parlement le 25 février 2015, j'organiserai la concertation afin de répondre aux obstacles qui empêchent un déploiement plus large des adaptateurs intelligents de la vitesse (ISA). Dans ce cadre-là, je demanderai aux Régions de soutenir en 2017 le lancement d'un projet-pilote concernant la création d'une carte digitale des vitesses, outil indispensable avant de penser aux systèmes semi-ouverts et fermés. J'examinerai les opportunités pour favoriser l'acquisition de systèmes ISA sur une base volontaire. En général, comme pour un parc automobile plus vert, j'inciterai, avec mon collègue de la fonction publique, à ce que le gouvernement achète des véhicules équipés des systèmes ITS bénéfique à la sécurité routière.

En parallèle et, en collaboration avec tous les acteurs concernés, je continuerai à plaider au niveau européen:

— pour la prise en compte plus systématique des Systèmes de Transport Intelligents (ITS) visant à élaborer les politiques nationales et européennes en matière de politique de transport (à l'instar des principes exprimés au sein du Manifeste de Bordeaux adopté lors du Congrès Mondial 2015 des ITS et de la Déclaration d'Amsterdam en avril 2016);

— la promotion des technologies embarquées qui peuvent contribuer à améliorer la sécurité routière tel que l'Event Data Recorder (boîte noire).

II. — FERROVIAIRE

1. Chemins de fer: la colonne vertébrale du système de transport public

Le système ferroviaire constitue l'axe structurant du système de transport public essentiel à la vie de nos citoyens et de nos entreprises. Il offre d'importants avantages environnementaux.

1.1. Pour une complémentarité dynamique des transports

Comme je l'ai évoqué en mai dernier lors de mon exposé d'orientation politique, je souhaite inscrire l'ensemble des opérateurs de transport dans le concept d'un transport public intégré. La stratégie doit être fondée sur un “système de nœuds de correspondance” ainsi que sur la nécessaire collaboration de l'ensemble des sociétés de transport public et autres prestataires de services de mobilité (covoiturage, location de vélos, partage de voitures, etc.).

Teneinde afdoende resultaten te behalen is het noodzakelijk dat ruimtes worden ingesteld voor een werkelijk overleg op politiek, bestuurlijk, technisch of commercieel niveau, zij het bijvoorbeeld in het kader van de voorbereiding van het nieuwe vervoersplan 2017, van de komende beheerscontracten en meerjareninvesteringsplannen, of van de afwerking van de GEN-infrastructuurprojecten. Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) en de Investeringscel, die door mijn voorganger werden opgestart, beantwoorden reeds aan die doelstelling, die ik verder zal opvolgen.

Binnen het kader van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, dat onder meer zal werken aan de bepaling van de doelstellingen van de vervoersplannen van de openbare vervoersmaatschappijen teneinde de aansluitknooppunten te garanderen, zullen alle intermodaliteitsvraagstukken uiteraard centraal staan, met de wetenschap dat het meest complex te organiseren net dat van de NMBS is.

Via dit forum voor dialoog tussen de deelentiteiten wil ik, met inachtneming van hun respectieve bevoegdheden, een langetermijnvisie van de intermodale mobiliteit van het land, met de trein als structurerende as, bepalen.

Dit moet kunnen leiden tot een efficiëntere intermodaliteit trein-wagen, trein-bus, trein-tram, trein-fiets, trein-metro, enzovoort. Zo wens ik dat alle actoren kunnen samenwerken aan doeltreffende mobiliteitsoplossingen en aan een efficiënt (openbaar) vervoer, dat tegelijkertijd complementair is en tegemoetkomt aan de noden van de samenleving. In dat opzicht richt ik een oproep tot de Gewesten opdat ze zelf ook elk een openbaar bus-tram-metro vervoersplan zouden opmaken en delen, waarbij rekening wordt gehouden met de bedoeling dat er vervoerketens worden gevormd waarvan ook de trein deel uitmaakt. Dit vergt van hen dat ze hun vervoerdiensten aanpassen aan de treinfrequenties en -amplitudes die ze door de NMBS geïmplementeerd willen zien.

Naar het voorbeeld van de beslissing om de Gewesten bij de investeringscel en de raden van bestuur van de NMBS en Infrabel te betrekken, richt ik dan ook een oproep tot diezelfde Gewesten om federale vertegenwoordigers op te nemen in de beslissingsorganen van hun vervoersmaatschappijen.

1.2. Een spooraanbod voor iedereen: stedelijke centra en landelijke gebieden

Zoals uiteengezet in mijn beleidsverklaring moet het geïntegreerd openbaar vervoersaanbod uiteraard rekening houden met de specifieke noden van alle streken, inclusief de dunbevolkte gebieden. Afgaande op de intrinsieke kenmerken van het spoorvervoer is die ver-

Pour atteindre des résultats probants, il est indispensable d'assurer la mise en place de lieux de réelle concertation aux niveaux politique, administratif, technique ou commercial que ce soit, par exemple, dans le cadre de la préparation du nouveau Plan de Transport 2017, des prochains Contrats de Gestion et Plans Pluriannuels d'Investissement ou de la finalisation des projets d'infrastructure RER. Le Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) et la Cellule d'investissement, initiés par mon prédécesseur, répondent déjà à cet objectif que je poursuivrai.

Dans le cadre du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité, qui travaillera notamment aux définitions des objectifs des plans de transport des sociétés de transport public afin de garantir ces nœuds de correspondance, toutes les questions d'intermodalité seront évidemment au centre des préoccupations, sachant que la SNCB présente le réseau le plus complexe dans son organisation.

À travers ce lieu de dialogue entre entités, je souhaite définir, dans le respect des compétences de chacune d'entre elles, une vision à long terme de la mobilité intermodale du pays avec le train comme axe structurant.

Cela doit permettre une intermodalité plus efficace "train-voiture", "train-bus", "train-tram", "train-vélo", "train-métro", etc. Je souhaite ainsi que l'ensemble des acteurs puisse coopérer à des solutions de mobilité effectives et à un transport (public) efficace, à la fois complémentaire et répondant aux besoins de la société. Et à ce titre, j'en appelle aux Régions pour qu'elles établissent et partagent aussi chacune un plan de transport public bus-tram-métro tenant compte de la volonté de constituer des chaînes de transport public incluant le train. Cela nécessite de leur part d'adapter leurs services de transport aux fréquences et amplitudes de trains qu'elles souhaitent voir mettre en œuvre par la SNCB.

Et j'invite donc, à l'instar de la décision d'associer les Régions à la cellule d'investissement et aux CA de la SNCB et d'Infrabel, les mêmes Régions à intégrer dans les organes décisionnels de leurs sociétés de transport, des représentants fédéraux.

1.2. Une offre de transport pour tous: pôles urbains et zones rurales

Comme explicité lors de mon exposé d'orientation politique, cette offre de transports publics intégrée doit évidemment tenir compte des besoins spécifiques de toutes les régions, y compris celles à faible densité de population. Certes, les caractéristiques intrinsèques du

voersmodus weliswaar hoofdzakelijk voorbestemd voor de relaties tussen dichtbevolkte stedelijke centra. Onder bepaalde omstandigheden blijkt die modus evenwel ook volkomen relevant en essentieel te zijn in landelijke gebieden, zoals het voorbeeld van Zwitserland aantoon.

Eén van die omstandigheden is een hoge attractiviteit dankzij een goed gericht aanbod dat perfect gecoördineerd is met het regionale vervoer. De exploitatiewijze die wordt ingesteld op de bestaande lijnen moet uiteraard rekening houden met de reizigersstromen. Bij die aanpak horen bijvoorbeeld aangepast rollend materieel en aangepaste infrastructuur, geschikte frequenties, specifieke onderhoudsprincipes, evenals dezelfde frequenties voor de bussen, metro's en trams die de gebieden bedienen en de NMBS-stations en -stopplaatsen moeten aanleveren, wat een *conditio sine qua non* is voor succesvolle vervoersketens zoals gewenst door de federale regering en de gewestregeringen.

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

Tot slot vermijdt een goede spoorwegbediening van de landelijke gebieden voor talrijke pendelaars de verleiding om in hun wagen te blijven tot aan hun eindbestemming in de grote tewerkstellingspolen.

Collectief gezien rechtvaardigen al die elementen dat de spoorwegbedieningen in de landelijke gebieden gevrijwaard blijven, waarbij wordt gestreefd naar het moeilijke evenwicht tussen haltes en commerciële snelheid. Zo staat er geen enkele sluiting van stopplaatsen of stations gepland tussen nu en 2020.

Er zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan de grensgebieden waar woon-werkverplaatsingen (en/of woon-schoolverplaatsingen) talrijk zijn en eveneens congestie op de wegen veroorzaken. Ik zal met de NMBS overleggen om de bediening met de Benelux-landen en met Duitsland en Frankrijk te verbeteren.

Het weze opgemerkt dat complexe technische omstandigheden (zoals keuzes die van land tot land verschillen inzake ETCS-versies) voor problemen kunnen zorgen aan de grenzen, alsook aanleiding kunnen geven tot hoge kosten en tot bijkomende termijnen die aan de aanleverende bedrijven toe te schrijven zijn. Deze zijn inderdaad overbelast als gevolg van de bestellingen van alle Europese landen.

mode de transport ferroviaire le destinent principalement aux relations entre grands pôles urbains avec une population nombreuse. Néanmoins, il s'avère également tout à fait pertinent et essentiel en zone rurale sous certaines conditions comme l'exemple suisse le démontre.

Parmi ces conditions, figure une attractivité élevée grâce à une offre bien ciblée et parfaitement coordonnée avec les transports régionaux. Le mode d'exploitation mis en œuvre sur les lignes existantes doit bien entendu tenir compte des flux de voyageurs. Un matériel roulant et une infrastructure adaptés, des fréquences appropriées, des principes de maintenance spécifiques relèvent, par exemple, de cette approche ainsi que la même fréquence des bus, métros et trams qui irriguent les territoires et doivent alimenter les gares et points d'arrêts SNCB, condition sine qua non du succès des chaînes de transport souhaitées par les gouvernements fédéraux et régionaux.

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

Enfin, une bonne desserte ferroviaire des zones rurales évite à de nombreux navetteurs la tentation de rester dans leur automobile jusqu'à leur destination finale dans les grands pôles d'emploi.

Tous ces éléments justifient amplement, d'un point de vue collectif, la préservation des dessertes ferroviaires en zone rurale en recherchant le difficile équilibre entre arrêts et vitesse commerciale. Ainsi, aucune fermeture de points d'arrêt ou de gare n'est programmée d'ici 2020.

Une attention particulière sera également accordée aux zones frontalières où les déplacements domicile-travail et/ou école sont nombreux et occasionnent aussi une congestion des routes. Je mènerai cette concertation avec la SNCB pour améliorer les dessertes avec les pays du Benelux, ainsi qu'avec l'Allemagne et la France.

Notons que des conditions techniques complexes (tels que des choix de versions ETCS différents entre pays) peuvent créer des problèmes aux frontières et entraîner des coûts énormes et des délais supplémentaires imputables aux entreprises qui fournissent ce service. Celles-ci sont, en effet, surchargées du fait des commandes de tous les pays européens.

2. Een gemeenschappelijke en klantgerichte visie inzake mobiliteit en/of klantgerichte acties

2.1. Exploitatieveiligheid

• *Uitrol van ERTMS*

Zoals herhaaldelijk aangegeven, is de exploitatieveiligheid de eerste prioriteit van het Belgische spoorwegsysteem. De jongste jaren werden aanzienlijke inspanningen geleverd om de achterstand van België inzake de installatie van veiligheidssystemen weg te werken en deze inspanningen zullen worden voortgezet.

De infrastructuur en het rollend materieel van de NMBS dat op het binnenlands net spoort, zijn al uitgerust met het systeem TBL1+. Daarenboven is het Belgische gedeelte van de Europese goederencorridor Noordzee – Middellandse Zee sedert 2015 uitgerust met ETCS vanaf de haven van Antwerpen tot aan de Luxemburgse grens. ETCS wordt verder geïmplementeerd op gans het Belgische grondgebied en op het rollend materieel zoals vooropgesteld in het aan de bijzondere Commissie Spoorveiligheid voorgelegd ETCS-masterplan.

• *Op naar de uitdoving van de nationale veiligheidsregels*

In het kader van de gesprekken over de technische pijler van het vierde spoorwegpakket ligt het in de bedoeling van de verschillende actoren om in de toekomst meer bevoegdheden toe te kennen aan het Europees Spooragentschap met het oog op een harmonisatie van de veiligheidsregels en op een versterkte integratie van een ééngemaakt Europees spoorwegstelsel, waarbinnen de lasten die op de ondernemingen wegen zullen worden beperkt.

Die doelstelling indachtig heb ik mijn administratie opgedragen om, in nauwe samenwerking met de nationale veiligheidsinstantie voor de spoorwegen en met de beheerder van de spoorweginfrastructuur, een plan voor de inperking van de nationale regels uit te werken. Het komt erop aan de nationale veiligheidsregels en de technische nationale regels te identificeren die overlappen met de in de richtlijnen, verordeningen en rechtstreeks toepasselijke beslissingen vervatte Europese regels.

Die opdracht beoogt het voorbereiden van de afschaffing van alle onnodige regels op middellange termijn en het instellen van een nationaal regelgevend veiligheidskader dat zich beperkt tot enkel de aspecten die nog niet door het Europees recht geregeld worden. Dit zal een verhoogde responsabilisering van de spoorwegactoren met zich meebrengen, daar zij het veiligheidsniveau zullen moeten integreren in hun beheersystemen voor

2. Une vision de la mobilité commune et orientée client et/ou Actions orientées client

2.1. Sécurité d'exploitation

• *Implémentation de l'ERTMS*

Comme évoqué à maintes reprises, la sécurité d'exploitation est la première priorité du système ferroviaire belge. Au cours des dernières années, des efforts considérables ont été réalisés pour rattraper le retard de la Belgique en matière d'installation de systèmes de sécurité et ces efforts seront poursuivis.

L'infrastructure et le matériel roulant SNCB circulant sur le réseau intérieur sont déjà équipés du système TBL1+. En outre, depuis 2015 la partie belge du corridor de fret européen Mer du Nord – mer Méditerranée est équipé en ETCS du port d'Anvers à la frontière luxembourgeoise. L'ETCS continuera à être implanté sur l'ensemble du territoire de la Belgique et sur le matériel roulant comme prévu dans le Master plan ETCS tel que présenté à la Commission spéciale "Sécurité du rail".

• *Vers l'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'accorder dans le futur plus de compétences à l'Agence ferroviaire européenne en vue 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.

Dans cet objectif, j'ai chargé mon administration d'élaborer un plan de réduction des règles nationales, en étroite collaboration avec l'Autorité nationale de sécurité ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agira d'identifier les règles nationales de sécurité et les règles nationales techniques qui sont redondantes avec les règles européennes contenues dans les directives, les règlements et les décisions directement applicables.

L'objectif de ce travail est de préparer, à moyen terme, la suppression de toutes les règles inutiles et de mettre en place un cadre réglementaire national de sécurité limité aux seuls aspects qui ne sont pas déjà réglementés par le droit européen. Ceci entraînera une responsabilisation accrue des acteurs ferroviaires, qui devront intégrer dans leurs systèmes de gestion de la sécurité des processus et des méthodes de travail qu'ils

de veiligheid van de werkprocessen en -methodes, die zij voor behoud, laat staan voor verbetering vatbaar zullen achten.

• *Een aangepast regelgevend kader voor de museumlijnen*

In overleg met mijn collega die verantwoordelijk is voor de nationale veiligheidsinstantie voor de spoorwegen zal ik in 2017 de denkoefening verderzetten met het oog op een aanpassing van de regelgeving inzake het toeristisch verkeer met treinen van historische aard, zij het op de zogenaamde museumlijnen of op het netwerk van Infrabel. Die aanpassingen zijn nodig om de praktische moeilijkheden voor de concrete toepassing ervan te ondervangen, zoals die n.a.v. de inwerkingtreding in de zomer van 2015 werden vastgesteld. Het komt erop aan beter rekening te houden met de specifieke toestand van de spoorwegondernemingen en de verenigingen die toeristische circuits verzorgen.

• *Overwegen en “trespassing”: een geactualiseerd regelgevend kader*

Het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen wordt wellicht tegen het einde van het jaar bekendgemaakt. De wijziging van het koninklijk besluit beoogt de actualisatie van de technische voorschriften (verkeersborden, verkeerslichten, geluidsseinen, afsluitsystemen) betreffende de overwegen teneinde rekening te houden met de opgedane ervaring en met de technische evoluties.

In 2017 zal ik de regelgeving inzake overwegen aanvullen met een stelsel van administratieve sancties teneinde het voor mijn administratie mogelijk te maken om zo efficiënt mogelijk op te treden wanneer ze op het terrein vaststelt dat tegen dit regelgevend kader overtredingen worden begaan die de gebruikers van de spoorweg- en/of wegeninfrastructuur in gevaar brengen. In het Parlement zal een ontwerp van wet worden ingediend ter bekrachtiging van de regelgeving die hoofdzakelijk slaat op de signalisatie van overwegen.

• *Administratieve sancties*

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

jugeront aptes à maintenir, voire à améliorer, le niveau de sécurité.

• *Un cadre réglementaire adapté pour les lignes Musées*

En concertation avec mon collègue responsable de l'Autorité nationale de sécurité ferroviaire, je poursuivrai, en 2017, la réflexion en vue de réajuster la réglementation sur la circulation touristique avec des trains à caractère historique, que ce soit sur les lignes musées ou le réseau d'Infrabel. Ces réajustements sont nécessaires afin de pallier aux difficultés pratiques d'application concrète rencontrées lors de son entrée en vigueur à l'été 2015. Il s'agira de mieux prendre en compte la situation spécifique des entreprises ferroviaires et associations réalisant des parcours touristiques.

• *Passages à niveau et trespassing: cadre réglementaire actualisé*

L'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées devrait être publié d'ici la fin de l'année. L'objectif de la modification de cet arrêté royal est d'actualiser les prescriptions techniques (signaux routiers, signaux lumineux, signaux sonores, systèmes à fermeture) relatives aux passages à niveau afin de tenir compte de l'expérience acquise et des évolutions techniques.

Je compléterai en 2017 la réglementation sur les passages à niveau par un système de sanctions administratives afin de permettre à mon administration d'agir de la manière la plus efficace lorsqu'elle constate sur le terrain des infractions contre ce cadre réglementaire qui mettent en danger les usagers de l'infrastructure ferroviaire et/ou routière. Un projet de loi portant sanction de la réglementation relative principalement à la signalisation des passages à niveau sera déposé au Parlement.

• *Sanctions administratives*

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

Met het instellen van het mechanisme van administratieve sancties met uitvoerbare kracht zullen bepaalde gedragingen uit de strafrechtelijke sfeer worden gehaald, terwijl andere gedragingen strafrechtelijk strafbaar blijven en subsidiair aanleiding kunnen geven tot een administratieve geldboete. De administratieve geldboetes beogen voortaan afdoende antwoorden te bieden op de gepleegde strafbare feiten en het ontstaan van een gevoel van straffeloosheid voor bepaalde vormen van overlast te vermijden.

