

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 december 2015

HOORZITTING

over het toekomstig spoorwega beleid

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE DAMES **Sabien LAHAYE-BATTHEU** EN
Gwenaëlle GROVONIUS

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen door de heren Jo Cornu en Luc Lallemant, ceo's van respectievelijk de NMBS en Infrabel	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	24
III. Antwoorden van de genodigden	32
IV. Replieken	40
Bijlage A.....	43
Bijlage B.....	87

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 décembre 2015

AUDITION

sur la politique ferroviaire future

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MMES **Sabien LAHAYE-BATTHEU** ET
Gwenaëlle GROVONIUS

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs de MM. Jo Cornu et Luc Lallemant, CEO de respectivement la SNCB et Infrabel.....	3
II. Questions et observations des membres.....	24
III. Réponses des invités	32
IV. Répliques.....	40
Annexe A	43
Annexe B	87

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

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Emir Kir, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

VB Jan Penris

N-VA	:	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-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)
PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)
PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 21 oktober 2015 een hoorzitting gehouden met de ceo's van de NMBS en Infrabel over het toekomstig spoorwegaanbeleid. Deze hoorzitting sluit aan bij de strategische visie van mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS (DOC 54 0942/001 en 1317/001).

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN DOOR DE HEREN JO CORNU EN LUC LALLEMAND, CEO'S VAN RESPECTIEVELIJK DE NMBS EN INFRABEL

A. Inleiding door de heer CORNU

Samenvatting

In 2014 heeft een belangrijke hervorming plaatsgehad die de NMBS, Infrabel en HR Rail in het leven heeft geroepen. Infrabel levert diensten aan spoorwegoperatoren, voornamelijk aan de NMBS. De NMBS stelt de klant centraal. Haar grootste concurrent zijn niet zozeer de andere spoorwegoperatoren dan wel de auto. De huidige tariefstijgingen, waar de NMBS van af wil, heeft tot gevolg dat de NMBS alleen kan inwerken op de kostenstructuur en op de productiviteit. De huidige infrastructuurvergoeding ontmoedigt meer treinen in te zetten op bepaalde lijnen.

Klantgerichtheid

1. Stiptheid

Er zijn heel wat inspanningen gedaan om de stiptheid te verbeteren. In 2013 bereikte de stiptheid een dieptepunt, maar is sedertdien opnieuw gestegen tot het niveau van 2008 (cf. grafiek als bijlage).

2. Bezetting treinen

Het aantal overbezette treinen is gedaald (cf. grafiek als bijlage). Het aantal beschikbare zitplaatsen is met de levering van de Desiro's gestegen.

3. Parkings

Het aantal parkings aan de stations voor fietsen en auto's stijgt nog altijd (cf. grafiek als bijlage).

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé, le 21 octobre 2015, une audition des CEO de la SNCB et d'Infrabel sur la politique ferroviaire future. Cette audition s'inscrit dans le cadre de la vision stratégique de Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB (DOC 54 0942/001 et 1317/001).

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DE MM. JO CORNU ET LUC LALLEMAND, CEO DE RESPECTIVEMENT LA SNCB ET INFRABEL

A. Exposé introductif de M. CORNU

Résumé

En 2014 a eu lieu une importante réforme qui a créé la SNCB, Infrabel et HR Rail. Infrabel fournit des services aux opérateurs ferroviaires, principalement à la SNCB. La SNCB accorde une place centrale au client et a pour principal concurrent, non pas tant les autres opérateurs ferroviaires, mais bien la voiture. La rigidité tarifaire actuelle, à laquelle la SNCB veut mettre fin, ne lui permet d'agir que sur la structure des coûts et la productivité. L'actuelle redevance d'infrastructure dissuade d'augmenter l'offre de trains sur certaines lignes.

Orientation vers le client

1. Ponctualité

De nombreux efforts ont été réalisés pour améliorer la ponctualité. C'est en 2013 que la ponctualité a été la plus faible mais, depuis lors, elle s'est améliorée pour retrouver le niveau de 2008 (cf. graphique joint).

2. Occupation des trains

Le nombre de trains bondés (cf. graphique joint) a diminué et le nombre de places assises disponibles a augmenté depuis la livraison des rames Desiro.

3. Parkings

Le nombre de parkings pour les vélos et les voitures dans les gares est encore en augmentation (cf. graphique joint).

4. Klantentevredenheid

De klantentevredenheid is in 2014 gestegen maar eind 2014 gedaald omwille van de stakingen. Er is een duidelijke correlatie van de klantentevredenheid met de stiptheid (cf. grafiek als bijlage). Terwijl de klantentevredenheid jaarlijks met 1 % steeg, is ze omwille van de stakingen opnieuw met 1 % gedaald. De stakingen wegen zwaar op de wil om nieuwe klanten aan te trekken en de bestaande klanten tevreden te houden.

Financiën

De financiële toestand wordt gepresenteerd zonder de Thalys, waarin de NMBS voor 40 % en de SNCF voor 60 % participeren.

In 2013 werd 60 miljoen euro verlies geboekt. Om aan schuldafbouw te kunnen doen is jaarlijks 85 miljoen euro winst nodig.

In 2014 werd de dotatie met 37 miljoen euro verminderd en werd een verlies van 30 miljoen euro geboekt (cf. grafieken als bijlage).

In 2015 hoopt de NMBS 50 miljoen euro te besparen, voornamelijk door personeelsreductie.

Dochterondernemingen

Thalys werd afgesplitst als een onafhankelijke spoorwegoperator. In B-Logistics is de privatisering geslaagd en heeft de NMBS haar aandeel verlaagd tot 33,3 %. Het aantal dochterondernemingen, dat begin 2014 nog 38 bedroeg, zal eind 2015 gedaald zijn tot 29. Bovendien werd voorzien in een nieuwe bestuurscode, beter aangepast aan die van de NMBS, terwijl de financiële, juridische en commerciële opvolging alsook de interne audit werden versterkt.

Visie 2016-2019

De cruciale momenten zullen het nieuwe ondernemingsplan, het nieuwe investeringsplan en het nieuwe beheerscontract zijn.

1. Vervoersaanbod

Dankzij het nieuwe vervoersplan, gepland voor eind 2017, en dat in drie stappen zal worden voltooid, zal zowel het voorstedelijk als het internationaal aanbod

4. Satisfaction de la clientèle

La satisfaction de la clientèle s'est améliorée en 2014 mais elle a diminué à la fin de l'année 2014 en raison des grèves. Il existe une corrélation claire entre la satisfaction de la clientèle et la ponctualité (cf. graphique joint). La satisfaction de la clientèle augmentait de 1 % annuellement mais elle a de nouveau diminué de 1 % en raison des grèves. Les grèves pèsent lourdement sur la volonté d'attirer de nouveaux clients et de satisfaire la clientèle existante.

Finances

La situation financière présentée ne tient pas compte du Thalys, auquel la SNCB participe à raison de 40 % et la SNCF de 60 %.

En 2013, les pertes comptabilisées ont atteint 60 millions d'euros. Pour pouvoir réduire l'endettement, des bénéfices annuels de 85 millions d'euros sont nécessaires.

En 2014, la dotation a diminué de 37 millions d'euros et des pertes de 30 millions d'euros ont été enregistrées (cf. graphiques joints).

En 2015, la SNCB espère économiser 50 millions d'euros, principalement en réduisant son personnel.

Filiales

Le Thalys a été détaché du groupe et constitue un opérateur ferroviaire indépendant. Chez B-Logistics, la privatisation a été menée avec succès et la SNCB a réduit sa part à 33,3 %. Le nombre de filiales, qui s'élevait encore à 38 début 2014, sera ramené à 29 d'ici fin 2015. Qui plus est, il a été prévu d'appliquer un nouveau code d'administration, mieux adapté à celui de la SNCB, et de renforcer le suivi sur le plan financier, juridique et commercial, ainsi que l'audit interne.

Vision 2016-2019

Les moments cruciaux seront: le nouveau plan d'entreprise, le nouveau plan d'investissement et le nouveau contrat de gestion.

1. Offre de transport

Grâce au nouveau plan de transport, prévu pour fin 2017 et qui se déroulera en trois phases, l'offre en matière de trafic banlieue et trafic international sera revue à

worden verhoogd. Het voorstedelijk aanbod zal niet alleen Brussel maar ook de “*Angelic*”-steden betreffen: Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Uiteraard zijn er thans reeds de IC-diensten en er is het S-aanbod, alleen in dunbevolkte gebieden heeft de hoge infrastructuurvergoeding tot gevolg dat de kosten per reiziger en per treinbegeleider aanzienlijk hoger zijn. Betreffende het S-aanbod, zullen de ochtend- en avondspits worden uitgebreid en de dienstverlening in het weekend versterkt (cf. grafiek als bijlage).

Het internationaal treinverkeer, inclusief de cabotage, is sedert 2010 geliberaliseerd. Deze activiteiten moeten derhalve rendabel zijn.

De NMBS, à 5 % aandeelhouder van Eurostar en à 40 % aandeelhouder van Thalys, beschikt over vier hogesnelheidslijnen en drie essentiële stations: Brussel-Zuid – die een hubfunctie vervult –, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins. Er zijn Air-Railverbindingen naar de luchthavens van Zaventem, Frankfurt, Düsseldorf en Eindhoven (via trein, bus en IC-bus), Schiphol en Charles-de-Gaulle. Sch oostelijk naar Duitsland, en ten slotte is er de verbinding naar de luchthaven.

Het internationaal aanbod – goed voor 15 250 reizigers per dag (waarvan 3 300 naar Nederland, 3 700 naar Frankrijk, 750 naar Duitsland en 7 500 – ruim de helft – naar Luxemburg) totaliseert slechts 2 % van het binnenlands aanbod.

Dit betekent dat eventuele aanpassingen in verhouding zeer duur zijn.

2. Beschikbaarheid en leeftijd materieel

De gemiddelde leeftijd van het rollend materieel – 21 jaar – bedraagt 5 jaar meer dan de gemiddelde leeftijd van dit materieel in de buurlanden. Het M7-programma beoogt het materieel te vernieuwen en de gemiddelde leeftijd ervan terug te dringen tot 20 jaar. Zonder dit programma zou de gemiddelde leeftijd oplopen tot 25 jaar, hetgeen minder comfort en meer onderhoud betekent. Bovendien zijn er teveel verschillende types wat een versnippering van de *knowhow* en het opslaan van een uitgebreid gamma aan reserveonderdelen veronderstelt.

Tegen 2023 zou het aantal types – vandaag 14 – teruggedrongen moeten worden tot 8.

Terzelfder tijd zal de capaciteit worden verhoogd: tegen 2030 zijn er immers 190 000 extra plaatsen nodig waarvan nagenoeg de helft – 105 000 – tegen 2023.

la hausse. L'offre banlieue ne concernera pas seulement Bruxelles, mais également les villes d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi. Bien évidemment, il y a déjà aujourd'hui les services IC et l'offre S, mais dans les zones faiblement peuplées, la redevance infrastructure élevée a pour effet d'augmenter sensiblement les coûts par voyageur et par accompagnateur de train. En ce qui concerne l'offre S, les heures de pointe le matin et le soir seront élargies et le service sera renforcé le week-end. (cf. graphique en annexe).

Le trafic ferroviaire international, y compris le cabotage, est libéralisé depuis 2010. Ces activités doivent par conséquent être rentables.

La SNCB, qui détient 5 % de l'actionnariat d'Eurostar et 40 % de l'actionnariat du Thalys, dispose de quatre lignes à grande vitesse et de trois gares essentielles: Bruxelles-Midi – qui fait office de hub – Anvers-Central et Liège-Guillemins. Des liaisons air-rail sont proposées vers les aéroports de Zaventem, Francfort, Düsseldorf, Eindhoven (en train, bus et bus IC), Schiphol et Paris-Charles de Gaulle. Il y a également une ligne à grande vitesse vers l'est en direction de l'Allemagne.

L'offre internationale – soit 15 250 voyageurs par jour (dont 3 300 à destination des Pays-Bas, 3 700 à destination de la France, 750 à destination de l'Allemagne et 7 500 – c'est-à-dire plus de la moitié – à destination du Grand-Duché de Luxembourg) – ne représente que 2 % par rapport à l'offre intérieure.

Cela signifie que, proportionnellement, des adaptations éventuelles seraient très coûteuses.

2. Disponibilité et âge du matériel

L'âge moyen du matériel roulant belge – 21 ans – est de 5 ans plus élevé que chez nos voisins. Le programme M7 vise à renouveler ce matériel et à en ramener l'âge moyen à 20 ans. Sans ce programme, l'âge moyen pourrait atteindre jusqu'à 25 ans, ce qui aurait des implications négatives – moins de confort et davantage de maintenance. On dénombre en outre trop de types de matériel différents, ce qui donne lieu à une dispersion du savoir-faire et suppose le stockage d'une large gamme de pièces de rechange.

D'ici 2023, le nombre de types – qui est de 14 à l'heure actuelle – devrait être réduit à 8.

La capacité sera en même temps augmentée: en effet, il faudra prévoir d'ici 2030 190 000 places supplémentaires, dont la moitié environ – 105 000 – d'ici 2023.

De beschikbaarheid – thans 80 % – van het rollend materieel zou in dat jaar ook moeten gestegen zijn tot 86 %.

De uiteindelijke doelstelling van het M7-programma is een maximumsnelheid van 200 kilometer per uur met dubbeldekkers te halen, waardoor ook in de Noord-Zuidverbinding het aanbod kan worden verhoogd.

3. Stationsfuncties

3.1. Intermodaliteit

Een modern treinstation moet een multimodaal platform voor mobiliteit bieden tussen het openbaar vervoer tram, metro en bus, enerzijds, maar ook voor het particulier vervoer te voet of via fiets, auto en taxi.

3.2. Toegankelijkheid

De personen met beperkte mobiliteit die thans 24 uur op voorhand hun verplaatsing moeten aankondigen – de helft van de Europese norm – zullen dit voortaan in 18 stations 3 uur op voorhand kunnen doen. Bovendien worden tegen 2019 50 stations aangepast.

3.3. Stationsconcept

Rekening houdend met het feit dat in België niet minder dan drie perronhoogtes bestaan – in Nederland is er slechts één perronhoogte – en dat om de rol van multimodaal platform te vervullen parkings voor auto's (65 000) en fietsen (100 000) essentieel zijn, zal een standaardconcept worden ontwikkeld van het treinstation. Dit zal de conceptie- en ook constructiekosten, die bij prestigieuze stations hoog konden oplopen, extra drukken. Ook de informatieverstrekking zal worden gerationaliseerd en gestandaardiseerd.

Vragen aan de overheid

1. Infrastructuurvergoeding

Het spoorwegnet is onderbenut. In België rijden twee keer minder treinen per kilometer spoor dan in Nederland. Het systeem heeft tot gevolg dat het inzetten van meer treinen wordt ontmoedigd (voor een vergelijking tussen de verschillende landen – Nederland, België, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk – zie grafiek in bijlage). Het regeerakkoord van 10 oktober 2014 stelt in deze:

La disponibilité - qui est actuellement de 80 % - du matériel roulant devrait également être portée à 86 % d'ici là.

L'objectif final du programme M7 est d'atteindre une vitesse maximale de 200 kilomètres à l'heure pour les trains à double étage, ce qui permettrait également d'augmenter l'offre au niveau de la jonction Nord-Midi.

3. Fonctions de gare

3.1. Intermodalité

Une gare moderne doit être une plateforme de mobilité multimodale permettant de combiner les transports en commun que sont le tram, le métro et le bus et les déplacements individuels à pied ou à vélo, en voiture et en taxi.

3.2. Accessibilité

Les personnes à mobilité réduite qui doivent aujourd'hui annoncer leurs déplacements vingt-quatre heures à l'avance – délai deux fois plus court que la norme européenne – pourront désormais les annoncer trois heures à l'avance dans dix-huit gares.

3.3. Conception des gares

Étant donné qu'il existe pas moins de trois hauteurs de quai en Belgique – contre une seule aux Pays-Bas – et que les parkings pour les voitures (65 000) et les vélos (100 000) sont essentiels pour qu'une gare puisse jouer le rôle de plateforme multimodale, une conception standardisée des gares ferroviaires sera développée. Celle-ci permettra de réduire davantage les coûts de conception et de construction, coûts qui peuvent être très élevés dans les gares de prestige. Elle permettra aussi de rationaliser et d'uniformiser la communication des informations.

Questions adressées aux autorités publiques

1. Redevance d'infrastructure

Le réseau ferroviaire est sous-utilisé. En Belgique, il y a deux fois moins de trains qu'aux Pays-Bas par kilomètre de voie. Le système en place a pour conséquence qu'il décourage la mise en service d'un plus grand nombre de trains (le graphique joint compare la situation entre plusieurs pays: Pays-Bas, Belgique, Suisse et Royaume-Uni). On lit ce qui suit, à ce sujet, dans l'accord de gouvernement du 10 octobre 2014:

“De regering wil de NMBS een grotere operationele flexibiliteit bieden en het gebruik van de spoorinfrastructuur door de NMBS en de andere spooroperatoren stimuleren. Daartoe moet de infrastructuurvergoeding verlagen en anders gestructureerd worden.”

2. Tariefvrijheid

De NMBS int te weinig per treinkilometer en per reiziger. De inkomsten moeten dus drastisch omhoog. Ook kan op de operationele kosten worden bespaard.

De prijs van de eerste-klastickets zou geheel vrij moeten kunnen worden vastgelegd, zoals dit bijvoorbeeld het geval is voor andere vervoersmodi. In de vervoerseconomie spreekt men van “*yield*”, waarbij de prijs evolueert in functie van een aantal variabelen waarvan de capaciteit de belangrijkste is.

De compensaties opgelegd door Europa zouden boven een bepaalde minimumdrempel moeten plaatshebben en de NMBS niet op kosten jagen om ze uit te betalen.

Op sommige lijnen zou het “*one-man-car*”-principe worden toegepast, met alleen een bestuurder, geen treinbegeleider.

Ook zouden de stopplaatsen moeten beantwoorden aan reële bevolkingsconcentraties.

De verhouding tussen de opgelegde tariefrigiditeit – die de NMBS zelfs niet in staat stelt de inflatie bij te benen – en de hoge infrastructuurvergoeding moet, in het belang van de reiziger, worden herzien.

In buurlanden liggen de inkomsten per reizigerskilometer gemiddeld meer dan de helft hoger, terwijl de infrastructuurvergoeding ongeveer één tiende goedkoper uitvalt.

Om de inkomsten te verhogen moeten meer klanten aangetrokken worden, moet “*yield management*” (tariefvrijheid) de regel worden, kunnen concessies en parkings ontwikkeld worden en moet de fraude – door welk middel ook – worden bestreden.

Het is van vitaal belang dat de exploitatie- en investeringsdotatie voor de periode 2015-2019 wordt vastgelegd.

“Le gouvernement souhaite offrir davantage de flexibilité opérationnelle à la SNCB et promouvoir l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire par la SNCB et les autres opérateurs ferroviaires. À cet effet, la redevance d’infrastructure sera diminuée et structurée différemment.”

2. Liberté tarifaire

Les bénéfices de la SNCB sont trop faibles par train-kilomètre et par voyageur. Ses recettes doivent dès lors augmenter considérablement. De plus, des économies pourraient être réalisées en matière de charges opérationnelles.

Le prix des billets de première classe devrait pouvoir être fixé tout à fait librement, comme c’est par exemple le cas pour d’autres modes de transport. Dans l’économie des transports, on parle de “*yield*”, le prix évoluant en fonction d’une série de variables, dont la plus importante est la capacité.

Les compensations imposées par l’Europe devraient être prévues au-delà d’un certain seuil minimum et ne pas générer un coût supplémentaire pour la SNCB.

Sur certaines lignes, on pourrait appliquer le principe “*one-man-car*”, avec uniquement un conducteur et pas d’accompagnateur de train.

Les arrêts devraient également correspondre aux endroits où il y a de réelles concentrations de population.

Le rapport entre la rigidité tarifaire imposée – qui ne permet même pas à la SNCB de compenser l’inflation – et la redevance d’infrastructure élevée devrait être revu dans l’intérêt du voyageur.

Dans les pays voisins, les recettes par kilomètre/voyageur sont, en moyenne, plus d’une fois et demie supérieures, alors que la redevance d’infrastructure est moins chère d’environ un dixième.

En vue d’accroître les recettes, il faut attirer davantage de clients et faire en sorte que le “*yield management*” (liberté tarifaire) devienne la règle, on peut développer des concessions et des parkings et il convient de combattre la fraude par tous les moyens.

Il est d’une importance vitale que la dotation d’exploitation et d’investissement soit fixée pour la période 2015-2019.

3. Schuldaufbouw

De schuld stijgt jaarlijks met 250 miljoen euro, ongeveer één tiende van de aan de NMBS toegewezen schuld. Alleen met bijkomende commerciële inkomsten kan het sneeuwbaaleffect worden gestopt.

4. Kostenbesparingen

Om de kosten te verlagen, moeten de commerciële snelheid (die, wanneer ze verlaagt, bijkomende kosten inzake personeel en capaciteit teweegbrengt, tot 600 miljoen euro extra) en de productiviteit (zie lager) worden verhoogd en de overhead-, ICT- en energiekosten worden beperkt. Ook de distributiekosten kunnen worden gedrukt door de bestelling van tickets via het internet – momenteel slechts 5,6 % van de totale aankopen – te stimuleren. De “one-stop-shop” moet het ook mogelijk maken één ticket te kopen voor één traject, ongeacht de vervoersmodus.

5. Productiviteit

Tussen 2004 en 2013 is de productiviteit met 1 à 1,5 % gestegen, daar waar de stijging elders tussen 1,5 en 2,5 % bedroeg. Dit moet worden gezien in het licht van de vraag van de minister om jaarlijks gedurende vijf jaar de productiviteit met 4 % te verhogen.

De inspanningen in de periode 2014-2015 stellen de NMBS in staat jaarlijks 50 miljoen euro te besparen. Deze inspanningen moeten echter worden voortgezet om vruchten af te werpen, en dat betekent dat voor eenzelfde resultaat meer inspanningen nodig zijn, zeker in het licht van een vermindering van de dotatie.

De leeftijds piramide – met een piek van vijftigers (zie grafiek als bijlage) – stelt de NMBS in staat beroep te doen op de natuurlijke afvloeiing.

6. Investeringsen

Behalve de investeringen in capaciteit, moeten ook de ateliers gemoderniseerd worden. De hernieuwing van het rollend materieel, waarvan de beschikbaarheid fors zou worden opgetrokken (van 80 naar 86 %) en de telemetrie waardoor pannes vroegtijdig kunnen worden gedetecteerd kunnen uiteindelijk besparingen genereren.

3. Réduction de la dette

La dette augmente chaque année de 250 millions d'euros, soit environ un dixième de la dette attribuée à la SNCB. Ce n'est qu'au moyen d'une augmentation des recettes commerciales qu'il sera possible d'arrêter l'effet boule de neige.

4. Réductions des coûts

En vue de réduire les coûts, il convient d'augmenter la vitesse commerciale (qui, lorsqu'elle diminue, entraîne des frais supplémentaires allant jusqu'à 600 millions d'euros en matière de personnel et de capacité) et la productivité (voir plus loin) et de limiter les frais généraux, d'ICT et d'énergie. Les frais de distribution peuvent également être réduits en stimulant la commande de billets par internet – qui ne représente actuellement que 5,6 % du total des achats. Le “one-stop-shop” doit également permettre d'acheter un seul billet pour un trajet, quel que soit le mode de transport.

5. Productivité

Entre 2004 et 2013, la productivité a augmenté de 1 à 1,5 %, alors qu'ailleurs, l'augmentation s'élevait entre 1,5 et 2,5 %. Il convient d'interpréter ces chiffres à la lumière de la demande du ministre d'augmenter chaque année la productivité de 4 % pendant cinq ans.

Les efforts réalisés pendant la période 2014-2015 permettent à la SNCB d'économiser 50 millions d'euros chaque année. Ces efforts doivent cependant être poursuivis pour porter leurs fruits, ce qui signifie que, pour un même résultat, il est nécessaire de fournir davantage d'efforts, certainement à la lumière d'une réduction de la dotation.

La pyramide des âges – qui présente un pic de personnes âgées de la cinquantaine (voir graphique en annexe) – permet à la SNCB de recourir aux départs naturels.

6. Investissements

En plus des investissements en capacité, il convient également de moderniser les ateliers. Le renouvellement du matériel roulant, dont la disponibilité serait fortement augmentée (de 80 à 86 %) et la télémétrie, qui permet de détecter les pannes de manière précoce, peuvent, au final, générer des économies.

Met ATO's – zelfrijdende treinen – zou men 25 % van de capaciteit kunnen verhogen.