Onder de gedragingen die het ontwerp doeltreffender wil bestraffen, vinden we onder andere vandalisme en het beschadigen van materieel of spoorweginfrastructuur, “trespassing” of het onrustwekkende aantal gevallen van indringing op het spoorwegdomein (sabotage, kabeldiefstal, enzovoort), onregelmatigheden met de vervoerbewijzen, of nog alle gedragingen die de veiligheid van de spoorwegexploitatie in gevaar brengen.

De invoering van administratieve geldboetes bij de spoorwegen zal gebeuren naar het voorbeeld van wat er reeds bij de openbare vervoersmaatschappijen zoals De Lijn, de MIVB en TEC, alsook op het gebied van de gemeentelijke administratieve sancties bestaat. Zo zullen de personen die de overtredingen vaststellen niet dezelfde zijn als de sanctionerende personen, welke bevoegd zijn om de sancties op te leggen. De administratieve procedure zal voor de burgers en reizigers garant staan voor de rechten die hen door de wet op het politieambt worden verleend, voor de rechten van verdediging, alsook voor de mogelijkheid om opschortend beroep in te stellen bij de politierechtbank. Ook zullen de administratieve geldboetes ten voordele van de benadeelde ondernemingen worden geïnd.

2.2. Vervoersplan NMBS, kwaliteit, stiptheid en tarieven

De kwaliteit van de spoordienst wordt door een groot geheel van elementen bepaald.

Sommige dimensies van de kwaliteit van de dienstverlening, zoals de exploitatieveiligheid, de stiptheid en de veiligheid van het vervoer, belangen alle klanten aan, zowel de nationale en internationale reizigers als de spoorwegondernemingen die het netwerk van de infrastructuurbeheerder gebruiken, of nog de ondernemingen die het spoor gebruiken voor goederenvervoer.

Andere dimensies van de kwaliteit, zoals het comfort in de treinen en het aantal zitplaatsen, de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit, de netheid in de treinen en in de stations, of nog, meer globaal gezien, het vervoersplan van de NMBS, belangen meer specifiek het segment “reizigers” aan.

Avec la mise en place du mécanisme des amendes administratives ayant force exécutoire certains comportements seront sortis de la sphère pénale, tandis que d’autres, en restant pénalement incriminés, pourront à titre subsidiaire, donner lieu à une amende administrative. L’objectif des amendes administratives est d’apporter dorénavant des réponses effectives aux infractions commises et éviter qu’un sentiment d’impunité s’installe vis-à-vis de certaines incivilités.

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

La création d’amendes administratives aux chemins de fer se fera à l’instar de ce qui existe déjà dans les sociétés de transport en commun, comme De Lijn, la STIB et les TEC ainsi que dans le domaine des sanctions administratives communales. Ainsi les personnes constatant les infractions seront distinctes des personnes sanctionnatrices, compétentes pour infliger les sanctions. La procédure administrative garantira aux citoyens et aux voyageurs les droits qui leur sont conférés par la loi sur la fonction de police, les droits de défense ainsi que la possibilité d’introduire un recours avec effet suspensif auprès du tribunal de police. Les amendes administratives seront aussi perçues au bénéfice des entreprises préjudiciées.

2.2. Plan de transport SNCB, qualité, ponctualité et tarifs

La qualité du service ferroviaire est déterminée par un vaste ensemble d’éléments.

Certaines composantes de la qualité du service, comme la sécurité d’exploitation, la ponctualité et la sûreté du transport, intéressent tous les clients, que ce soient les voyageurs nationaux et internationaux, les entreprises ferroviaires utilisant le réseau du gestionnaire de l’infrastructure ou les sociétés utilisant le rail pour le transport de marchandises.

D’autres composantes de qualité, comme le confort dans les trains et le nombre de places assises, l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la propreté dans les trains et les gares, ou encore et de façon plus globale, le plan de transport de la SNCB, intéressent plus spécifiquement le segment “voyageurs” de la clientèle.

Tot slot zijn bepaalde kwaliteitscriteria, zoals de stiptheid, nauw verbonden met de prestatie van het spoorwegsysteem in zijn geheel. Een performant spoorwegsysteem is het resultaat, niet alleen van de inspanningen van één of twee actoren, maar ook van een harmonieuze en overlegde wisselwerking tussen alle betrokkenen.

• *De spoorwegen, structurerende as van het openbaar vervoer*

Mijn visie inzake mobiliteit berust op het streven naar de aanwending van de spoorwegen als ruggengraat van de ketenmobiliteit en als structurerende as van het openbaar vervoer. Immers, overal waar de trein halte houdt, komt het erop aan dat de klant over een kwaliteitsvolle oplossing voor zijn of haar eindverplaatsing beschikt, onder meer via de regionale openbare vervoersmaatschappijen. Daarom moet het overleg met de regionale openbare vervoersmaatschappijen, maar ook met de lokale overheden, permanent worden gevoerd zodat alle verplaatsingsmodi gefaciliteerd worden. Ik streef ernaar een bredere consultatie van de interfederale actoren inzake mobiliteit te ontwikkelen.

• *Een vernieuwd stevig en aantrekkelijk aanbod in de stedelijke centra en landelijke gebieden*

Eerst wil ik er de nadruk op leggen dat mijn aanpak van de aangelegenheden die verband houden met mobiliteit vooral gestoeld is op overleg.

In het kader van de opmaak van het vervoersplan 2017 heb ik erop toegezien dat alle stakeholders werden betrokken. Zo heeft de NMBS herhaaldelijk het Raadgevend comité van de treinreizigers (RGCT), alsook de regionale openbare vervoersmaatschappijen geraadpleegd.

Daarnaast betrek ik stelselmatig de Gewesten bij de verschillende gesprekken van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Sinds mijn aantreden heb ik immers, in zes maanden tijd, het ECMM reeds tweemaal bijeengeroepen. De derde vergadering ging bovendien door op 8 november 2016, zoals afgesproken op de ECMM-vergadering van 30 september laatstleden.

Elk Gewest kreeg aldus inspraak en heeft zijn eisen en prioriteiten voor het vervoersplan 2017 kunnen formuleren. Immers, in het kader van de opmaak van het vervoersplan van december 2017 vonden 12 politieke vergaderingen (ter voorbereiding van het ECMM) en 12 technische vergaderingen plaats.

In oktober 2015 werden 4 vergaderingen gehouden in aanwezigheid van de stakeholders, de vertegenwoor-

Enfin, certains critères de qualité, comme la ponctualité, sont intimement liés à la performance du système ferroviaire dans son ensemble. Un système ferroviaire performant est le résultat, non seulement des efforts d'un ou de deux acteurs, mais aussi d'une interaction harmonieuse et concertée de l'ensemble des intervenants.

• *Le chemin de fer comme axe structurant du transport public*

Ma vision de la mobilité s'inscrit dans une volonté d'utiliser les chemins de fer comme épine dorsale de la chaîne de mobilité et axe structurant des transports publics. En effet, partout où le train s'arrête, il importe que le client dispose d'une solution de transport terminal de qualité, notamment via les sociétés régionales de transport en commun. A cet effet, la concertation avec les sociétés régionales de transport en commun mais aussi avec les autorités locales, doit être permanente afin que tous les modes de déplacement soient facilités. J'ai la volonté de développer une consultation plus large des acteurs interfédéraux de la mobilité.

• *Vers une nouvelle offre robuste et attractive dans les pôles urbains et les zones rurales*

Tout d'abord, je tiens à souligner que mon approche des problématiques liées à la mobilité se base avant tout sur la concertation.

Dans le cadre de l'élaboration du plan de transport 2017, j'ai veillé à impliquer toutes les parties prenantes. La SNCB a ainsi régulièrement consulté le Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires (CCVF), ainsi que les sociétés régionales de transport en commun.

De plus, lors du Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM), j'associe systématiquement les Régions aux différentes discussions. En effet, depuis mon entrée en fonction, j'ai déjà réuni, en l'espace de six mois, le CEMM à deux reprises. En outre, la troisième réunion aura lieu le 8 novembre 2016, comme convenu en séance du CEMM du 30 septembre dernier.

Chacune des Régions a donc été impliquée et a pu formuler ses revendications et priorités pour le Plan de Transport 2017. En effet, 12 réunions politiques (préparatoires au CEMM) et 12 réunions techniques ont eu lieu dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport de décembre 2017.

En octobre 2015, 4 réunions ont eu lieu en présence des stakeholders, des représentants des sociétés régio-

digers van de regionale openbaar vervoersmaatschappijen en de Gewesten (een eerste vergadering met het Waals Gewest en de Société régionale wallonne du Transport (SRWT), een tweede vergadering met het Vlaams Gewest en De Lijn, een derde vergadering met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB, en tot slot een vierde vergadering met De Lijn, de SRWT en de leden van het RGCT).

In maart 2016 vond een tweede vergadering met de stakeholders plaats (technische vergadering met de openbaar vervoersmaatschappijen) over de basisdienstregeling van de klokvastе verbindingen. In september 2016 was er een derde en voorlopig laatste vergadering met betrekking tot de bijkomende vragen.

Een laatste vergadering staat in de loop van de maand november gepland met de stakeholders om het eerste ontwerp van dienstregeling (IC-, S- en P-treinen) te bespreken.

Op federaal vlak werden eveneens voorbereidende vergaderingen op het ECMM belegd met de Gewesten teneinde de politieke prioriteiten te bepalen (3 bilaterale vergaderingen), gevolgd door een interfederale vergadering met de vertegenwoordigers van de 4 ministers van Mobiliteit (4 vergaderingen per ECMM-bijeenkomst, dus).

Tot slot heb ik eveneens aan de NMBS gevraagd om roadshows te geven, die per provincie (steden en gemeenten) worden georganiseerd met de lokale en provinciale mandatarissen.

Dit overlegplatform maakt het mogelijk om de bezorgdheden van de reizigers die constant op zoek zijn naar een optimaal deur-tot-deur-oplossing met alle stakeholders te bespreken en om concrete acties voor te stellen teneinde aan hun verzuchtingen tegemoet te komen.

Ik zal er in het bijzonder zeer aandachtig op toezien dat het vervoersplan 2017 de intermodaliteit in alle provincies van ons land vooropstelt en het voorstedelijke aanbod naar, rond en in Brussel en van de grote Vlaamse en Waalse steden versterkt. Het aanbod in de landelijke gebieden wordt eveneens een belangrijk aandachtspunt.

Dit overlegproces loopt ten einde en in de komende weken zullen de keuzes moeten worden gemaakt.

Een eerste aspect van de kwaliteit van de dienst, dat door de meerderheid van de klanten als essentieel ervaren wordt, is de stiptheid, alsook de garantie van

nales de transport en commun et des Régions (1^{re} avec la Région wallonne et la SRWT; une seconde avec la Région flamande et De Lijn; une 3^{ème} avec la Région de Bruxelles-capitale et la STIB; enfin, une 4^{ème} avec De Lijn, la SRWT et les membres du CCVF).

En mars 2016, une deuxième rencontre avec les stakeholders a eu lieu (réunion technique avec les sociétés de transport en commun) au sujet de l'horaire de base relations cadencées. En septembre 2016, une troisième et dernière rencontre a eu lieu relative aux demandes supplémentaires.

Une dernière rencontre est programmée dans le courant du mois de novembre avec les stakeholders afin de discuter du premier projet d'horaires (trains IC, S, P).

Au niveau fédéral, des réunions préparatoires au CEMM ont également été programmées avec les Régions afin de fixer les priorités politiques (3 réunions bilatérales) suivies d'une réunion interfédérale avec les représentants des 4 Ministres de la Mobilité (4 réunions par CEMM).

Enfin, j'ai également demandé à la SNCB de procéder à des Roadshows organisés, par province (villes et communes), avec les mandataires locaux et provinciaux.

Cette plateforme de concertation permet de débattre, avec toutes les parties prenantes, des préoccupations des voyageurs constamment à la recherche d'un parcours optimisé de porte à porte et de proposer des actions concrètes pour répondre à leurs attentes.

Je serai en particulier très attentif à ce que le Plan de Transport 2017 privilégie l'intermodalité, dans toutes les provinces de notre pays et renforce l'offre suburbaine vers, autour et dans Bruxelles et des grandes villes flamandes et wallonnes. L'offre en zone rurale constituera également un point d'attention important.

Ce processus de concertation est en voie de finalisation et les choix devront être posés dans les semaines qui viennent.

Un premier aspect de la qualité du service, ressenti comme primordial par la majorité des clients, est la ponctualité, ainsi que la garantie de correspondances

verzekerde aansluitingen met andere treinen of met andere vervoersmodi.

Ik verwacht van de NMBS en Infrabel dat ze hun inspanningen van de jongste maanden verderzetten en dat ze alles in het werk stellen, in perfecte samenhang, om tegen 2019 een gewogen stiptheid (in functie van het aantal betrokken reizigers) van minstens 90 % te halen. De NMBS zal, naast andere maatregelen, de beschikbaarheidsgraad van het rollend materieel, die vandaag 80 % bedraagt, naar minstens 86 % moeten verhogen. In het kader van het volgende Vervoersplan zal het eveneens tot de doelstellingen van de NMBS behoren om de commerciële snelheid met 3 % te verhogen op de honderd belangrijkste koppels oorsprong-bestemming met een rechtstreekse IC-verbinding. Van haar kant zal Infrabel, naast andere acties, het aantal gelijktijdige werven moeten zien te verminderen teneinde de impact van de werven op de commerciële snelheid in het algemeen te verlagen.

De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening door de NMBS zal zich eveneens moeten uiten in een betere communicatie bij een verstoorde situatie. Zoals ik in mijn inleiding aanhaalde moet de aanwending van de nieuwe technologieën zorgen voor een significante vooruitgang inzake communicatie. Ik zal erop toezien dat de NMBS en Infrabel hun samenwerking opvoeren inzake informatie-uitwisseling wanneer het treinverkeer verstoord is, waardoor de klanten beter kunnen ingelicht worden teneinde hun modale keuze in real time aan te passen, en optimaal van deur tot deur kunnen reizen.

Naast een verbeterde intermodaliteit en de toegang tot de informatie voor een real time optimalisatie van hun verplaatsingen verwachten de (potentiële) klanten van de NMBS een stevig treinaanbod, met aantrekkelijke frequenties, amplitudes en commerciële snelheden, die ervoor zorgen dat de spoormodus interessant blijft in vergelijking met de overige vervoersmodi.

Het verheugt mij ten andere dat de studies in het kader van de oprichting van een Gewestelijk Expres Netwerk (GEN) voor de agglomeraties Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik zijn afgerond. Ze werden trouwens aan de Gewesten bezorgd en toegelicht, onder meer in het kader van het ECMM. Ik verwacht van de NMBS dat ze haar inspanningen voortzet om zowel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als in de grote steden van het AnGeLiC-project, concreet werk te maken van de invoering van haar voorstedelijke aanbod, daarbij rekening houdend met de beschikbare middelen en met de geïdentificeerde potentiële.

assurées avec d'autres trains ou avec d'autres modes de transport.

J'attends de la SNCB et d'Infrabel qu'elles poursuivent les efforts entrepris ces derniers mois, et qu'elles mettent, en parfaite entente, tout en œuvre pour atteindre d'ici 2019 une ponctualité, pondérée en tenant compte du nombre de voyageurs impactés, d'au moins 90 %. La SNCB sera appelée, parmi d'autres mesures, à augmenter le taux de disponibilité de son matériel roulant de 80 % aujourd'hui à au moins 86 %. Dans le cadre du prochain Plan de Transport, la SNCB aura aussi comme objectif d'améliorer la vitesse commerciale de 3 % sur les cent principales couples origine-destination reliés en direct par des trains IC. De son côté, Infrabel poursuivra, parmi d'autres actions, la réduction du nombre de chantiers simultanés en vue de réduire l'impact de ceux-ci sur la vitesse commerciale en générale.

L'amélioration de la qualité du service de la SNCB devra également se traduire par une meilleure communication en situation perturbée. Comme je le disais dans mon introduction, le recours aux nouvelles technologies doit permettre de faire des avancées significatives en matière de communication. Je veillerai à ce que la SNCB et Infrabel renforcent encore leur collaboration en matière d'échange d'informations lors de perturbations sur le rail, et ainsi permettre une meilleure information aux clients afin qu'ils puissent ajuster en temps réel leur choix modal et bénéficier d'un parcours de porte à porte optimisé.

Outre une meilleure intermodalité et l'accès à l'information permettant d'optimiser en temps réel leurs déplacements, les clients et les clients potentiels attendent de la SNCB une offre de train robuste, avec des fréquences, des amplitudes et des vitesses commerciales attractives pour assurer que le mode ferroviaire reste intéressant en comparaison avec les autres modes de transport.

Je me réjouis, par ailleurs, de la finalisation des études réalisées dans le cadre de la mise en place d'un Réseau Express Régional (RER) pour les agglomérations d'Anvers, de Charleroi, de Gand, et de Liège. Celles-ci ont d'ailleurs été transmises et présentées aux Régions notamment dans le cadre du CEMM. J'attends de la SNCB qu'elle poursuive ses efforts pour concrétiser le lancement de son offre suburbaine tant dans la Région de Bruxelles-Capitale, que dans les villes concernées par le réseau ANGELIC, en tenant compte des moyens disponibles et des potentiels identifiés.

Ook de aandacht die wordt besteed aan het onthaal van de klanten dient de kwaliteit van de dienstverlening en is van essentieel belang, zowel in termen van beschikbaarheid van zitplaatsen en van parkeerplaatsen voor wagens en fietsen, als in termen van diensten zoals het beschikbaar stellen van internettoegang in de trein.

In dit kader moet de toegankelijkheid van de stations en van de treinen voor de personen met een beperkte mobiliteit (PBM) een aanhoudend aandachtspunt blijven. De coördinatie tussen de NMBS en Infrabel op het gebied van de investeringen die de toegankelijkheid van de PBM's beogen moet beter verzekerd worden, onder meer door de werken in de stations beter te coördineren. Bij de aankoop van nieuw rollend reizigersmaterieel verwacht ik van de NMBS dat ze de nationale en Europese normen van toegankelijkheid voor PBM's zorgvuldig naleeft. De verhoging van de perrons naar 76 centimeter zal bovendien tot de investeringsprioriteiten in de stations behoren.

Ik zal er eveneens op toezien dat de NMBS haar beleid van assistentie op verzoek verder blijft verbeteren door de voorafgaandelijke termijn voor het aanvragen van assistentie in te korten in de drukste stations.

Ik draag de NMBS op om zich in te zetten voor de verbetering van de netheid in de treinen, op de perrons en de sporen tussen de perrons, in de doorgangen, onder of op de passerelles, in de stations en hun toegangen, en op de auto- en fietsparkings.

Tot slot zal er ook voor moeten worden gezorgd dat het rollend materieel een modern comfort biedt. De NMBS heeft de laatste jaren aanzienlijke bedragen geïnvesteerd in de aankoop van rollend materieel en in de modernisering ervan. Dankzij het nieuwe dubbeldeksmaterieel zal ten andere de capaciteit in de Noord-Zuidverbinding kunnen worden opgevoerd.

De combinatie van die verschillende parameters, samen met een aangepast tariefbeleid, moet het mogelijk maken om meer klanten aan te trekken en tevens het financieel evenwicht te verstevigen.

Ten slotte, zoals deze regering zich ertoe heeft verbonden, voer ik in het kader van de voorbereiding van het toekomstige beheerscontract gesprekken met de NMBS over de vereenvoudiging van haar tariefbeleid. Ik verwacht van de NMBS dat ze een tarievenaanbod voorstelt waarmee tegemoet wordt gekomen aan de behoeften van de reizigers, en dat ze de reizigers vervoert tegen een voor de gemeenschap optimale kostprijs.

Hierbij hanteer ik de volgende krachtlijnen:

La qualité du service passe également par l'attention réservée à l'accueil des clients, fondamentale que ce soit en termes de disponibilité de places assises, de places de parkings tant voitures que vélos, ou encore en termes de service comme la disponibilité de l'accès à internet dans les trains.

Dans ce cadre, l'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite (PMR) doit rester un point d'attention continu. Une meilleure coordination des investissements visant l'accessibilité des PMR devra être assurée entre la SNCB et Infrabel, notamment via une meilleure coordination des travaux dans les gares. Lors de l'acquisition de nouveau matériel roulant voyageur, j'attends de la SNCB qu'elle respecte scrupuleusement les normes nationales et européennes relatives à l'accessibilité aux PMR. De plus, le rehaussement des quais à 76 cm fera partie des priorités d'investissement dans les gares.

Je veillerai également à ce qu'elle poursuive l'amélioration de sa politique d'assistance à la demande en réduisant dans les gares les plus fréquentées le délai préalable à la demande d'assistance.

Je charge la SNCB de s'engager à améliorer la propreté dans les trains, sur les quais et les voies entre les quais, dans les passages, sous ou sur les passerelles, dans les gares et leurs accès ainsi que dans les parkings pour voitures et vélos.

Enfin, il conviendra également de faire en sorte que le matériel roulant offre le confort moderne. La SNCB a investi ces dernières années des montants importants dans l'acquisition et la modernisation du matériel roulant. Par ailleurs, ce nouveau matériel à double étage permettra de renforcer la capacité dans la jonction Nord-Midi.

La combinaison de ces différents paramètres, et d'une politique tarifaire adaptée, doit permettre d'attirer davantage de clients tout en renforçant l'équilibre financier.

Enfin, comme ce gouvernement s'y est engagé, je mène, dans le cadre de la préparation du prochain contrat de gestion, les discussions avec la SNCB sur la simplification de sa politique tarifaire. J'attends de la SNCB qu'elle propose une gamme tarifaire qui réponde aux besoins des voyageurs et qu'elle transporte les voyageurs à un coût optimal pour la collectivité.

Mes lignes directrices lors de ces discussions sont les suivantes:

— het prijspeil moet geoptimaliseerd worden: de prijzen moeten aantrekkelijk zijn voor de reizigers, maar tegelijk toereikende ontvangsten verzekeren aan de NMBS;

— het tarievenaanbod moet eenvoudiger en tegelijk vollediger worden.

Er is nood aan een vereenvoudiging/rationalisatie van het huidige tarievenaanbod opdat de klanten de tarieven gemakkelijker zouden begrijpen en ertoe worden aangezet om met de trein te reizen, maar ook om de controle van de vervoerbewijzen te vergemakkelijken en de risico's op conflicten te verminderen. Dit houdt in dat het aantal aan de klant aangeboden producten ingeperkt wordt, dat de gebruiksvoorwaarden van de verschillende tariefproducten worden geharmoniseerd en dat de informatie aan de reizigers helderder wordt, zonder aanleiding te geven tot bijkomende kosten voor de klant;

— de tarifiering moet transparant zijn: de klant moet zich ervan kunnen vergewissen dat, ongeacht het verkoopkanaal, de NMBS hem op elk ogenblik het beste tarief voor de beoogde reis aanbiedt;

— met betrekking tot de grensoverschrijdende tarieven moet bijzondere aandacht worden besteed aan de grensstreken waar de verplaatsingen tussen woonplaats en werk of tussen woonplaats en school talrijk zijn en voor verkeersdrukte zorgen. Ik zal de NMBS sterk aanmoedigen om overeenkomsten te sluiten met de spoorbedrijven van onze buurlanden om dit specifiek verkeer waarbij de economie van ons land en die van onze buurlanden wederzijdse baat hebben, te stimuleren, naar het voorbeeld van wat met het Groothertogdom Luxemburg werd opgestart;

— de NMBS zal constant zorg dragen voor een verbetering van haar verkoopkanalen, onder meer door die te diversifiëren, en zal nieuwe vormen van ticketing ontwikkelen (met integratie van de mogelijkheden die door de recentste informatie- en communicatietechnologieën worden geboden);

— de uitrol van een geïntegreerde kaartverkoop voor de hele keten van het openbaar vervoer, en eventueel daarbuiten (parking, leasingwagen, enzovoort), is vandaag technisch gezien mogelijk. De NMBS zal samen met de overige stakeholders werk maken van een dergelijke uitrol. Ik zal de voogdijoverheden van de andere openbaar vervoeroperatoren aanmoedigen om in te zetten op die voor de mobiliteit van ons land belangrijke dynamiek.

— Le niveau des prix doit être optimisé: ceux-ci doivent être attractifs pour les voyageurs mais aussi assurer un niveau de recettes suffisant à la SNCB.

— La gamme tarifaire devra être à la fois plus simple et plus complète.

Simplifier/rationaliser la gamme tarifaire actuelle est nécessaire pour faciliter la compréhension des tarifs par les clients, pour les inciter à voyager en train mais aussi pour faciliter le contrôle des titres de transport et diminuer ainsi le risque de conflits. Cela implique de réduire le nombre de produits proposés à la clientèle, d'harmoniser les conditions d'utilisation des différents produits tarifaires et de clarifier l'information aux voyageurs, sans engendrer de coûts supplémentaires pour le client.

— La tarification sera transparente: le client doit pouvoir s'assurer qu'à tout moment la SNCB lui offre le meilleur tarif pour le trajet envisagé, quel que soit le canal de vente.

— En ce qui concerne les tarifs transfrontaliers, une attention particulière doit être accordée aux zones frontalières où les déplacements domicile-travail ou domicile-école sont nombreux et occasionnent de la congestion sur les routes. J'encouragerai fortement la SNCB à conclure des accords avec les entreprises ferroviaires de nos pays voisins en vue de stimuler ce type de trafic réciproquement bénéfique pour notre économie et celle de nos pays limitrophes voisins à l'instar de ce qui a été initié avec le Grand-Duché du Luxembourg.

— La SNCB veillera en permanence à améliorer ses canaux de vente, notamment en les diversifiant, et développera de nouveaux modes de ticketing (en intégrant les possibilités offertes par les dernières technologies de l'information et de la communication).

— Le déploiement d'une billettique intégrée pour toute la chaîne de transport en commun, voire au-delà (parking, voiture de leasing, etc.) est aujourd'hui techniquement faisable. La SNCB œuvrera activement, avec les autres parties prenantes, à un tel déploiement. J'encouragerai les autorités de tutelle des autres opérateurs publics de transport à s'engager dans cette dynamique importante pour la mobilité de notre pays.

• *Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers*

Het bij de wet van 21 maart 1991 opgericht Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT) brengt advies uit over alle aangelegenheden die betrekking hebben op de door het spoor verstrekte diensten (NMBS en Infrabel). Het heeft een officiële opdracht. Het RGCT zoekt naar een globale verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten.

Elk advies van het RGCT moet op een constructieve manier bijdragen tot het verbeteren van de dienstverlening van de spoorwegonderneming, tot het melden van de problemen van algemene aard en tot het voorstellen van werkbare oplossingen, steeds in het belang van de treingebruiker.

In dit perspectief van verbetering van de dienstverlening naar de klanten toe verwacht ik van beide ondernemingen dat ze meer open staan voor de adviezen die door de stakeholders geformuleerd worden en dat ze inzonderheid hun samenwerking met het RGCT uitbouwen.

Dankzij het nieuwe wettelijke kader en zijn nieuwe samenstelling kan het Comité opnieuw onverkort zijn opdrachten verzekeren. Ten andere juich ik de adviezen toe die het Comité sedert zijn oprichting heeft uitgebracht.

• *Een nieuw samenwerkingsprotocol tussen de Ombudsdienst voor treinreizigers en de NMBS*

In nauw overleg met de FOD Mobiliteit en Vervoer en met de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, die bevoegd is voor de Consumentenombudsdienst, zal een onderzoek worden uitgevoerd over de organisatie van de Ombudsdienst voor de treinreizigers.

Een ontwerp houdende herziening van het statuut van de Ombudsdienst voor treinreizigers zal binnenkort worden ingediend met het oog op meer autonomie voor de Ombudsdienst in de toekomst.

De Ombudsdienst zou aldus gefinancierd worden door de spoorsector en over de nodige financiële autonomie beschikken om volgens de vigerende wetgeving (Richtlijn 2013/11/EU betreffende alternatieve beslechting van consumentengeschillen) als gekwalificeerde entiteit te worden erkend.

• *Le Comité consultatif des voyageurs ferroviaires*

Le Comité Consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF) institué par la loi du 21 mars 1991 émet des avis sur toutes les questions relatives aux services fournis aux voyageurs par les entreprises ferroviaires (SNCB et Infrabel). Sa mission est officielle. Le CCVF recherche globalement tout ce qui peut améliorer la qualité du service au profit des clients.

Chaque avis du CCVF doit contribuer de manière constructive à améliorer le service offert par l'entreprise ferroviaire, à signaler les problèmes d'ordre général, à proposer des solutions possibles, toujours dans l'intérêt de l'utilisateur du rail.

Dans cette perspective d'une amélioration du service aux clients, j'attends des deux sociétés qu'elles soient davantage ouvertes aux avis exprimés par les stakeholders et, en particulier, qu'elles renforcent leurs collaborations avec ledit comité.

Le nouveau cadre légal ainsi que la nouvelle composition du comité lui permettent d'assurer à nouveau pleinement ses missions. Je me réjouis d'ailleurs des avis qu'il a remis depuis sa création.

• *Un nouveau protocole de collaboration entre le Service de médiation ferroviaire et la SNCB*

Une étude sur l'organisation du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires sera réalisée en étroite collaboration avec le SPF-MT et le vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, compétent pour le Service de médiation pour le consommateur.

Un projet de révision du statut du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires sera introduit prochainement afin qu'il puisse disposer à l'avenir de plus d'autonomie.

Il serait dès lors financé par le secteur ferroviaire et disposerait d'une autonomie financière lui permettant d'être reconnu en tant qu'entité qualifiée eu égard à la législation en vigueur (la Directive 2013/11/UE relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation).

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

Het beheerscontract legt de wederzijdse verbintenissen van de onderneming en van de Staat vast. In het nieuwe beheerscontract worden hoofdzakelijk de dotaties van de ondernemingen tot 2020 bepaald, en worden de te leveren prestaties en de te behalen resultaten nader omschreven.

Die prestaties en die resultaten worden onder 6 strategische thema's omschreven:

- 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.

In elk van de zes thema's zal nadrukkelijk het accent worden gelegd op de beoogde doelstelling van tegemoetkoming aan de verwachtingen van de klanten.

De voornaamste innovatie in het nieuwe beheerscontract houdt verband met het definiëren van performantie-indicatoren waarmee kan worden gemeten op welke wijze de NMBS en Infrabel de door de Staat vastgestelde doelstellingen halen. Die performantie-indicatoren zullen naderhand worden aangewend om het variabele gedeelte van de verloning van de CEO en van de overige leden van het Directiecomité te berekenen.

Tevens wordt voorzien in meer dynamische modaliteiten voor de opvolging, door de FOD Mobiliteit en Vervoer, van de uitvoering van het beheerscontract.

Met de kennisgeving van de nieuwe dotaties aan beide ondernemingen eind juni en de daaropvolgende bepaling van de krachtlijnen kon het overlegproces worden voortgezet.

Parallel met dit proces zullen de meerjareninvesteringsplannen van beide ondernemingen worden opgesteld vermits ze als bijlage bij de beheerscontracten gaan.

Een ander belangrijk element is de spiegelbeeldvormige aanpak van beide beheerscontracten teneinde te garanderen dat beide ondernemingen (de NMBS en Infrabel) een gemeenschappelijke doelstelling ten dienste van de klant nastreven. Dit betekent dat de beheerscontracten van de NMBS en van Infrabel een reeks wederzijdse verbintenissen zullen bevatten die bijdragen tot een goede coördinatie van de wisselwer-

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

Le contrat de gestion précise les engagements réciproques de l'entreprise et de l'État. Pour l'essentiel, le nouveau contrat de gestion fixe les dotations des entreprises jusqu'en 2020 et détaille les prestations à fournir et les résultats à atteindre.

Ces prestations et résultats sont décrits dans 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;
- responsabilité sociétale de l'entreprise.

Dans les 6 thèmes précités, l'accent sera mis de façon insistante sur la volonté de rencontrer les attentes des clients.

L'innovation principale du nouveau contrat de gestion porte sur la définition d'indice de performance permettant de mesurer la manière dont la SNCB et Infrabel atteignent les objectifs fixés par l'État. Ces indices de performance serviront ensuite à calculer la part variable de la rémunération du CEO et des autres membres du Comité de Direction.

Des modalités plus dynamiques de suivi de l'exécution du contrat de gestion par le SPF-MT sont également prévues.

La notification des nouvelles dotations aux deux sociétés fin juin et la définition subséquente de grandes orientations ont permis de poursuivre le processus de négociation.

Parallèlement à ce processus, les plans pluriannuels d'investissement des deux sociétés seront définis puisqu'ils constituent une annexe des contrats de gestion.

Pour garantir que les deux entreprises, SNCB et Infrabel, poursuivent un objectif commun au service du client, un autre élément important est l'approche miroir des deux contrats de gestion. Cela signifie que les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel mentionneront un ensemble d'engagements réciproques permettant d'assurer une bonne coordination de l'interface entre les deux sociétés dans de multiples domaines, et ce, en

king tussen beide ondernemingen in vele domeinen, dit ter aanvulling van de vervoersovereenkomst die tussen beide ondernemingen moet worden gesloten eens de beheerscontracten gefinaliseerd zijn.

2.4. **Het meerjareninvesteringsplan (MIP)**

• *Klantgericht*

Het investeringsbeleid zal worden ingegeven door het streven naar de grootste efficiëntie ten dienste van de klanten.

Er werden vandaag reeds investeringskeuzes gedaan ten voordele van de reizigers, namelijk om de NMBS in de mogelijkheid te stellen nieuwe M7-dubbeldekrijtuigen aan te kopen en zo op termijn de capaciteit van de treinen te verhogen.

Met het oog op rationalisatie stel ik voor dat wordt gekozen voor een standaardmodel voor de onthaalinfrastructuur van de reizigers (stations, haltes, parkings, enzovoort). De uitvoering van de studies in dat verband zal in vol overleg met Infrabel en de NMBS gebeuren.

Om de samenhang en de accuraatheid van de keuzes van het volgende investeringsplan te waarborgen, inzonderheid voor de projecten met gedeelde participatie van de NMBS en van Infrabel, werd een investeringscel opgericht.

Die cel vindt haar wettelijke basis in de wet van 3 augustus 2016 houdende diverse maatregelen inzake mobiliteit. Een ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de samenstelling en de werking van de spoorinvesteringscel wordt momenteel voorbereid.

Ik wil eraan herinneren dat de cel, in haar huidige werking, op twee niveaus georganiseerd wordt: een administratief niveau met de bevoegde administraties van de drie Gewesten en van de federale overheid, alsook de NMBS en Infrabel, dat onder de coördinatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer staat, en een politiek niveau met onder meer de vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke regeringen, alsook beide ondernemingen.

Tussen december 2015 en juli 2016 werd elk investeringsproject onderzocht aan de hand van een multicriteria-analyse, waarbij een score werd toegekend voor de 9 volgende criteria: instandhouding, veiligheid, beveiliging en sociale veiligheid, reizigerscomfort, aanbod, intermodaliteit, impact op de bevolking en het milieu, productiviteitswinsten en impact op de rekeningen, link met de Europese context.

complément de la convention de transport qui devra être conclue entre les deux sociétés une fois les Contrats de Gestion auront été finalisés.

2.4. **Plan pluriannuel d'investissement (PPI)**

• *Orientation client*

La politique d'investissement est dictée par la recherche de la plus grande efficacité au service des clients.

Aujourd'hui, des choix d'investissements en faveur des voyageurs ont déjà été pris, notamment pour permettre à la SNCB d'acquérir de nouvelles voitures double étage M7 et ainsi d'augmenter, à terme, la capacité des trains.

Par ailleurs, dans un objectif de rationalisation, je propose d'opter pour un modèle standardisé pour les infrastructures d'accueil des voyageurs (gares, haltes, parkings, etc.). Les études à ce sujet seront menées en totale concertation entre Infrabel et la SNCB.

Pour améliorer la justesse et la concordance des choix du prochain plan pluriannuel d'investissement, particulièrement pour les projets avec participation partagée de la SNCB et d'Infrabel, une cellule d'investissement a été mise en place.

Cette cellule a reçu sa base légale dans la loi du 3 août 2016 portant des dispositions diverses en matière de mobilité. Un projet d'arrêté royal déterminant la composition et le fonctionnement de la cellule d'investissement ferroviaire est en préparation.

Je rappelle que dans son fonctionnement actuel, la cellule est organisée à deux niveaux: un niveau administratif sous la coordination du SPF Mobilité et Transports, regroupant les administrations compétentes des trois régions et du fédéral, la SNCB et Infrabel; et un niveau politique, composé notamment par les représentants des gouvernements fédéral et régionaux ainsi que les deux entreprises.

Chaque projet d'investissement a été examiné sur la base d'une analyse multicritère entre décembre 2015 et juillet 2016, en attribuant des scores aux 9 critères suivants: maintien en état, sécurité, sécurisation et sécurité sociétale, confort des voyageurs, offre, intermodalité des voyageurs, impact sur la population et l'environnement, gains de productivité et impact sur les comptes, lien avec le contexte européen.

• *Pact voor overheidsinvesteringen – Spoorluik*

Het pact voor overheidsinvesteringen vloeit rechtstreeks voort uit de denkoefening over de investeringen inzake mobiliteit. Voortaan vormt het aangaan van investeringen in de mobiliteitssector een resolute keuze. In spoorzaken zullen Infrabel en de NMBS een deugdzame schuld voor een bedrag van 1 miljard euro mogen opbouwen, bovenop hun oorspronkelijk financieel profiel.