ETCS – het dure Europese automatische remsysteem – dat sedert 2000 nog altijd wordt ontplooid, wordt om de haverklap gewijzigd.

7. Financieel evenwicht

Om financieel evenwichtig te zijn, moeten de dotaties worden vastgelegd, moet er meer tariefvrijheid zijn en moet het aanbod worden verhoogd. Dit impliceert dan weer dat de gebruiksheffing daalt en fors op kosten wordt bespaard.

B. Inleiding door de heer Lallemand

De heer Luc Lallemand wil duidelijk maken hoe de strategie van Infrabel past in die van de minister van Mobiliteit, hoe Infrabel dit in uitvoering brengt en over welke hefboomen het bedrijf beschikt in dit verband.

Inleiding

Het werkkader van Infrabel is, sinds zijn oprichting in 2005, geregeld gewijzigd maar blijft gericht op de permanente modernisering van het industrieel apparaat met het oog op een substantiële kwaliteitsverbetering voor de klant en dito productiviteitsstijging. Niettegenstaande sindsdien twaalf opeenvolgende ministers bevoegd zijn geweest voor Infrabel en de budgettaire restricties, is zijn strategie in dezelfde richting georiënteerd gebleven (cf. grafiek als bijlage).

Bij het verzekeren van de duurzaamheid van het spoorvervoer in België en het streven naar een hoog performantieniveau, ligt de focus voor Infrabel in de eerste plaats op de veiligheid voor reizigers en werknemers, de stiptheid en de creatie van bijkomende capaciteit voor de klanten (die sinds 2013 uitsluitend bestaan uit spoorwegbedrijven), de financiën, en het in lijn zijn met de samenleving. De beleidsvisie van de minister stelt drie luiken centraal: de klant, het personeel en de belastingbetaler.

De heer Lallemand geeft vervolgens een overzicht van de lopende strategische programma's in het licht van deze drie grote pijlers.

Il serait possible d'augmenter la capacité de 25 % en recourant à des ATO (trains à pilotage automatique).

L'ETCS – l'onéreux système de freinage automatique européen – qui est toujours en cours de déploiement depuis 2000, est sans arrêt modifié.

7. Équilibre financier

Pour atteindre l'équilibre financier, il faut que les dotations soient fixées, il faut davantage de liberté tarifaire et l'offre doit être élargie. Cela implique à son tour une baisse de la redevance d'utilisation et la nécessité de réaliser d'importantes économies sur les coûts.

B. Exposé introductif de M. Lallemand

L'objectif de l'exposé de M. Luc Lallemand est d'indiquer clairement comment la stratégie d'Infrabel s'articule avec celle du ministre de la Mobilité, comment Infrabel exécute cette stratégie et de quels leviers l'entreprise dispose à cet effet.

Introduction

Depuis sa création en 2005, le cadre de travail d'Infrabel a été régulièrement modifié, mais il reste axé sur la modernisation permanente de l'appareil industriel, dans le but d'apporter une amélioration substantielle de la qualité pour le client et de réaliser des gains de productivité également substantiels. En dépit des restrictions budgétaires et des douze ministres de tutelle qu'Infrabel a connus depuis sa création, la stratégie de l'entreprise a conservé la même orientation (voir graphique en annexe).

Dans sa volonté de garantir la durabilité du transport ferroviaire en Belgique et d'atteindre un haut niveau de performances, Infrabel s'efforce prioritairement de garantir la sécurité des voyageurs et de son personnel, de renforcer la ponctualité, de créer des capacités complémentaires pour ses clients (qui, depuis 2013, sont exclusivement des entreprises ferroviaires), de veiller à ses finances et d'être en phase avec la société. La vision politique du ministre est, quant à elle, centrée sur trois volets: le client, le personnel et le contribuable.

M. Lallemand donne ensuite une vue d'ensemble des programmes stratégiques en cours à la lumière de ces trois grands piliers.

1. Strategische beleidslijnen van Infrabel

1.1. Acties voor de klant

Infrabel wil qua klantgerichte doelstelling tot de top vijf van Europa behoren.

De strategische visie van de minister behelst in dit verband de volgende richtlijnen:

- de verbetering van de veiligheid onder meer door de uitrol van de TBL1+ en ETCS-systemen;
- een grotere focus op de stiptheid;
- de opstelling van een vervoersplan gericht op intermodaliteit en een competitief voordeel;
- de promotie van het internationaal vervoer bij de klant en de verzekering van een optimale commerciële snelheid;
- de promotie van het goederenvervoer bij de klant en meer ondersteuning van de economische groei door de promotie van intermodaliteit en Europese spoorcorridors.

De heer Lallemand licht vervolgens toe hoe de bovengenoemde prioriteiten in de praktijk worden uitgevoerd.

a. Verbetering van de veiligheid onder meer door de uitrol van de TBL1+ en ETCS-systemen

De infrastructuurbeheerder speelt een sleutelrol bij de veiligheid. Hierbij staat hij ook in voor de sensibilisering van de andere betrokken actoren. De heer Lallemand geeft vervolgens een overzicht van de plannen en projecten gericht op de verhoging van de veiligheid (cf. grafiek 7 als bijlage).

Als gevolg van de in augustus 2015 gepleegde aanslag op de Thalys tussen Brussel en Parijs, wordt gewerkt aan de afsluiting van een reeks samenwerkingsprotocollen tussen de FOD Justitie, de NMBS, Infrabel en de spoorwegpolitie.

b. Grotere focus op de stiptheid (cf. grafiek als bijlage).

Sinds 2013 is de stiptheid in belangrijke mate toegenomen met 1,4 % ten opzichte van de resultaten van 2012. De verantwoordelijkheid voor de vertragingen ligt nog voor 25,8 % bij Infrabel wat, vergeleken met de 33 % bij zijn oprichting, zeker een goed resultaat is. Niettemin is er in vergelijking met 2014 toch een lichte terugval en worden interne en externe acties op het getouw gezet om dit weer in gunstige zin om te buigen. De samenwerking met de federale politie in de strijd

1. Priorités stratégiques d’Infrabel

1.1. Actions pour le client

Sur le plan du service au client, l’ambition d’Infrabel est de faire partie du top 5 européen.

La vision stratégique de la ministre en la matière comprend les orientations suivantes:

- améliorer la sécurité, notamment en déployant les systèmes TBL1+ et ETCS;
- prêter davantage attention à la ponctualité;
- mettre en place un plan de transport privilégiant l’intermodalité et tenant compte de l’avantage compétitif;
- promouvoir le transport international auprès du client et lui garantir une vitesse commerciale optimale;
- promouvoir le transport de marchandises auprès du client et soutenir davantage la croissance économique par la promotion de l’intermodalité des corridors ferroviaires européens.

M. Lallemand explique ensuite comment les priorités précitées sont mises en œuvre dans la pratique.

a. Améliorer la sécurité, notamment en déployant les systèmes TBL1+ et ETCS

Le gestionnaire de l’infrastructure joue un rôle clé en matière de sécurité. Il est également chargé de sensibiliser les autres acteurs concernés à cette problématique. M. Lallemand donne ensuite un aperçu des projets axés sur le renforcement de la sécurité (voir graphique 7 en annexe).

À la suite de l’attentat commis à bord du Thalys entre Bruxelles et Paris en août 2015, une série de protocoles de coopération sont en cours d’élaboration entre le SPF Justice, la SNCB, Infrabel et la Police des chemins de fer.

b. Prêter davantage attention à la ponctualité (voir graphique en annexe).

Depuis 2013, la ponctualité s’est largement améliorée. Par rapport aux résultats de 2012, elle a progressé de 1,4 %. La responsabilité d’Infrabel est encore engagée dans 25,8 % des retards, ce qui constitue certainement un bon résultat en comparaison avec le taux de 33 % qui prévalait l’année de sa création. Toutefois, par rapport à l’année 2014, on note un léger recul, si bien que des mesures tant internes qu’externes sont en préparation afin d’inverser à nouveau la tendance. Par ailleurs, la

tegen de kabeldiefstallen heeft een gunstig resultaat opgeleverd.

c. Opstelling van een vervoersplan gericht op intermodaliteit en een competitief voordeel

Het spoor bezit een substantieel competitief voordeel ten opzichte van andere vervoerssystemen met dien verstande dat wordt rekening gehouden met het doel waarvoor de spoorwegen, twee eeuwen geleden, werden aangelegd: het is een vervoermiddel voor grote massa's tussen grote centra. De bezettingsgraad van de infrastructuur is bijgevolg van cruciaal belang.

Infrabel heeft, sinds de laatste hervorming, bij de opmaak van het vervoersplan duidelijke verantwoordelijkheden gekregen. De rollen van NMBS en Infrabel werden duidelijk afgebakend.

Het volledige aanbod moet worden verzorgd door de operator, de NMBS. In dit verband dient er te worden rekening mee gehouden dat het goederenvervoer reeds volledig geliberaliseerd is en dat ook bij het internationaal reizigersverkeer operatoren als Thalys en Eurostar met eigen licentie actief zijn. De rol van Infrabel die erin bestaat de rijpaden op een neutrale, onpartijdige en transparante manier toe te wijzen voor alle spooroperatoren, komt op de tweede plaats. Gewoonlijk wordt nadat de NMBS een globaal aanbod heeft geformuleerd in onderling overleg tussen de NMBS en Infrabel een vervoersplan uitgewerkt.

Een ander aspect van de verantwoordelijkheid van Infrabel bij de opmaak van het vervoersplan is dat het bedrijf instaat voor het waarborgen van de robuustheid (betrouwbaarheid) van het net en moet waken over een optimaal capaciteitsgebruik. De term robuustheid komt overeen met de capaciteit van het aanbod of het spoornet in zijn geheel, om te weerstaan aan een interne of externe storende factor zonder dat dit tot een besmetting leidt bij de andere onderdelen of het vervoersplan voor die dag. Bij een aanbod met bijvoorbeeld zeer korte keertijden moet een evenwicht worden gezocht tussen de besparing in hoofde van de operator en de robuustheid; in dit geval zijn vertragingen bijvoorbeeld zeer moeilijk op te vangen. Te scherpe eisen stellen kan de robuustheid en de stiptheid structureel in het gedrang brengen.

Doordat het onderhoud van het materieel en het spoorwegnet onontbeerlijk is (net zoals aan wegen, havens e.d.), dienen de geplande, lopende of nog uit te voeren spoorinfrastructuurwerken te worden geïntegreerd in de dienstregelingen.

collaboration avec la police fédérale dans la lutte contre les vols de câbles a donné de bons résultats.

c. Élaboration d'un plan de transport axé sur l'intermodalité et un avantage concurrentiel

Le chemin de fer possède un avantage concurrentiel substantiel par rapport à d'autres systèmes de transport, étant entendu qu'il est tenu compte de l'objectif pour lequel il a été aménagé il y a deux cents ans, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un moyen de transport de masses importantes entre des centres de grande taille. Le taux d'occupation de l'infrastructure est, par conséquent, d'une importance cruciale.

Depuis la dernière réforme, Infrabel a reçu des responsabilités claires dans l'élaboration du plan de transport. Les rôles de la SNCB et d'Infrabel ont été clairement délimités.

L'ensemble de l'offre doit être assurée par l'opérateur, la SNCB. À cet égard, il faut tenir compte du fait que le transport des marchandises a déjà été entièrement libéralisé et que des opérateurs tels que Thalys et Eurostar sont déjà actifs avec une licence propre dans le secteur du transport international de voyageurs. Le rôle d'Infrabel, qui consiste à accorder les sillons de façon neutre, impartiale et transparente à tous les opérateurs ferroviaires, vient en seconde position. Habituellement, un plan de transport est élaboré après que la SNCB a formulé une offre globale de commun accord avec Infrabel.

Un autre aspect de la responsabilité d'Infrabel dans l'élaboration du plan de transport est que cette entreprise se charge de garantir la robustesse (fiabilité) du réseau et doit veiller à une utilisation optimale de capacités. Le terme robustesse correspond à la capacité de l'offre ou du réseau ferroviaire en général à résister à un facteur perturbateur interne ou externe sans que cela n'affecte d'autres éléments ou le plan de transport du jour concerné. Dans une offre comprenant des temps de rebroussement très courts, il faut chercher un équilibre entre les économies dans le chef de l'opérateur et la robustesse. Dans ce cas, les retards sont très difficiles à compenser. Poser des exigences trop élevées est susceptible de mettre en péril la robustesse et la ponctualité de manière structurelle.

L'entretien du matériel et du réseau ferroviaire étant indispensable (tout comme pour les routes, les ports, etc.), les travaux d'infrastructure ferroviaire planifiés, en cours ou encore à réaliser doivent être intégrés dans les horaires.

Wegenwerken leiden nogal eens tot het gewoonweg afsluiten van bepaalde wegen waarbij de vertragingen voor de bestuurders veel groter zijn dan bij het spoor.

Voor Infrabel komt het er ook op aan periodes te vinden waarin het personeel de werken kan uitvoeren. Deze periodes, meestal 's nachts wanneer het spoor vrij is, zijn zeer kort waardoor de personeelskosten oplopen. Een oplossing hiervoor ligt in het overleg tussen de NMBS en Infrabel. De heel late en heel vroege treinen vertegenwoordigen ook voor de NMBS een belangrijke kost.

d. Meer klantgerichtheid op het vlak van internationaal vervoer en een optimale commerciële snelheid

België was het eerste land in Europa dat sinds 2009 beschikt over een van grens tot grens afgewerkt HST-netwerk. Het gaat om 320 km spoor waar tegen 300 km/u op kan worden gereden. Deze lijnen werden binnen de vooropgestelde termijn en de geraamde begroting gebouwd voor een bedrag van 5,2 miljard euro. Het is evenwel te betreuren dat niet meer treinen er gebruik van maken meer in het bijzonder tussen Brussel en Amsterdam waar dagelijks 15 à 16 treinen aan een referentiesnelheid van 300 km/u. werden gepland. Door het Fyra debacle is die doelstelling niet gehaald met een aanzienlijke winstderving tot gevolg.

e. Meer klantgerichtheid op het vlak van goederenvervoer en ondersteuning van de economische groei door het promoten van intermodaliteit en Europese spoorcorridors (cf. grafiek als bijlage).

De drie belangrijke corridors op Belgisch grondgebied hebben elk een eigen beheersstructuur. De belangrijkste doelstelling is het wegwerken van de "grens"-effecten (wisselen van machinisten, gelijke normen voor locomotieven e.d.).

1.2. Acties voor de medewerkers van Infrabel

De strategische visie van de minister omvat op dit vlak de volgende doelstellingen:

- de vereenvoudiging en automatisering van dagelijkse administratieve taken;
- de ontwikkeling van tools en processen om een echte lerende organisatie uit te bouwen;

Les travaux de voirie entraînent souvent la fermeture pure et simple de certaines routes, ce qui occasionne des retards bien plus importants pour les automobilistes que sur le rail.

Pour Infrabel, il importe également de trouver des périodes durant lesquelles le personnel peut réaliser les travaux. Ces périodes, généralement la nuit lorsque la voie est libre, sont très courtes, ce qui accroît les frais de personnel. La concertation entre la SNCB et Infrabel devrait permettre d'y remédier. Les trains à des heures très matinales et très tardives représentent également un coût considérable pour la SNCB.

d. Une orientation usager accrue dans le domaine du transport international et une vitesse commerciale optimale

La Belgique était le premier pays européen à disposer depuis 2009 d'un réseau TGV achevé de frontière à frontière. Il s'agit de 320 km de voies sur lesquelles il est possible de rouler à près de 300 km/h. Ces lignes ont été construites dans le délai imparti et dans les limites du budget évalué, soit un montant de 5,2 milliards d'euros. Il est toutefois regrettable qu'il n'y ait pas plus de trains qui y circulent, plus particulièrement entre Bruxelles et Amsterdam, où 15 à 16 trains étaient prévus quotidiennement à une vitesse de référence de 300 km/h. La débâcle du Fyra n'a pas permis d'atteindre cet objectif et a plombé les bénéfices.

e. Une orientation usager accrue dans le domaine du transport de fret et du soutien à la croissance économique par la promotion de l'intermodalité et des corridors ferroviaires européens (cf. graphique en annexe).

Les trois corridors importants sur le territoire belge ont chacun une structure de gestion propre. Le principal objectif est la suppression des effets "frontières" (changement de machinistes, normes semblables pour les locomotives, etc.).

1.2. Actions pour les collaborateurs d'Infrabel

Dans ce domaine, la vision stratégique de la ministre englobe les objectifs suivants:

- Simplifier et automatiser les différentes tâches administratives routinières;
- Développer des processus et outils afin d'instaurer une véritable 'organisation apprenante';

- een flexibel en modern HR-beleid, aangepast aan de behoeften en gericht op een betere valorisatie en motivering van de medewerkers;

- de aanmoediging van de sociale dialoog en de interne communicatie;

- een nauwere samenwerking met de NMBS en HR Rail gericht op beter overleg met de erkende organisaties met het oog op het bereiken van een sociaal akkoord.

De heer Lallemand licht vervolgens de bovengenoemde doelstellingen toe.

a. Vereenvoudiging en automatisering van dagelijkse administratieve taken

De volgende voorbeelden van acties die Infrabel onderneemt, kunnen in dit verband worden aangehaald:

- een geïntegreerde IT-oplossing voor de planning van de prestaties;

- de invoering van een toepassing voor elektronische aanvragen en de opvolging van afwezigheden;

- de automatisering van verschillende administratieve processen.

De besparing door papieren formulieren te vervangen door elektronische formulieren wordt geraamd op 100 000 euro per jaar.

b. Ontwikkeling van tools en processen om een echte “lerende organisatie” uit te bouwen

Infrabel hecht het grootste belang aan interne opleiding en vorming. Bij de spoorwegen is dit bovendien traditioneel een instrument om promotie te kunnen maken, een mogelijkheid waar het personeel zeer aan gehecht is. Het is ook een waardevol middel om vacatures helpen op te vullen.

De volgende voorbeelden kunnen in dit verband worden aangehaald:

- de invoering van een uniek opleidingsbeleid voor het volledige personeel, bij voorkeur via één organisatie (Infrabel Academy);

- de verbetering en professionalisering van de opleidingen;

- de invoering van moderne didactische methodes zoals *e-learning*, *blended learning*, enz.

De opleidingen en vorming slaan niet alleen op de technische aspecten van het spoorwegvak maar zijn ook gericht op coaching en het aanleren van gedragsattitudes om bijvoorbeeld in bepaalde situaties collegiaal op te treden.

- Valoriser et motiver davantage nos collaborateurs en renforçant une politique RH flexible, moderne et adaptée aux besoins;

- Stimuler le dialogue et la communication interne;

- Travailler en étroite collaboration avec la SNCB et HR Rail pour les concertations avec les organisations reconnues et la conclusion d'un accord social.

M. Lallemand commente ensuite les objectifs susmentionnés:

a. Simplifier et automatiser les différentes tâches administratives routinières

À titre d'exemple, citons les actions suivantes menées par Infrabel:

- une solution IT intégrée pour planifier les prestations;

- l'implémentation d'une application pour les demandes électroniques et le suivi des absences;

- l'automatisation de différents processus administratifs.

L'économie générée par le remplacement des formulaires papier par des formulaires électroniques est estimée à 100 000 euros par an.

b. Développer des processus et outils afin d'instaurer une véritable "organisation apprenante"

Infrabel attache une importance capitale à la formation interne, qui constitue en outre traditionnellement, dans le secteur des chemins de fer, un moyen d'obtenir une promotion très prisé par le personnel et peut par ailleurs s'avérer très utile lorsqu'il s'agit de pourvoir à un poste vacant.

Les exemples suivants peuvent être cités à cet égard:

- l'instauration d'une politique de formation unique pour l'ensemble du personnel, en ayant recours de préférence à une seule organisation (Infrabel Academy);

- l'amélioration et la professionnalisation des formations;

- l'instauration de méthodes didactiques modernes comme l'e-learning, le blended learning, etc.

Les formations ne portent pas uniquement sur les aspects techniques des professions ferroviaires: elles intègrent aussi une dimension de coaching et d'apprentissage des attitudes à adopter, notamment pour pouvoir agir de manière collégiale dans certaines situations.

c. Een flexibel en modern HR-beleid, aangepast aan de behoeften, gericht op een betere valorisatie en motivering van de medewerkers

De volgende voorbeelden kunnen in dit verband worden aangehaald:

- de creatie van een nauwere band tussen het variabel deel van de verloning en de bedrijfsresultaten;
- de samenwerking met HR Rail over het beleid rond flexibele werkuren en de interne en externe mobiliteit;
- opleidingen gericht op diversiteit en respect op de werkvloer;
- de ontwikkeling van een flowchart diversiteit.

HR Rail bespreekt vandaag een voorstel van sociaal akkoord met de vertegenwoordigers van de representatieve vakorganisaties. Het ligt in de bedoeling enkele grote stappen voorwaarts te zetten op het vlak van HR wat betreft flexibiliteit en modernisering. Vanaf half november 2015 zal het voorstel worden onderzocht in het hoogste overlegorgaan van de NMBS groep.

d. Aanmoediging van de sociale dialoog en de interne communicatie

Verschillende initiatieven worden genomen om de communicatie te bevorderen tussen het management en de medewerkers. Zo is er bijvoorbeeld Infrabel TV dat toelaat om het personeel op het terrein te bereiken dat dikwijls niet beschikt over een pc. Andere initiatieven zijn de installatie van communication corners, de organisatie van thematische roadshows, de plaatsing van een innovation box en meer intranet voor kantoorpersoneel

e. Een nauwere samenwerking met de NMBS en HR Rail gericht op overleg met de erkende vakorganisaties met het oog op het bereiken van een sociaal akkoord

1.3. Acties voor de belastingbetaler

De strategische visie van de minister omvat op dit vlak de volgende doelstellingen:

- de verzekering van een gezond financieel evenwicht en een stabilisering van de schuld;
- de verbetering van de productiviteit (met 4 % per jaar voor de komende vijf jaar);
- een moderne en gerationaliseerde interne structuur (1 juli 2014);

c. Valoriser et motiver davantage les collaborateurs par une politique de ressources humaines flexible, moderne et adaptée aux besoins

Les exemples suivants peuvent être cités à cet égard:

- l'amélioration du lien entre partie variable du salaire et résultats de l'entreprise;
- la collaboration avec HR Rail dans sa réflexion sur la flexibilité des horaires et la mobilité interne et externe;
- des formations axées sur la diversité et le respect au travail;
- le développement d'un "flowchart diversité".

HR Rail étudie actuellement une proposition d'accord social à conclure avec les représentants des organisations syndicales représentatives. L'objectif est d'enregistrer un certain nombre d'avancées significatives en termes de flexibilité et de modernisation des ressources humaines. La proposition sera examinée dès la mi-novembre 2015 au sein de l'organe supérieur de concertation du groupe SNCB.

d. Stimuler le dialogue social et la communication interne

Différentes initiatives sont prises afin de favoriser la communication entre le management et les collaborateurs. C'est ainsi, par exemple, qu'Infrabel TV permet d'atteindre le personnel de terrain, qui, souvent, ne dispose pas d'un ordinateur. D'autres initiatives concernent l'installation de communication corners, l'organisation de roadshows thématiques, la mise en place d'une innovation box et le développement de l'intranet pour le personnel de bureau.

e. Travailler en étroite collaboration avec la SNCB et HR Rail pour les concertations avec les organisations syndicales reconnues et la conclusion d'un accord social

1.3. Actions pour le contribuable

La vision stratégique de la ministre englobe à cet égard les objectifs suivants:

- garantir des finances saines avec une stabilisation de la dette;
- améliorer la productivité (de 4 % par an pour les cinq prochaines années);
- mettre en place une structure interne modernisée et rationalisée (1^{er} juillet 2014);

— de rationalisering van dochtermaatschappijen die geen kerntaken vervullen.

De heer Lallemand licht vervolgens de bovengenoemde doelstellingen toe.

a. Een gezond financieel evenwicht en de stabilisering van de schuld (cf. grafiek als bijlage)

Dit nastreven is een bijzonder zware opdracht die veel discipline vereist. In andere landen heeft men ook geconstateerd dat een ontsporing van de financiën zowel bij de operatoren als de infrastructuurbeheerders gemakkelijk optreedt. Het is zaak om de uitgaven, op dagelijkse basis, strikt te beheersen en er over te waken dat de inkomsten het uitgavenpatroon kunnen dragen.