Die schuld, die bestemd is om werken met een rechtstreekse impact te financieren en om de aantrekkelijkheid van de trein te verhogen (niet enkel dankzij de voltooiing van de GEN-werken) is inderdaad deugdzam in die zin dat ze heel snel positieve gevolgen zal hebben op socio-economisch vlak voor gans het land. Ze is eveneens deugdzam omdat ze niet bedoeld is om operationele verliezen of een gebrek aan efficiëntie te compenseren, gelet op de maatregelen inzake productiviteitsverhoging die beide ondernemingen onlangs op dat vlak hebben genomen.

De regering blijft vasthouden aan de stabilisering en aan de vermindering van de historische schuld van de spoorwegen. Dit streven sluit niet uit dat er een deugdzame schuld wordt opgebouwd die heel snel ten goede zal komen aan de burgers en aan de economie van het hele land.

De bepalingen uit het (in 2012 vernieuwd) samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 die betrekking hebben op de berekeningsleutel van de regionale verdeling, zullen verder worden toegepast.

De modaliteiten voor de implementatie van dit opzet worden momenteel onderzocht bij Infrabel in het kader van de opmaak van haar volgende meerjaren investeringsplan en van haar ondernemingsplan.

• *Gewestelijk Express Netwerk (GEN)*

Het GEN-project zal worden geleid zoals het in het kader van de Overeenkomst van 2003 werd ontworpen. Ik bevestig bijgevolg en herhaal bij deze de verbintenis van de regering met betrekking tot de voltooiing van het op 4 sporen brengen in de GEN-zone rond Brussel. Belangrijk in dit kader is dat de infrastructuurwerken kunnen zorgen voor een reële verbetering van het vervoersaanbod voor de reizigers naargelang de stappen elkaar opvolgen.

In een eerste fase zullen de werken worden uitgevoerd welke naar aanleiding van bezoeken op het terrein

• *Pacte d'investissement public – Volet ferroviaire*

Le pacte d'investissement public s'inspire directement de la réflexion sur les investissements en matière de mobilité. Le lancement d'investissement dans le secteur de la mobilité constitue désormais une option forte. En matière ferroviaire, Infrabel et la SNCB pourront constituer un endettement vertueux à due concurrence de l'ordre de 1 milliard d'euro en plus de leur profil financier initial.

Cet endettement, destiné à financer des travaux ayant un impact direct sur la mobilité et à augmenter l'attractivité du train via la fin des travaux RER, mais pas uniquement, est en effet vertueux en ce sens qu'il produira très vite des effets positifs sur le plan socio-économique pour l'ensemble du pays. Il est aussi vertueux car il ne vise pas à compenser des pertes opérationnelles ou un manque d'efficacité vu les mesures d'amélioration de productivité que les 2 sociétés viennent de prendre dans ce domaine.

Le gouvernement reste attaché à la stabilisation et à la réduction de la dette historique des chemins de fer. Cette volonté n'exclut pas la constitution d'une dette vertueuse dont bénéficieront rapidement les citoyens et l'économie de tout le pays.

Les règles de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 (renouvelé en 2012), relatives au calcul de la clé régionale continueront à être appliquées.

Actuellement, les modalités de mise en œuvre de l'opération sont à l'étude auprès d'Infrabel dans le cadre de l'élaboration de son prochain Plan Pluriannuel d'Investissement et de son plan d'entreprise.

• *Réseau Express Régional (RER)*

Le projet du RER sera mené comme il a été conçu dans le cadre de la Convention de 2003. Je confirme donc et réitère l'engagement du gouvernement concernant la finalisation de la mise à 4 voies dans la zone RER autour de Bruxelles. Dans ce cadre, il est important que les travaux d'infrastructures puissent permettre aux voyageurs de bénéficier d'une véritable amélioration de l'offre de transport au fur et à mesure des étapes franchies.

Dans un premier temps, les travaux identifiés à l'occasion de la visite sur le terrain, apparaissant comme

als de meest dringende werden geïdentificeerd, zowel voor het comfort van de reizigers als voor de leefomgeving van de buurtbewoners.

Daarna zullen de werken aan bod komen die een aanzienlijke verhoging van het aanbod tegen 2024 beogen. Tot slot komen dan de werken met het oog op de voltooiing van de uitbreiding van lijnen 124 en 161 naar vier sporen.

De financiële middelen die vrijgemaakt moeten worden om de GEN-werken te voltooien zullen worden opgenomen in de financieringsopties van het volgende MIP.

Er worden verscheidene scenario's ontwikkeld waarin de verschillende beschikbare financieringsbronnen worden ingepast, namelijk het saldo van het GEN-fonds, de voorfinanciering "Gosselies", het saldo van de voorfinanciering van de P&R van Louvain-la-Neuve, de beschikbare marges in de investeringsdotaties na 2022 en tot slot, de deugdzame lening waarvan hoger sprake.

2.5. Beveiliging en maatschappelijke veiligheid

De aanslagen die op 22 maart 2016 op de luchthaven Brussel-Nationaal en in de Brusselse metro werden gepleegd, tonen eens te meer aan dat waakzaamheid geboden is voor daden van terrorisme, maar ook dat onze middelen inzake terrorismebestrijding dringend moeten worden opgevoerd.

Het spoorverkeer, een vervoermodus die gekenmerkt wordt door grote concentraties van mensen in treinen en in stations, behoort sinds enkele jaren tot de doelwitten van de terroristen.

Om die reden zal ik nauwlettend toezien, in nauw overleg met de instanties voor crisisbeheer, op het voortzetten van de acties die de regering heeft opgestart om de veiligheid in de stations, op de treinen en de spoorweginfrastructuur in zijn geheel te waarborgen.

• *Een nieuwe nationale Autoriteit voor de beveiliging van het spoorwegvervoer*

De nieuwe nationale Autoriteit voor de beveiliging van het spoorwegvervoer werd net opgericht.

Die autoriteit zal een ware sleutelrol moeten spelen in de preventie tegen daden van terrorisme gericht tegen het spoorverkeer, door de verschillende actoren uit de sector samen te brengen en adviezen te formuleren over de aangewezen maatregelen om terroristische daden beter te voorkomen.

étant les plus urgents tant pour le confort du voyageur que pour le cadre de vie des riverains seront réalisés.

Ensuite viendront les travaux visant une augmentation significative de l'offre d'ici 2024. Enfin, les travaux de finalisation de la mise à 4 voies complète des lignes 124 et 161.

Les moyens financiers à dégager pour terminer les travaux RER feront partie des options de financement du prochain PPI.

Plusieurs scénarios sont en développement articulant les différentes sources de financement disponibles, à savoir le solde du fonds RER, le préfinancement "Gosselies", le reliquat du préfinancement du P&R de Louvain-la-Neuve, les marges disponibles dans les dotations d'investissement au-delà de 2022 et, enfin, l'emprunt vertueux évoqué ci-avant.

2.5. Sûreté et sécurité sociétale

Les attentats perpétrés à Bruxelles à l'aéroport et dans le métro bruxellois le 22 mars 2016 démontrent une fois de plus que nous devons être vigilants face aux actes des terroristes mais aussi plus que jamais l'urgence de renforcer nos moyens de lutte contre le terrorisme.

Le transport ferroviaire étant un mode caractérisé par de grandes concentrations de personnes, dans les trains et les gares, figure depuis quelques années parmi les cibles des terroristes.

C'est la raison pour laquelle, je serai particulièrement vigilant, en concertation étroite avec les instances de gestion de crise, à poursuivre les actions lancées par le gouvernement pour assurer la sécurité dans les gares, les trains et les infrastructures ferroviaires.

• *Une nouvelle Autorité nationale pour la Sûreté du Transport ferroviaire*

La nouvelle Autorité nationale pour la sûreté du transport ferroviaire vient d'être mise sur pied.

Cette autorité devra jouer un véritable rôle-clé dans la prévention des actes de terrorisme dirigés contre le transport ferroviaire, en rassemblant les différents acteurs du secteur et en proposant des avis sur les mesures à prendre pour mieux prévenir les actes terroristes.

Ik zal de aanbevelingen die zij doet voor de versterking van de beveiliging van het spoorvervoer aandachtig onderzoeken teneinde die formeel op te nemen in het geïntegreerd antiterrorismeplan.

Bij de onderhandeling van de toekomstige beheerscontracten, zal ik bijzondere aandacht hebben voor de naleving van de verplichtingen voor de NMBS en Infrabel op dat gebied.

• *Bescherming van de kritieke spoorinfrastructuren*

Bijzondere aandacht gaat uit 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.

Het gaat om het koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuur, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer (dat op 7 april in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd werd). Dit besluit beoogt de implementatie van een deel van de wet van 1 juli 2011.

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, beschikken 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.

Het is dus nu aan Infrabel en aan de NMBS om hun veiligheidsplannen op te maken in samenwerking met de nationale Autoriteit voor de beveiliging van het spoorwegvervoer.

Tot slot zal ik er ook op toezien dat de binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer opgerichte Inspectiedienst die moet instaan voor de controle van de naleving van de wettelijke en regelgevende bepalingen operationeel wordt en over de geschikte middelen beschikt om zijn opdracht naar behoren uit te voeren.

• *Passenger Name Record (PNR)*

Het wetsontwerp betreffende de verwerking van de passagiersgegevens beoogt onder meer de omzetting

J'examinerai attentivement les recommandations qu'elle pourra faire en matière de renforcement de la sûreté du transport ferroviaire afin de les formaliser dans le plan intégré antiterrorisme.

Dans le cadre de la négociation des futurs contrats de gestion, je serai particulièrement attentif au respect des obligations pour la SNCB et Infrabel dans ce domaine.

• *Les infrastructures critiques ferroviaires protégées*

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

Il s'agit de l'arrêté royal portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques nationales et européennes pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire (publication au *Moniteur belge* le 7 avril 2016). Ledit arrêté vise à mettre en œuvre une partie de la loi du 1^{er} juillet 2011.

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.

A dater de cette notification, Infrabel et la SNCB disposent 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 doivent désormais réaliser leurs plans de sécurité en collaboration avec l'Autorité nationale pour la sûreté du transport ferroviaire.

Enfin, je m'assurerai également que le Service d'Inspection qui doit contrôler le respect des dispositions législatives et réglementaires, créé au sein du SPF Mobilité et Transports, soit opérationnel et dispose des moyens appropriés pour remplir correctement sa mission.

• *Passenger Name Record (PNR)*

Le projet de loi relatif au traitement des données des passagers vise notamment à transposer la directive

van de Europese richtlijn die het gebruik van de gegevens uit de passagiersdossiers (waaronder de “Passenger Name Record” (PNR), zijnde de persoonsgegevens van passagiers) voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit, regelt.

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

De voor elke sector toepasselijke regels zullen in werking treden zodra de uitvoerende koninklijke besluiten tot omschrijving van de praktische modaliteiten in het licht van de eigenschappen van de sectoren, onder meer van de in een open context evoluerende spoorsector (in tegenstelling tot de luchtvaartsector, die meer gesloten is), gepubliceerd zijn.

In samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken, zal ik met ingang van 2017 zien deel te nemen aan de opmaak van die koninklijke besluiten, die de relevantie- en proportionaliteitsbeginselen tegenover de doelstellingen van de wet, alsook het beginsel van gelijke behandeling tussen alle Belgische en buitenlandse operatoren in de verschillende vervoersectoren zullen huldigen. De desbetreffende koninklijke besluiten zullen het voorwerp uitmaken van een raadpleging van de betrokken sectoren.

2.6. *Vervoer van goederen per spoor*

Het goederenvervoer per spoor is essentieel om België als logistieke draaischijf verder te kunnen ontwikkelen en tegelijkertijd zo veel mogelijk vrachtwagens van de weg te halen. De toekomst van het goederenvervoer per spoor en van het gecombineerd en verspreid vervoer in het bijzonder is belangrijk.

• *Naar een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer*

De evolutie van het internationale goederenvervoer is van groot belang voor de economie van ons land.

Ik steun dan ook de door de Europese Verordening (EU) 913/2010 ingezette ontwikkeling van de Europese spoorwegcorridors voor het goederenvervoer. We genieten trouwens internationale erkenning als drijvende kracht voor de ontplooiing van de drie corridors die ons grondgebied doorkruisen.

européenne réglementant l'utilisation des données des dossiers passagers (notamment, PNR – passenger name record) à des fins de prévention et de détection de formes graves de criminalité et d'infractions terroristes ou d'enquêtes et de poursuites en la matière.

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

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

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

2.6. *Fret ferroviaire*

Le transport ferroviaire de fret est essentiel pour continuer à positionner la Belgique comme plaque tournante logistique et, dans le même temps, pour réduire le nombre de camions sur les routes. L'avenir du transport ferroviaire de fret et du transport combiné et diffus est particulièrement important.

• *Vers un vrai réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif*

L'évolution du transport international de marchandises est très importante pour l'économie du pays.

Je soutiens donc le développement des corridors ferroviaires européens pour le transport de marchandises, initié par le règlement européen (EU) n° 913/2010. Nous sommes d'ailleurs reconnus sur la scène internationale pour le rôle majeur que nous avons dans le déploiement des trois corridors qui traversent notre territoire.

De drie corridors die ons grondgebied doorkruisen, namelijk Noordzee – Middellandse Zee, Rijn – Alpen en Noordzee – Baltische Zee, zijn intussen operationeel op Europees niveau en worden intensief gebruikt voor de bediening van onze zee- en rivierhavens en van onze goederenterminals. Voor de corridor Noordzee – Baltische Zee, die België verbindt met Polen, de Tsjechische Republiek en Litouwen, blijft de verwezenlijking van de IJzeren Rijn een onbetwistbare grensoverschrijdende prioriteit. Samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer zal ik verder steun verlenen aan de studie die is opgestart op initiatief van het Vlaams Gewest (met medefinanciering door de Europese Commissie) en die uitgevoerd wordt in samenwerking met de betrokken nationale en regionale overheden van Duitsland, Nederland en België. De resultaten van deze studie, die verwacht worden tegen juni 2017, zullen de gesprekken over de reactivering van de IJzeren Rijn ondersteunen.

Ik benadruk het belang van doorgedreven inspanningen op het gebied van de versterkte samenwerking die binnen de goederencorridors bestaat, want die komt rechtstreeks ten goede aan de Belgische industrie, aan onze havens en terminals en meer algemeen aan het Belgische spoor. De operationele efficiëntie van de corridors moet niet meer worden aangetoond; bovendien zijn het toegangspoorten tot Europese subsidies en ondersteunen zij zodoende onze investeringen in de Belgische infrastructuur en in de vloten die op die corridors sporen.

Daarom zal ik erop toezien dat ons land in 2017 en de komende jaren de rol van drijvende kracht blijft opnemen in de ontplooiing van de Europese spoorcorridors voor het goederenvervoer en in hun integratie binnen het multimodale Core Network van het trans-Europees vervoersnetwerk.

• *Gecombineerd en verspreid vervoer voor meer duurzaamheid*

Sinds de crisis van 2008 blijft het goederenvervoer per spoor kampen met grote moeilijkheden om trafieken te behouden en aan te trekken. In het bijzonder staan de segmenten van het verspreid en gecombineerd vervoer onder druk wegens de concurrentie met het wegvervoer.

Uitgaande van de conclusies van de studie inzake de toekomst van de subsidies voor het vervoer van goederen per spoor ben ik van plan om eerlang een nieuwe wettelijke regeling vanaf 2017 voor te leggen.

De subsidieregeling moet in de lijn liggen van de wil om een werkelijke modale verschuiving van de weg naar het spoor te bewerkstelligen. De nieuwe regeling

Les trois corridors qui traversent notre territoire, à savoir Mer du Nord – Méditerranée, Rhin – Alpes et Mer du Nord – Mer Baltique sont maintenant opérationnels au niveau européen et sont utilisés de façon intensive pour la desserte de nos ports maritimes et fluviaux et nos terminaux de fret. Pour le corridor Mer du Nord – Mer Baltique reliant la Belgique à la Pologne, la République Tchèque et la Lituanie, la réalisation du Rhin d'acier demeure une priorité transfrontalière indéniable. En collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, je continuerai à soutenir l'étude, qui a été lancée à l'initiative de la Région flamande (cofinancée par la Commission européenne) et qui est réalisée en collaboration avec les autorités nationales et régionales de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Belgique. Les résultats de cette étude, qui sont attendus d'ici juin 2017, soutiendront les discussions sur la réactivation du Rhin d'acier.

Je souligne l'importance de poursuivre nos efforts au niveau de la coopération renforcée existante au sein des corridors de fret ferroviaire, car elle profite directement à l'industrie belge, à nos ports et terminaux ainsi qu'au rail belge en général. L'efficacité opérationnelle des corridors n'est plus à démontrer, ils sont en outre des portes facilitant l'accès aux subsides européens, soutenant ainsi nos investissements dans l'infrastructure belge et les flottes ferroviaires circulant sur ces corridors.

A cette fin, je veillerai à ce que notre pays poursuive, en 2017 et au cours des années à venir, son rôle moteur dans l'essor des corridors européens de fret ferroviaire et dans leur intégration dans le Core Network multimodal du réseau transeuropéen de transport.

• *Un transport combiné et diffus pour une plus grande durabilité*

Depuis la crise de 2008, le transport de marchandises par rail continue à éprouver de grandes difficultés pour maintenir et attirer des trafics. Ce sont en particulier les segments du transport combiné et diffus qui sont sous pression en raison de la concurrence avec le transport par route.

Eu égard aux conclusions de l'étude portant sur l'avenir des subsides dans le transport de marchandises par rail, je compte proposer, sous peu, un nouveau régime légal à partir de 2017.

Le régime de subvention doit s'inscrire dans une volonté de réaliser un vrai modal shift de la route vers le rail. Le nouveau régime constituera un défi pour les

zal voor de operatoren een uitdaging zijn om nieuwe bestemmingen op te zoeken en zal de basis leggen voor een spoorwegnet met leefbare commerciële relaties. Noodzakelijkerwijs moet die nieuwe regeling over meerdere jaren gespreid worden met het oog op de gegarandeerde continuïteit van operationele en budgettaire context voor de operatoren.

• *De trein, veilige vervoersmodus voor gevaarlijke goederen*

Voor het vervoer van gevaarlijke goederen is de trein een veilige vervoersmodus.

De regering is van plan de externe negatieve effecten van het goederenvervoer over de weg te verminderen. De modale shift, onder meer naar het vervoer per spoor, draagt bij tot de verwezenlijking van deze doelstelling.

Overeenkomstig de Zesde staatshervorming werd een werkgroep opgericht waarin de federale en regionale overheden vertegenwoordigd zijn. Het doel is de coherentie garanderen 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 binnenscheepvaart). Er werd een ontwerp van samenwerkingsakkoord opgesteld maar nu is het de beurt aan de politieke arbitrages.