Infrabel heeft in de periode 2004-2013 steeds een gezond financieel evenwicht gekend. Op 31 december 2013 heeft het bedrijf echter een aanzienlijk deel van de schulden van de NMBS-Holding overgenomen. De schuld die vandaag voorkomt op haar balans, is geen schuld die door de infrastructuurbeheerder zelf is aangegaan maar door andere actoren. Gelukkig stelt een schuld van 2,2 miljard euro geen te groot probleem op een balanstotaal van 20 miljard euro. In de rekeningen wordt die schuld afgezonderd en afzonderlijk beheerd. Het komt erop aan dat zij de rest van het financieel beheer van het bedrijf niet aantast en dat de strategische beleidslijnen die het aangaan van nieuwe schulden uitsluiten, niet wordt verlaten.

b. Verbetering van de productiviteit (met als doelstelling 4 % per jaar voor de komende vijf jaar (cf. grafiek als bijlage))

Een productiviteitsstijging van 20 % nastreven over een periode van 5 jaar is zeer ambitieus. De opdracht van Infrabel is niet dezelfde als die van de NMBS. Infrabel is eerder een soort bouwbedrijf dat een hoog percentage aan vaste kosten kent.

De infrastructuurvergoeding is nooit werkelijk toegenomen; de stijging van die inkomstenstroom is enkel het gevolg van de aanpassing aan de index. De lasten daarentegen (de personeelskosten vertegenwoordigen 70 % van de totale kosten) nemen toe met 3 à 3,5 % per jaar. Indien men niet voorzichtig handelt, zal Infrabel zeer snel worden geconfronteerd met het “schaareffect”, het fenomeen waarbij de lasten veel vlugger groeien dan de opbrengsten.

In de voorbije periode van 11 jaar is dit opgevangen geweest door grote productiviteitsverbeteringen. De grafiek toont aan dat er eind 2014 een zeer grote

— rationaliser les filiales “non core”.

M. Lallemand commente ensuite les objectifs précités.

a. Garantir des finances saines avec une stabilisation de la dette (cf. graphique en annexe)

Cette ambition est une mission particulièrement lourde qui exige beaucoup de discipline. D’autres pays ont également constaté que les finances tant des opérateurs que des gestionnaires d’infrastructure dérapent facilement. Il importe de maîtriser rigoureusement les dépenses, sur une base journalière, et de veiller à ce que les recettes puissent supporter le train des dépenses.

Entre 2004 et 2013, Infrabel a toujours connu un équilibre financier sain. Le 31 décembre 2013, l’entreprise a toutefois repris un grand nombre de dettes du Holding SNCB. La dette qui apparaît aujourd’hui dans son bilan n’est pas une dette contractée par le gestionnaire de l’infrastructure proprement dit, mais par d’autres acteurs. Heureusement, une dette de 2,2 milliards d’euros sur un total de bilan de 20 milliards d’euros ne pose pas trop de problèmes. Dans les comptes, cette dette est isolée et gérée séparément. Il importe qu’elle n’affecte pas le reste de la gestion financière de l’entreprise et ne conduise pas à abandonner les lignes stratégiques qui excluent toute nouvelle dette.

b. Amélioration de la productivité (avec un objectif de 4 % par an pour les cinq prochaines années (cf. graphique en annexe))

Viser une augmentation de la productivité de 20 % sur cinq ans est un objectif très ambitieux. La mission d’Infrabel n’est pas la même que celle de la SNCB. Infrabel est plutôt une sorte d’entreprise de construction, qui comporte un pourcentage élevé de frais fixes.

La redevance infrastructure n’a jamais réellement augmenté: la hausse de ce flux de revenus n’est que la résultante de l’indexation. Les charges en revanche (les frais de personnel représentent 70 % des coûts totaux) augmentent de 3 à 3,5 % par an. Si l’on n’agit pas avec prudence, Infrabel sera très vite confrontée à un “effet ciseaux”, un phénomène dans lequel les charges augmentent beaucoup plus vite que les recettes.

Ces 11 dernières années, ce phénomène a été compensé par de grandes améliorations en termes de productivité. Le graphique révèle, fin 2014, la présence

groep is van personeelsleden die tussen de 50 en de 60 jaar oud zijn en die dus binnen afzienbare tijd met pensioen zullen gaan. Dit biedt een opportuniteit om op een sociaal verantwoorde wijze de operationele kosten te verminderen zonder dat er sprake is van ontslagen. Overigens moet worden onderstreept dat de productiviteitsstijging tot nu toe steeds is verlopen zonder dat er om economische redenen personeel werd ontslagen.

Om een productiviteitsstijging van 4 % jaarlijks over 5 jaar te realiseren, is Infrabel thans reeds bezig met een aantal programma's die noodzakelijk waren, ongeacht de begrotingsmaatregelen van de regering.

i. vermindering van het aantal spoortoestellen

Voor de optimalisering van het spoornet is de vermindering van het aantal spoortoestellen met 30 % (ten opzichte van 1 januari 2012) van cruciaal belang. Het is een moeilijke opdracht die ingaat tegen het principe waarvan spoorwegmannen doordrenkt zijn dat om het even welke trein steeds naar om het even welke richting moet kunnen sporen.

De inspiratie voor de reorganisatie van de Belgische spoorwegen komt uit Japan waar de spoorwegen volgens een fundamenteel ander principe functioneren doordat zij gebruikmaken van corridors. Er wordt niet geredeneerd in termen van netwerk. Een traject kan in die omstandigheden minder worden gewijzigd en kent minder wissels met als gevolg een lagere kostprijs en de uitschakeling van een aantal mogelijke fouten en pannes in het systeem zelf. Wissels zijn bijzonder duur voor hun onderhoud en eventuele vervanging.

Een vermindering met 30 % van het aantal wissels leidt tot een vermindering van de kosten, een robuuster spoornet en een afname van het aantal gevaarlijke punten (spoorlijnen die elkaar kruisen zijn bij definitie gevaarlijk).

De methodologie om dit te realiseren bestaat in het herzien van de richtschema's, het wegnemen van tegenspoor-v-toestellen, concessieverlening en de beperking van het aantal gebruikte sporen.

In het verleden werden de richtschema's (sporenplannen) die worden opgesteld door ingenieurs op het terrein, niet voorgelegd aan het directiecomité. Die schema's gingen steeds uit van het principe dat een trein steeds zoveel mogelijke richtingen moet kunnen uitgaan (principe van het netwerk). Dit principe moet volledig omgekeerd worden ten gunste van de redenering in corridors. Voortaan wanneer een nieuw

d'un très grand groupe de travailleurs âgés de 50 à 60 ans, qui seront donc amenés à prendre leur retraite à brève échéance. Cette situation offre une opportunité de réduire les coûts opérationnels de manière socialement responsable, sans qu'il soit question de licenciements. Par ailleurs, il faut souligner que jusqu'à présent, l'augmentation de la productivité s'est toujours déroulée sans licenciements de personnel pour raisons économiques.

Pour atteindre une amélioration de la productivité de 4 % par an sur 5 ans, Infrabel applique déjà plusieurs programmes qui étaient indispensables indépendamment des mesures budgétaires du gouvernement.

i. réduction des appareils de voie

Pour l'optimisation du réseau ferroviaire, il est essentiel de réduire de 30 % le nombre d'appareils de voie (par rapport au 1^{er} janvier 2012). Cette mission est difficile à réaliser car elle s'oppose au principe dont sont imprégnés les cheminots selon lequel n'importe quel train doit toujours pouvoir prendre n'importe quelle direction.

La réorganisation des chemins de fer belges s'inspire de l'exemple du Japon, où les chemins de fer sont organisés selon un principe foncièrement différent dès lors qu'ils circulent dans des corridors. On n'y raisonne pas en fonction d'un réseau. Dans ce contexte, les trajets peuvent subir moins de modifications et le nombre d'aiguillages est moins important, ce qui permet de réduire les coûts et d'éliminer certaines erreurs et certaines pannes éventuelles dans le système proprement dit. En effet, l'entretien et le remplacement éventuel des aiguillages coûtent cher.

Réduire de 30 % le nombre d'aiguillages permettra de diminuer les coûts, d'améliorer la robustesse du réseau et de réduire le nombre de points dangereux (les lignes ferroviaires qui se croisent étant, par définition, dangereuses).

La méthodologie prévue pour atteindre cet objectif prévoit la révision des schémas directeurs, la suppression des V de contre-voies, la mise en concession et la réduction du nombre de voies utilisées.

Dans le passé, les schémas directeurs (plans ferroviaires) établis par les ingénieurs sur le terrain n'étaient pas soumis au comité de direction. Ces schémas se fondaient tous sur le principe selon lequel un train doit toujours pouvoir circuler dans un maximum de directions (principe du réseau). Il convient d'inverser ce principe et de raisonner en corridors. Dorénavant, lorsqu'un nouveau schéma directeur atteindra l'objectif de diminution

richtschema de doelstelling van 30 % minder wissels haalt moeten de ingenieurs geen verantwoording afleggen in het directiecomité. Indien dit niet het geval is, dan wel.

De heer Lallemand haalt het voorbeeld aan van een nieuw richtschema voor het station van Poperinge waar het aantal wissels met 67 % kan worden verminderd. Een ander voorbeeld is het wegnemen van tegenspoorv-toestellen in Gouvy les Piétons wat 232 000 euro kost maar een besparing oplevert van 2 800 000 euro (kost van de niet-vernieuwing) en 32 000 euro (jaarlijks onderhoud).

Globaal noteert men vandaag een vermindering van 12 % van het aantal spoortoestellen. Voor het hele net daalt het budget dat noodzakelijk is voor de spoorvernieuwing met 12,8 miljoen euro per jaar. Op termijn is er een daling van het onderhoudsbudget met 10,14 %.

ii. evolutie van tijdgebonden naar een predictief onderhoud (*smarter maintenance*)(cf. grafiek 27 als bijlage)

Onderhoud zal niet langer worden doorgevoerd enkel op basis van het verstrijken van een bepaalde tijdsperiode maar eerder op grond andere factoren gebonden aan het gebruik en slijtage van het materiaal. Om dit te realiseren worden meettreinen ingezet die het personeel belast met controleren van de wissels, op termijn zullen vervangen. De meettreinen gaan op digitale wijze de staat van de wissel na. Dezelfde methodes en technieken zullen worden aangewend voor de TBL1+ bakens en bovenleidingen.

De *smarter maintenance* vraagt in de eerste periode een hogere uitgave maar nadien wordt de kostenstijging op substantiële wijze omgebogen en zullen de gedane investeringen renderen. De goede uitvoering van het project "*smarter-m*" is een noodzakelijke voorwaarde om de productiviteit te verhogen en de onderhoudskosten te verminderen.

iii. herziening van de organisatie van het onderhoud en de logistiek

Het is de bedoeling om van 250 werkzetels (2000) te evolueren naar 22 logistieke centra infrastructuur (LCI) tegen 2016 (- 93,2 %).

De hieruit voortvloeiende concentratie van het personeel zorgt voor;

des aiguillages à concurrence de 30 %, les ingénieurs ne devront pas rendre de comptes au comité de direction. Ils devront par contre lui rendre des comptes si cet objectif n'est pas atteint.

M. Lallemand cite l'exemple d'un nouveau schéma directeur afférent à la gare de Poperinge, qui permet de réduire le nombre d'aiguillages à concurrence de 67 %. Autre exemple: la suppression de V de contrevoies à Gouvy lez Piéton, qui coûtera 232 000 euros mais permettra d'économiser 2 800 000 euros (coût du non-renouvellement) et 32 000 euros (entretien annuel).

De manière générale, on note actuellement une diminution de 12 % du nombre d'appareils de voie. Pour l'ensemble du réseau, le budget nécessaire pour le renouvellement des voies est réduit de 12,8 millions d'euros par an. On prévoit à terme une réduction de 10,14 % du budget réservé à la maintenance.

ii. Évolution d'une maintenance liée à l'écoulement d'un certain délai vers une maintenance prédictive (*smarter maintenance*)(voir le graphique 27 en annexe)

Dorénavant, la maintenance sera programmée non plus uniquement en fonction de l'écoulement d'un certain délai, mais plutôt sur la base d'autres facteurs liés à l'utilisation et à l'usure du matériel. Il est prévu à cet effet d'avoir recours à des trains de mesure qui remplaceront à terme le personnel chargé de contrôler les aiguillages. Les trains de mesure vérifieront l'état de l'aiguillage en ayant recours au numérique. Ces mêmes méthodes et techniques seront utilisées pour les balises TBL1+ et les caténaires.

La *smarter maintenance* requiert des dépenses plus élevées pendant la première période, mais l'augmentation des coûts s'inversera ensuite de manière substantielle et les investissements réalisés seront rentables. La bonne exécution du projet "*smarter-m*" est une condition indispensable à l'accroissement de la productivité et à la réduction des frais d'entretien.

iii. Refonte de l'organisation de la maintenance et logistique

L'objectif est de passer de 250 sièges de travail (2000) à 22 centres logistiques d'infrastructure (LCI) d'ici 2016 (- 93,2 %).

La concentration du personnel qui en découle permettra:

- de afbouw van de voorraden en een betere rotatiesnelheid dankzij een computergestuurd beheer;
- kleinere gebruikte oppervlakte van gebouwen en magazijnen;
- een efficiëntere planning van de werkzaamheden voor preventief en correctief onderhoud en een just in time levering van de bevoorradingen.

iv. optimalisering van het beheer van het treinverkeer

Hieronder valt de centralisatie van de seinhuizen, een onderdeel van het beleid van Infrabel dat weinig in de publieke belangstelling komt omdat de reiziger er niet rechtstreeks mee wordt geconfronteerd. De 368 seinhuizen in de periode vóór 2005 zullen tegen 2022 worden vervangen door 10 seinposten (- 96,5 %).

Beide reorganisaties gebeuren steeds in overleg met het personeel dat soms niet alleen op een andere geografische plaats moeten gaan werken maar zich ook moet omscholen. Men mag niet vergeten dat in sommige werkplaatsen of seinhuizen tot voor kort nog werd gewerkt met technologie daterend uit de periode van de Tweede Wereldoorlog. De modernisering van de seinhuizen is bijvoorbeeld ook noodzakelijk om het ETCS systeem te kunnen invoeren.

v. maatregelen om de productiviteit te verhogen: vermindering van de werkingskosten

Onder deze noemer wordt gedacht aan:

- lagere huurkosten door de optimalisering van de kantoorruimtes en de directiegebouwen en de rationalisering van gehuurde kantoorruimtes (-9 % of 3,8 miljoen euro (2015-2019));
- minder studies, onderzoeken en rapporteringen (die zeer duur zijn en niet steeds verantwoord);
- minder snelle vernieuwing van computermateriaal en kantooruitrusting;
- drastische vermindering van consultancykosten (-78,4 % of -18,5 miljoen euro (2009-2014) en -43 % of -26 miljoen euro (2015-2019));
- ondersteuning van de aankoopstrategieën door nog beter te onderhandelen met de leveranciers (-145,14 miljoen euro (2010-2014)).

c. Totstandbrenging van een moderne en generationaliseerde interne structuur (1 juli 2014)

Hierbij werd in verschillende etappes tewerk gegaan. Eerst werd de groep gemoderniseerd (2013-2014). Onmiddellijk daarna is overgegaan tot een volledige

- la réduction des stocks et l'amélioration du taux de rotation grâce à une meilleure gestion informatisée;
- Une diminution des surfaces des bâtiments et des magasins;
- Une meilleure efficacité dans la planification des travaux de maintenance préventifs et correctifs et une livraison de type "just in time" des approvisionnements.

iv. Concentration de la gestion du trafic ferroviaire

Il est question, en l'occurrence, de la centralisation des cabines de signalisation, un pan de la politique d'Infrabel dont on ne parle pas beaucoup, car le voyageur n'y est pas directement confronté. Les 368 cabines de signalisation d'avant 2005 seront remplacées, d'ici 2022, par 10 postes de signalisation (- 96,5 %).

Ces deux réorganisations ont toujours lieu en concertation avec le personnel, qui, parfois, doit non seulement aller travailler à un autre endroit, mais aussi se recycler. Il ne faut pas oublier que, dans certains ateliers ou certaines cabines de signalisation, on utilisait encore jusqu'il y a peu une technologie datant d'avant la Deuxième Guerre mondiale. La modernisation des cabines de signalisation est par exemple aussi nécessaire pour pouvoir instaurer le système ETCS.

v. mesures d'amélioration de la productivité: diminution des frais de fonctionnement

Sont visés:

- une diminution du coût des surfaces louées grâce à une optimisation des espaces de bureau dans les bâtiments de direction et à la rationalisation des espaces loués (-9 %, soit 3,8 millions d'euros (2015-2019));
- une diminution du nombre d'études, d'enquêtes et de rapports réalisés (qui sont très chers et pas toujours justifiés);
- un ralentissement du renouvellement du matériel informatique et bureautique;
- une diminution drastique des frais de consultance (-78,4 %, soit -18,5 millions d'euros (2009-2014) et -43 %, soit -26 millions d'euros (2015-2019));
- un renforcement des stratégies d'achat grâce à une pression exercée sur les fournisseurs (-145,14 millions d'euros (2010-2014)).

c. Élaboration d'une structure interne modernisée et rationalisée (1er juillet 2014)

À cet égard, on a travaillé par étapes. Le groupe a d'abord été modernisé (2013-2014). Immédiatement après, il a été procédé à une réforme complète de la

hervorming van de structuur van Infrabel teneinde dubbele processen te vermijden en het aantal dochterondernemingen te verminderen.

Een aantal initiatieven werden genomen om goede gedragingen te stimuleren. Zo werd het reglement voor bevoegdheids(sub)delegaties en handtekeningbevoegdheden herzien. Er werd een gedragscode ingevoerd voor bestuurders en personeel.

d. Rationalisering van alle dochtermaatschappijen die geen kerntaken vervullen.

Deze doelstelling is volledig gerechtvaardigd. Sinds de oprichting van Infrabel in 2004 heeft de heer Lallemand steeds bijzonder veel belang gehecht aan de strategische integriteit met betrekking tot de eerste opdracht van een spoorwegmaatschappij. De geschiedenis van de spoorwegmaatschappijen in Europa toont aan dat telkens wanneer die zich met andere zaken dan hun kerntaken beginnen bezighouden, het slecht afloopt. In het licht hiervan en de wettelijke omschrijving van zijn opdracht werpt Infrabel zich op als een infrastructuurbeheerder en niet meer dan dat, maar dan wel met de intentie de beste op dit vlak te zijn. Deze kerntaken op zich vormen reeds een zeer grote uitdaging en het heeft geen enkele zin om daar nog andere opdrachten bij te nemen.

Voor de hervorming van 1 januari 2013 kende Infrabel 14 filialen. Na de verdwijning van de NMBS-holding werden een aantal filialen aan Infrabel overgedragen, waarvan het filiaal Syntigo voor bijzonder veel problemen heeft gezorgd. De doelstelling is tegen 1 januari 2019 nog maar over 13 filialen te beschikken die alleen nog voor kerntaken mogen instaan of noodzakelijk zijn voor het nakomen van de Belgische EU-verplichtingen. Zo moet bijvoorbeeld voor elke Europese corridor een EESV in het leven worden geroepen. Op 1 januari 2015 werd 50 % van de doelstelling inzake afbouw gehaald.

2. De grote hefboomen van Infrabel

In dit onderdeel gaat de heer Lallemand dieper in op enkele specifieke thema's. Hij wijst erop dat tal van factoren en parameters niet vaststaan.

De manier waarop Infrabel de uitgetekende strategische beleidslijnen moet uitvoeren zijn opgenomen in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. De

structure d'Infrabel afin d'éviter les doubles processus et de réduire le nombre de filiales.

Plusieurs initiatives ont été prises en vue de stimuler les bons comportements. Ainsi, le règlement concernant les (sub)délégations de pouvoirs et les pouvoirs de signature a fait l'objet d'une révision. Un code de conduite a été instauré pour les administrateurs et le personnel.

d. Rationaliser toutes les filiales "non core"

Cet objectif est pleinement justifié. Depuis la création d'Infrabel en 2004, M. Lallemand a toujours attaché une importance particulièrement grande à l'intégrité stratégique en ce qui concerne la mission première d'une société de chemins de fer. L'histoire des sociétés de chemins de fer en Europe montre que chaque fois que ces sociétés commencent à s'occuper d'autre chose que leur cœur de métier, les choses tournent mal. À la lumière de ce constat et compte tenu de la définition légale de sa mission, Infrabel se pose en gestionnaire d'infrastructure et rien de plus, mais avec l'intention d'être le meilleur dans ce domaine. Cette mission essentielle représente en soi déjà un très grand défi et cela n'a aucun sens d'y ajouter encore d'autres missions.

Avant la réforme du 1^{er} janvier 2013, Infrabel comptait quatorze filiales. Après la disparition de la SNCB-Holding, un certain nombre de filiales ont été cédées à Infrabel, parmi lesquelles la filiale Syntigo a posé des problèmes particulièrement nombreux. L'objectif d'ici le 1^{er} janvier 2019 est de ne conserver que 13 filiales, uniquement celles qui s'inscrivent dans le core business ou sont indispensables au respect des obligations européennes de la Belgique. C'est ainsi par exemple qu'un GEIE doit être créé pour chaque corridor européen. Au 1^{er} janvier 2015, l'objectif de démantèlement était atteint à 50 %.

2. Les grands leviers d'Infrabel

Dans cette partie de son exposé, M. Lallemand examine quelques thèmes spécifiques de manière plus approfondie. Il souligne que de nombreux facteurs et paramètres ne sont pas fixes.

Les modalités selon lesquelles Infrabel doit mettre en œuvre les orientations stratégiques définies sont énoncées dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Les

wettelijke verplichtingen (artikel 200) behelzen dat de overheidsbedrijven, een financieel plan en een meerjareninvesteringsplan moeten voorleggen op basis waarvan nadien over het beheerscontract wordt onderhandeld.

Een spoorweginfrastructuurbeheerder als Infrabel beschikt over een aantal grote hefboomen die elkaar beïnvloeden en elkaar in evenwicht houden. Wordt aan één hefboom geraakt, dan zal dit zeker een invloed hebben op de andere.

Deze zeven grote hefboomen zijn: de grootte van het net, de gebruiksheffing, de dotatie, de productiviteit (industriële apparaat en HR-regels), de performantie van het net en het transportplan. Over verschillende van deze hefboomen zijn door Infrabel nog geen definitieve standpunten ingenomen.

2.1. Gebruiksheffing

Over de gebruiksheffing of infrastructuurvergoeding (cf. grafiek als bijlage) moet op een open manier met de NMBS worden gepraat zonder polemiek en dit vanuit het standpunt en de logica van de vervoerseconomie.

De NMBS streeft terecht naar een verbetering van de bezettingsgraad en een verhoging van de tarieven. Maar Infrabel, voor wie de NMBS een klant is, heeft een ander uitgangspunt. Als de inkomsten uit infrastructuurvergoedingen afnemen heeft dit effect op de andere componenten (cf. grafiek als bijlage). De dekkinggraad van de lijn tussen Brussel en Oostende ligt bijvoorbeeld rond de 85 % gegeven een bepaalde infrastructuurkosten. Maar een lijn met dezelfde uitrusting (dubbel spoor, bovenleiding, beveiliging) waar slechts één trein per uur circuleert genereert soortgelijke kosten maar veel minder inkomsten.

In beide bedrijven moet bijgevolg op een vervoerseconomische manier worden geredeneerd en de, afzonderlijke of gezamenlijke, initiatieven moeten erop gericht zijn het globale kostenplaatje voor het hele systeem te verminderen. Het kan niet dat een voor één bedrijf goed initiatief kosten veroorzaakt in het andere.

De infrastructuurvergoeding vertegenwoordigt 60 % van de inkomsten (naast 20 % uit de dotatie en 20 % uit andere inkomstenposten) in de exploitatierekening. De personeelskosten vertegenwoordigen 58 % van de uitgaven, de externe kosten 32 % en de schuldenlast 10 %.

Infrabel streeft er niet naar winst te maken maar kan zich ook geen verlies veroorloven (break even bedrijf).

obligations légales (article 200) impliquent que les entreprises publiques doivent soumettre un plan financier et un plan pluriannuel d'investissement sur la base desquels le contrat de gestion est ensuite négocié.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qu'est Infrabel dispose de plusieurs leviers qui s'influencent et s'équilibrent mutuellement. Modifier l'un de ces leviers se répercutera certainement sur les autres.

Les sept grands leviers d'Infrabel sont: la taille du réseau, la redevance infrastructure, les dotations, la productivité (outil industriel et règles HR), la performance du réseau et le plan de transport. Infrabel n'a pas encore adopté de position définitive au sujet de plusieurs de ces leviers.

2.1. Redevance infrastructure

Il convient de débattre ouvertement et sans polémique de la redevance infrastructure (cf. graphique joint) avec la SNCB sous l'angle et selon la logique de l'économie des transports.