• *Infrastructuurvergoeding: een geoptimaliseerde tarifiering ten gunste van de ontwikkeling van het spooraanbod*

Ik wil de vergoeding voor het gebruik van de spoorinfrastructuur optimaliseren zodat ze geen rem vormt voor de ontwikkeling van het spooraanbod, zowel van het reizigersvervoer als van het goederenvervoer.

Die herziening zal gebeuren binnen het kader van de voorschriften van richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, zoals omgezet in de Spoorcodex, en in overeenstemming met uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, welke rechte reeks toepasselijk is in het Belgische recht.

opérateurs à explorer des nouvelles destinations et il forgera la base pour un réseau ferroviaire avec des relations commerciales viables. Il est indispensable que ce nouveau régime s'étale sur plusieurs années afin de garantir aux opérateurs une continuité d'un contexte opérationnel et budgétaire.

• *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 autre vers le transport par voie ferrée, contribue à la réalisation de cet objectif.

Conformément à la Sixième réforme de l'État, un groupe de travail a été créé au sein duquel les Autorités fédérale et régionales y sont représentées. L'objectif est 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 mais des arbitrages politiques vont maintenant devoir être pris.

• *Redevance d'infrastructure: une tarification optimisée au bénéfice du développement de l'offre ferroviaire*

Je souhaite optimiser la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin qu'elle ne constitue pas un frein au développement de l'offre ferroviaire, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Cette révision s'inscrira dans le cadre du prescrit de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen tel que transposée dans le Code ferroviaire, et en conformité au règlement d'exécution 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, directement applicable en droit belge.

De aanpassing van de huidige financieringsmethodes mag evenwel de financiële leefbaarheid van Infrabel en van de NMBS niet aantasten en moet geen aanleiding geven tot consolidatie van de schuld van Infrabel en/of van de NMBS.

2.7. Gegarandeerde dienst

De klant heeft recht op de continuïteit van de dienstverlening in geval van staking. Infrabel en de NMBS moeten dan ook voorzien in een gegarandeerde dienst in geval van staking teneinde een volledige onderbreking van de dienstverlening te vermijden. Er kan immers niet langer worden aanvaard dat een staking honderdduizenden klanten van hun mobiliteit berooft. Er dient ook wijselijk te worden herhaald dat een gegarandeerde dienst in geen enkel geval afbreuk doet aan het recht van staken, dat ik volledig respecteer. Men kan niet om de vaststelling heen dat de garandeerde dienst die in andere Europese landen werd ingevoerd, de verwachtingen heeft ingelost.

Ik heb altijd gepleit voor een goede verstandhouding en bovendien voor de sociale dialoog. Vandaar dat alle middelen moeten worden aangewend om een geschikt systeem te vinden voor het inrichten van een gegarandeerde dienst.

Wat bijgevolg essentieel is, is de werkelijke wil van alle sociale partners. Op het einde van dit jaar zal ik een evaluatie maken van het overleg dat sinds 2015 loopt. Ik zal het voorstel uitgaande van beide ondernemingen onderzoeken in overleg met de sociale partners.

Indien ik vaststel dat het lopende sociaal overleg geen uitkomst biedt, zal ik een wetgevend initiatief aan de regering voorleggen waarbij aan iedereen de vrijheid wordt gewaarborgd om zich onbelemmerd naar school of naar het werk te begeven, zulks zonder afbreuk te doen aan het stakingsrecht.

2.8. De openstelling van de markt van het nationaal reizigersvervoer: het vierde spoorwegpakket

Zoals eerder aangegeven in mijn beleidsverklaring heb ik, samen met mijn beleidscel, aandacht voor de Europese wetgevende procedures met betrekking tot het vierde spoorwegpakket.

Het driepartijen-akkoord dat in juni 2015 door het Europees Parlement, de Raad en de Commissie werd goedgekeurd, betrof de technische pijler. Die pijler slaat op de interoperabiliteit, op de veiligheid en op de regeling inzake het Europees spooragentschap.

L'adaptation des méthodes de financement actuelles ne peut toutefois préjudicier la viabilité financière d'Infrabel et de la SNCB et ne doit pas donner lieu à la consolidation de la dette d'Infrabel et/ou de la SNCB.

2.7. Service garanti

Le client a droit à la continuité du service en cas de grève. Infrabel et la SNCB doivent dès lors mettre en place un service garanti en cas de grève afin d'éviter l'interruption complète du service. Il n'est, en effet, plus acceptable qu'une grève prive des centaines de milliers de clients de leur mobilité. Aussi, il est judicieux de rappeler qu'un service garanti ne représente, en aucun cas, une atteinte au droit de grève que je respecte pleinement. Force est de constater que le service garanti instauré dans d'autres pays européens a rencontré les attentes.

J'ai toujours préconisé la bonne entente et, de surcroît, le dialogue social. C'est pourquoi tous les moyens doivent être mis en œuvre afin de trouver un système adéquat quant à l'organisation d'un service garanti.

Dès lors, la réelle volonté de l'ensemble des partenaires sociaux est primordiale. Fin de cette année, je procéderai à une évaluation de la concertation en cours depuis 2015. J'examinerai la proposition formulée par les deux entreprises en concertation avec les partenaires sociaux.

Si je constate que la concertation sociale en cours n'aboutit pas, je proposerai au gouvernement une initiative législative garantissant la liberté de chacun de se rendre sans entrave à l'école ou au travail, et ce, sans remettre en cause le droit de grève.

2.8. L'ouverture du marché du transport national de voyageurs: 4ème paquet ferroviaire

Comme évoqué précédemment lors de mon exposé d'orientation politique, je suis conjointement avec ma cellule stratégique, les procédures législatives européennes relatives au quatrième paquet ferroviaire.

L'accord tripartite approuvé en juin 2015 par le Parlement européen, le Conseil et la Commission, portait sur le pilier technique. Ce pilier, se rapporte à l'interopérabilité, à la sécurité et au règlement sur l'Agence ferroviaire européenne.

Na formele bekrachtiging ervan door de Raad van de Europese Unie in december 2016, en daarna door het Europees parlement in april 2016, werd de technische pijler op 26 mei 2016 bekendgemaakt in het publicatieblad van de Europese Unie. Bijgevolg wordt die nu omgezet.

3. Personeelsgerichte acties

• *Hervorming van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen, en publicatie daarvan*

Teneinde gestalte te geven aan de prioriteiten van de strategische visie van juli 2015 werd op 7 september 2016 de wet van 3 augustus 2016 houdende diverse maatregelen inzake mobiliteit gepubliceerd. Die wet beoogt enkele wijzigingen aan te brengen aan de wettelijke bepalingen van de wetten van 21 maart 1991 en 23 juli 1926, onder meer de oprichting van de Investeringscel, de aanstelling van onafhankelijke bestuurders in de raden van bestuur van de NMBS en van Infrabel naar aanleiding van de vernieuwing van de samenstelling van de raden in 2019, de invoering van het begrip van “algemene opdrachtenbrief”, een nieuwe definitie van wat onder een “erkende” of “representatieve” vakbond moet worden verstaan, de rationalisering van de paritaire instanties op gewestelijk niveau, en de inschrijving van het principe om sociale verkiezingen te organiseren bij de spoorwegen.

Middels de algemene opdrachtenbrief zal ik de moderniseringsacties op het vlak van personeelsbeheer, alsook een goede coördinatie tussen beide overheidsondernemingen en HR Rail aanmoedigen.

Het ligt in mijn bedoeling om HR-Rail te responsabiliseren, inzonderheid om vorderingen te maken op een aantal punten zoals het opnemen van de beginselen van motivatie en valorisatie in de verschillende human-resource management-processen, het nadenken over de flexibiliteit van de uurroosters, de overdracht van de spoor knowhow via de spooracademie, de hervorming van de evaluatieregels (waarbij de resultaten centraal staan), de implementatie van een mobiliteitsbeleid, het stimuleren van de interne communicatie en van een harmonieuze samenwerking tussen de generaties, enzovoort.

4. Gezond financieel beheer en verantwoordelijke maatschappijvoering

Mijn strategische doelstelling gericht op de belastingbetaler is dat de overheidsondernemingen Infrabel en de NMBS zich door een gezond financieel beheer en een verantwoordelijke bedrijfsvoering onderscheiden.

Formellement entériné par le Conseil de l'Union européenne en décembre 2015 puis par le Parlement européen en avril 2016, le pilier technique a été publié au Journal Officiel de l'Union européenne le 26 mai 2016. Par conséquent, il fait l'objet d'une transposition.

3. Actions orientées personnel

• *Réforme et publication de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges*

En vue de donner forme aux priorités de la vision politique de juillet 2015, la loi du 3 août portant des dispositions diverses en matière de mobilité a été publiée le 7 septembre 2016. Cette loi vise à apporter quelques modifications aux dispositions législatives dans les lois du 21 mars 1991 et du 23 juillet 1926 notamment par la création de la Cellule d'investissement, la désignation d'administrateurs indépendants au sein des conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel lors du renouvellement de la composition de ces conseils en 2019, l'introduction du concept de “lettre générale des missions”, la redéfinition de ce qu'il faut entendre par un “syndicat reconnu” ou “représentatif”, la rationalisation des organes paritaires au niveau régional et l'inscription du principe de tenir des élections sociales au chemins de fer.

A travers la lettre générale des missions, j'encouragerai les actions de modernisation de la gestion du personnel et une bonne coordination entre les deux entreprises publiques et HR Rail.

Mon intention est de responsabiliser HR Rail pour mener notamment des avancées sur un certain nombre de points tels que: l'intégration des principes de motivation et de valorisation dans les différents processus de gestion des ressources humaines, la réflexion sur la flexibilité des horaires, la transmission du savoir-faire ferroviaire via l'académie du rail, la refonte des règles d'évaluation centrées sur les résultats, la mise en œuvre d'une politique de mobilité, la stimulation de la communication interne et de la collaboration harmonieuse entre les générations, etc.

4. Gestion financière saine et conduite sociétale responsable

Mon objectif stratégique orienté contribuable est de garantir que les entreprises publiques, Infrabel et la SNCB, se distinguent par une gestion financière saine et une conduite sociétale responsable.

• *Gezonde dochterondernemingen die een meerwaarde bieden voor de klant*

Van Infrabel en de NMBS verwacht ik dat ze, rekening houdend met hun kerntaken, de aanwending van de hen ter beschikking gestelde middelen optimaliseren in het belang van al hun klanten.

De ondernemingsplannen zullen onder andere rekening moeten houden met een verhoging van hun productiviteit met 4 % per jaar door prioritair aan hun exploitatie-uitgaven te werken.

De NMBS en Infrabel moeten een gezonde financiële toestand voorleggen, waarbij ervoor wordt gezorgd dat ze hun doelstellingen halen in een sereen sociaal klimaat, met respect voor de kwaliteit van de openbare dienstverlening en met respect voor de veiligheid van zowel werknemers als klanten.

In dit verband zal ik de moderniseringsacties op het vlak van personeelsbeheer, alsook een goede coördinatie tussen beide overheidsondernemingen en HR Rail aanmoedigen.

• *Professioneel en verantwoord management*

Er is nood aan een sterk management dat ongeremd, samen met zijn kaderpersoneel en alle andere personeelsleden, kan inzetten op een overgangsbeleid naar meer moderne overheidsondernemingen, die de klant centraal stellen in hun bekommernissen en zich zo een grotere duurzaamheid verzekeren in een sector die aan concurrentie blootgesteld is (carpooling, autocar, alternatieve vervoersmodi, enzovoort). Ik zal erop toezien dat de ondernemingen een goed bestuur instellen dat in verhouding staat tot de uitdagingen.

Ik zal er eveneens op toezien dat de bestuursorganen van de NMBS, van Infrabel en van hun dochterbedrijven zich schikken naar de beginselen van goed bestuur en van verantwoord besturen. De ondernemingen en hun dochterbedrijven zullen ook een ethische gedragscode voor bestuurders en personeel dienen na te leven.

Ik zal erop toezien dat HR-Rail werk maakt van de aanpassing van het selectie- en aanwervingsproces voor het leidinggevend kader, zowel van de NMBS, Infrabel en hun dochterondernemingen, zodat het meer berust op ervaring en bekwaamheid. Het variabele gedeelte van de lonen van dit leidinggevend kaderpersoneel wordt aan prestatie-indicatoren verbonden. Het komende beheerscontract zal het kader bepalen waarin de indicatoren zullen worden omschreven.

• *Des filiales saines avec valeur ajoutée pour le client*

J'attends d'Infrabel et de la SNCB qu'elles optimisent l'utilisation des moyens mis à leur disposition, en fonction de leurs tâches essentielles, dans l'intérêt de l'ensemble de leurs clients.

Les plans d'entreprise devront, entre autre, tenir compte d'une augmentation de leur productivité de 4 % par an en agissant prioritairement sur leurs dépenses d'exploitation.

La SNCB et Infrabel doivent présenter une situation financière saine en s'assurant que leurs objectifs se réalisent dans un climat social serein, dans le respect de la qualité du service public et dans le respect de la sécurité des employés et des clients.

J'encouragerai dans ce cadre les actions de modernisation de la gestion du personnel et une bonne coordination entre les deux entreprises publiques et HR Rail.

• *Un management professionnel et responsable*

Il faut un management fort qui puisse s'engager sans retenue, avec ses cadres et l'ensemble de son personnel, dans une politique de transition vers des entreprises publiques plus modernes, qui mettent le client au centre de leurs préoccupations et qui se garantissent ainsi une meilleure pérennité dans un secteur exposé à la concurrence (covoiturage, autocar, mode de transport alternatifs, etc.). Je veillerai à ce que les entreprises mettent en place une bonne gouvernance qui soit en adéquation avec les défis à relever.

Au niveau des organes de gestion de la SNCB, d'Infrabel et de leurs filiales, je veillerai également à ce qu'ils se conforment aux principes de bonne gouvernance et de conduite responsable. Les entreprises et leurs filiales respecteront également un code d'éthique des affaires pour les administrateurs et le personnel.

Je veillerai à ce que HR Rail adapte les processus de sélection et d'engagement des cadres dirigeants, tant de la SNCB que d'Infrabel et leurs filiales, pour qu'ils soient davantage basés sur l'expérience et la compétence. La partie variable des salaires de ces cadres dirigeants sera liée à des indicateurs de performance. Le prochain contrat de gestion fixera le cadre dans lequel ces indicateurs seront définis.

Tot slot zullen de bestuursorganen van beide ondernemingen en van hun dochterbedrijven erop toezien dat er, zowel op hun niveau als op het niveau van de algemene directies en van andere diensten van strategisch belang, interne mechanismen worden ingesteld om risico's te kunnen identificeren en bedwingen.

Als bijkomend effect van die professionalisering en responsabilisering van het leidinggevend kaderpersoneel van de ondernemingen en van hun dochterbedrijven verwacht ik dat een meer gematigd en rationeel beleid van beroep op externe expertise wordt gevoerd en dat de desbetreffende uitgaven drastisch worden verminderd. Die maatregel sluit in de toekomst de outsourcing niet uit van bepaalde aanverwante functies die een vaststaand economisch belang zouden vertonen.

III. — LUCHTVAART

1. De luchtvaartsector in België

De luchtvaartsector behelst een groot aantal verschillende activiteiten. Het is een keten waarin elke schakel zowel maatschappelijk als economisch belangrijk is.

Het is eveneens een gevoelige sector. Ik denk hier uiteraard aan het dossier van de vluchten boven en rond Brussel, met zijn milieuaspecten, maar ook aan andere dossiers waarin het economisch element van talrijke geschapen banen een vooraanstaande rol speelt. Dit beperkt zich niet tot de werkgelegenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Ongeacht het dossier dat aan bod komt, gaat mijn eerste prioriteit uit naar de garantie van de hoogste veiligheid en mijn actie wordt volledig door dit streven afgebakend. Ook het aspect van de beveiliging, met onder meer het aannemen van het nationaal plan voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, is een hoofdbekommernis.

Bij alle stappen die ik onderneem wil ik alle belanghebbende actoren betrekken zodat mijn actie ervoor zorgt dat de levenskwaliteit van de burgers en de werknemers gegarandeerd en gerespecteerd wordt, en dat deze innovatie- en banenscheppende sector zich kan ontwikkelen.

2. Veiligheid en luchthavenbeveiliging

Teneinde aan de luchtvaartsector een omgeving van het hoogst mogelijke veiligheidsniveau aan te bieden, heb ik, in samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken, de werkzaamheden opgestart die de veiligheid rond en binnen de luchthavens (zowel landzijde als luchtzijde) moeten opvoeren en garanderen.

Enfin, les organes de gestion des deux entreprises et de leurs filiales, veilleront à ce que soient mis en place, à leur niveau ainsi qu'à celui des directions générales et autres services d'importance stratégique, des mécanismes internes permettant d'identifier et de maîtriser les risques.

J'attends de cette professionnalisation et responsabilisation des cadres dirigeants des entreprises et de leurs filiales, comme effet corollaire, la mise en place d'une politique plus mesurée et rationnelle de recours à l'expertise externe et une réduction drastique des dépenses y relatives. Cette mesure n'exclut pas l'externalisation à l'avenir de certaines fonctions corollaires qui présenteraient un intérêt économique certain.

III. — AÉRIEN

1. Le secteur aérien en Belgique

Le secteur aérien regroupe des activités d'une grande diversité. C'est une chaîne où chaque élément est important tant au niveau sociétal qu'économique.

C'est aussi un secteur sensible. Je pense ici évidemment au dossier du Survol avec les aspects environnementaux mais aussi à d'autres dans lesquels l'aspect économique pourvoyeur de nombreux emplois joue un rôle prépondérant. Et cela ne se limite pas aux emplois de l'aéroport de Bruxelles-National.

Quel que soit le dossier qu'on aborde, la garantie de la plus haute sécurité est ma première priorité et ce souci balise l'ensemble de mes actions. Le volet sûreté est aussi au centre de mes préoccupations et notamment l'adoption du plan national de sûreté de l'aviation civile.

Dans l'ensemble de mes démarches, j'ai la volonté d'impliquer tous les acteurs concernés afin qu'à travers mon action, la qualité de vie des citoyens et des travailleurs soit garantie et respectée et que ce secteur, porteur d'innovations et d'emplois, puisse se développer.

2. Sécurité et sûreté aéroportuaire

En vue d'assurer au secteur aérien un environnement d'un niveau de sécurité le plus élevé possible, j'ai, en collaboration avec le ministre de l'intérieur, démarré les travaux ayant pour buts de renforcer et de garantir la sécurité aux abords et à l'intérieur des aéroports (tant au niveau du landside que de l'airside).

Ik zal de middelen van de budgettaire enveloppe ter bestrijding van het terrorisme aanwenden om de beveiligingscontroles te verbeteren, onder meer dankzij het versterken van de dienst Luchtvaartbeveiliging van het Directoraat-generaal Luchtvaart, waar bijkomende menselijke en informatica-middelen voor de audits en inspecties zullen worden vrijgemaakt in het kader van een actieplan inzake veiligheid en beveiliging van de burgerlijke luchtvaart voor alle Belgische luchthavens.

Ik zal – in het kader van mijn bevoegdheden en in samenwerking met de betrokken actoren- bijdragen tot het finaliseren van het nationaal programma voor de beveiliging van de luchtvaart, en tot het implementeren van het plan voor de beveiliging van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Ik zal er zorg voor dragen dat het op 11 mei 2012 gesloten akkoord tussen het Directoraat-generaal Luchtvaart en de Nationale veiligheidsoverheid, waarbij de voorwaarden worden gesteld voor de uitvoering van de veiligheidsverificaties voorafgaandelijk aan het afleveren van de veiligheidsbadges, correct wordt toegepast. In dit kader zal ik deelnemen aan de herziening van de procedure voor het afleveren van de tijdelijke badges voor de luchthavens.

Ik zal blijven toezien op de implementatie van het Belgisch luchtvaartveiligheidsprogramma (Belgian Aviation Safety Programme (BASP)) volgens de eisen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en volgens de onlangs gepubliceerde Verordening nr. 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart.

3. De luchthaven Brussel-Nationaal: een oplossing voor het beheer van de geluidshinder

Het dossier van de vluchten boven en rond Brussel roept als belangrijkste aspect de geluidshinder op, die sinds vele jaren op de burgers weegt. We hebben vandaag dan ook te maken met een bevolking die geïrriteerd is door jarenlang vruchteloos afwachten. Drukbevolkte gebieden ondervinden vandaag aanzienlijke geluidshinder. Er moet gezocht worden naar een evenwichtige oplossing.

Ongeacht het bevoegdheidsniveau dat we bekleden (politicus, burgemeester, regionale of federale minister), allemaal hebben we de plicht om gezamenlijk en in volle samenwerking te handelen met het oog op het aanreiken van een billijk antwoord aan onze medeburgers, ool al zijn hun vragen soms tegenstrijdig, afhankelijk van het gewest, van de gemeente of van de wijk waar ze leven. Tevens zal dit antwoord de garantie van een duurzaam

J'utiliserai les moyens alloués par l'enveloppe budgétaire destinée à lutter contre le terrorisme pour améliorer les contrôles de sûreté, notamment par le renforcement du Service Sûreté de la Direction générale Transport aérien, où des moyens humains et informatiques supplémentaires seront dégagés pour les audits et les inspections dans le cadre d'un plan d'action sur la sûreté et la sécurité aérienne civile s'appliquant à l'ensemble des aéroports belges.

Je contribuerai dans le cadre de mes compétences et en collaboration avec les acteurs concernés à la finalisation du programme national de sûreté de la navigation aérienne, et à la mise en œuvre du plan de sécurisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Je veillerai à garantir la bonne application de l'accord du 11 mai 2012 conclu entre la Direction générale Transport aérien et l'Agence nationale de sécurité, fixant les conditions de mise en œuvre des vérifications de sécurité préalables à la délivrance des badges de sécurité. Dans ce cadre, je participerai à la révision de la procédure de délivrance des badges temporaires pour les aéroports.

Je continuerai à veiller à la mise en œuvre du Programme belge de sécurité aérienne (Belgian Aviation Safety Programme: BASP) conformément aux exigences de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et conformément au règlement n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile qui a été publié récemment.

3. L'aéroport de Bruxelles National: solution pour la gestion des nuisances sonores

Lorsqu'on évoque le dossier Survol, les nuisances sonores qui pèsent sur les citoyens depuis de nombreuses années constituent l'aspect le plus important. De ce fait, nous rencontrons aujourd'hui une population excédée par des années d'attente infructueuse. Des zones densément peuplées subissent aujourd'hui des nuisances sonores conséquentes. Une solution équilibrée doit être cherchée.

Nous avons tous, quel que soit le niveau de pouvoir que nous occupons – mandataire politique, bourgmestre, ministre régional ou fédéral – le devoir de travailler ensemble en pleine collaboration pour apporter une réponse équitable à nos citoyens même si, parfois, leurs demandes sont contradictoires selon la région, le village ou le quartier où ils vivent. Cette réponse devra aussi garantir un cadre durable à l'aéroport de

kader moeten bieden aan de luchthaven Brussel-Nationaal als vooraanstaande sociale en economische pool, zowel voor ons land als voor de Gewesten.

Het dossier van de vluchten boven en rond Brussel is een prioritair en uiterst complex dossier. Die complexiteit is terug te vinden in alle domeinen die verband houden met het dossier.

Zo zorgt de nabijheid van de luchthavens van Charleroi, Luik en Antwerpen voor een zeer grote wisselwerking tussen de verkeersstromen van deze luchthavens en die van Brussel-Nationaal. Bij de analyse van elke wijziging in de organisatie van het verkeer of in de vliegprocedures moet bijgevolg rekening worden gehouden met de potentiële impact ervan op de organisatie van de stromen van de overige Belgische luchthavens.

Het institutionele luik valt eveneens niet te verwaarlozen. De opbouw van een evenwichtige en duurzame oplossing valt voor bepaalde aspecten onder de Gewesten en voor andere aspecten, onder de federale overheid. De Gewesten en de federale overheid hebben er dan ook alle belang bij zich te concentreren op het gezamenlijk vinden van een globale en duurzame uitweg voor deze problematiek.

Er is ook de regelgevende en gerechtelijke context. In het kader van de gevoerde werkzaamheden zullen nieuwe Europese verordeningen, Europese richtlijnen, internationale normen, ordonnances, decreten en gerechtelijke beslissingen nageleefd en toegepast moeten worden.

Gelet op het aantal parameters die de uitkomst van het dossier kunnen beïnvloeden, gelet op de gedeelde verantwoordelijkheden en gelet op de verscheidenheid van de stakeholders en van hun verwachtingen vraagt het zoeken naar de gewenste oplossing een nieuwe en overlegde aanpak.

Mijn aanpak is opgebouwd rond een methode waarin de 7 essentiële dimensies van de problematiek (de operationele, technische, milieu-, juridische, economische, institutionele en de politieke) opgenomen worden. Binnen elke dimensie zullen de acties waarvan ik de aanzet zal geven, naar tijdspad toe in drie categorieën worden ingedeeld: de korte termijn, zijnde de quick wins die in de komende twee jaren geïmplementeerd zullen worden, de middellange termijn, zijnde de acties op twee à vier jaar, en de lange termijn, zijnde de werkzaamheden die over vijf à tien jaar uitkomst zullen bieden.

De voornaamste thema's die binnen elke dimensie aan bod zullen komen, worden hieronder nader omschreven.

Bruxelles-National qui est un pôle social et économique de premier ordre autant pour notre pays que pour les Régions.

Le dossier du survol est un dossier prioritaire et très complexe. Cette complexité se rencontre dans tous les domaines qui s'y rapportent.

Par exemple, la présence proche des aéroports de Charleroi, Liège et Antwerpen se traduit par une interaction très importante entre les flux de trafic de ces aéroports et ceux de Bruxelles-National. Par conséquent, tout changement dans l'organisation du trafic ou dans les procédures de vol doit être analysé en tenant compte de l'impact qu'il peut créer au niveau de l'organisation des flux des autres aéroports belges.

Le volet institutionnel n'est pas non plus à négliger. En effet, la construction d'une solution équilibrée et durable dépend pour certains aspects des Régions et pour d'autres du Fédéral. Les Régions et le Fédéral ont donc tout intérêt à se concentrer pour trouver ensemble une issue globale et durable à cette problématique.

Il y a aussi le contexte réglementaire et judiciaire. Des nouveaux règlements européens, des directives européennes, des normes internationales, des ordonnances, des décrets et des décisions de justice devront être suivis et appliqués dans les travaux qui seront conduits.

Vu le nombre de paramètres pouvant influencer la finalité du dossier, vu le partage des responsabilités et la diversité des parties prenantes et de leurs attentes, la recherche de cette solution nécessite d'avoir une approche nouvelle et concertée.

Mon approche s'articule autour d'une méthode qui intègre les 7 composantes essentielles de la problématique (opérationnelle, technique, environnementale, juridique, économique, institutionnelle et politique). Dans chaque composante, les actions que j'initierai seront réparties sur l'échéancier en trois catégories: le court terme – les quickwins qui seront implémentés dans les deux prochaines années, le moyen terme dont l'échéance des actions se situera entre deux et quatre ans et le long terme qui regroupe les travaux qui verront leur aboutissement dans cinq à dix ans.

Les thèmes principaux qui seront abordés dans chacune des composantes sont ici détaillés.

De operationele en technische dimensies

De operationele en technische dimensies moeten gezamenlijk worden beschouwd want ze zijn nauw met elkaar verbonden. Enkele zeldzame uitzonderingen niet te na gesproken, is het inderdaad zo dat elke technische verandering operationele wijzigingen met zich meebrengt, en omgekeerd.

Op technisch en operationeel gebied zal werk worden gemaakt van:

- de verduidelijking van de windnormen en van de voorschriften inzake het preferential runway system (PRS) met het oog op de ondubbelzinnige toepassing ervan;

- een grotere relevantie van de beslissingen die door de luchtverkeersleiders genomen worden, door hen toegang te verlenen tot gegevens die nauwkeuriger zijn en een ruimere strekking hebben. In dat kader zal aan Belgocontrol gevraagd worden om zich met moderne hulpmiddelen en technologieën uit te rusten teneinde een efficiënte ondersteuning te bieden aan de luchtverkeersleiders voor het nemen van hun beslissingen. Die hulpmiddelen en systemen zullen moeten worden uitgerold en de werkmethodes van de luchtverkeersleiders zullen moeten worden aangepast teneinde die technologieën ten volle te benutten;

- de keuze voor vliegtuigen met een lager QC. Er komt een stapsgewijze herziening van de QC's en er zullen mechanismen geïmplementeerd worden teneinde de luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten om vliegtuigen te gebruiken die minder lawaai maken;

- de implementatie van de PBN-technologie – vliegtuignavigatie op basis van positiebepaling door satellieten – volgens het tijdpad dat ons wordt opgelegd. De voordelen van satellietnavigatie hebben voornamelijk te maken met de beheersing van de spreiding van de vliegtuigen, met een grotere flexibiliteit in de keuze van de tracés, van de vliegprocedures, en met de mogelijkheid om naderingen te implementeren die zachter van aard en beter geanticipeerd zijn in termen van vliegprofiel en vliegtuigconfiguratie;

- een heroverweging van de vliegprocedures. Er komt een herziening van de bestaande vliegprocedures teneinde een evaluatie te maken van de verbeteringen die kunnen worden aangebracht, zowel wat de horizontale dimensie (het tracé meer nauwkeurig volgen) als de verticale dimensie (herziening van het vliegprofiel ten voordele van het opstijgen en landen in glijvlucht) ervan betreft.

Composantes opérationnelle et technique

Les composantes opérationnelles et techniques doivent être évoquées conjointement car elles sont intimement liées. En effet, à de rares exceptions près, tout changement technique engendre des changements opérationnels et vice-versa.

Le travail qui sera effectué au niveau technique et opérationnel portera sur:

- La clarification des normes de vent et des règles régissant le PRS afin que leur application soit non-ambigüe.

- L'amélioration de la pertinence des décisions prises par les contrôleurs du trafic aérien, en leur permettant d'accéder à des données plus précises et d'une portée plus étendue. Il sera dans ce cadre demandé à Belgocontrol de se doter d'outils et de technologies modernes afin de venir épauler efficacement les contrôleurs du trafic aérien dans leur prise de décisions. Ces outils et systèmes devront être déployés et les méthodes de travail des contrôleurs du trafic aérien devront être adaptées afin de tirer le meilleur profit de ces nouvelles technologies.

- Le choix d'avions ayant un QC plus faible. Les QC seront revus par étapes et des mécanismes seront mis en œuvre afin de motiver les compagnies à utiliser des avions moins bruyants.

- La mise en œuvre de la technologie PBN – Navigation des avions basée sur le positionnement par satellites – selon le calendrier qui nous est imposé. Les avantages de la navigation par satellites sont principalement la maîtrise de la dispersion des avions, une plus grande flexibilité dans le choix des tracés des procédures de vol, la possibilité de mettre en œuvre des approches plus douces et mieux anticipées en termes de profil de vol et de configuration de l'avion.

- Une reconsidération des procédures de vol. Les procédures de vol existantes seront revues afin d'évaluer les améliorations qui peuvent leur être apportées tant dans la dimension horizontale – meilleur précision du suivi du tracé – que dans la dimension verticale – révision du profil de vol afin de privilégier les montées et descentes continues.

De milieudimensie

Inzake milieu zal ik op verschillende fronten werken:

- de jaarlijkse evaluatie van de geluidslast;
- de implementatie van een reeks kritische milieuperformantie-indicatoren van dwingende aard voor de terreinactoren (Belgocontrol, de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen).

Teneinde de transparantie en het overleg te versterken zal ik Belgocontrol en de luchthaven Brussel-Nationaal verzoeken om periodieke vergaderingen te beleggen voor alle buurtbewoners teneinde er telkens, in alle transparantie en in een constructieve sfeer, informatie te verstrekken en van gedachten te wisselen over de gebeurtenissen van de voorgaande weken. Ik zal eveneens een begeleidingscomité in het leven roepen met daarin alle stakeholders van de overheid, van de economische, sociale en terreinactoren, en van de buurtbewoners, teneinde de evolutie van het dossier op te volgen en adviezen te formuleren.

De economische dimensie

Ik herhaal het, de luchthaven Brussel-Nationaal is een vooraanstaande sociale en economische pool, zowel voor ons land als voor de Gewesten. Aan de activiteiten van de luchthaven zijn duizenden rechtstreekse en onrechtstreekse jobs gelinkt en de luchthaven zorgt voor een niet onaanzienlijk aandeel in ons BBP, met name, voor 2015, een bijdrage van 1,8 % aan het BBP en een toegevoegde waarde van 3,2 miljard euro in België.

De luchthaven Brussel-Nationaal is ook een befaamde internationale toegangspoort voor België en voor Brussel, het hart van Europa. Het is van essentieel belang dat een duurzame toekomst wordt gegarandeerd aan de luchthaven. Met deze dimensie zal rekening gehouden worden in de oplossingen die ik zal aanbrengen.

De juridische dimensie

We hebben kunnen merken dat de juridische dimensie de jongste jaren enorm aan belang heeft gewonnen, getuige daarvan het aantal rechtszaken die door verscheidene partijen werden aangespannen. Ik ben van plan om, enerzijds te voorzien in een efficiënt toezicht op de naleving van de geldende procedures en beperkingen, en anderzijds een onafhankelijke controle-autoriteit op te richten, met sancties die aan alle eventuele overtreders kunnen worden opgelegd.

Composante environnementale

Au niveau environnemental, mon travail se portera plusieurs axes:

- l'évaluation annuelle de charge de bruit;
- la mise en œuvre d'un ensemble d'indicateurs clé de performance environnementale contraignants pour les acteurs de terrain (Belgocontrol, l'aéroport et les compagnies).

Dans le but de renforcer la transparence et la concertation, je demanderai à Belgocontrol et à l'aéroport de Bruxelles-National d'organiser des réunions périodiques d'information et d'échange à l'intention de tous les riverains afin que, en toute transparence et dans un esprit constructif, les événements des semaines précédant chaque réunion soient présentés. Je mettrai aussi en place un comité d'accompagnement qui regroupera l'ensemble des parties prenantes du monde politique, des acteurs économiques, sociaux et de terrain, des riverains afin de suivre l'évolution du dossier et d'émettre des avis.

Composante économique

L'aéroport de Bruxelles-National est, je le rappelle, un pôle social et économique de premier ordre autant pour notre pays que pour les Régions. Des milliers d'emplois directs et indirects sont liés aux activités de cet aéroport et il intervient pour une part non-négligeable dans notre PIB avec une contribution de 1,8 % au PIB et une valeur ajoutée de €3,2 milliards en Belgique pour l'année 2015.

L'aéroport de Bruxelles-National constitue aussi une porte d'entrée internationale de renom pour la Belgique et pour Bruxelles, cœur de l'Europe. Il est primordial de lui garantir un avenir durable. Les solutions que je mettrai en place tiendront compte de cette dimension.

Composante juridique

Nous l'avons vu, la composante juridique a pris énormément d'importance ces dernières années, j'en veux pour preuve le nombre d'actions introduites par diverses parties. Je compte, d'une part, m'assurer d'un contrôle efficace du respect des procédures et restrictions en vigueur et, d'autre part, mettre en place une autorité indépendante de contrôle assortie de sanctions applicables à tous les contrevenants éventuels.

Het juridisch kader zal moeten evolueren aan de hand van de wettelijke bepalingen waarin alle federale en Europese regelgevende processen verwerkt worden.

De politieke en institutionele dimensies

Het dossier van de vluchten boven en rond Brussel is een oproep tot de politici om een gemeenschappelijke visie op de oplossingen te delen voor een probleem dat zowel het noorden van het land, Brussel en de regio rond Brussel als en het zuiden van het land aanbelangt. We moeten afstappen van een confrontatieloga om een efficiënte en duurzame samenwerkingsdialoog aan te gaan.

Wanneer men de institutionele aangelegenheden en de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de Gewesten en de federale overheid in ogenschouw neemt, valt die oproep tot samenwerking en overleg des te meer te verantwoorden. Iedereen zal zijn verantwoordelijkheden moeten opnemen zowel voor het vinden van een oplossing als voor de naleving ervan.

Conclusies

Eerder dan grote gewaagde veranderingen zal de combinatie van de positieve acties die ik zal voeren de implementatie van een beheerste globale strategie op korte, middellange en lange termijn mogelijk maken.

Het vormt een samenhangend geheel en is niet een oplossing "à la carte". Ik heb die methode aan alle stakeholders (buurtbewoners, politici en economische en terreinactoren) voorgelegd. Ik zal er uitvoering aan geven in een geest van overleg en van respect voor iedereen, volgens een ambitieuze, maar realistische agenda.

4. Grondafhandeling

De grondafhandelingsdiensten omvatten alle activiteiten ter verwerking van vliegtuigen, passagiers, bagage 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, nl. de reiziger, vergt dat er gekozen wordt voor efficiënte grondafhandelingsactoren.

De herziening van de methode voor het selecteren van de grondafhandelaars zal ervoor zorgen dat de aangeduide operatoren garant staan voor het vereiste kwaliteitsniveau van de dienstverlening, in termen van

Le cadre juridique devra évoluer au travers des dispositions légales intégrant l'ensemble des processus réglementaires fédéraux et européens.

Composante politique et institutionnelle

Le dossier Survol est un appel au niveau politique à partager une vision commune sur les solutions face à un problème qui concerne le Nord du pays, Bruxelles et sa région ainsi que le Sud. Nous devons sortir d'une logique de confrontation pour entrer dans un dialogue de coopération efficace et pérenne.