La SNCB vise, à juste titre, à améliorer son taux d'occupation et ses tarifs. Mais le point de vue d'Infrabel, dont la SNCB est l'un des clients, est différent. Lorsque les recettes de la redevance infrastructure diminuent, cette diminution se répercute sur d'autres composantes (cf. graphique joint). Par exemple, le taux de couverture de la ligne Bruxelles-Ostende est proche de 85 % compte tenu de frais d'infrastructure donnés. Cependant, les lignes qui disposent du même équipement (double voie, caténaire, sécurisation) sur lesquelles il ne circule qu'un seul train à l'heure génèrent des coûts similaires mais beaucoup moins de recettes.

Les deux entreprises doivent donc raisonner selon la logique de l'économie des transports, et les initiatives, isolées ou communes, doivent viser à réduire le total des coûts pour tout le système. Il n'est pas admissible qu'une initiative avantageuse pour l'une des deux entreprises entraîne des coûts pour l'autre.

La redevance d'infrastructure représente 60 % des revenus du compte d'exploitation (les autres revenus provenant à concurrence de 20 % de la dotation et à concurrence de 20 % d'autres postes). Les frais de personnel représentent 58 % des dépenses, les frais externes, 32 % et la charge de la dette, 10 %.

L'objectif d'Infrabel n'est pas de réaliser des bénéfices, mais il ne peut pas non plus se permettre de

Concreet komt dit erop neer dat wanneer aan een van de posten van dit evenwicht wordt geraakt een correctie van een andere post moet worden doorgevoerd. Over een compensatie bij een aanpassing van de gebruiksvergoeding is nog geen debat gevoerd.

De evolutie van de infrastructuurvergoeding toont aan dat zij de laatste jaren enkel is gestegen door de jaarlijkse indexering van de eenheidsprijzen. In dit verband steunt Infrabel de verzuchtingen van de NMBS over de tarieven. Het is moeilijk te vatten dat in België de prijzen van een reeks niet zo essentiële zaken mogen stijgen terwijl die van veilig spoorvervoer dat niet mogen. Infrabel vraagt dat een deel van wat de NMBS verwacht inzake prijsstijging haar ten goede zou kunnen komen.

Een studie (2012-2013) van de *École fédérale polytechnique* de Lausanne (EFPL) heeft duidelijk gemaakt dat om de grootte van het net te behouden en de performantie op peil (2010) te houden een financiële massa van 490 miljoen euro noodzakelijk is. De eerste financiële projecties van Infrabel gaan in de richting van 360 miljoen euro per jaar, wat neerkomt op een tekort van 130 miljoen.

De gebruiksheffing voor reizigerstreinen behoort tot de hoogste van Europa. Voor goederentreinen daarentegen is zij een van de laagste. Dit is evenwel het gevolg van een politiek-strategische keuze. Het was niet de bedoeling de operator NMBS te penaliseren in de domeinen die werden geliberaliseerd.

De gebruiksheffing is een vastgelegde parameter omdat er een hele Europese en Belgische regelgeving bestaat die het zeer moeilijk maken hieraan te raken.

2.2. Dotatie

De dotatie is een hefboom (cf. grafiek als bijlage) die vaststaat. De heer Lallemand beklemtoont hierbij dat hij de voorkeur geeft aan een stabiele dotatie – zelfs al is ze lager dan voorheen – boven een situatie waarbij om de haverklap de begrotingsgegevens worden gewijzigd. Stabiliteit is belangrijker dan het absolute niveau van de kredieten.

Infrastructuurinvesteringen zijn op de zeer lange termijn gericht. Wanneer bepaalde programma's worden opgestart kunnen zij niet zomaar ingevolge een vermindering van de dotatie opnieuw worden opgegeven. De dotatie voor Infrabel behoort tot de

subir des pertes (entreprise break even). Cela signifie concrètement que si l'on modifie l'un des postes de cet équilibre, il faudra en corriger un autre. Aucun débat n'a encore été mené quant à la compensation à prévoir en cas d'adaptation de la redevance d'utilisation.

En étudiant l'évolution de la redevance d'infrastructure, on constate que l'augmentation enregistrée au cours de ces dernières années est uniquement due à l'indexation annuelle des prix unitaires. Infrabel se rallie à cet égard aux demandes de la SNCB en ce qui concerne les tarifs. Il est difficile de comprendre qu'en Belgique, les prix d'une série d'éléments qui ne sont pas vraiment essentiels puissent augmenter, alors que ceux des éléments garantissant la sécurité du transport ferroviaire ne le peuvent pas. Infrabel souhaite pouvoir profiter en partie de l'augmentation des prix demandée par la SNCB.

Il ressort clairement d'une étude (2012-2013) de l'École fédérale polytechnique de Lausanne (EFPL) qu'une masse financière de 490 millions d'euros sera nécessaire pour conserver la taille du réseau et maintenir ses performances à niveau (2010). Les premières projections financières d'Infrabel sont de l'ordre de 360 millions d'euros par an, ce qui revient à un déficit de 130 millions d'euros.

La redevance d'utilisation est parmi les plus élevées d'Europe pour ce qui est des trains de voyageurs et parmi les plus faibles pour ce qui est des trains de marchandises. Cette situation est toutefois due à un choix d'ordre politico-stratégique. Le but était de ne pas pénaliser l'opérateur SNCB dans les domaines qui ont été libéralisés.

La redevance d'utilisation est un paramètre fixe qu'il est très difficile de modifier, eu égard aux réglementations européenne et belge applicables en la matière.

2.2. Dotation

La dotation est un levier (cf. graphique en annexe), qui est fixe. M. Lallemand souligne à cet égard qu'il préfère une dotation stable – même si elle est moindre qu'auparavant – plutôt qu'une situation où les données budgétaires changent continuellement. La stabilité est plus importante que le niveau absolu des crédits.

Les investissements d'infrastructure visent le très long terme. Lorsque certains programmes sont lancés, ils ne peuvent être abandonnés purement et simplement parce que la dotation diminue. La dotation accordée à Infrabel figure parmi les plus faibles d'Europe. Dans

laagste van Europa. In andere landen schommelt de staatssteun tussen de 50 % en 60 % van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder. Wat de subsidie/trein-km (2012) betreft komt de NMBS op de derde plaats na Luxemburg en Frankrijk.

2.3. Omvang van het net

De omvang van het net is een hefboom die een relatief vast gegeven vormt maar vatbaar is voor bespreking.

De vergelijking met Nederland toont aan dat dit land 3 041 km spoorlijnen heeft en België 3 631 km waarvan 800 à 1 000 km, buiten de spitsuren, wordt bereden door slechts één trein per uur. Infrabel is vragende partij aan de NMBS om meer treinen op die sporen te laten rijden. Het Belgisch net is een van de dichtste onder de Europese, wat een troef is, maar het gebruik ervan is te laag.

2.4. Performantie van het net

De performantie van het net wordt gekenmerkt door een grote differentiatie in termen van de referentiesnelheid: aan het ene uiterste zijn er de hoge snelheidslijnen waar tegen een referentiesnelheid van 300 km/uur kan worden gereden terwijl er aan het andere uiterste lijnen bestaan waar de maximum snelheid tussen 40 à 60 km/uur bedraagt.

Bij een mogelijke daling van de infrastructuurvergoeding zonder compensatie heeft dit een belangrijke impact op de globale performantie van het net. Indien men raakt aan die vergoeding zonder de andere grote hefboomen aan te passen, dan zal het vervoersplan 2017 zeker in het gedrang komen omdat de huidige performanties in dat geval nooit zullen behouden kunnen blijven.

Infrabel heeft op dit vlak een, groot aantal industriële projecten ter verhoging van de efficiëntie lopen en getuigt daarmee van een belangrijke ambitie, zeker in vergelijking met zijn Europese collega's.

2.5. Productiviteitsstijging

De productiviteitsstijging kan worden bewerkstelligd door een ver doorgedreven rationalisering van het industrieel apparaat van Infrabel maar ook door de aanpassing van de HR-regels die nog voor verbetering vatbaar zijn. Het is vooral dit laatste dat vandaag wordt besproken en waarover voorafgaand overleg wordt gevoerd met de sociale partners.

d'autres pays, l'aide publique oscille entre 50 % et 60 % des revenus totaux du gestionnaire de l'infrastructure. En ce qui concerne la subvention/train-km (2012), la SCNB arrive en 3e place après le Luxembourg et la France.

2.3. Taille du réseau

La taille du réseau est un levier, qui constitue une donnée qui est relativement fixe mais à propos de laquelle il est possible de discuter.

La comparaison avec les Pays-Bas montre que ce pays totalise 3 041 km de voies ferrées contre 3 631 km en Belgique, dont 800 à 1000 km de voies sur lesquelles, en dehors des heures de pointe, seul un train circule par heure. Infrabel est favorable à ce que la SCNB augmente l'offre de trains sur ces lignes. Le réseau belge est l'un des plus denses d'Europe, ce qui constitue un atout, mais il est sous-utilisé.

2.4. Performance du réseau

La performance du réseau est caractérisée par une grande disparité en termes de vitesse de référence: à un extrême, il y a les lignes à grande vitesse où la vitesse de référence autorisée s'élève à 300 km/heure, tandis qu'à l'autre extrême, on trouve des lignes où la vitesse maximale ne dépasse pas 40 à 60 km/heure.

En cas de baisse de la redevance infrastructure sans compensation, la performance globale du réseau s'en ressent fortement. Si l'on touche à cette redevance sans adapter les autres grands leviers, le plan de transport 2017 sera certainement compromis, dès lors qu'il sera alors impossible de maintenir les performances actuelles.

Infrabel mène de nombreux projets industriels dont le but est de renforcer l'efficacité. L'entreprise témoigne ainsi d'une grande ambition en la matière, certainement en comparaison avec ses homologues européens.

2.5. Hausse de la productivité

La hausse de la productivité peut être réalisée par le biais d'une rationalisation poussée de l'appareil industriel d'Infrabel, mais aussi en adaptant les règles de ressources humaines qui peuvent encore être améliorées. C'est surtout ce volet qui fait actuellement l'objet de discussions et à propos duquel une concertation préalable est menée avec les partenaires sociaux.

2.6. Transportplan

Het transportplan is een ander domein waarop nog verbetering mogelijk is. Het transportplan komt in zekere zin overeen met de rendabiliteit van het spoor. De uitdaging bestaat erin de middelen in te zetten waar ze economisch en sociaal renderen.

De term rendabiliteit moet in een specifiek licht worden bekeken. Normaal betekent rendabiliteit dat een bepaalde investering resulteert in een zekere opbrengst voor degene die de investering heeft gedaan (return on investment). In hun opdrachten van publieke dienstverlening viseren zowel de NMBS als Infrabel de break even: dit betekent dat er in feite geen sprake is van daadwerkelijke rendabiliteit. Het is niet de bedoeling winst te maken maar alleen de kosten te dekken. De instelling moet in financieel evenwicht zijn.

In dit verband moet worden gewezen op het enorme verschil dat bijvoorbeeld bestaat tussen een stuk spoorlijn zoals de noord-zuidverbinding met 177 reizigerstreinen per gewone werkdag en per richting tegenover lijnen als L58 Eeklo-Wondelgem met 17 reizigerstreinen per gewone werkdag en per richting. Op vergelijkbare lijnen (dubbelspoor, geëlektrificeerd) stelt men soms vast dat de ene tot twintig keer minder wordt gebruikt dan de andere.

Het is duidelijk dat de beste manier om de dure infrastructuurkosten af te schrijven erin bestaat meer treinen te laten circuleren. Maar voor de NMBS is de vraag of zij voldoende bezetting vindt voor die treinen.

De economische analyse van het netgebruik is even belangrijk dan die over de bezettingsgraad. Het is beter voor de belastingbetaler wanneer beiden zouden stijgen.

3. De noden van Infrabel

De cultuur bij Infrabel is erop gericht zoveel mogelijk zelf de inspanning te verrichten om de grote doelstellingen te halen en de problemen zelf aan te pakken alvorens beroep op externe partners te doen.

Twee van de grote noden van Infrabel zijn ondertussen beantwoord: het mobiliteitsbeleid kennen dat de overheid heeft uitgestippeld en het beschikken over een ongewijzigd (weliswaar lager) budgettair kader dat de overheid heeft vastgelegd.

2.6. Plan de transport

Le plan de transport est également un domaine dans lequel des améliorations sont encore possibles. Le plan de transport correspond, dans un certain sens, à la rentabilité du rail. Le défi consiste à investir les moyens là où ils seront rentables sur le plan économique et sur le plan social.

La notion de “rentabilité” doit être ici considérée sous un angle spécifique. Normalement, la rentabilité signifie qu’un investissement génère un certain produit pour l’investisseur (return on investment). Dans le cadre de leurs missions de service public, tant la SNCB qu’Infrabel visent le point d’équilibre (*break even*): cela signifie qu’il n’est en fait pas question de rentabilité effective. L’idée n’est pas de réaliser des bénéfices, mais uniquement de couvrir les frais. L’institution doit être en équilibre sur le plan financier.

Il faut souligner à cet égard l’énorme écart qui existe, par exemple, entre un tronçon tel que la jonction Nord-Midi, où circulent, un jour normal de semaine, 177 trains de voyageurs dans chaque sens, et des tronçons tels que la ligne L58 entre Eeklo et Wondelgem, où l’on dénombre seulement 17 trains de voyageurs dans chaque sens. Lorsque l’on prend deux lignes comparables (lignes électrifiées à double voie), on constate parfois que l’une est utilisée jusqu’à vingt fois plus que l’autre.

Il est clair que la meilleure manière d’amortir le coût élevé de l’infrastructure consiste à faire circuler un plus grand nombre de trains. Mais pour la SNCB, la question est de savoir si le taux d’occupation de ces trains sera suffisant.

L’analyse économique de l’utilisation du réseau est aussi importante que celle du taux d’occupation. Pour le contribuable, le mieux serait que l’une et l’autre augmentent.

3. Les besoins d’Infrabel

Chez Infrabel, la culture d’entreprise consiste, autant que possible, à fournir soi-même les efforts nécessaires pour atteindre les grands objectifs et de gérer les problèmes en interne avant de faire appel à des partenaires extérieurs.

Entre-temps, deux des grands besoins d’Infrabel ont été rencontrés: connaître la politique de mobilité définie par les autorités et disposer d’un cadre budgétaire, certes réduit mais inchangé, fixé par les autorités.

Ten slotte blijft nog over het kennen van het gestabiliseerd transportaanbod, te bepalen door de NMBS en alle andere spooroperatoren op korte, middellange en lange termijn. Zolang er onzekerheid bestaat over de infrastructuurvergoeding blijft er ook onzekerheid heersen over de mogelijkheden van een nieuwe vervoersplan horizon 2016. De gesprekken daarover zijn nog aan de gang maar verlopen op een zeer constructieve manier.

4. Conclusie

Bij deze cruciale keuzes, zet Infrabel zijn constructieve en kwaliteitsvolle dialoog verder met zijn voogdijoverheid, de NMBS en alle partners in het kader van het budgettaire traject van de federale overheid.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) stelt tevreden vast dat de spoorbedrijven hun ambities niet terugschroeven niettegenstaande de moeilijke budgettaire toestand. In tegenstelling tot de vaak gehoorde kritiek zullen de reizigers de komende jaren centraal blijven staan. *Mevrouw De Coninck* steunt de aangekondigde standaardisering van de stationsinfrastructuur, de uitbreiding van GEN-netwerken en one man car als principe. Historisch is de beginnende grondige discussie over het treinaanbod en de focus op de kerntaken van de spoorwegen. Dit kadert in het regeringsbeleid gericht op intermodaliteit.

Met betrekking tot de rijpadvergoeding citeert de spreker het federale regeerakkoord:

“Daartoe moet de infrastructuurvergoeding verlagen en anders gestructureerd worden. Aanpassing van de huidige financieringsmethodes mag echter de financiële leefbaarheid van Infrabel noch van de NMBS in het gedrang brengen en geen aanleiding geven tot consolidatie van de schuld van Infrabel.” (DOC 54 0020/001, p. 230) Hoe denken de ceo's van de spoorbedrijven deze beleidskeuze te kunnen realiseren? Ondertussen is het wetsvoorstel tot het garanderen van de publieke dienstverlening voor het binnenlandse reizigersvervoer per spoor (DOC 54 1360/001) ingediend. Hoe denken de ceo's over de praktische uitwerking van de gegarandeerde dienstverlening?

Waarom moet een aanbod van wifi draadloos internet nog wachten tot 2019? De dienstverlening en

Il reste encore l'aspect de l'offre stabilisée en matière de transports, qui doit être fixée à court, moyen et long terme par la SNCB et par tous les autres opérateurs ferroviaires. Tant qu'il y aura une incertitude sur la redevance infrastructure, une incertitude régnera aussi sur les possibilités d'un nouveau plan de transport à l'horizon 2016. Les discussions à ce sujet sont toujours en cours mais se déroulent de manière très constructive.

4. Conclusion

Pour ces choix essentiels, Infrabel poursuit un dialogue constructif et de qualité avec son autorité de tutelle, la SNCB et tous les partenaires dans le cadre de la trajectoire budgétaire de l'autorité fédérale.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Inez De Coninck (N-VA) se réjouit de constater que les entreprises ferroviaires ne revoient pas leurs ambitions à la baisse en dépit des difficultés de la situation budgétaire. Contrairement à ce qu'indiquent certaines critiques déjà souvent entendues, les voyageurs resteront au cœur des préoccupations dans les années à venir. *Mme De Coninck* soutient l'annonce de la standardisation de l'infrastructure des gares, l'élargissement des réseaux RER et le principe de l'accompagnateur unique (one man car). Historiquement, le premier débat approfondi a porté sur l'offre ferroviaire et l'accent a été mis sur les missions principales des chemins de fer. Ce débat s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale sur l'intermodalité.

Concernant la redevance pour l'utilisation des sillons, l'intervenant cite l'accord de gouvernement:

“À cet effet, la redevance d'infrastructure sera diminuée et structurée différemment. L'adaptation des méthodes de financement actuelles ne peut toutefois préjudicier la viabilité financière d'Infrabel et de la SNCB et ne donnera pas lieu à la consolidation de la dette d'Infrabel.” (DOC 54 0020/001, p. 230). Comment les CEO des entreprises ferroviaires pensent-ils pouvoir réaliser ces objectifs politiques? Dans l'intervalle, une proposition de loi visant à garantir le service public dans le cadre du transport ferroviaire intérieur de voyageurs (DOC 54 1360/001) a été déposée. Quel est l'avis des CEO à propos de la mise en œuvre pratique du service garanti?

Pourquoi faut-il encore attendre jusqu'en 2019 pour offrir un accès wifi à internet? Il est encore possible

klantgerichtheid kunnen nog worden verbeterd, met name het aanbod van online beschikbare diensten. Het rollend materieel is aan verjonging toe. Hoe zal de beschikbaarheid ervan worden opgekrikt tot 86 %? Blijft het onderhoud louter voorbehouden voor de eigen werkplaatsen en zijn er onderhandelingen met de vakbonden gaande om dat onderhoud ook buiten de klassieke werkuren te kunnen uitvoeren? Zal de zogenaamde M7-bestelling onmiddellijk inzetbaar zijn op het spoor na de levering? Welke stappen worden ondernomen in functie van de intermodaliteit? De leeftijdspiramide biedt de spoorbedrijven een kans. Welke essentiële moeten echter ingevuld blijven? Komen er wijzigingen aan het statuut van het spoorwegpersoneel? Hoe worden personeelsleden door NMBS intern geïnformeerd? Is er bij Infrabel een verschil tussen het intranet en Infrabel tv? Zijn de spoorbedrijven voorstanders van sociale verkiezingen? Kunnen boetes voor zwartrijden niet beter worden omgevormd tot een administratieve sanctie, teneinde het gerechtelijk apparaat te verlichten?

De heer Laurent Devin (PS) wil de verdeling van de budgettaire inspanning over de exploitatie- en de investeringskosten kennen. Welk besparingsbedrag is inzake exploitatie haalbaar zonder het treinaanbod in gevaar te brengen? Zijn de geformuleerde doelstellingen van de NMBS en Infrabel überhaupt haalbaar gezien het opgelegde budgettaire kader? Zal dit alles niet ten koste gaan van de kleinere treinverbindingen inzake aanbod en infrastructuurwerken? De heer Devin verneemt graag hoe de infrastructuurvergoeding concreet dient te worden herzien, zowel vanuit de optiek van de NMBS als van Infrabel. Dreigt deze hervorming geen zware gevolgen te hebben voor de positie van Infrabel.

Werkt de NMBS al aan studies over de flexibilisering van de tarieven, bijvoorbeeld in functie van de spitsuren of de geografische ligging? In Groot-Brittannië worden bijvoorbeeld sommige prijzen en abonnementsvormen na de liberalisering nog steeds door de overheid gereguleerd. Welke Belgische prijzen of abonnementen zouden hiervoor in aanmerking komen, mocht de NMBS alsnog haar prijzen vrijer kunnen bepalen? Op welke opbrengst hoopt de NMBS en zal deze voldoende zijn om de drastische besparing op de overheidsdotatie te compenseren? Hoe verloopt de onderhandeling met de overheid over de nieuwe beheerscontracten? Worden deze onderhandelingen voorafgegaan door een nieuw intern bedrijfsplan? De minister heeft het bestaande meerjarig investeringsplan van tafel geveegd. Hoe staat het met de oprichting van de aangekondigde investeringscel en steunt deze op een wettelijke basis?

d'améliorer le service et l'orientation client, notamment l'offre de services disponibles en ligne. Le matériel roulant doit être renouvelé. Comment va-t-on porter son taux de disponibilité à 86 %? L'entretien restera-t-il réservé aux ateliers propres et des négociations sont-elles menées avec les syndicats pour pouvoir également réaliser cet entretien en dehors des heures de travail classiques? La M7 en commande pourra-t-elle être utilisée directement sur le rail après la livraison? Quelles démarches sont entreprises en vue de l'intermodalité? La pyramide des âges offre une opportunité aux entreprises ferroviaires. Quelles fonctions essentielles doivent toutefois continuer à être pourvues? Le statut du personnel des chemins de fer sera-t-il modifié? Comment les membres du personnel sont-ils informés en interne par la SNCB? Y a-t-il une différence chez Infrabel entre l'intranet et Infrabel TV? Les entreprises ferroviaires sont-elles favorables aux élections sociales? Ne serait-il pas préférable de transformer les amendes pour "resquille" en sanctions administratives, afin de désengorger l'appareil judiciaire?

M. Laurent Devin (PS) s'enquiert de la répartition de l'effort budgétaire entre les coûts d'exploitation et les coûts d'investissement. Quel montant peut-on réellement économiser en matière d'exploitation sans mettre en péril l'offre de trains? Les objectifs formulés de la SNCB et d'Infrabel sont-ils vraiment réalistes compte tenu du cadre budgétaire imposé? Toutes ces économies ne se feront-elles pas au détriment des petites liaisons ferroviaires au niveau de l'offre et des travaux d'infrastructure? M. Devin demande dans quel sens la redevance d'infrastructure doit être concrètement revue, tant du point de vue de la SNCB que du point de vue d'Infrabel. Cette réforme ne risque-t-elle pas d'avoir de lourdes conséquences sur la position d'Infrabel?

La SNCB étudie-t-elle déjà la flexibilisation des tarifs, par exemple en fonction des heures de pointe ou de la situation géographique? En Grande-Bretagne, par exemple, certains prix et types d'abonnement continuent d'être régulés par l'autorité après la libéralisation. Quels sont les prix ou abonnements qui pourraient entrer en ligne de compte en Belgique, si la SNCB pouvait fixer ses prix plus librement? Quel montant la SNCB espère-t-elle ainsi engranger et ce montant sera-t-il suffisant pour compenser la réduction drastique de la dotation publique? Comment se déroule la négociation avec les pouvoirs publics sur les nouveaux contrats de gestion? Ces négociations sont-elles précédées d'un nouveau plan interne d'entreprise? La ministre a rejeté le plan pluriannuel d'investissement existant. Où en est le projet de création d'une cellule d'investissement et celle-ci repose-t-elle sur une base légale?

Ten slotte refereert de spreker aan het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (DOC 54 1287/001), dat de deur opent voor een privatisering van bpost en Proximus. Dreigt dergelijk scenario ook voor de spoorwegbedrijven?

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) benadrukt dat klantgerichtheid niet mogelijk is zonder grote investeringen in het spoorwegpersoneel en het personeelsbeleid. Zullen de opgelegde besparingen tot nieuwe dalingen van het personeelsbestand leiden? Over welke aantallen gaat het? De voor de veiligheid cruciale posities blijven ingevuld? Over welke posities gaat het? Hoe kan het personeelsbeleid concreet worden ingezet om de opgelegde jaarlijkse productiviteitsgroei te behalen? NMBS overweegt kennelijk het principe van *one man car*. Welke lijnen komen hiervoor in aanmerking en wat is de impact voor de inzet van het personeel? Zijn er hierover al onderhandelingen gaande met de vakbonden? Wat is de toekomst van het met opheffing bedreigde HR Rail? Wie zal de taken overnemen? Hoe worden de taken tussen NMBS en Infrabel verdeeld met betrekking tot de bouw en het onderhoud van de stations?

Er bestaan momenteel diverse scenario's met betrekking tot een gegarandeerde dienstverlening in geval van een sociaal conflict. In het meest optimistische geval zou de NMBS tot 40 % van de treinen kunnen aanbieden, veelal louter op de grote verkeersassen, maar zou dit toch de medewerking van het gros van de personeelsleden vergen, tot bijna 100 % voor de dispatching bijvoorbeeld. Is een gegarandeerd treinaanbod tot 60 %, zoals N-VA voorstaat in het wetsvoorstel DOC 54 1360/001, feitelijk haalbaar? Dit zal het stakingsrecht ondermijnen? Dreigt er geen gevaar voor de veiligheid? Zal deze maatregel niet veeleer tot contraproductieve gevolgen leiden? Houden de regeringspartijen eigenlijk rekening houden met de kosten van deze maatregel voor de NMBS? Met de gegarandeerde dienstverlening, ten slotte, wordt het sociale klimaat binnen de spoorwegbedrijven niet geholpen.

De heer Gilles Foret (MR) is tevreden met de eensgezindheid tussen de ambities van de spoorwegbedrijven en de strategische visie voor de NMBS en Infrabel van de minister van Mobiliteit (DOC 54 1317/001). De spreker wijst op de schuld van de NMBS, de huidige beschikbaarheid van het rollend materieel en de klantentevredenheid. Er is de komende liberalisering van de Europese treinmarkt. De nodige modernisering van het aanbod en de interne administratie kan niet langer op zich laten wachten. Dit

L'intervenant renvoie enfin au projet de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (DOC 54 1287/001), qui ouvre la porte à une privatisation de bpost et de Proximus. Un tel scénario risque-t-il également de se présenter pour les entreprises ferroviaires?

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) souligne qu'une orientation client est impossible sans réaliser de grands investissements en matière de personnel ferroviaire et de politique du personnel. Les économies imposées entraîneront-elles de nouvelles réductions de l'effectif du personnel? Quels sont les chiffres? Les postes cruciaux pour la sécurité resteront-ils pourvus? De quels postes s'agit-il? Comment la politique du personnel peut-elle être concrètement utilisée en vue de respecter la croissance de productivité annuelle imposée? La SNCB envisage manifestement d'appliquer le principe du *one man car*. Quelles lignes sont concernées et quel est l'impact sur l'affectation du personnel? Des négociations sont-elles déjà en cours avec les syndicats à ce sujet? Quel est l'avenir de HR Rail, qui est menacé de suppression? Qui reprendra ses tâches? Comment les tâches sont-elles réparties entre la SNCB et Infrabel en ce qui concerne la construction et l'entretien des gares?

Il existe actuellement divers scénarios concernant un service garanti en cas de conflit social. Dans le cas le plus optimiste, la SNCB pourrait proposer jusqu'à 40 % des trains, essentiellement sur les grands axes de circulation, mais cela demanderait tout de même la collaboration de la majorité des membres du personnel, jusqu'à près de 100 % pour le dispatching, par exemple. Une offre de trains garantie jusqu'à 60 %, comme le souhaite la N-VA dans la proposition de loi DOC 54 1360/001, est-elle possible dans les faits? Cela ne portera-t-il pas atteinte au droit de grève? N'y a-t-il pas de risque pour la sécurité? Cette mesure n'aura-t-elle pas plutôt des effets contreproductifs? Les partis du gouvernement tiennent-ils bien compte des coûts de cette mesure pour la SNCB? Enfin, le service garanti ne va pas être favorable au climat social au sein des entreprises ferroviaires.

M. Gilles Foret (MR) se réjouit que les ambitions des entreprises ferroviaires correspondent à la vision stratégique de la ministre de la Mobilité pour la SNCB et Infrabel (DOC 54 1317/001). L'intervenant renvoie à la dette de la SNCB, à la disponibilité actuelle du matériel roulant et à la satisfaction de la clientèle. Le marché ferroviaire européen sera bientôt libéralisé. La modernisation nécessaire de l'offre et de l'administration interne ne peut plus se faire attendre. Des réformes sont dès lors inévitables. En 2016, on pourra disposer des plans

alles maakt dat hervormingen niet te vermijden zijn. In 2016 zal men kunnen beschikken over de nodige bedrijfsplannen, een hervormd investeringsplan en de nieuwe beheerscontracten.

De klant zal centraal komen te staan. De berekening van de stiptheid wordt best nog beter uitgewerkt. De klant is eveneens vragende partij voor meer zitplaatsen, veiligheid en reiscomfort. Spreker wijst in dat verband op het recente hervorming van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers. Het rollend en ander materieel is aan verjonging en standaardisering toe. De verdere uitbreiding van gewestelijke expresnetten is een toe te juichen beleidskeuze. Naast de klant is veel aandacht gegaan naar het dynamischer personeelsbeleid. De productiviteit van de werkplaatsen kan bijvoorbeeld nog beter. Er is benadrukt dat de spoorwegbedrijven het personeelsbestand enkel op natuurlijke wijze zullen laten afnemen, gebruik makend van de leeftijds piramide. De aangekondigde investeringscel zal helpen om de nodige investeringen beter op elkaar af te stemmen. De dochterondernemingen zullen gerationaliseerd worden. Hoe kunnen de spoorwegbedrijven beter met de gemeenten samenwerken met het oog op de verfraaiing van de stationsbuurten? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de spooracademie en strijd tegen het absentisme? Wat kan gedaan worden om voldoende mobiel internet- en gsmverkeer in de trein toe te laten? Ten slotte refereert de spreker aan het belang van het gebruik van open data bij de NMBS.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) brengt de klantentevredenheid in verband met de benutting van de bestaande spoorcapaciteit en bijgevolg de berekening van de infrastructuurvergoeding. NMBS en Infrabel houden begrijpelijkerwijs hun eigen belangen in de gaten, maar de hervorming van de vergoeding moet er komen voor de reizigers, niet om de budgetten van NMBS of Infrabel in orde te krijgen. De huidige vergoeding is nefast voor de benutting van de infrastructuur. Wat is dan ook de stand van zaken hieromtrent? De beschikbaarheid van het rollend materieel moet op termijn naar 86 % gaan. Er is nu al een verbetering merkbaar? Hoe staat het met de toekenning van de bestelling van de M7? Kan de, vaak kostbare, renovatie van oud materieel, zoals de M5, geslaagd genoemd worden? Dezelfde bedenking geldt voor de zogenaamde “varkensneuzen”. Houdt men bij de standaardisering van de perrons rekening met het aankoopbeleid van rollend materieel, zoals de M7?

Inzake de flexibilisering van de prijzen zouden tickets en abonnementen een andere behandeling krijgen. De kost van abonnementen is veelal voor rekening van de werkgevers. De sociale partners worden dus best tijdig bij een beslissing tot prijsstijgingen betrokken. Er is in

d'entreprise nécessaires, d'un plan d'investissements réformé et des nouveaux contrats de gestion.

Le client occupera une place centrale. Il serait préférable d'encore mieux élaborer le calcul de la ponctualité. Le client demande également plus de places assises, de sécurité et de confort pendant le voyage. L'intervenant renvoie, à cet égard, à la réforme récente du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires. Le matériel roulant et autre doit être rajeuni et standardisé. La poursuite de l'extension des réseaux express régionaux est un choix politique dont il y a lieu de se réjouir. Outre le client, une grande attention a été accordée à la politique du personnel, qui deviendra plus dynamique. La productivité des ateliers peut par exemple encore être améliorée. Il a été souligné que les entreprises ferroviaires réduiront uniquement leur personnel de manière naturelle, en utilisant la pyramide des âges. La cellule d'investissement annoncée aidera à mieux harmoniser les investissements nécessaires. Les filiales seront rationalisées. Comment les entreprises ferroviaires peuvent-elles améliorer leur coopération avec les communes en vue de l'embellissement des abords des gares? Où en sont l'académie du rail et la lutte contre l'absentisme? Que peut-on faire pour permettre un trafic internet mobile et GSM suffisant dans les trains? Enfin, l'intervenant renvoie à l'importance de l'utilisation des données ouvertes à la SNCB.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) établit un lien entre, d'une part, la satisfaction des clients et, d'autre part, l'utilisation de la capacité ferroviaire existante – et donc le calcul de la redevance d'infrastructure. Il est compréhensible que la SNCB et Infrabel défendent leurs intérêts respectifs, mais la réforme de la redevance doit bénéficier aux voyageurs et non servir à équilibrer les budgets de la SNCB ou d'Infrabel. La redevance actuelle a des effets néfastes sur l'utilisation de l'infrastructure. Quel est l'état de la question à l'heure actuelle? La disponibilité du matériel roulant devra à terme atteindre 86 %. A-t-on déjà pu constater une amélioration en la matière? Qu'en est-il de la commande de la M7? Peut-on considérer que la rénovation – souvent coûteuse – de matériel ancien tel que la M5 est un succès? L'intervenant se pose la même question en ce qui concerne les “nez de cochon”. Est-il tenu compte, dans le cadre de la standardisation des quais, de la politique d'achat de matériel roulant comme la M7?

En ce qui concerne la flexibilité des prix, les tickets et les abonnements se verraient réserver un traitement différent. Le prix de l'abonnement est d'ordinaire pris en charge par l'employeur. Il s'indiquerait dès lors d'associer à temps les partenaires sociaux à une

het kader van de standaardstations niets vermeld over de wachtruimte voor de treinreizigers. Werken met wifi op de trein vergt ook dat reizigers over een werktafel kunnen beschikken. Is de *one man car* onlosmakelijk verbonden met de installatie van toegangspoorten tot de perrons? Is er een *benchmark* gebeurd naar de overheadkost binnen de spoorwegbedrijven? Tegen 2025 zou de helft van het huidige personeel, gezien de leeftijd, vertrokken zijn. De uitdaging wordt dus vooral de nodige vervanging van personeel, eerder dan de afbouw ervan. Is er ondertussen een definitieve versie van het ETCS-programma voorhanden? In hoeverre, ten slotte, is een jaarlijkse productiviteitswinst van 4 % concreet haalbaar?

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) looft de transparantie en de volledigheid van de door de ceo's van de spoorwegbedrijven gegeven informatie. Een nieuw vervoersplan wordt tegen 2017 uitgewerkt. Welke zijn de reeds aangebrachte aanpassingen aan het huidige vervoersplan? De bezetting van sporen en seinhuizen heeft aanleiding gegeven tot juridische uitspraken. De Brussel rechtbank van eerste aanleg gaf Infrabel onlangs gelijk in een rechtszaak tegen vertegenwoordigers van het ABVV. Zal Infrabel tuchtmaatregelen opleggen en blijven ageren tegen dergelijke bezettingen? Hoever staat het met de in het regeerakkoord aangekondigde uitwerking van een gegarandeerde dienstverlening? Is eind 2015 een haalbare *deadline*? Er blijven nog steeds teveel dochterondernemingen actief. Een versnelde afbouw dringt zich op. De uitbreiding van gewestelijke expresnetten tot Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi zou belemmerd worden door de infrastructuurvergoeding en de bestaande infrastructuur. Bestaan er reeds scenario's over een effect van een hervormde infrastructuurvergoeding? De spreker verwijst naar de door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen resolutie voor het verbeteren van het treinvervoer voor reizigers met een beperkte mobiliteit (DOC 54 1011/010). Deze verbetering, bijvoorbeeld door een kortere wachttijd na de aanvraag tot assistentie, is nog niet in alle stations voelbaar.

De rollend materieel van de NMBS is gemiddeld ongeveer twintig jaar oud. Dit is veel in vergelijking met andere Europese landen. Toch wordt nog steeds gekozen voor renovatie van oude treinen, voor een kost die soms oploopt tot 75 % van de aankoop van nieuwe treinstellen. Is dit een goede besteding van de middelen van de NMBS? Met de afschaffing van railtime is inzake de online beschikbare informatie voor de treinreizigers een stap achteruit gezet. Het idee van eenmanstreinen dateert reeds van de jaren 1980. Wat is de huidige

décision d'augmentation des prix. Dans le cadre de la standardisation des gares, rien n'a été dit quant à la salle d'attente réservée aux voyageurs. Par ailleurs, pour pouvoir utiliser le wifi dans le train, les voyageurs doivent disposer d'une table. Le *one man car* est-il indissociablement lié à l'installation de portiques d'accès aux quais? A-t-on réalisé un benchmark du coût overhead au sein des entreprises ferroviaires? Eu égard à la pyramide des âges, la moitié du personnel actuel devrait avoir quitté l'entreprise d'ici 2025. Le défi à relever se situera donc principalement au niveau du remplacement nécessaire de membres du personnel et non de la réduction du personnel. Une version définitive du programme ETCS est-elle entre-temps disponible? Enfin, dans quelle mesure un gain de productivité annuel de 4 % est-il concrètement réalisable?

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) loue la transparence et l'exhaustivité des informations communiquées par les CEO des entreprises ferroviaires. Un nouveau plan de transport sera élaboré d'ici 2017. Quelles sont les adaptations qui ont déjà été apportées au plan de transport actuel? L'occupation des voies et des cabines de signalisation a donné lieu à des décisions judiciaires. Le tribunal de première instance de Bruxelles a récemment donné raison à Infrabel dans un procès contre des représentants de la FGTB. Infrabel infligera-t-elle des mesures disciplinaires et continuera-t-elle à agir contre de telles occupations? Où en est la mise en œuvre d'un service garanti annoncé dans l'accord de gouvernement? La fin 2015 est-elle une échéance réaliste? Il reste encore trop de filiales actives. Il s'impose d'en réduire le nombre de manière accélérée. L'extension des RER jusqu'à Anvers, Gand, Liège et Charleroi serait entravée par la redevance d'infrastructure et l'infrastructure existante. Existe-t-il déjà des scénarios concernant l'effet d'une redevance d'infrastructure réformée? L'intervenante renvoie à la proposition de résolution visant à améliorer la qualité du transport ferroviaire pour les voyageurs à mobilité réduite adoptée par la Chambre des représentants (DOC 54 1011/010). Cette amélioration, par exemple, sous la forme d'une réaction plus rapide aux demandes d'assistance, n'est pas encore perceptible dans toutes les gares.

Le matériel roulant de la SNCB a en moyenne près de vingt ans, ce qui est beaucoup par rapport à d'autres pays européens. On continue toutefois à opter pour la rénovation de vieux trains à un coût qui s'élève parfois à 75 % du prix d'achat de nouvelles rames. Est-ce une bonne affectation des moyens de la SNCB? La suppression de railtime représente une régression en matière d'informations disponibles en ligne pour les usagers du train. L'idée du train actionné par un seul homme date déjà des années 1980. Où en est-on? Le groupe de Mme

stand van zaken. De fractie van mevrouw Lahaye-Battheu kan akkoord gaan met een vrij tariefbeleid, mits er een compensatieregeling komt. Teneinde de investeringen van NMBS en Infrabel op elkaar af te stemmen moet er een investeringscel komen. De elektrificatie van de spoorlijn te Mol bijvoorbeeld heeft de hinder van een gebrekkige coördinatie tussen de beide spoorwegbedrijven moeten ondergaan. De berichtgeving met betrekking tot de nakende sluiting van de loketten in 33 stations in de zomer van 2015 had beter gekund. Waarom wordt de sluiting niet samen uitgewerkt met de oprichting van alternatieve verkooppunten, zoals in krantenwinkels? Ten slotte brengt de spreker de brief van de heer Cornu aan de vakbonden van 27 november 2014 in herinnering, waarbij gewezen werd op de dringende noodzaak tot modernisering van de Belgische spoorwegen.

De heer David Geerts (sp.a) ziet in de uiteenzetting van de ceo's een bewijs voor de blijvende leefbaarheid van de spoorwegbedrijven. Toch is nog steeds niet duidelijk geworden hoe de bedrijven gaan omgaan met een opgelegde besparing van ongeveer drie miljard euro. Deze regering lijkt meer te willen investeren in F 35's dan in M 7's. De dotaties gaan met een derde omlaag, terwijl de eisen waaraan de spoorwegen moeten voldoen minstens dezelfde blijven. Gaat de klant meer betalen? Komt de veiligheid in het gedrang? Gaan sommige minder bevolkte gebieden treinverbindingen zien verdwijnen?

Infrabel en NMBS hebben vanzelfsprekend andere belangen te verdedigen bij een herziening van de infrastructuurvergoeding. Een oplossing is vandaag echter niet aangereikt. Een internationale prijsbenchmark wordt als argument gebruikt om te stellen dat Belgische prijzen gemiddeld tot 50 % goedkoper zijn. Is dit een eerlijke vergelijking, als buitenlandse treintrajekten vaak langer blijken te zijn? Is rekening gehouden met de effecten van een prijsstijging voor het woonwerkverkeer? De spreker gaat akkoord met de strategie van Infrabel om door investeringen latere besparingen te realiseren. Dit zal echter pas een positief resultaat voor de balans opleveren vanaf 2020. Hoe wordt tot 2020 tegemoet gekomen aan de vraag tot besparingen vanwege de regering? Kunnen de spoorwegen louter met natuurlijke afvloeiingen tegemoet komen aan de gevraagde jaarlijkse rendementsstijging van 4 %? Wat zal het effect zijn van de *one man car*? Wat is de toestand van het sociale overleg binnen de spoorwegbedrijven. Niemand kan immers voorbij aan de stakingen van het afgelopen jaar.

De reiziger zou centraal moeten staan. Toch worden volop loketten gesloten en gaat de NMBS besparen op het aantal werknemers. De heer Geerts betreurt het

Lahaye-Battheu peut adhérer à une politique tarifaire libre, à condition qu'un mécanisme de compensation soit prévu. Il faut créer une cellule d'investissements afin d'harmoniser les investissements de la SNCB et d'Infrabel. L'électrification de la ligne à Mol, par exemple, s'est heurtée à une coordination défailante entre les deux entreprises ferroviaires. La communication au sujet de la fermeture imminente des guichets dans 33 gares durant l'été 2015 aurait pu être meilleure. Pourquoi ces fermetures ne sont-elles pas compensées par la création de points de vente alternatifs, tels que les librairies? L'intervenante renvoie enfin à la lettre adressée par M. Cornu aux syndicats le 27 novembre 2014, dans laquelle l'urgence de la modernisation des chemins de fer belges est soulignée.

M. David Geerts (sp.a) voit dans l'exposé des CEO la preuve de la viabilité durable des entreprises ferroviaires. Pour autant, on ne sait toujours pas clairement comment celles-ci géreront l'économie de près de trois milliards d'euros qui leur est imposée. Ce gouvernement semble vouloir investir davantage dans des F 35 que dans des M 7. Les dotations sont rabotées d'un tiers, tandis que les exigences imposées aux chemins de fer restent au moins identiques. Le client devra-t-il payer plus? La sécurité sera-t-elle mise en péril? Certaines régions moins peuplées assisteront-elles à la disparition des liaisons ferroviaires?

Infrabel et NMBS ont bien entendu des intérêts divergents à défendre en cas de révision de la redevance infrastructure. Une solution n'est toutefois pas avancée aujourd'hui. Un benchmarking de prix international est brandi comme argument pour dire que les tarifs belges sont jusqu'à 50 % moins chers en moyenne. Cette comparaison est-elle correcte, dès lors que les trajets ferroviaires étrangers s'avèrent souvent plus longs? Tient-on compte des répercussions d'une augmentation des prix sur les déplacements domicile-lieu de travail? L'intervenant se rallie à la stratégie d'Infrabel de réaliser des économies ultérieures par des investissements. Ces mesures ne donneront toutefois un résultat positif pour le bilan qu'à partir de 2020. Comment répondre d'ici-là à la demande du gouvernement de faire des économies? Les chemins de fer pourront-ils, par de simples départs naturels, répondre à la demande d'augmenter le rendement annuel de 4 %? Quel sera l'impact du *one man car*? Quel est l'état d'avancement de la concertation sociale au sein des entreprises ferroviaires. Personne ne peut en effet oublier les grèves de l'an dernier.

Le voyageur devrait occuper une position centrale. Or, les guichets ferment les uns après les autres et la SNCB va faire des économies de personnel. M. Geerts regrette

afbouwen van de fietspunten en refereert hierbij aan het voorstel van resolutie betreffende het behoud en de uitbreiding van fietspunten (DOC 54 1184/001). Het ontbreekt immers aan de nodige ruimte voor bijkomende parkeerplaatsen voor auto's. Het is trouwens opletten met het vergelijken van de rendabiliteit van spoorlijnen in stedelijke en dunner bevolkte gebieden. Het zijn immers ook reizigers uit die laatste categorie die de overstap maken in de grotere stations van de steden.

De spreker verlangt duidelijkheid over het meerjarig investeringsplan. Jaren besparen op investeringen in de bovenleidingen bijvoorbeeld betekent op termijn een grote kost. Zal met het nieuwe vervoersplan in 2017 de commerciële snelheid van de treinen kunnen worden opgetrokken? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aangekondigde investeringscel? Bij een gegarandeerde dienstverlening zou tot 86 % van de personeelsleden van Infrabel dienen te worden opgevorderd. Strookt dit met het stakingsrecht? Is het wel realistisch? Toegangspoortjes tot de perrons zullen veel geld kosten en zijn bovendien niet klantvriendelijk. Gaat men hiermee verdergaan? Hoe staat het met de evolutie van de opgebouwde schuld? Tot slot dringt de heer Geerts aan op een reactivering van het plan voor de beveiliging van de overwegen.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) stelt dat de spoorwegbedrijven de strategische visie van de minister moet gaan uitvoeren. Het is dus vooral wachten op de bedrijfsplannen en de beheerscontracten. De door de minister aangekondigde productiviteitsgroei – 20 % over vier jaar – lijkt de spreker weinig realistisch. Sterk inzetten op natuurlijke afvloeiingen betekent ook weinig nieuwe aanwervingen en dus weinig verjonging van het personeelsbestand. Is dit mogelijk in de ondersteunende, administratieve diensten? Hoe kan Infrabel met een besparing tot 20 % over deze regeerperiode de nodige capaciteit onderhouden? Kan de NMBS doorgaan met de “koop van de eeuw” van de M7? Zal daarbij rekening gehouden worden met de perronhoogte? Klopt het dat de deadlines voor het rollende materieel in het kader van het ETCS masterplan in gevaar komen? De kwestie van de infrastructuurvergoeding is te vergelijken met een situatie van communicerende vaten. Het treinbeleid moet beogen om meer treinen te laten rijden, als alternatief voor de auto. Dit moet de inzet van de nieuwe infrastructuurvergoeding. Waar blijft de eerder aangekondigde vervoersovereenkomst? Wordt het patrimonium en het onroerend goed gebruikt om de schuld af te bouwen? Indien de reistijden worden opgedreven, dan hopelijk niet door sommige treinhalttes af te schaffen.

la diminution progressive des points vélo et renvoie à cet égard à la proposition de résolution visant au maintien et à l'augmentation des points vélo (DOC 54 1184/001). En effet, on manque d'espace pour aménager des parkings supplémentaires pour les voitures. Il faut se garder de comparer la rentabilité des lignes ferroviaires entre des zones urbaines et des zones faiblement peuplées. En effet, il y a également des voyageurs de cette dernière catégorie qui changent de correspondance dans les grandes gares de ces villes.