Cet appel à la coopération et à la concertation a d'autant plus de raison d'être lorsqu'on évoque les matières institutionnelles et le partage des responsabilités entre les Régions et le Fédéral. Chacun devra prendre ses responsabilités dans la recherche et le respect d'une solution.

Conclusions

C'est la combinaison des actions positives que je mènerai, plutôt que des grands changements hasardeux, qui permettra la mise en œuvre d'une stratégie globale maîtrisée à court, moyen et long termes.

C'est un ensemble qui se tient et pas une solution à la carte. J'ai présenté cette méthode à l'ensemble des parties prenantes: les riverains, le monde politique et les acteurs économiques et de terrain. Je la mettrai en œuvre dans un esprit de concertation et de respect vis-à-vis de tous, selon un agenda ambitieux mais réaliste.

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 efficacité 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.

La révision de la méthode de sélection des handlers assurera la désignation d'opérateurs garantissant le niveau de qualité de service requis, en terme de sécurité, d'efficacité et de professionnalisme. L'attention sera

veiligheid, efficiëntie en professionalisme. Er zal aandacht uitgaan naar de controle en het onderhoud van het materieel en naar de opleiding van het personeel. De instelling van een beroepsprocedure ad hoc zou moeten bijdragen tot meer rechtszekerheid door ervoor te zorgen dat er binnen een redelijke termijn een definitieve beslissing wordt genomen.

5. Belgocontrol

5.1. Herziening van het akkoord van 1989

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

De instelling, op Europees niveau en in het kader van het ééngemaakte Europees luchtruim, van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten 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 reactualisatie van de verhoudingen met de deelstaten volledig overeenkomstig de Europese ééngemaakte luchtruimregelgeving, zal ik, overeenkomstig het regeerakkoord actief werk maken van een heronderhandeling van het samenwerkingsakkoord uit 1989. Geleidelijk aan wil ik tot een oplossing komen die voor alle stakeholders evenwichtig is, daarbij rekening houdend met hun verwachtingen.

5.2. Contingency op de regionale luchthavens

Er zal op alle luchthavens gezorgd worden voor technologische evolutie. Op de regionale luchthavens zal met de invoering van een contingency-systeem worden aangevangen.

5.3. Burgerlijke luchtvaart – Militaire luchtvaart

Samen met mijn collega van Defensie zal ik werk maken van het scheppen van synergieën tussen het burgerlijke en het militaire luchtruim met het oog op een toekomstig ééngemaakt Belgisch luchtruim.

portée sur le contrôle et l'entretien du matériel et sur la formation du personnel. La mise en place d'une procédure de recours ad hoc devrait contribuer à renforcer la sécurité juridique en facilitant l'adoption d'une décision définitive dans un délai raisonnable.

5. Belgocontrol

5.1. Révision de l'accord 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 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.

5.2. Contingence dans les aéroports régionaux

L'évolution technologique sera assurée sur l'ensemble des aéroports. La mise en place d'un système de contingence dans les aéroports régionaux sera entamée.

5.3. Civil – Militaire

Je travaillerai avec mon collègue de la Défense afin de créer les synergies entre les ciels civil et militaire, dans l'optique d'un futur ciel unique belge.

5.4. *Samenwerking DGLV en Belgocontrol*

Teneinde de goede uitvoering van hun respectieve opdrachten door het Directoraat-generaal Luchtvaart en Belgocontrol te garanderen, zal ik toezien op de goede samenwerking tussen die diensten, inzonderheid inzake gegevensuitwisseling, dankzij het sluiten van een heus protocol daartoe.

6. Het Directoraat-generaal Luchtvaart

Ik zal er bijzonder op letten dat de menselijke, technologische en informatica-omgeving van het Directoraat-generaal Luchtvaart een performante en snelle behandeling van de voorgelegde dossiers mogelijk maakt. In de loop van de eerste helft van 2016 werd een audit uitgevoerd over de organisatie binnen het Directoraat-generaal Luchtvaart. Ik zal erop toezien dat het Directoraat-generaal Luchtvaart de aanbevolen correctieve acties implementeert.

7. Aantrekkelijkheid van de luchtvaartsector

Met betrekking tot het licht vliegwezen wil ik, dankzij de aanname van een juridisch kader dat beter beantwoordt aan de huidige context, de sector in het bezit stellen van de tools die hem moeten toelaten om zich op een competitieve en duurzame wijze te ontwikkelen.

7.1. *Drones*

Een drone is in wezen een luchtvaartuig en is in die hoedanigheid onderworpen aan de luchtvaartreglementering, zowel om de veiligheid van de andere luchtvaartuigen in de lucht te garanderen als om de veiligheid van de goederen en personen aan de grond te verzekeren.

Met die dubbele doelstelling voor ogen is in april 2016 een Koninklijk Besluit m.b.t de drones in werking getreden. Het werd zeer positief onthaald door de sector.

Zonder afbreuk te doen aan de veiligheid als prioritaire doelstelling wil ik rekening houden met de snelle evolutie en de talloze toepassingen in deze dynamische sector, vooruitlopen op zijn behoeften en ervoor zorgen dat hij zich in België kan ontwikkelen, maar ook ondersteuning bieden aan de Belgische bedrijven die op dat gebied actief zijn en een plaats willen veroveren op het Europese toneel. Ik engageer mij er dan ook toe om de sector verder regelmatig te evalueren, zulks in nauwe samenwerking met diens stakeholders, en om dit koninklijk besluit met de vereiste dynamiek te doen evolueren opdat het zou vooruitlopen op de snelle technologische evolutie binnen die activiteit.

5.4. *Collaboration DGTA et Belgocontrol*

Afin de garantir la bonne exécution de leurs missions par la Direction générale Transport aérien et Belgocontrol, je veillerai à la bonne collaboration entre ces services, en particulier en ce qui concerne l'échange de données, par la conclusion d'un protocole substantiel à cet effet.

6. La Direction générale Transport aérien

Je serai particulièrement attentif à ce que l'environnement humain, technologique et informatique de la Direction générale Transport aérien permette un traitement performant et rapide des dossiers qui lui sont soumis. Un audit sur l'organisation de la Direction générale Transport aérien a eu lieu au cours du premier semestre 2016. Je veillerai à ce que la Direction générale Transport aérien mette en œuvre les actions correctrices préconisées.

7. Attractivité du secteur aérien

Dans le domaine de l'aviation légère, je désire doter le secteur des outils devant lui permettre de se développer de manière compétitive et pérenne, par l'adoption d'un cadre juridique plus adapté au contexte actuel.

7.1. *Les drones*

Un drone étant par nature un aéronef, il est à ce titre soumis à la réglementation aéronautique, aussi bien pour garantir la sécurité des autres aéronefs en vol que pour assurer la sécurité des biens et personnes au sol.

Dans la ligne de ce double objectif, un arrêté royal dédié aux drones est entré en vigueur au moins d'avril 2016. Il fut accueilli de manière très positive par le secteur.

Je souhaite, tout en gardant la sécurité comme objectif prioritaire, tenir compte des évolutions rapides et des applications multiples de ce secteur dynamique, anticiper ses besoins et lui permettre de se développer en Belgique, mais également, soutenir les sociétés belges, actives dans ce domaine, qui désirent prendre leur place sur l'échiquier européen. Je m'engage donc à poursuivre une évaluation régulière du secteur, et ce, en étroite collaboration avec ses parties prenantes et à faire évoluer cet arrêté royal avec la dynamique requise afin qu'il anticipe les rapides évolutions technologiques que connaît cette activité.

7.2. ULM's

Zo ook op het gebied van de ULM's is er de opkomst van een nieuwe klasse, de ULM-helikopters. Verscheidene bedrijven hebben zich reeds aangeboden om dit type vaartuigen te vervaardigen, te commercialiseren en te onderhouden. In een concurrentiële Europese markt maak ik er een zaak van om elk Belgisch economisch initiatief te ondersteunen, met de nodige garanties voor de luchtvaartveiligheid.

Ik zal de maatregelen zien te nemen die de ontwikkeling van die activiteit zullen ondersteunen.

7.3. *Vliegscholen & sportieve en recreatieve luchtvaart*

Ik zal er blijven op toezien dat de sector van de vliegscholen en de sector van de sportieve en recreatieve luchtvaart optimaal kunnen evolueren, met de steun van het Directoraat-generaal Luchtvaart in de beste omstandigheden, en zonder onnodige administratieve complexiteit.

8. Europese dossiers en internationale betrekkingen

In Europees verband heeft de Raad Vervoer in juni mandaten goedgekeurd op basis waarvan de Europese Commissie onderhandelingen kan openen over uitgebreide luchtvervoersovereenkomsten met 4 belangrijke partners: de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten (ASEAN), de Verenigde Arabische Emiraten, Qatar en Turkije. Doelstellingen van die overeenkomsten zijn het versterken van de internationale competitiviteit van de EU-luchtvaartsector en het garanderen van een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de passagiers.

In dit dossier heb ik het belang benadrukt en bepleit van een goede scheiding tussen de bevoegdheden van de Europese Commissie om in naam van de Europese Unie te onderhandelen, enerzijds, en de rechten die krachtens het Verdrag van Chicago (Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaartorganisatie) aan de lidstaten worden verleend, anderzijds. Bijgevolg heb ik het bestaan van een zogenaamde Sunset-vrijwaringsclausule aangeprezen en verdedigd.

Naast het Europees verband, maar nog steeds op internationaal vlak zal ik zorgen voor een gunstig juridisch kader inzake het beheer van de trafiekrechten, zulks teneinde de positie van België op het gebied van de luchtvaartconnecties te versterken.

7.2. *Les ULM*

Dans le même ordre d'idée, au niveau des ULM, une nouvelle classe prend son essor – les ULM hélicoptères. Plusieurs entreprises se sont proposées pour fabriquer, commercialiser et entretenir ce type d'appareil. Dans un marché européen concurrentiel, j'ai à cœur de soutenir toute initiative économique belge tout en garantissant la sécurité aérienne.

Je serai attentif à prendre les mesures qui soutiendront le développement de cette activité.

7.3. *Écoles d'aviation et aviation sportive et de loisirs*

Je resterai attentif à ce que le secteur des écoles d'aviation ainsi que le secteur de l'aviation sportive et de loisirs puissent évoluer de façon optimale, en bénéficiant du soutien de la Direction générale Transport aérien dans les meilleures conditions, sans complexité administrative inutile.

8. *Dossiers européens et relations internationales*

Sur le plan européen, le Conseil Transports de juin a adopté des mandats permettant à la Commission européenne d'entamer des négociations, sur des accords globaux dans le domaine des transports aériens, avec quatre partenaires clés: l'Association des Nations du Sud-Est Asiatique (ASEAN), le Qatar, les Emirats Arabes Unis et la Turquie. Ces accords ont pour objectifs de renforcer la compétitivité internationale du secteur aéronautique de l'UE et de garantir un service de qualité aux passagers.

Dans ce dossier, j'ai souligné et défendu l'importance de bien scinder, d'une part, les compétences de la Commission européenne de négocier au nom de l'UE, et d'autre part, les droits découlant aux États membres en vertu de la Convention de Chicago (Convention de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale). Par conséquent, j'ai prôné et défendu l'existence d'une clause de sauvegarde dite de "Sunset".

Outre l'aspect européen mais toujours dans la scène internationale, je veillerai à créer un cadre juridique favorable en matière de gestion des droits de trafic et cela en vue de renforcer la position de la Belgique au niveau des connexions aériennes.

IV. — WEGVERKEER

1. Verkeersveiligheid

1.1. *Preventie, handhaving en bestraffing*

De nieuwe maatregelen die op het einde van het jaar 2015 werden gepresenteerd naar aanleiding van de Staten-generaal van de Verkeersveiligheid, zal ik verder implementeren. Ik ben ervan overtuigd dat ze zullen bijdragen tot het halen van de doelstelling die we vooropgesteld hebben, namelijk tegen 2020 het aantal verkeersdoden op onze wegen met 50 % doen afnemen ten opzichte van 2010.

Binnen mijn bevoegdheden zoals ze uit de Zesde staatshervorming voortvloeien, ben ik van plan om in mijn hoedanigheid van verantwoordelijke voor de verkeersveiligheid, verder alle nodige maatregelen te nemen inzake preventie, handhaving en repressie. In coördinatie met mijn federale en gewestelijke collega's zal ik werk maken van wat volgt.

Op het vlak van preventie stel ik een wetgevend kader in het vooruitzicht om diepgaand onderzoek te voeren en zo de oorzaken van de ongevallen beter te kunnen analyseren en bijgevolg de beleidsmaatregelen te kunnen nemen die zich opdringen. Die tool zal alle beleidsniveaus dienen.

Om de fraude op de markt van de tweehandsvoertuigen te beperken heeft mijn administratie een wijziging van het Eucaris-Verdrag voorbereid teneinde de uitwisseling van de kilometergegevens van voertuigen mogelijk te maken met het bevoegde bestuur in Nederland.

Tot slot zal er in samenwerking met het BIVV eveneens een studie worden uitgevoerd naar het nut van het invoeren van het rijbewijs met punten in België tegenover het huidige systeem van bestrijding van recidive, en van verval van het recht tot sturen. De haalbaarheid van de opzet zal worden onderzocht aan de hand van een evaluatie van de kostprijs van dat stelsel dankzij benchmarking met meerdere representatieve landen.

Op het vlak van controle is samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken voorzien dat de controles van de rijbewijzen van de vrachtwagenbestuurders en op het rijden onder invloed zullen worden opgevoerd, zoals in december 2015 werd aangekondigd naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

Tevens zullen de nog te versterken maatregelen inzake de controle op de weg worden onderzocht met de politie, met de federale en regionale inspectiediensten,

IV. — ROUTIER

1. Sécurité routière

1.1. *Prévention, contrôle et sanction*

Je poursuivrai l'implémentation des nouvelles mesures présentées lors des États généraux de la Sécurité Routière à la fin de l'année 2015. Je suis, en effet, convaincu qu'elles contribueront à atteindre nos objectifs de réduction, d'ici 2020, du nombre de tués sur les routes de 50 % par rapport à 2010.

Dans le cadre de mes compétences résultant de la sixième réforme de l'État, j'entends continuer, en tant que responsable de la sécurité routière, à prendre toutes les mesures nécessaires en matière de prévention, de contrôle et de répression. En coordination avec mes collègues fédéraux et régionaux, mon action sera axée sur les points suivants.

Sur le plan de la prévention, je prévois de créer un cadre légal pour procéder à des recherches approfondies aux fins de pouvoir mieux analyser les causes des accidents et donc prendre les mesures politiques qui s'imposent. Cet outil bénéficiera à tous les niveaux de pouvoir.

Par ailleurs, afin de limiter la fraude sur le marché des véhicules d'occasion, mon administration a préparé une modification du Traité Eucaris pour que l'échange des données de kilométrage des véhicules puisse se faire entre l'asbl Car-Pass et l'administration en charge aux Pays-Bas.

Enfin, une étude sera également réalisée en collaboration avec l'IBSR afin d'évaluer l'utilité d'introduire le permis à points en Belgique par rapport au système actuel de lutte contre la récidive et de déchéance du permis de conduire. La faisabilité du projet sera examinée en évaluant les coûts de ce système grâce à un benchmark avec plusieurs pays représentatifs.

En matière de contrôle, nous prévoyons, avec mon collègue de l'Intérieur, de renforcer les contrôles des permis de conduire des poids lourds et de la conduite sous influence comme cela avait été annoncé lors des États généraux de la sécurité routière en décembre 2015.

Avec la Police, les services d'inspection fédéraux et régionaux, ainsi qu'avec nos pays voisins dans le cadre du traité du Benelux, nous examinerons également les

en met onze buurlanden in het kader van het Benelux-Verdrag.

Wanneer ze vrachtwagens controleren zullen de verkeerscontroleurs van mijn administratie bovendien een grotere aandacht besteden aan de aspecten die betrekking hebben op de verkeersveiligheid (GSM, snelheid, rijbewijs, staat van de banden, boorddocumenten, enzovoort).

Tot slot zal ik het wettelijk kader uitbreiden teneinde ook nog andere inbreuken te kunnen bestraffen met behulp van camera's voor automatische nummerplaat-herkenning (ANPR-camera's).

Op het vlak van repressie zal grotere aandacht worden besteed aan volgende maatregelen:

- een nieuwe wetgeving ("alcoholwet") m.b.t. het alcoholslot en de verlaging van het toegelaten alcoholgehalte voor de onervaren bestuurders zal binnenkort worden besproken teneinde het toepassingsgebied uit te breiden naar zware en frequente alcoholovertreders, maar ook om ongevallen te voorkomen in het personenvervoer;

- in samenwerking met mij collega van Justitie zal ik in geval van vluchtmisdrijf, zwaardere en naargelang er al dan niet gekwetsten zijn, graduele straffen overwegen; voor recidivisten zal een verhoging van de strafmaat worden onderzocht, in samenhang met het rijden onder invloed en met het niet-bezitten van een geldig rijbewijs en/of een geldig verzekeringsbewijs; tevens zal een verlenging van de verjaringstermijn worden overwogen voor verkeersinbreuken;

- samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en van Justitie zullen we bepalen onder welke voorwaarden een opleiding kan worden ingevoerd bij verkeersinbreuken als alternatieve sanctie voor de onmiddellijke inning;

- tot slot zal het Mercurius-project worden verdergezet met de Politie en met de FOD Justitie om hun gegevensbanken aan te sluiten op die waarin de informatie betreffende de rijbewijzen is opgenomen. Zodoende zal de uitwisseling van de gegevens betreffende het verval van het recht tot sturen en de onmiddellijke rijbewijs-intrekkingen elektronisch georganiseerd worden, zo zou de controle aan efficiëntie winnen. In een tweede fase zal in overleg met Justitie een werkgroep worden opgericht om de psychologische en medische centra de mogelijkheid te bieden om de resultaten rechtstreeks in de gegevensbak van Justitie in te voeren.

actions qui doivent encore être renforcées en matière de contrôle sur la route.

En outre, les contrôleurs routiers de mon département accorderont une attention accrue aux aspects relatifs à la sécurité routière lors des contrôles des poids lourds (GSM, vitesse, permis de conduire, état des pneus, documents de bord ...).

Finalement, j'élargirai le cadre légal permettant de sanctionner d'autres infractions par l'intermédiaire des caméras à reconnaissance automatique de plaque d'immatriculation (ANPR).

En matière de répression, une plus grande attention sera donnée aux mesures suivantes:

- une nouvelle législation ("Loi alcool") relative à l'éthylomètre anti-démarrage et à l'abaissement du taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs novices sera discutée prochainement afin d'élargir son application aux infractions graves et répétées au taux d'alcoolémie, mais aussi pour prévenir les accidents dans le transport de personnes;

- en collaboration avec mon collègue de la Justice, j'envisagerai en cas de délit de fuite, des peines plus sévères et graduées en fonction de la présence de blessures ou non; une hausse des peines sera examinée pour les récidivistes, en lien avec la conduite sous influence, et l'absence de permis valable et d'assurance; une augmentation du délai de prescription sera également envisagée pour les infractions de la route;

- avec mes collègues de l'Intérieur et de la Justice, nous définirons sous quelles conditions, une formation pourrait être introduite comme sanction alternative à la perception immédiate pour les infractions routières;

- enfin, le projet Mercurius sera poursuivi avec la Police et le SPF Justice pour connecter leurs banques de données avec celle contenant les informations relatives aux permis de conduire. L'échange des données concernant la déchéance du droit de conduire et les retraits immédiats sera ainsi organisé électroniquement afin que le contrôle soit plus efficace. Dans une seconde phase, un groupe de travail sera mis en place en concertation avec la Justice afin d'offrir la possibilité aux centres psychologiques et médicaux d'introduire directement les résultats dans la banque de données de la Justice.

1.2. Herziening van het Verkeersreglement

Werken aan een logisch, overzichtelijk en moderner verkeersreglement wordt de grote werf inzake verkeersveiligheid voor het jaar 2017. Ik ga uit van het principe dat duidelijkere regels bijdragen tot verminderde risico's op ongevallen voor alle weggebruikers bij het sturen.

In samenwerking met de deelstaten, met de Politie en met de magistratuur zal ik verder werk maken van de modernisering van het Verkeersreglement, rekening houdend met de verzoeken van de weggebruikers en met de technologische evoluties van de voertuigen. Ik zal onder meer werken aan een verhoging van de veiligheid voor de motorrijders en de zwakke weggebruikers.

2. Goederenvervoer en collectief personenvervoer over de weg

Wat die takken van het vervoer over de weg betreft, zal de regering er blijven op toezien dat de voorwaarden voor een eerlijke concurrentie tussen alle actoren van de sector aanwezig zijn. Ze zal waken over de competitiviteit van de Belgische bedrijven in de sector van het goederen- en personenvervoer. In het bijzonder stel ik het volgende in het vooruitzicht:

- de versterking van de controles van het zwaar wegvervoer om zo een gezonde concurrentie te garanderen voor de sector; die versterking van de controles zal worden verwoord in een strategisch plan dat vanuit een integrale aanpak wordt opgesteld, teneinde de samenwerking tussen de verschillende controlediensten op te voeren (naast mijn administratie gaat het om de politie, de douane, de Gewesten, de sociale inspecties en de Algemene Directie Toezicht op de Sociale Wetten);

- de verdere optimalisatie van het nationaal systeem van risicoanalyse voor het wegvervoer, waardoor vaker controle mogelijk wordt van de vervoerders die herhaaldelijk de regelgeving hebben overtreden;

- de aanmoediging van grensoverschrijdende acties binnen de Benelux (via de verdere implementatie van het Verdrag van Luik van 3 oktober 2014) op basis van gemeenschappelijke acties, die door de bevoegde controleorganen in de strijd tegen fraude zullen worden gevoerd, terwijl mijn administratie verder blijft inzetten op de Europese samenwerking tussen de bevoegde diensten via Euro Contrôle Route;

- de invoering van controles voor het vervoer van bederfbare goederen, omwille van de risico's op het vlak van oneerlijke concurrentie en volksgezondheid;

1.2. Révision du Code de la Route

Œuvrer à la logique, à la clarté et à la modernisation du code de la route est le grand chantier en matière de sécurité routière pour l'année 2017. Je pars du principe que des règles plus claires contribuent à une réduction des risques d'accidents lors de la conduite pour tous les usagers.

En collaboration avec les Entités fédérées, la Police et la magistrature, je poursuivrai le travail de modernisation du Code de la Route en tenant compte des demandes des usagers et des évolutions technologiques des véhicules. Je travaillerai notamment à améliorer la sécurité des motards et des usagers faibles.

2. Transport de marchandises et transport collectif de personnes par route

En ce qui concerne ces secteurs de transport par route, le gouvernement continuera à assurer des conditions permettant une concurrence loyale entre tous les acteurs du secteur. Il veillera à la compétitivité des entreprises belges dans le secteur du transport des personnes et des marchandises. Je prévois en particulier:

- de renforcer, en vue d'assurer une saine concurrence pour le secteur, les contrôles du transport routier de poids lourds; ce renforcement des contrôles sera transcrit dans un plan stratégique rédigé à partir d'une approche intégrale, afin de renforcer la collaboration entre les différents services de contrôle (il s'agit, à côté de mon administration, de la police, des douanes, des Régions, des Inspections sociales et de la Direction générale du Contrôle des Lois Sociales);

- de poursuivre l'optimisation du système national d'analyse des risques pour le transport routier, qui permet de faire contrôler plus souvent les transporteurs qui ont enfreint de façon répétée la réglementation;

- d'encourager les actions transfrontalières au sein du Benelux (via la poursuite de l'implémentation du Traité de Liège du 3 octobre 2014) sur la base d'actions communes, qui seront menées par les organes de contrôle compétents pour la lutte contre la fraude, pendant que mon administration continuera à s'investir dans la collaboration européenne entre les services compétents via Euro Contrôle Route;

- d'introduire, en raison des risques de concurrence déloyale et de santé publique, des contrôles du transport de denrées périssables;

— de voortzetting van het implementatiewerk inzake de voorstellen die het op 3 februari 2016 ondertekend Plan voor eerlijke concurrentie in de transportsector formuleert i.v.m. de problematiek van de sociale dumping;

— een bijzondere aandacht, in overleg met de Gewesten, voor het groeiende marktaandeel van het vervoer met lichte voertuigen, waarbij onder meer op Europees niveau gepleit wordt voor een uitbreiding van de regels inzake rij- en rusttijden.

3. Inschrijving van voertuigen

De in 2016 opgestarte hervorming van de kentekenplaten voor handelaars zal in 2017 voltooid worden. De hervorming zal zorgen voor een betere aanwending van die platen dankzij een duidelijker onderscheid tussen “handelaarsplaten” enerzijds en “proefrittenplaten” anderzijds, en tegelijk fraude voorkomen. Specifiek voor de proefrittenplaten voorzie ik een aanpassing die het mogelijk maakt dat prototypes van voertuigen ook in het buitenland kunnen rijden in het kader van hun testen, alsook de invoering van een proefrittenplaat van korte duur voor specifieke toepassingen.

Een ander project zal betrekking hebben op de traceerbaarheid van de voertuigen, die via de Kruispuntbank van de voertuigen moet gebeuren.

In 2015 werd gestart met de eerste stap van de traceerbaarheid, namelijk de voorregistratie van een voertuig voorafgaandelijk aan de inschrijving ervan; de tweede stap, die in 2017 moet uitgevoerd worden, behelst de opvolging van een voertuig, ook al is het niet meer ingeschreven, tot op het ogenblik dat het België verlaat of vernietigd wordt.

4. Administratieve vereenvoudiging

In overleg met de gemeenten zal de dienst Rijbewijzen onderzoek voeren naar de voorwaarden die nodig zijn om het rijbewijs thuis te laten afleveren, zodat de kandidaat-bestuurders zich niet meer naar hun gemeentebestuur moeten begeven. Er zou in 2017 een pilootproject moeten plaatsvinden.

In de sector van het vervoer van goederen over de weg wordt het mogelijk om de administratieve lasten te verminderen voor de ondernemingen dankzij de elektronische vrachtbrief (e-CMR), die de papieren vrachtbrief zal vervangen voor het binnenlands vervoer. Er zal eveneens contact worden genomen met de buurlanden om te zien in welke mate het pilootproject zou kunnen worden uitgebreid; dit punt zal ook op Europees vlak worden bepleit.

— de continuer à travailler à la mise en œuvre des propositions formulées dans le Plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport signé le 3 février 2016 pour remédier à la problématique du dumping social;

— d’apporter, en concertation avec les Régions, une attention particulière à la part de marché grandissante des transports effectués avec des véhicules légers, en plaidant notamment au niveau européen pour un élargissement des règles de temps de conduite et de repos.

3. Immatriculation des véhicules

La réforme des plaques commerciales initiée en 2016 sera achevée en 2017. Elle permettra d’améliorer leur utilisation en opérant une meilleure distinction entre les plaques “marchand” et les plaques “essai”, tout en évitant les fraudes. Plus spécifiquement pour les plaques essai, je prévois entre autres une adaptation afin de permettre aux prototypes de véhicules de circuler à l’étranger pour effectuer des tests et la création d’une plaque essai de courte durée pour des applications spécifiques.

Un autre projet concernera la traçabilité des véhicules, qui devrait s’opérer via la Banque-Carrefour des Véhicules.

La première étape de cette traçabilité, qui a débuté en 2015, est le pré-enregistrement avant l’immatriculation d’un véhicule; la seconde étape, à réaliser en 2017, englobe le suivi d’un véhicule même lorsque celui-ci n’est plus immatriculé, et ceci jusqu’au moment où il quitte la Belgique ou jusqu’au moment de sa destruction.

4. Simplification administrative

Le service permis de conduire examinera, en concertation avec les communes, les conditions nécessaires à une remise du permis de conduire à domicile, ce qui évitera aux candidats-conducteurs de devoir se déplacer à leur administration communale. Un projet pilote devrait avoir lieu en 2017.

Dans le secteur du transport routier de marchandises, il sera possible de réduire les charges administratives des entreprises grâce à la lettre de voiture électronique (e-CMR), qui remplacera la lettre de voiture papier en transport national. Des contacts seront également pris avec les pays voisins afin de voir dans quelle mesure ce projet pilote pourrait être étendu, et ce point sera également plaidé au niveau européen.

Met betrekking tot de inschrijving van voertuigen zal WebDIV systematisch verder worden uitgebreid; daarbij zal de focus voornamelijk op de brom- en motorfietsen worden gelegd. Momenteel kan voor die voertuigen de aanvraag tot inschrijving enkel ingediend worden per briefwisseling of afgegeven worden bij een DIV-kantoor. Om de inschrijving vanop afstand via WebDIV mogelijk te maken, zal een nieuwe procedure worden uitgewerkt met de concessionarissen zodat de controle van het kentekenbewijs mogelijk wordt.

Ik wil eveneens een uitgebreider gebruik van WebDIV promoten door de ingevoerde tweedehandsvoertuigen voorafgaandelijk aan hun inschrijving te laten registreren in de Kruispuntbank van de voertuigen door de invoerders en de beroepsverkopers.

Zodra een oplossing gevonden wordt voor de intrekking van het buitenlands kentekenbewijs kan de mogelijkheid tot inschrijving via WebDIV werkelijkheid worden.

V. — SCHEEPVAART

1. Pleziervaart

De sector van de pleziervaart is in volle bloei, zowel op economisch als recreatief vlak. Omwille van de huidige, soms onduidelijke afbakening tussen “zeevaart”, “binnenvaart” en “pleziervaart” op zee en op de binnenwateren is een betere omkadering nodig om de veiligheid van de pleziervaart te verhogen.

Inzake de binnenwateren zal ik overleggen met de Staatssecretaris voor de Noordzee opdat deze omkadering zou gebeuren door een afstemming van de wetgeving, waarbij wordt toegezien op de vereenvoudiging ervan en op de conformiteit ervan met de Europese regelgeving. Teneinde die regelgeving zo best mogelijk te interpreteren zal een raadpleging van de sector en van de buurlanden opgezet worden.

Die omkadering zal bovendien de nieuwe vormen van waterrecreatie (zoals drijvende leisure platforms, hotTugs, airboats, seabikes, funtubes, aquabubbles, flyboards, enzovoort) in aanmerking kunnen nemen en zal op zodanige wijze worden ontworpen dat een snelle aanpassing van de wetgeving ingevolge nieuwe ontwikkelingen en technologische evoluties mogelijk wordt.

Deze werkzaamheden zullen uitmonden in een gecoördineerde wetgeving “pleziervaart”, opgesteld in functie van de wateren waar die vaart bedreven wordt. Daarbij zullen vier principes gelden: administratieve ver-

En ce qui concerne l'immatriculation des véhicules, l'élargissement de WebDIV se poursuivra de manière systématique, en se concentrant essentiellement sur les motocyclettes et cyclomoteurs. Actuellement, la demande d'immatriculation pour ces véhicules peut seulement être introduite par courrier postal ou déposée dans un bureau de la DIV. Pour rendre possible l'immatriculation à distance via WebDIV, une nouvelle procédure sera développée avec les concessionnaires pour permettre le contrôle du certificat d'immatriculation.

Je souhaite également promouvoir une utilisation plus étendue de WebDIV via l'enregistrement, par les importateurs et les vendeurs professionnels, des véhicules d'occasion importés dans la Banque Carrefour des véhicules, préalablement à leur immatriculation.

Dès qu'une solution aura été trouvée pour le retrait du certificat d'immatriculation étranger, la possibilité d'immatriculation via WebDIV pourra devenir une réalité.

V. — NAVIGATION

1. Navigation de plaisance

Le secteur de la navigation de plaisance est en plein essor, tant sur le plan économique que récréatif. En raison des délimitations actuelles parfois floues entre “navigation maritime”, “navigation fluviale” et “navigation de plaisance” sur nos eaux maritimes et intérieures, un meilleur encadrement s'impose pour améliorer la sécurité de la navigation de plaisance.

En ce qui concerne les eaux intérieures, je me concerterai avec le Secrétaire d'État à la Mer du Nord pour que cet encadrement s'effectue via un alignement de la législation, en veillant à sa simplification et à sa conformité avec la réglementation européenne. Afin d'interpréter cette dernière de la meilleure façon, une consultation du secteur et des pays voisins sera mise en place.

En outre, cet encadrement prendra en compte les nouvelles formes de récréation sur les eaux (telles que les plateformes de loisir flottantes, les hottugs, les airboats, les bicyclettes marines, les funtubes, les aquabubbles, les flyboards, etc.) et sera conçu de manière telle que la législation puisse être ajustée rapidement suite à des développements nouveaux et aux évolutions de la technologie.

Ces travaux aboutiront à une législation coordonnée “navigation de plaisance” qui sera élaborée en fonction des eaux où cette navigation est pratiquée. Elle reposera sur quatre principes: la simplification administrative

eenvoudiging zowel voor de burger als voor de overheid, responsabilisering van de burger, verhoogde veiligheid en budgettaire neutraliteit.

Mijn administratie zal de hervorming voortzetten van de nu reeds geïnformatiseerde stuurbrevetten en zal regelmatig het federaal overlegplatform pleziervaart bijeenroepen teneinde diens aanbevelingen in overweging te nemen.

Ook zullen informaticatoepassingen worden ontwikkeld die een grotere administratieve vereenvoudiging voor de burger met zich meebrengen.

Teneinde de veiligheid van de scheepvaart te verhogen, zowel op de binnenwateren als op zee, zullen de thans voorziene strafrechtelijke sancties in de komende maanden worden vervangen door het opleggen van administratieve sancties, waardoor een gericht en efficiënter handhavingsbeleid zal kunnen worden gevoerd.

In samenwerking met de deelstaten en met de bevoegde federale ministers zal ik eveneens werken aan de positionering van België als referentieland voor waterrecreatie.

2. Binnenvaart

Ingevolge de Zesde staatshervorming zal ik er zorg voor dragen om, in het kader van de organisatie van de resterende federale bevoegdheden inzake binnenvaart, een regelmatig overleg met de deelstaten in stand te houden, om zo onder meer de verdeling van de huidige bevoegdheden in die sector duidelijker te maken voor de ondernemingen. Inzonderheid de bevrachtingsvoorwaarden en de regels voor toegang tot de vervoersmarkten zullen daarbij aan bod komen, met als doel de leefbaarheid van de sector te bevorderen.

Er zal onder andere werk worden gemaakt van:

- de aanpassing van de juridische en aansprakelijkheidsregeling door het integreren van de bepalingen van het CLNI 12-verdrag (Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart) in het Belgische recht;

- het toezicht op het herzieningsproces van het publiek en privaat zeerecht teneinde te zorgen voor een optimale integratie van de regels die voor de binnenvaart gelden;

- de aanpassing van de regels betreffende de teboekstelling van binnenvaartuigen, in samenhang met

- tant pour le citoyen que pour les pouvoirs publics, la responsabilisation du citoyen, l'amélioration de la sécurité et la neutralité budgétaire.

Mon administration poursuivra la réforme des examens du brevet de conduite, maintenant déjà informatisés, et convoquera régulièrement la Plateforme de concertation fédérale pour la navigation de plaisance afin de prendre en compte les recommandations du secteur.

De même, des applications informatiques seront développées pour apporter au citoyen une plus grande simplification administrative.

Afin d'améliorer la sécurité de la navigation, tant sur les eaux intérieures que maritimes, des sanctions administratives seront appliquées dans les prochains mois, en remplacement des sanctions pénales actuellement prévues, rendant ainsi la politique répressive plus ciblée et efficace.

Je travaillerai également, en collaboration avec les entités fédérées et les ministres fédéraux compétents, à un positionnement de la Belgique en tant que pays de référence pour la récréation sur l'eau.

2. Navigation intérieure

Suite à la sixième réforme de l'État, je veillerai à organiser les compétences fédérales restantes en matière de navigation intérieure, en maintenant une concertation régulière avec les Entités fédérées afin notamment d'aider les entreprises à mieux comprendre la répartition des compétences actuelles dans ce secteur. Cela concernera en particulier les conditions d'affrètement et les règles d'accès aux marchés de transport, dans le but de promouvoir la viabilité du secteur.

Les travaux porteront notamment sur:

- l'adaptation du régime juridique et de responsabilité en intégrant les dispositions de la CLNI 2012 (Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure) dans le droit belge;

- la surveillance du processus de révision du droit privé et public maritime afin d'assurer une intégration optimale des règles valables pour la navigation intérieure;

- l'adaptation des règles relatives à l'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure en relation avec

de integratie van het Belgisch vaartuigenregister binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer;

— de correcte uitvoering van de wet betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart via de instelling van een commissie binnenvaart die bij machte is om de haar opgedragen taken op correcte wijze te vervullen;

— het innemen van duidelijke standpunten in het kader van onze relaties en van onze rol in de schoot van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en bij de Europese Unie;

— de implementatie van de aanbevelingen uit de studie betreffende de concurrentiepositie van de Belgische vloot, die door het ITB wordt uitgevoerd.

*De minister van Mobiliteit, belast met
Belgocontrol en de Nmbs,*

François BELLOT

l'intégration du Registre belge des bâtiments dans le SPF Mobilité et Transports;

— l'exécution correcte de la loi relative à l'affrètement et à la formation des prix en navigation intérieure en mettant en place une commission de navigation intérieure capable de remplir correctement les fonctions qui lui sont dévolues;

— l'adoption de positions claires dans le cadre de nos relations et de notre rôle au sein de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin et auprès de l'Union européenne;

— l'implémentation des recommandations de l'étude menée par l'ITB relative à la position concurrentielle de la flotte belge.

*Le ministre de la Mobilité, chargé de
Belgocontrol et de la Sncb,*

François BELLOT