L'intervenant demande des précisions à propos du plan d'investissement pluriannuel. Par exemple, reporter de plusieurs années les investissements relatifs aux caténaires entraînera des coûts importants à terme. Le nouveau plan de transport de 2017 va-t-il permettre d'améliorer la vitesse commerciale des trains? Où en est-on en ce qui concerne la cellule d'investissement annoncée? Si le service garanti est mis en place, jusque 86 % du personnel d'Infrabel devra être réquisitionné. Est-ce conforme au droit de grève? Est-ce réaliste? Les portiques d'accès aux quais coûteront cher et ne sont pas, en outre, conviviaux pour les clients. Va-t-on poursuivre sur cette voie? Qu'en est-il de l'évolution des dettes accumulées? Enfin, M. Geerts insiste en faveur de la réactivation du plan de sécurisation des passages à niveau.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) indique que les entreprises ferroviaires doivent mettre en œuvre la vision stratégique du ministre. Il s'agit donc surtout d'attendre les plans d'entreprise et les contrats de gestion. La hausse de productivité annoncée par le ministre – 20 % sur quatre ans – semble peu réaliste à l'intervenant. Tabler résolument sur les départs naturels implique aussi peu de nouveaux recrutements, et donc un faible rajeunissement des effectifs. Peut-on se le permettre dans les services d'appui administratifs? Comment Infrabel pourra-t-elle entretenir la capacité nécessaire en économisant jusque 20 % sous cette législation? La SNCB peut-elle poursuivre “l'affaire du siècle” en achetant le modèle M7? Tiendra-t-elle compte de la hauteur des quais? Est-il vrai que les délais pour le matériel roulant dans le cadre du Masterplan ETCS sont menacés? La question de la redevance d'infrastructure est comparable à la situation des vases communicants. La politique ferroviaire doit viser à faire rouler plus de trains en remplacement des voitures. Tel doit être l'enjeu de la nouvelle redevance d'infrastructure. Que devient la convention de transport annoncée antérieurement? Le patrimoine et le patrimoine immobilier sont-ils utilisés pour la réduction de la dette? Il est à espérer que les temps de parcours ne seront pas raccourcis en supprimant certains arrêts.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) vreest dat in de uiteenzettingen in bedekte termen is gezinspeeld op een afbouw van het treinaanbod in dunner bevolkte gebieden. Wat moet immers verstaan worden met een “aangepast aanbod” voor dergelijke gebieden? Wat zal de impact zijn van de besparingen op de investeringen en het onderhoud van het spoornetwerk? Komt het behoud van het spoornet in de dunbevolkte gebieden niet in gevaar door dit besparingsbeleid? Hoe zullen de investeringen worden verdeeld met het oog op een toename van het aantal zitplaatsen? Kan men eigenlijk stellen dat de stiptheid is toegenomen wanneer de reistijden zijn verlengd en afgeschafte treinen niet in de statistieken komen? Zijn er statistieken voorhanden die de evolutie van de reistijden de afgelopen 10 jaar weergeven? Betalend parkeren is geen aanmoediging om met de trein te pendelen. Waarom geen gratis parkeergelegenheid voor pendelaars? Klopt het dat de kost voor de uitrol van ETCS op de verbinding naar het Groothertogdom Luxemburg tot 15 miljoen euro zou oplopen?

De heer Raoul Hedebouw (PTB-GOI) spreekt liever over gebruikers dan over klanten van de NMBS. Beschikt men eigenlijk over een beeld waar de spoorwegen over 10, 15 jaar moeten staan? De spoorwegen zullen in de toekomst immers een grote rol te spelen hebben in het zich op een meer ecologisch verantwoorde manier verplaatsen, en dat niet louter tussen de grote steden. Wat wordt de evolutie van de overheidsdotatie de komende jaren? Kunnen de spoorwegen hun kerntaken nog wel aan? De spreker vermoedt dat de ceo's de door de minister gevraagde productiviteitsgroei niet realistisch achten. Welke logica hanteert de NMBS om de treingebruiker meer te laten betalen wanneer deze de trein het meeste nodig heeft, met name in de spitsuren? In het kader van een openbare dienstverlening zou een ticket in de spitsuren net goedkoper moeten zijn. Zijn er reeds contacten gelegd met de gewestelijke vervoersmaatschappijen teneinde het aanbod van trein en bus beter op elkaar af te stemmen? De spreker is verontrust over de *one man car*. Concreet betekent dit dat de treingebruiker het moet stellen zonder informatie of hulp. Wanneer ten slotte mag men de afwerking van het Brusselse gewestelijk expresnet (GEN) verwachten?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) sluit zich aan bij de laatste vraag van de vorige spreker. Het federale regeerakkoord stelt over het GEN:

“De exploitatie van het GEN wordt versneld ingevoerd en geïntegreerd in het NMBS-transportplan.” (DOC 54

Mme Isabelle Poncelet (cdH) craint qu'au travers de leurs exposés, les orateurs aient annoncé, à mots couverts, une réduction de l'offre de trains dans les régions moins densément peuplées. Que faut-il en effet comprendre quand on entend parler d'“offre adaptée” dans de telles régions? Quel sera l'impact des économies sur les investissements et l'entretien du réseau ferroviaire? Le maintien du réseau dans les régions à faible densité de population n'est-il pas menacé par cette politique d'austérité? Comment les investissements visant une augmentation des places assises seront-ils répartis? Peut-on réellement affirmer que la ponctualité s'est améliorée, sachant que les temps de parcours ont été allongés et que les trains supprimés ne sont pas repris dans les statistiques? Existe-t-il des chiffres qui rendent compte de l'évolution des temps de parcours au cours des dix dernières années? Le stationnement payant ne constitue pas un incitant à prendre le train pour se rendre au travail. Pourquoi ne prévoit-on pas des parkings gratuits pour les navetteurs? Est-il exact que le coût du déploiement de l'ETCS sur la ligne à destination du Grand-Duché de Luxembourg pourrait atteindre 15 millions d'euros?

M. Raoul Hedebouw (PTB-GOI) préfère parler d'usagers, plutôt que de clients de la SNCB. A-t-on une idée de ce que les chemins de fer devraient être d'ici 10 ou 15 ans? À l'avenir, les chemins de fer auront en effet un grand rôle à jouer afin de permettre des déplacements plus respectueux de l'environnement, et pas seulement entre les grandes villes. Comment la dotation des pouvoirs publics évoluera-t-elle dans les années à venir? Les chemins de fer peuvent-ils encore assumer leurs missions de base? L'intervenant suppose que les CEO jugent irréaliste la croissance de la productivité réclamée par la ministre. À quelle logique la SNCB adhère-t-elle lorsqu'elle dit vouloir faire payer davantage l'usager au moment où il a le plus besoin du train, c'est-à-dire pendant les heures de pointe? Dans l'optique d'un service public, il faudrait précisément qu'un billet coûte moins cher pendant les heures de pointe. Des contacts ont-ils déjà été lieu avec les sociétés régionales de transport afin d'établir une meilleure coordination des offres respectives de trains et de bus? L'intervenant s'inquiète du projet de voitures sans accompagnateur. Dans ce scénario, l'usager devra se passer d'information ou d'aide. L'intervenant demande enfin pour quand on peut espérer la fin des travaux du Réseau express régional (RER) bruxellois.

Mme Karine Lalieux (PS) fait sienne la dernière question de l'intervenant précédent. Voici ce que dit l'accord de gouvernement fédéral à propos du RER:

“La mise en exploitation du RER sera accélérée et intégrée dans le plan de transport de la SNCB.” (DOC

0020/001, p. 229) Inderdaad wordt de start van een deel van het GEN voor 13 december 2015 verwacht, maar het Waalse deel van het net lijdt onder de vertragingen. Zijn de verlangens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te realiseren inzake het aantal treinbewegingen en – stations? Zullen deze geïntegreerd raken in het nieuwe vervoersplan voor 2017? Hoe wordt het exploitatiedeficit gefinancierd? Welke concrete timing is er verbonden aan het op vier sporen brengen van de lijnen 124 en 161? Zal er genoeg rollend materieel voorhanden zijn? Het regeerakkoord spreekt over nieuwe GEN's voor Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik. Brussel wacht al meer dan 20 jaar. Het is dus billijk om eerst het Brusselse net af te werken.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

A. Antwoorden van de heer Lallemand

Begrotingsinspanning

De kernopdrachten kunnen onverkort worden uitgevoerd.

Besparingen

De dotaties zijn gestabiliseerd voor de twee spoorwegbedrijven. De verdeling is nog niet definitief. Voor kerstmis moet een sociaal akkoord worden afgesloten. De verdeling tussen de exploitatie- en de investeringsdotatie is ieder jaar anders naargelang van de prioriteiten en de leeftijd van de lijnen. Zo kan bijvoorbeeld lijn X in aanmerking komen voor onderhoud en wordt de dotatie voor exploitatie aangesproken; wordt evenwel beslist deze lijn te renoveren, wordt de dotatie voor investering gebruikt. In geen geval zal worden geraakt aan de veiligheid, de uitrol van ETCS, TBL1+ en de concentratie van de seinhuizen. Veiligheid geniet de hoogste prioriteit. De stiptheid en de capaciteit – en alleszins de uitbreiding hiervan – zijn hieraan ondergeschikt.

Investeringscel

Deze cel is nog niet bijeengekomen. Hoe ze zal samengesteld worden en concreet functioneren is een vraag waar alleen de voogdijminister een antwoord op kan geven. Alle partners, ook de Gewesten, kunnen hun prioriteiten bekend maken.

54 0020/001, p. 229). La mise en service d'une partie du RER est effectivement prévue pour le 13 décembre 2015, mais les travaux sur la partie wallonne du réseau ont pris du retard. Les souhaits de la Région de Bruxelles-Capitale en ce qui concerne le nombre de mouvements de trains et de gares sont-ils réalisables? Ces mouvements et ces gares seront-ils intégrés dans le nouveau plan de transport 2017? Comment le déficit d'exploitation sera-t-il financé? Quel est le calendrier concret de la mise à quatre voies des lignes 124 et 161? Disposera-t-on de suffisamment de matériel roulant? L'accord de gouvernement évoque également de nouveaux RER à Anvers, Gand, Charleroi et Liège. Bruxelles attend depuis déjà plus de 20 ans. Il serait juste de commencer par achever le réseau bruxellois.

III. — RÉPONSES DES ORATEURS INVITÉS

A. Réponses de M. Lallemand

Effort budgétaire

Les missions de base peuvent être intégralement accomplies.

Économies

Les dotations ont été stabilisées pour les deux entreprises ferroviaires. La répartition n'est pas encore définitive. Un accord social doit être conclu avant Noël. Les parts de la dotation affectées respectivement à l'exploitation et aux investissements varient chaque année en fonction des priorités et de l'âge des lignes. C'est ainsi par exemple que si la ligne "X" doit faire l'objet d'un entretien, on sollicite la dotation affectée à l'exploitation, mais si l'on décide plutôt de rénover la ligne, on utilise alors la dotation affectée aux investissements. On ne touchera en aucun cas à la sécurité, au déploiement des systèmes ETCS et TBL1+ et à la concentration des cabines de signalisation. La sécurité passe avant tout. La ponctualité et la capacité – et certainement l'extension de celle-ci – sont subordonnées à la sécurité.

Cellule d'investissement

Cette cellule ne s'est pas encore réunie. Sa composition et son fonctionnement concret sont des questions auxquelles seul le ministre de tutelle peut répondre. Tous les partenaires, et cela vaut également pour les Régions, peuvent notifier leurs priorités.

Schuldaufbouw

De schuld van 2,2 miljard euro op een balanstotaal van 20 miljard euro is geen ramp. Er moet worden geïnvesteerd in het netwerk. Schuldaufbouw veronderstelt wel dat de groei weerkeert.

Coördinatie

Tussen Infrabel en de NMBS zijn meningsverschillen structureel onvermijdelijk vermits Infrabel oog moet hebben voor de benuttingsgraad van het spoorwegnetwerk terwijl de NMBS zich vooral bekommert om de bezettingsgraad van de treinen op dat netwerk. Toch verloopt de coördinatie vlot.

Mobiliteitsvisie

De spoorwegen werden uitgevonden om personen en goederen tussen grote stads- en industriegebieden te vervoeren. Deze maatschappelijke rol moet gehandhaafd blijven. Overal in Europa kampt de overheid met een schaarste aan middelen. Het massavervoer maakt onderdeel uit van de hele economie. Welke visie ook moet uitgaan van de middelen die ter beschikking zijn om bepaalde doelstellingen te realiseren.

GEN/Voorstadsnet

Het Brusselse GEN oogt als een ster met acht assen. In wijzerzin is er lijn 96 naar Halle en Bergen, die vier sporen telt waarop de hst kan rijden; voor lijn 50A naar Aalst en Gent zijn het derde en vierde spoor gepland voor 2016; de lijn naar Antwerpen en Mechelen telt zes sporen; lijn 36 naar Leuven telt 4 sporen sedert de hoge-snelheidslijn er werd aangelegd; op lijn 161 tussen Namen en Ottignies is 80 % van het derde en vierde spoor gerealiseerd; ten slotte is er lijn 124 naar Charleroi, waar de aanleg van een derde en een vierde spoor vertraging oploopt omdat 15 % van de investeringen in Wallonië weliswaar zijn gerealiseerd maar op het grondgebied van het Vlaams Gewest omwille van het verzet van een handvol buurtbewoners de bouwvergunningen nog niet zijn verleend.

Privatisering

Bij Proximus en bpost heeft de inbreng van privaat kapitaal voor stabiliteit gezorgd en heeft de budgettaire discipline van de overheidsaandeelhouder verhoogd.

Désendettement

Une dette s'élevant à 2,2 milliards d'euros sur un bilan total de 20 milliards d'euros n'est pas catastrophique. Il convient d'investir dans le réseau. Le désendettement suppose toutefois un retour de la croissance.

Coordination

Les divergences de vues entre Infrabel et la SNCB sont inévitables d'un point de vue structurel dès lors qu'Infrabel s'occupe du taux d'utilisation du réseau ferroviaire tandis que la SNCB se soucie surtout du taux d'occupation des trains sur ce réseau. Toutefois la coordination se déroule efficacement.

Vision de la mobilité

Les chemins de fer ont été inventés pour le transport des personnes et des marchandises entre les grandes zones urbaines et industrielles. Ce rôle social doit être maintenu. À travers toute l'Europe, les autorités font face à une pénurie de moyens. Le transport de masse fait partie intégrante de l'ensemble de l'économie. Quelle que soit la vision, il faut prendre pour point de départ les moyens dont on dispose pour réaliser certains objectifs.

RER/ Réseau suburbain

Le RER bruxellois ressemble à une étoile à 8 branches. Dans le sens des aiguilles d'une montre, il y a la ligne 96 vers Hal et Mons qui compte quatre voies empruntées par le TGV; concernant la ligne 50A vers Alost et Gand, les troisième et quatrième voies sont prévues pour 2016; la ligne en direction d'Anvers et de Malines compte six voies; la ligne 36 vers Louvain compte 4 voies depuis que la ligne à grande vitesse y a été aménagée; sur la ligne 161 entre Namur et Ottignies, 80 % de la troisième et quatrième voies ont été réalisés; pour finir, il y a la ligne 124 en direction de Charleroi, où l'aménagement d'une troisième et quatrième voies a encouru un retard parce que 15 % des investissements en Wallonie ont été réalisés mais que, sur le territoire de la Région flamande, les permis de bâtir n'ont pas encore été délivrés en raison de la résistance d'une poignée de riverains.

Privatisation

Pour Proximus et bpost, l'apport de capitaux privés a assuré une stabilité et a renforcé la discipline budgétaire de l'actionnaire public. Infrabel et la SNCB

Infrabel en de NMBS vraagt, wat ook de gekozen optie is, in de eerste plaats stabiliteit.

Veiligheid netwerk

Er mag niet geraakt worden aan de exploitatieveiligheid noch aan de veiligheid van de spoorwegarbeiders. De ingenieurs zijn verantwoordelijk voor de staat van een lijn. Indien de veiligheid aan een bepaalde referentiesnelheid – die 300 kilometer per uur maar ook 40 kilometer per uur kan zijn – niet is gegarandeerd, kan een snelheidsbeperking worden opgelegd of bepaalde stukken spoor worden afgesloten.

Rijpadvergoeding

Een aantal formules ter herziening werden overwogen. Toch is de wetgeving in deze zeer strikt. Iedere wijziging van de netverklaring moet 18 maanden op voorhand worden aangekondigd alvorens effectief te worden.

HR Rail

HR Rail, waarvan de opdracht wettelijk is verankerd en omschreven, werkt reeds twee jaar voor Infrabel en de NMBS. Er wordt geen nieuwe hervorming overwogen. De samenwerking verloopt goed.

Meritocratie

Het personeel wordt op zijn resultaten beoordeeld door een college, niet op enig ander criterium.

Capaciteitsbehoud

Volgens de theorie van het marginaal nut is het beter niets te verliezen dan iets te verwerven. Wanneer infrastructuur teloorgaat, is de weerstand veel groter dan wanneer nieuwe infrastructuur wordt gecreëerd. De uitbreiding van het netwerk wordt in deze optiek ondergeschikt aan het behoud ervan.

Productiviteitsstijging

Productiviteitsstijging is bij Infrabel steeds een prioritaire zorg geweest. Toch komen baten, zij het met enige vertraging, ook voort uit uitvesteringen.

demandent en tout premier lieu la stabilité, quelle que soit l'option retenue.

Sécurité réseau

Il ne peut pas être porté atteinte à la sécurité d'exploitation ni à la sécurité des cheminots. Les ingénieurs sont responsables de l'état d'une ligne. Si la sécurité n'est pas garantie à une certaine vitesse de référence – qui peut être 300 kilomètres à l'heure mais aussi 40 kilomètres à l'heure –, une limitation de vitesse peut être imposée ou certains tronçons fermés.

Redevance pour l'utilisation des sillons

Un certain nombre de formules de révision ont été envisagées. La législation en la matière est cependant très stricte. Toute modification du document de référence du réseau doit être annoncée 18 mois avant d'être effectivement mise en œuvre.

HR Rail

HR Rail, dont la mission est définie et ancrée dans la loi, travaille depuis deux ans déjà pour Infrabel et la SNCB. Aucune nouvelle réforme n'est envisagée. La collaboration se passe bien.

Méritocratie

Le personnel est évalué en fonction de ses résultats par un collège, pas sur un quelconque autre critère.

Maintien de capacité

Selon la théorie de l'utilité marginale, il est préférable de ne rien perdre que d'acquérir quelque chose. Lorsqu'une infrastructure disparaît, l'opposition est bien plus grande que lorsqu'une nouvelle infrastructure est créée. L'extension du réseau est, dans cette optique, subordonnée à son maintien.

Augmentation de la productivité

L'augmentation de la productivité a toujours été une préoccupation prioritaire chez Infrabel. Les investissements engendrent cependant aussi des profits, même si cela met plus de temps.

Gegarandeerde dienstverlening

Het regeerakkoord voorziet in een gegarandeerde dienstverlening. Deze diende eerst nauwer te worden omschreven. Er werd een boomstructuur uitgetekend die iedereen in België via diverse vervoermiddelen in staat moet stellen naar een referentiestation te geraken. In de drie ontworpen scenario's is de constante dat 80 à 86 % van het personeel van Infrabel in de seinhuizen aanwezig moet zijn. Dit is mede het gevolg van de aan de gang zijnde concentratie van de seinhuizen. Het sturingscomité – die de drie ceo's en de leiders van de drie erkende vakbonden verenigt – onderhandelt sedert maart-april maandelijks. Bij het begin van afgelopen zomer bleek dat twee van de drie vakbonden geen mandaat hadden om deze aangelegenheid te bespreken omdat de voorkeur wordt gegeven aan overleg. Er kan dan ook geen vooruitgang in dit dossier worden geboekt. De industriële aanpak is rond, alleen de sociale aanpak ontbreekt en spitst zich toe op de vraag welk percentage van het personeel in de seinhuizen absoluut aanwezig moet zijn, met dien verstande dat NMBS haar aanbod ook moet aanpassen. De exploitatieveiligheid moet alleszins worden gegarandeerd. Wat ontoelaatbare acties betreft, vooral van sabotage (waarvan er tijdens de jongste driedaagse acties 20 werden geconstateerd, van het verbinden van twee sporen tot het dumpen van metalen voorwerpen op de sporen alsook het saboteren van de hefboomen van wissels), werden foto's genomen maar konden de daders niet worden geïdentificeerd. Telkens wordt klacht tegen onbekenden ingediend. Tuchtstraffen kunnen alleen worden toegepast voor zover de daders geïdentificeerd zijn.

Essentiële spoorfuncties

Alle functies in verband met de spoorleidingen en de seingeving worden tot de essentiële functies gerekend. De werken op de sporen worden verricht door laaggeschoolde arbeidskrachten. Voor de uitrol van ETCS en de concentratie van de seinhuizen worden 200 à 500 personen – uit knelpuntberoepen – gemist. Eerst zal op administratieve functies worden bespaard. Veel personeelsprocedures kunnen vereenvoudigd worden.

Infrabel TV/Intranet

Infrabel TV kan op alle werkzetsels worden geraadpleegd. Intranet is slechts toegankelijk voor 4 000 van de 13 000 personeelsleden.

Service garanti

L'accord de gouvernement prévoit un service garanti. Ce dernier devait d'abord être défini plus précisément. On a établi une arborescence devant permettre à toute personne, en Belgique, d'atteindre une gare de référence par divers moyens de transport. Dans les trois scénarios, la constante est que 80 à 86 % du personnel d'Infrabel doit être présent dans les cabines de signalisation. Cela résulte notamment de la concentration des cabines de signalisation en cours. Le comité de pilotage – qui rassemble les trois CEO et les dirigeants des trois syndicats reconnus – négocie tous les mois depuis mars-avril. Au début de l'été, il s'est avéré que deux des trois syndicats n'avaient pas de mandat pour discuter de cette matière, car la priorité est donnée à la concertation. On ne peut donc pas progresser dans ce dossier. L'approche industrielle est terminée, il ne manque plus que l'approche sociale, qui se concentre sur la question de savoir quel pourcentage du personnel doit absolument être présent dans les cabines de signalisation, étant entendu que la SNCB doit également adapter son offre. La sécurité d'exploitation doit de toute façon être garantie. En ce qui concerne les actions intolérables, surtout de sabotage (qui ont été au nombre de 20 lors des dernières actions de trois jours, allant de la jonction de deux voies à la pose d'objets métalliques sur les voies et au sabotage des leviers d'aiguillages), des photos ont été prises mais n'ont pas permis d'identifier les auteurs. À chaque fois, une plainte contre X a été déposée. Les sanctions disciplinaires ne peuvent être appliquées que si les auteurs ont été identifiés.

Fonctions ferroviaires essentielles

Toutes les fonctions liées aux lignes électriques et à la signalisation sont considérées comme des fonctions essentielles. Les travaux sur les voies sont effectués par des ouvriers peu qualifiés. Pour le déploiement de l'ETCS et la concentration des cabines de signalisation, il manque 200 à 500 personnes (exerçant des métiers en pénurie). On économisera d'abord sur les fonctions administratives. De nombreuses procédures en matière de personnel peuvent être simplifiées.

Infrabel TV/Intranet

Infrabel TV peut être consultée dans l'ensemble des sièges de travail. L'intranet est quant à lui seulement accessible à 4 000 des 13 000 membres du personnel.

Stations

Voorheen werden stations beheerd door drie verschillende bedrijven: de Holding, Infrabel en de NMBS. Thans wordt de strategie uitgedokterd door de NMBS alleen.

Spooracademie

Dit was een onderdeel van de strategische visie van de minister. Jammer genoeg stopt het initiatief. In het Brussels zijn drie sites geïdentificeerd. Het Brussels Gewest verkiest de site op Brussel-Weststation. Zodra de keuze is gevallen, kan in dit dossier vooruitgang worden geboekt.

GSM-R

Dit netwerk kan een rol spelen in de ontplooiing van Wifi op de trein. Toch is GSM-R beperkter dan 3G of 4G. Het is specifiek geconcipeerd voor dataverkeer van seinhuizen naar de locs. ETCS-2 kan zonder GSM-R niet gerealiseerd worden. De bandbreedte van dit etwerk is niet voldoende om communicatie vanaf de grond te garanderen. De masten worden dan ook te beschikking gesteld.

ETCS (Europees remsysteem)

Het is logisch dat ETCS verscheidene wijzigingen onderging en niet gestabiliseerd is. Het gaat om software die voortdurend wordt verbeterd. Ook bestaan er reeds verscheidene versies van de hardware. Niemand verbaast er zich over dat op hun computer reeds Windows 10 of Mac 11 geïnstalleerd is. Alleen *ETCS Limited Supervision*, geïnstalleerd op secundaire lijnen, is gestabiliseerd. België fungeert wat dit betreft in Europa als testcase. Door contractuele strubbelingen met Siemens en Alstom heeft de uitrol van ETCS, die tegen 2022 moet voltooid zijn, één jaar vertraging opgelopen. Door een tandje bij te steken, zal die vertraging evenwel weggevoerd kunnen worden.

B Antwoorden van de heer Cornu

Begrotingsinspanning

Begin 2014 werd aangekondigd dat de twee spoorwegbedrijven over de gehele regeerperiode – inclusief de besparingen die door de vorige regering

Gares

Dans le passé, les gares étaient gérées par trois entreprises différentes: la Holding, Infrabel et la SNCB. À l'heure actuelle, c'est la SNCB qui définit seule la stratégie à suivre.

Académie du rail

L'académie du rail était l'un des éléments de la vision stratégique de la ministre. Malheureusement, cette initiative piétine à l'heure actuelle. Trois sites ont été identifiés en région bruxelloise. La Région de Bruxelles-Capitale privilégie celui de la gare de l'Ouest. Dès que le choix aura été fait, des avancées pourront être enregistrées dans ce dossier.

GSM-R

Ce réseau peut jouer un rôle dans le déploiement du wifi dans les trains. Le GSM-R est toutefois plus limité que la 3G ou la 4G. Il a été conçu spécialement pour la transmission d'informations des cabines de signalisation vers les locomotives. L'ETCS-2 ne peut pas être réalisé sans le GSM-R. La largeur de bande de ce réseau n'est pas suffisante pour assurer les communications à partir du sol. Les antennes sont donc mises à disposition.

ETCS (système de freinage européen)

Il est normal que l'ETCS ait subi différentes modifications et qu'il ne soit pas stabilisé. Il s'agit d'un logiciel en constante amélioration. Par ailleurs, il existe déjà à l'heure actuelle différentes versions du hardware. Personne ne s'étonne du fait que Windows 10 ou Mac 11 ait déjà été installé sur les ordinateurs. Seul l'ETCS Limited Supervision, qui a été installé sur des lignes secondaires, est stabilisé. La Belgique est le laboratoire de l'Europe dans ce domaine. À la suite de différends contractuels avec Siemens et Alstom, le déploiement de l'ETCS, qui doit être achevé d'ici 2022, a enregistré un retard d'un an, qui pourra toutefois être rattrapé si on passe à la vitesse supérieure.

B. Réponses de M. Cornu

Effort budgétaire

Début 2014, il a été annoncé que les deux entreprises ferroviaires devaient économiser trois milliards d'euros sous la législature actuelle, ce montant incluant les

werden opgelegd – 3 miljard euro zouden moeten besparen. Dat is echter in vergelijking met het vroeger ingediende investeringsplan 2013-2025. Als men de projecties van het vroegere investeringsplan terzijde laat, en als vergelijkingsbasis het jaar 2014 neemt, bedraagt de gevraagde inspanning iets minder dan 600 miljoen euro. Thans is de winstmarge van de NMBS evenwel negatief, maar die van Infrabel positief. Het ondernemingsplan, dat die besparingen moet integreren, is gestoeld op een aantal hypothesen waarbij het element “inkomsten” essentieel is en jaarlijks 50 miljoen euro overschot zou opleveren. Gecombineerd met een productiviteitsverhoging – waarvoor een evenwichtig sociaal akkoord van vitaal belang is – is voornoemde doelstelling *a priori* niet onmogelijk.

Overheadkosten

De *benchmark* wees uit dat de NMBS wat dit betreft niet goed scoort, vooral op vlak van de *human resources*. Jaarlijks bedragen deze kosten 90 miljoen euro, wat als betrekkelijk hoog kan worden beschouwd. Dit komt vooral door een historisch gegroeid complex premiestelsel.

Treintarieven

De werkgever, die vaak het treinaanbonnement ten laste heeft, zal moeten kiezen: ofwel opteert hij voor openbaar vervoer, ofwel voor de voordelen eigen aan bedrijfswagens. Hoe dan ook streeft de NMBS naar een betere concurrentie met de auto, niet alleen inzake pendel- en woon-werkverkeer, maar ook voor familieuitstappen in het weekend bijvoorbeeld. Het tarievenbeleid moet het aantrekkelijker maken te reizen met de trein dan met de auto. Daarvoor is de nodige flexibiliteit vereist.

Bussen

De afstemming van het aanbod op de vraag is een prioriteit, maar steeds wordt de lokale situatie in ogenschouw genomen. Sommige bussen rijden nu eenmaal niet direct van station naar station. Overleg met de regionale vervoersmaatschappijen is dus geboden om geval per geval na te gaan wat het beste alternatief is.

économies imposées par le gouvernement précédent. Or, ceci est par rapport au plan d'investissement 2013-2025 déposé précédemment. Abstraction faite des projections de l'ancien plan d'investissement, et si l'on compare la situation à l'année 2014, l'effort demandé s'élève à un peu moins de 600 millions d'euros. Or, aujourd'hui, la marge bénéficiaire de la SNCB est négative tandis que celle d'Infrabel est positive. Le plan d'entreprise qui doit intégrer ces économies repose sur plusieurs hypothèses dans lesquelles l'élément des “recettes” est essentiel et devrait permettre de dégager un excédent annuel de 50 millions d'euros. S'il est associé à un gain de productivité – un accord social équilibré étant essentiel à cet égard –, cet objectif ne semble pas, *a priori*, impossible à atteindre.

Frais généraux

La comparaison avec les pairs indique que les résultats de la SNCB ne sont pas bons dans ce domaine, surtout en ce qui concerne le personnel. Sur une base annuelle, ces frais atteignent 90 millions d'euros, ce montant pouvant être jugé relativement élevé. Cette situation est due à un système de primes compliqué qui s'est mis en place au fil des ans.

Tarifs ferroviaires

Les employeurs, qui prennent souvent en charge les abonnements de train, devront choisir entre, d'une part, les transports en commun et, d'autre part, les avantages liés aux voitures de société. Quoi qu'il en soit, la SNCB vise à mieux concurrencer la voiture, non seulement pour les déplacements des navetteurs entre le domicile et le lieu de travail, mais aussi pour les excursions en famille du week-end. La politique tarifaire doit permettre de voyager à un prix plus attractif en train qu'en voiture. La flexibilité nécessaire est requise pour atteindre cet objectif.

Bus

L'adaptation de l'offre à la demande constitue une priorité, la situation locale étant toutefois toujours prise en considération. Certains bus ne relient en effet pas directement une gare à l'autre. Une concertation avec les sociétés régionales de transport s'indique donc afin de déterminer au cas par cas la meilleure alternative.

Parkings

De parkings zijn niet gratis om geen andere parkeerders – dan die welke per trein reizen – aan te trekken. De huidige tarieven (1 à 1,5 euro per dag voor de houders van een ticket of een abonnement) zijn verhoudingsgewijs zeer laag.

GEN/Voorstadsnet

Het aanbod zal in deze via de S-dienst op het einde van dit jaar nog worden verbeterd. Met het nieuwe vervoersplan dat in december 2017 in werking treedt, zal het aanbod nog worden verbeterd. Het verbeterd aanbod heeft wel financiële consequenties die met de bevoegde voogdijminister moeten worden onderhandeld.

One-man-car

De ondergrondse rijdt ook zonder begeleider. Het GEN (Gewestelijk Expresnet) is een soort metro, waarvoor de Desiro-toestellen het best geschikt zijn. De Desiro's werden voor het GEN aangekocht, maar zijn derwijze geconcipeerd dat ze zonder treinbegeleider kunnen rijden, zelfs indien ze momenteel ook op andere lijnen worden ingezet. Ook op rurale lijnen met soms een handvol passagiers zal de trein-zonder-treinbegeleider worden ingezet. In een tijd waarin men het over zelfrijdende auto's heeft die in een driedimensionele ruimte evolueren, hoe zou een trein zonder treinbegeleider – die zich slechts in een tweedimensionele ruimte verplaatst – onmogelijk zijn, vooral in het licht van de opgelegde besparingen?

Rijpadvergoeding

Infrabel heeft vaste kosten op grote stukken spoorlijn ongeacht het aantal treinen dat er wordt op ingezet, terwijl de NMBS variabele kosten heeft naargelang van het aantal treinen dat het inzet. Indien de NMBS op die kosten kan besparen, bijvoorbeeld door toepassing van het "one-man-car"-principe, zou het geen verlies lijden en ook meer treinen kunnen inzetten. Ook het GEN (Gewestelijk Expresnet, thans voorstadsnet genoemd) zou hier wel bij varen.

Rollend materieel (beschikbaarheid)

De beschikbaarheid, recentelijk nog slechts 76 %, thans 80 %, moet worden opgetrokken tot 86 %. Dit heeft echter gevolgen voor de werkplaatsen. Daarom

Parkings

Les parkings ne sont pas gratuits afin de ne pas attirer d'autres clients que ceux qui prennent le train. Proportionnellement, les tarifs actuels (1 euro à 1,5 euro par jour pour les titulaires d'un billet ou d'un abonnement) sont très bas.

RER/Réseau suburbain

L'offre en sera encore améliorée à la fin de l'année via le service S. Le nouveau plan de transport qui sera mis en œuvre en décembre 2017 permettra d'améliorer encore l'offre. L'offre améliorée a toutefois des conséquences financières, qui devront être négociées avec le ministre de tutelle compétent.

One-man-car

Le métro sous-terrain n'a pas non plus d'accompagnateur. Le RER (réseau express régional) est en quelque sorte un métro, pour lequel les trains Desiro sont les mieux adaptés. Les Desiro ont été acquis pour le RER, mais ils sont conçus de manière telle qu'ils peuvent rouler sans accompagnateur, même s'ils sont actuellement aussi mis en service sur d'autres lignes. Le train sans accompagnateur roulera également sur des lignes rurales où les voyageurs sont peu nombreux. À l'heure où l'on parle de voitures automatisées évoluant dans un espace tridimensionnel, pourquoi serait-il impossible de faire circuler un train sans accompagnateur – qui ne se déplace que dans un espace bidimensionnel –, en particulier à la lumière des économies imposées?

Redevance pour l'utilisation des sillons

Infrabel a des frais fixes sur de grandes portions de lignes ferroviaires, quelle que soit la quantité de trains qui y circulent, alors que la SNCB a des frais variables en fonction du nombre de trains qu'elle met en service. Si la SNCB pouvait réaliser des économies sur ces frais, par exemple en appliquant le principe du "one man car", elle ne subirait aucune perte et pourrait augmenter la fréquence des trains. Le RER (Réseau express régional, actuellement appelé réseau suburbain) pourrait également en bénéficier.

Matériel roulant (disponibilité)

La disponibilité, qui n'était encore récemment que de 76 %, et aujourd'hui de 80 %, doit être relevée à 86 %. Cela a toutefois des conséquences pour les ateliers.

wordt verzocht nacht- en weekendwerk mogelijk te maken.

Rollend materieel (aankoop)

Het M7-programma wordt voortgezet. Na raadpleging van de voogdijminister worden de onderhandelingen met Alstom wellicht op het einde van dit jaar afgerond.

Rollend materieel (renovatie)

Vandaag wordt de kostprijs van een zitplaats geraamd op 20 000 euro. Voor een hoge-snelheidstrein is dit 50 000 euro. Bij renovatie kost een zitplaats slechts 10 000 euro, hetzij de helft van een nieuwe. In tijden van besparing is de som vlug gemaakt.

ETCS (Europees remsysteem)

Dit systeem is te afhankelijk van de softwareleveranciers. Het is een slecht voorbeeld van technologische ontwikkeling. Het vertraagt of verhindert de inzet van treinen op bepaalde lijnen. Zo werd eind vorig jaar beslist dat de Eurostar tot Amsterdam zou doorrijden, maar aangezien ETCS niet op tijd klaar was, werd dit afgelast.

Perronhoogte

De NMBS houdt, bij de bestellingen van rollend materieel, rekening met de situatie ter plaatse terzelfder tijd dat ernaar wordt gestreefd, net zoals in de metro, op termijn overal slechts een enkele perronhoogte te hebben.

Poortjes

Ze werden op de nationale luchthaven geïnstalleerd om de aldaar vaak geconstateerde fraude tegen gaan. De Diabolotoeslag registreerde een verlies van 3 miljoen euro; de installatie van de poortjes bedroeg de helft van dit bedrag. Gezien de hoge kostprijs vereist de installatie van poortjes in andere stations een ernstige afweging. Dit is te vergelijken met het miljard euro dat de Nederlandse Spoorwegen investeerden.

C'est pourquoi il est demandé d'autoriser le travail de nuit et le week-end.

Matériel roulant (achat)

Le programme M7 va se poursuivre. Après consultation de la ministre de tutelle, les consultations avec Alstom seront probablement finalisées à la fin de l'année.

Matériel roulant (rénovation)

Aujourd'hui, le coût d'une place assise est estimé à 20 000 euros. Pour un train à grande vitesse, il passe à 50 000 euros. En cas de rénovation, une place assise ne coûte que 10 000 euros, soit la moitié du prix du matériel neuf. En période d'économies, le calcul est vite fait.

ETCS (système de freinage européen)

Ce système est trop dépendant des fournisseurs de logiciels. C'est un mauvais exemple de développement technologique. Il ralentit ou gêne la mise en service de trains sur certaines lignes. C'est ainsi qu'à la fin de l'année passée, il a été décidé que l'Eurostar roulerait jusqu'à Amsterdam, mais comme l'ETCS n'était pas prêt dans les délais, il a fallu renoncer à ce projet.

Hauteur de quai

Lors des commandes de matériel roulant, la SNCB tient compte de la situation sur place, tout en cherchant à ce qu'il n'y ait à terme qu'une seule hauteur de quai partout, comme dans le métro.

Portiques

Ils ont été installés à l'aéroport national afin de lutter contre la fraude qui y a souvent été constatée. La redevance Diabolo a enregistré une perte de 3 millions d'euros; l'installation des portiques a représenté la moitié de ce montant. Compte tenu du prix élevé, l'installation de portiques dans d'autres gares requiert une réflexion rigoureuse. Il est comparable au milliard d'euros que les chemins de fer néerlandais ont investi.

Wifi

Wifi kan op twee verschillende manieren op treinen beschikbaar worden gesteld: ofwel door het bestaande signaal van de telecomoperatoren te versterken maar dan hebben treinreizigers zonder internetabonnement hier geen toegang toe, ofwel door het rechtstreeks aan te bieden zodat alle treinreizigers er kunnen van genieten, maar dan betekent dit dat de NMBS hierin moet investeren. In de omliggende Europese landen wordt nu eens voor de ene, dan weer voor de andere oplossing gekozen. De dekking langs de spoorweg is soms problematisch, maar is ook Europees geen opgelegde vereiste.

Info treinbegeleiders

Het is inderdaad schrijnend wanneer treinreizigers via hun smartphones beter op de hoogte zijn dan de treinbegeleiders. Dit euvel wordt eerlang evenwel verholpen doordat de treinbegeleiders met nieuwe toestellen zullen worden uitgerust waardoor ze ook toegang zullen hebben tot alle beschikbare informatie.

IV. — REPLIEKEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) verzekert beide ceo's van de steun van haar fractie inzake de inspanningen van beide spoorbedrijven om de gegarandeerde dienstverlening te realiseren en de ketenmobiliteit te verbeteren. In het licht van de vooropgestelde productiviteitsstijging zal heel het personeel beoordeeld moeten worden op zijn merites. Hoe zal met de statutaire werknemers tewerk worden gegaan?

De heer Laurent Devin (PS) verheugt zich over het feit dat het parlement, drie maanden nadat de minister van Mobiliteit haar strategische visie heeft uiteengezet, eindelijk op de hoogte werd gesteld van de elementen waarmee rekening zal worden gehouden. Er zullen evenwel pijnlijke keuzes moeten worden gemaakt. Daar heeft thans niemand zicht op. De beschikbare middelen zijn immers te schaars om de verklaarde doelstellingen te halen. Meer willen doen met minder lijkt vooralsnog een wensdroom.

De heer Gilles Foret (MR) preciseert dat zijn vraag over de GSM-R betrekking had op de performanties, vergeleken bij die van 3G en 4G. De spreker vraagt zich af hoe de parameters inzake stiptheid zullen evolueren. Hij is ervan overtuigd dat, mits de wil bestaat

Wifi

Le wifi peut être rendu disponible de deux manières différentes dans les trains: soit en renforçant le signal existant des opérateurs de télécommunications mais, dans ce cas, les usagers n'ayant pas d'abonnement internet n'y auront pas accès, soit en l'offrant directement de manière à ce que tous les usagers puissent en bénéficier, mais cela signifie que la SNCB devrait investir dans cette offre. Les pays européens limitrophes optent tantôt pour l'une, tantôt pour l'autre solution. La couverture le long des voies ferrées est parfois problématique, mais elle ne constitue pas une exigence au niveau européen.

Information des accompagnateurs de train

Il est en effet fâcheux que les usagers du train soient mieux informés que les accompagnateurs grâce à leurs smartphones. Toutefois, il sera prochainement remédié à ce problème vu que les accompagnateurs de train seront équipés de nouveaux appareils qui leur permettront aussi d'accéder à toutes les informations disponibles.

IV. — RÉPLIQUES

Mme Inez De Coninck (N-VA) assure les deux CEO du soutien de son groupe pour ce qui est des efforts des deux entreprises ferroviaires en vue de réaliser le service garanti et d'améliorer la mobilité en chaîne. Dans l'optique de la hausse de productivité prévue, l'ensemble du personnel devra être évalué en fonction de ses mérites. Comment procédera-t-on pour les travailleurs statutaires?

M. Laurent Devin (PS) se réjouit du fait que le parlement, trois mois après que la ministre a présenté sa vision stratégique, soit enfin informé des éléments qui seront pris en compte. Il faudra toutefois opérer des choix douloureux. Aujourd'hui, nul ne sait rien à ce propos. Les moyens disponibles sont en effet insuffisants pour atteindre les objectifs déclarés. Faire plus avec moins relève de l'utopie.

M. Gilles Foret (MR) précise que sa question sur le GSM-R portait sur les performances comparées à celles de la 3G et de la 4G. L'intervenant s'interroge sur l'évolution des paramètres en matière de ponctualité. Il est convaincu que dès lors qu'il y a la volonté de réaliser

om efficiëntiewinsten te boeken, meer resultaten met minder middelen kunnen worden geboekt.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) neemt akte van het feit dat een netverklaring slechts kan worden gewijzigd mits een termijn van 18 maanden. De herziening van de rijpadvergoeding is in dit opzicht dus een vrij dringende aangelegenheid. De huidige rijpadvergoeding gaat al vijf jaar mee. Het zou goed zijn een nieuwe klaar te hebben vooraleer het nieuw vervoersplan in voege treedt. De begrotingen van alle overheidsdepartementen staan onder zware druk, maar het openbaar vervoer mag niet worden afgebouwd. De verdeling van de dotaties tussen de NMBS en Infrabel is een eerste stap, gevolgd door de verdeling tussen de exploitatie en de investeringen. Indien men de NMBS wil moderniseren, moet men het stakingswapen spaarzaam hanteren.

De heer David Geerts (sp.a) betwijfelt of het wel mogelijk zal zijn de gegarandeerde dienstverlening te realiseren. Hoeveel personeel kan in de seinhuizen worden gemist? Dat is niet duidelijk. Wie zal beslissen welke treinen op welke lijnen zullen rijden? De gegarandeerde dienstverlening is in tal van landen allesbehalve een succes. De zware besparingen – 351 miljoen euro per jaar – worden erkend. De vraag is dan ook welke vorm van openbaar vervoer nog zal blijven bestaan. Indien 50 miljoen per jaar besparen reeds moeilijk is, hoe kan dan een besparing van zeven keer meer worden gerealiseerd?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) constateert dat slechts mits onderhandelingen met de voogdij-overheid keuzes zullen worden gemaakt en knopen zullen worden doorgehakt. De NMBS en Infrabel hebben hun eigen lot dus niet in handen. Het belangrijkste is mensen van de weg naar de trein te lokken. Hiervoor moeten nieuwe gebruikers worden aangetrokken. Ook moet de politiek deze “modal shift” ondersteunen: de voordelen van bedrijfswagens ongemoeid laten maar middelen onttrekken aan de spoorbedrijven zal de mobiliteit allerminst ten goede komen.

De heer Raoul Hedebouw (PTB-GO!) is van mening dat de dalende klantentevredenheid niet alleen veroorzaakt wordt door de stakingen maar ook door de nieuwe uurregeling. Het feit dat 80 à 85 % van het personeel van Infrabel in de seinhuizen present moet zijn om de treinen tijdens stakingen te laten rijden, komt neer op een uitholling *de facto* van het recht op staken. Het zou van moed getuigd hebben de door de minister van Mobiliteit opgelegde jaarlijkse productiviteitsstijging van 4 % als onrealistisch te bestempelen. Nederland wordt vaak als een succesverhaal van de liberalisering voorgesteld. De werkelijkheid is evenwel anders: de

des gains d'efficacité, il est possible d'obtenir davantage de résultats avec moins de moyens.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) prend acte du fait qu'un document de référence du réseau ne peut être modifié que moyennant un délai de 18 mois. La révision de la redevance pour l'utilisation des sillons est donc à cet égard une question relativement urgente. L'actuelle redevance pour l'utilisation des sillons est en vigueur depuis cinq ans déjà. Il serait bon que la nouvelle redevance soit connue avant l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport. Les budgets de tous les départements publics sont sous pression, mais il ne peut être question de démanteler les transports en commun. La répartition des dotations entre la SNCB et Infrabel est une première étape, suivie par la répartition entre l'exploitation et les investissements. Si l'on veut moderniser la SNCB, il faut recourir avec parcimonie à l'arme de la grève.

M. David Geerts (sp.a) doute qu'il soit possible de mettre en œuvre le service garanti. De combien de membres du personnel peut-on se passer dans les cabines de signalisation? Ce n'est pas clair. Qui décidera quels trains circuleront sur quelles lignes? Le service garanti est loin d'être une réussite dans de nombreux pays. L'intervenant admet qu'il faut faire de lourdes économies – 351 millions d'euros par an. La question se pose dès lors de savoir quelle forme de transports en commun continuera à exister. S'il est déjà difficile d'économiser 50 millions par an, comment peut-on réaliser des économies sept fois plus élevées?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) constate que l'on ne pourra effectuer des choix et trancher certaines questions que moyennant des négociations avec l'autorité de tutelle. La SNCB et Infrabel n'ont donc pas leur propre sort entre leurs mains. L'essentiel est d'inciter les gens à ne plus prendre leur voiture, mais à opter pour le train. Pour cela, il convient d'attirer de nouveaux utilisateurs. Mais la politique doit soutenir ce ‘modal shift’: ne pas toucher aux avantages des voitures de société mais retirer des moyens aux entreprises ferroviaires n'est pas la meilleure façon de favoriser la mobilité.

M. Raoul Hedebouw (PTB-GO!) estime que la baisse de la satisfaction de la clientèle n'est pas seulement provoquée par les grèves, mais aussi par les nouveaux horaires. Le fait que 80 à 85 % du personnel d'Infrabel doit être présent dans les cabines de signalisation pour que certains trains puissent rouler pendant les grèves revient en fait à vider le droit de grève de sa substance. Il aurait été courageux de qualifier d'irréaliste l'augmentation annuelle de 4 % de la productivité imposée par la ministre de la Mobilité. On considère souvent que la libéralisation est un succès aux Pays-Bas. Cependant, la réalité est tout autre: les statistiques montrent clairement

statistieken tonen duidelijk aan dat een meerderheid van de gebruikers ontevreden is over zowel de prijszetting als de dienstverlening.

De rapporteurs,

Sabien
LAHAYE-BATTHEU
Gwenaëlle GROVONIUS

De voorzitter,

Karine LALIEUX

qu'une majorité des usagers sont mécontents tant des prix que du service.

Les rapporteuses,

Sabien
LAHAYE-BATTHEU
Gwenaëlle GROVONIUS

La présidente,

Karine LALIEUX

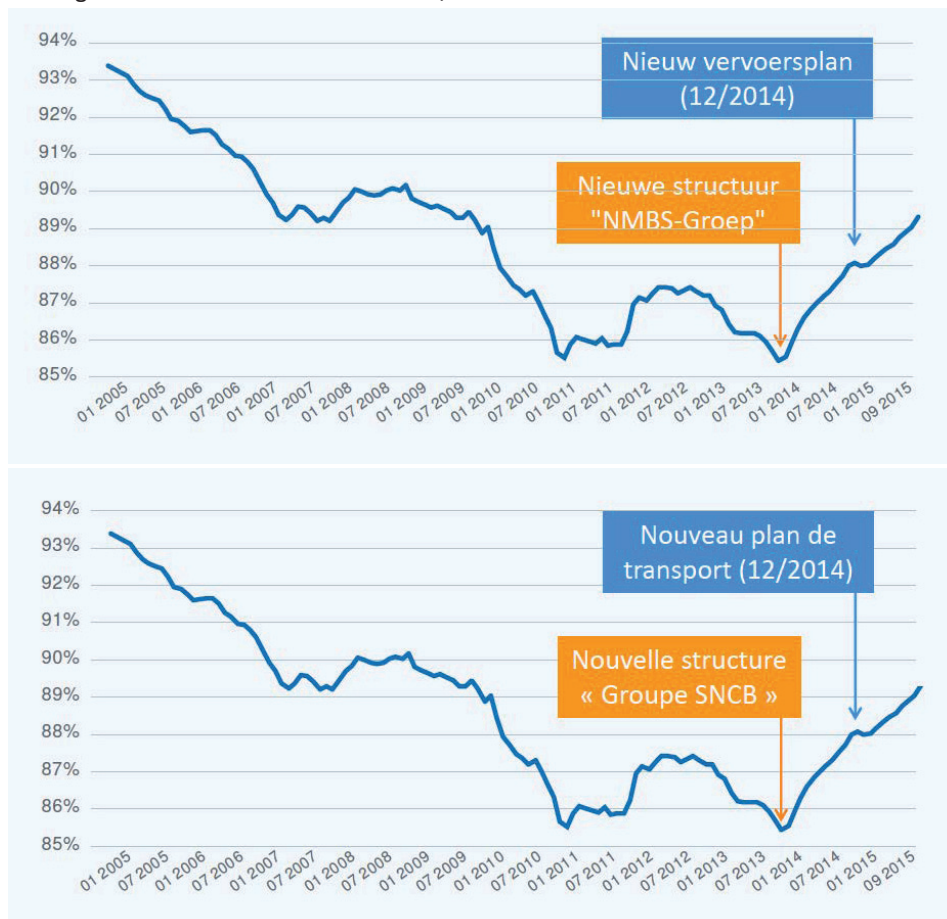
BIJLAGE A

Presentatie NMBS

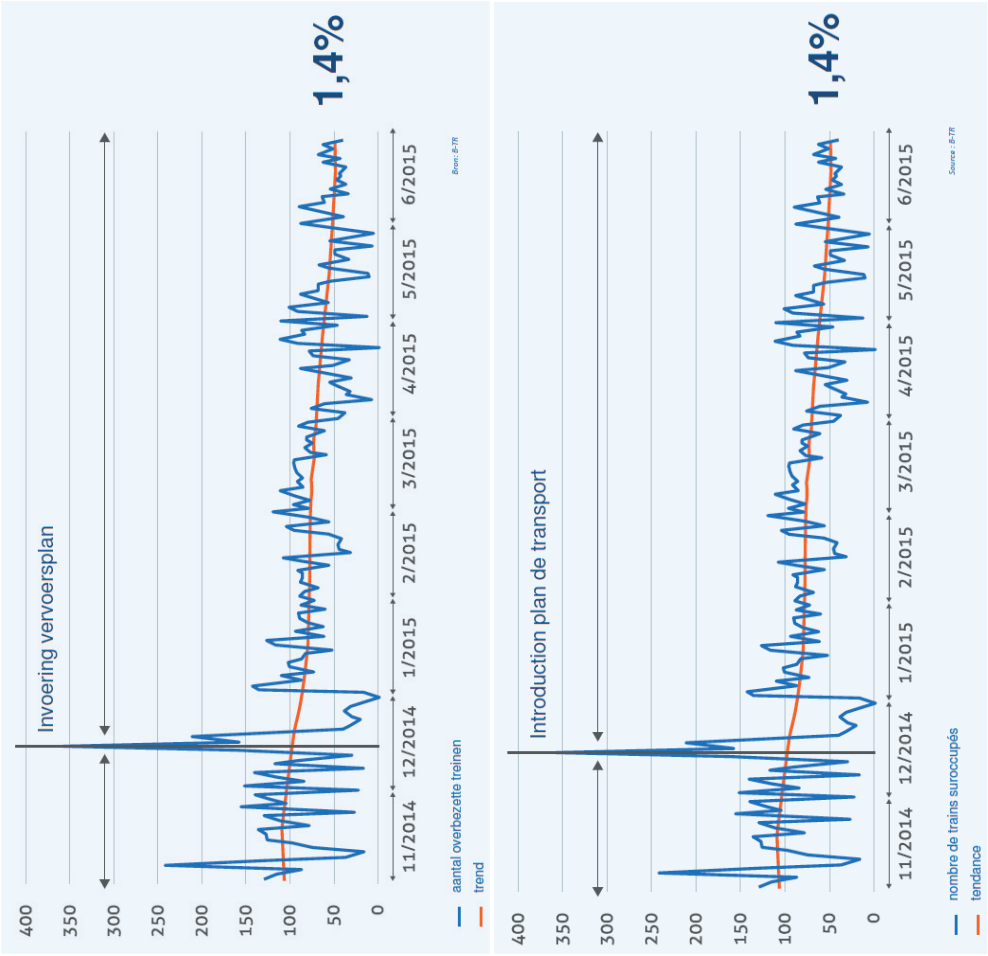
ANNEXE A

Présentation SNCB

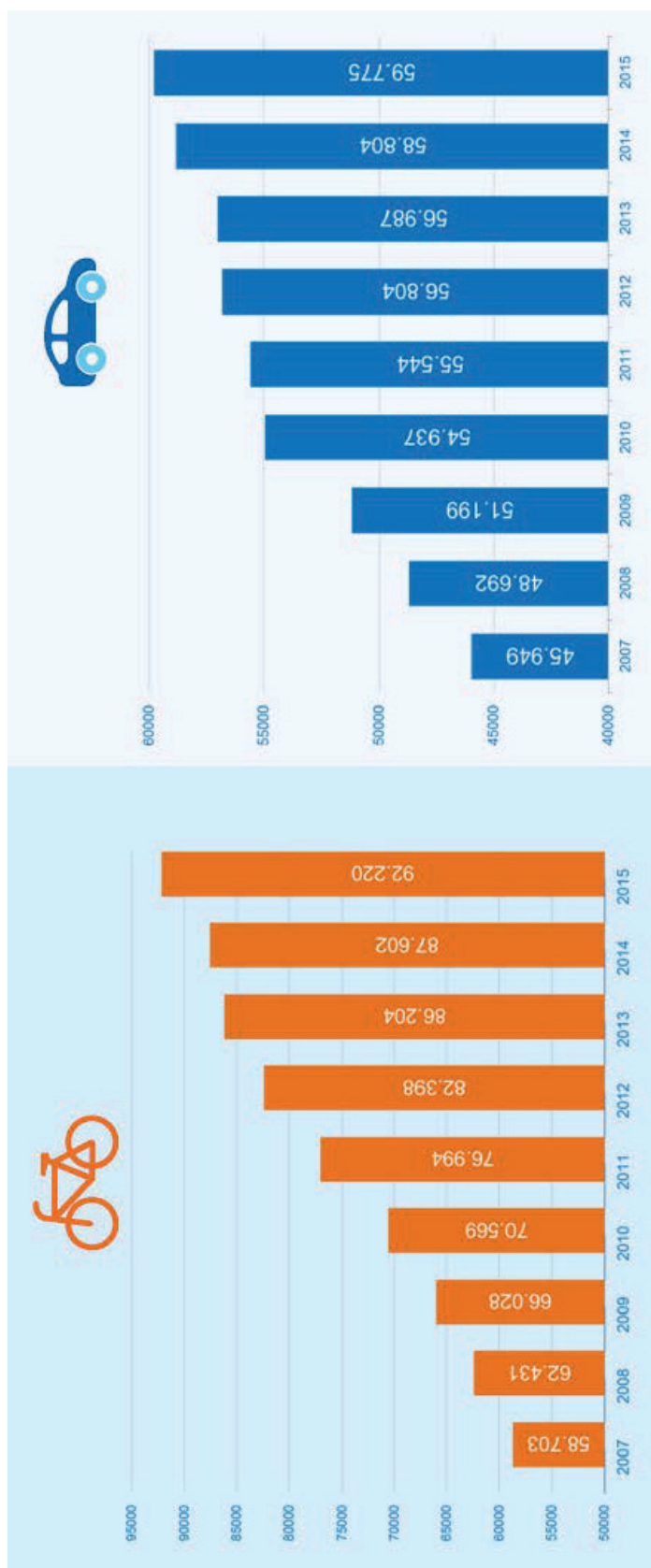
- Stiptheid zonder neutralisatie – gemiddelde evolutie 12 maanden / Ponctualité sans neutralisation – évolution moyenne 12 mois



- Overbezette treinen (op 3 500 treinen/werkdag) / Trains suroccupés (sur 3 500 trains/jour de semaine)



- Evolutie van de parkings in België 2007-2015 / Évolution parkings en Belgique 2007-2015



- Klanttevredenheid / Satisfaction clientèle

Tevredenheidsmeting van NMBS meet op continue wijze:

1. de **subjectieve beleving** van het reizen met de trein bij de treinreizigers
2. hun **tevredenheid** over de verschillende aspecten van de treinreis
3. hun **waardering** van de stationsruimtes en omgeving

Algemene
tevredenheid

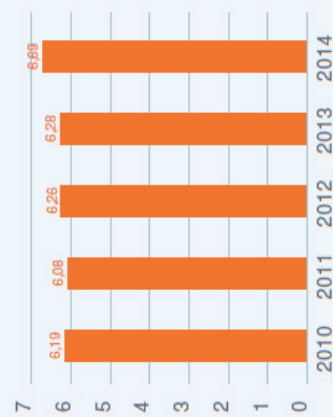
2014: 6,69/10



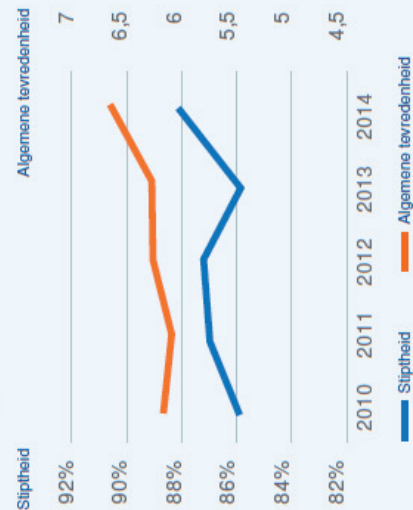
- Stakingen: meerdere maanden impact op de perceptie van de tevredenheid.
- Impact van de stakingen nov./dec. 2014:
 - Stiptheid: - 1,25 %
 - 4 X meer treinen afgeschaft in nov./dec.

→ YTD 07/2015: **6,48/10**

Evolutie van het tevredenheidsresultaat per jaar (na kalibratie)



Vergelijking tevredenheidsresultaat met stiptheid



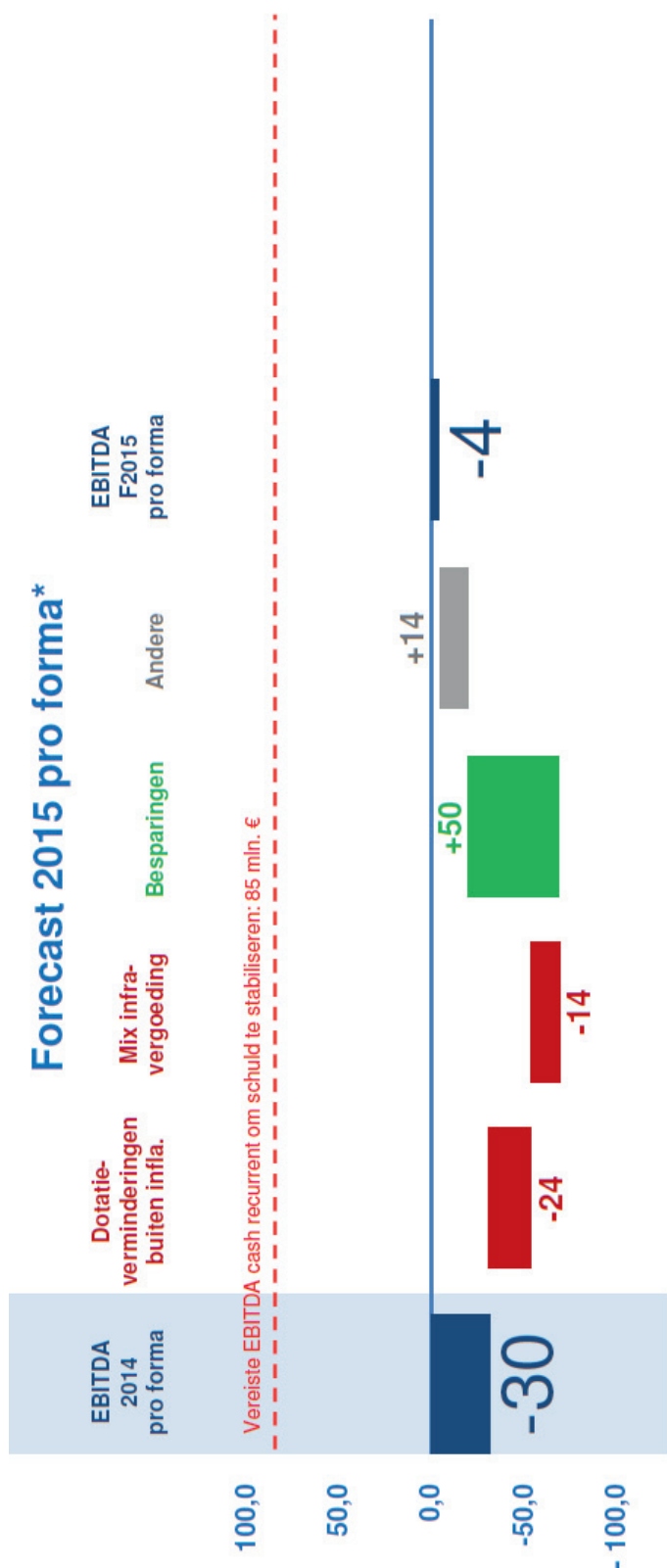


- Besparingen en dotatieverminderingen in 2014 (mln euro) / Économies et réduction des dotations en 2014 (mio. d'euros)



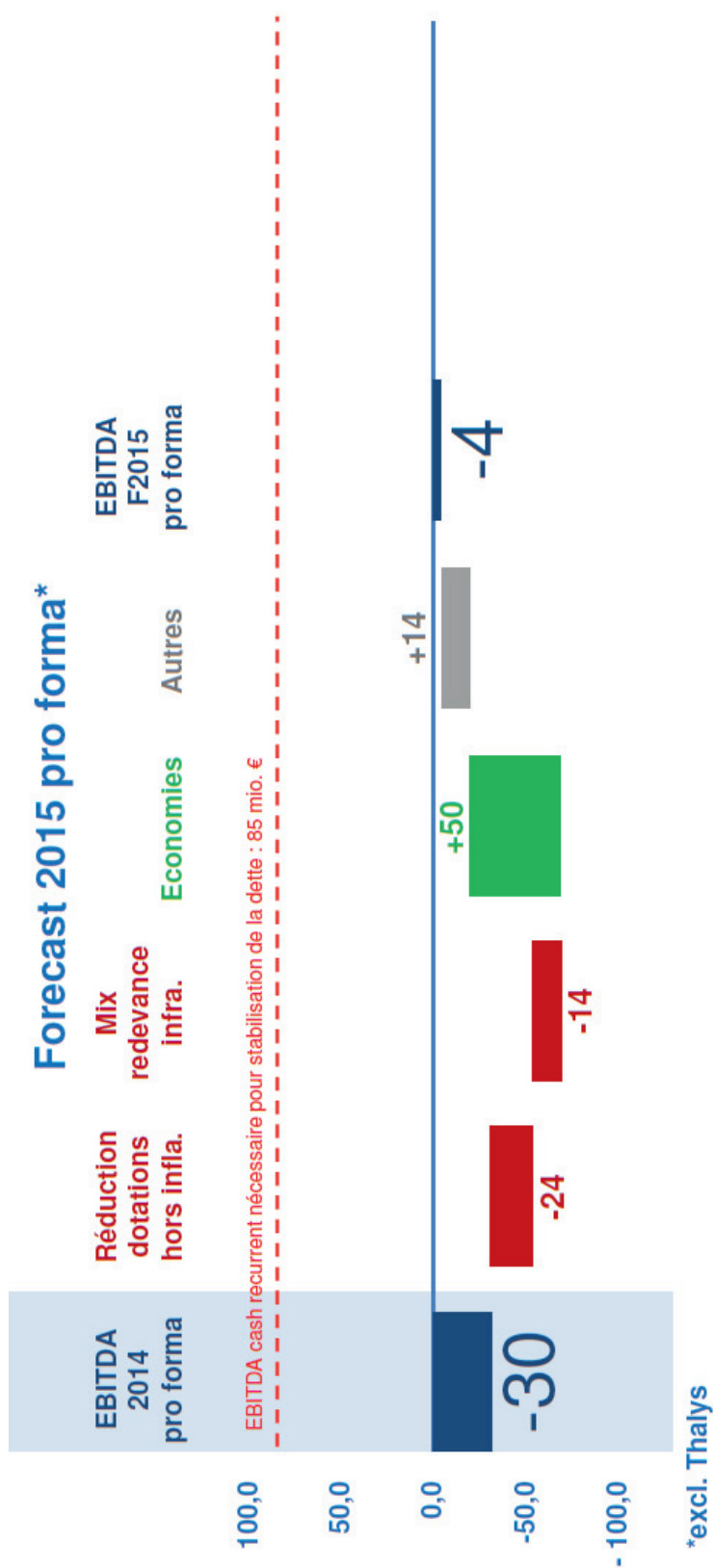


- Besparingen en dotatieverminderingen in 2015 (mln euro) / Économies et réduction des dotations en 2015 (mio. d'euros)



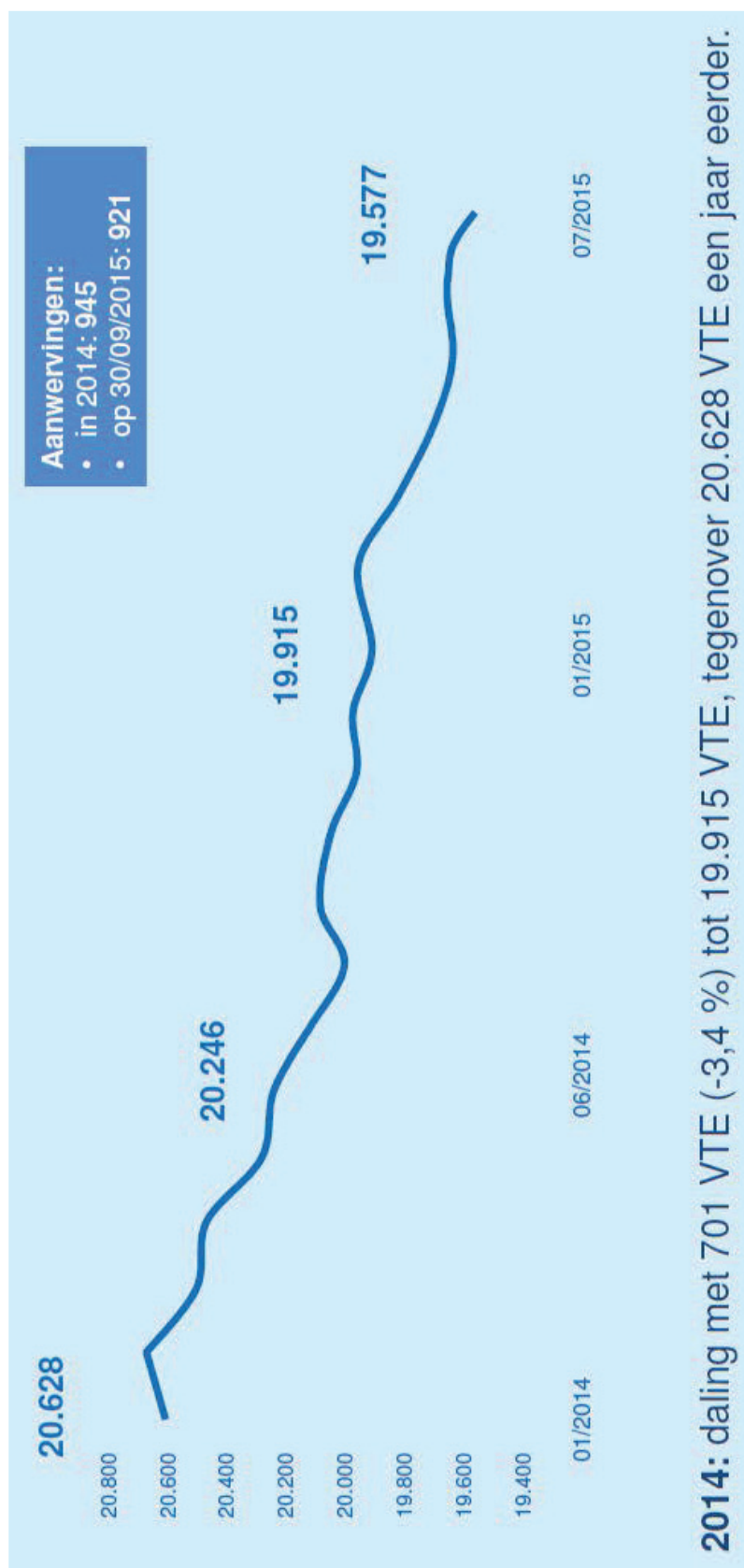
*excl. Thalys

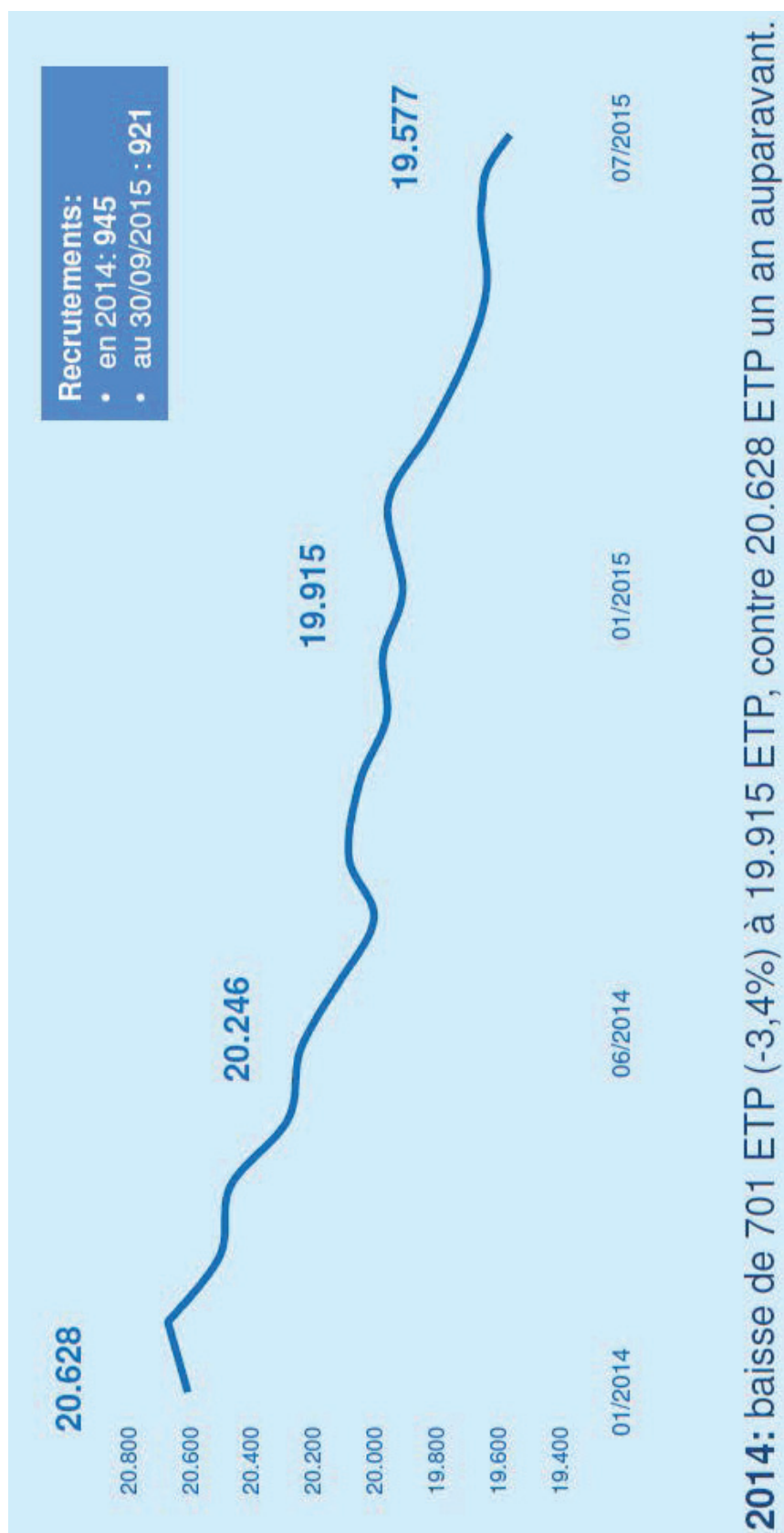
➔ In 2014 en 2015, is er een inspanning geleverd van 50 mio € / jaar.



→ En 2014 et en 2015, un effort de 50 mio € / an a été réalisé.

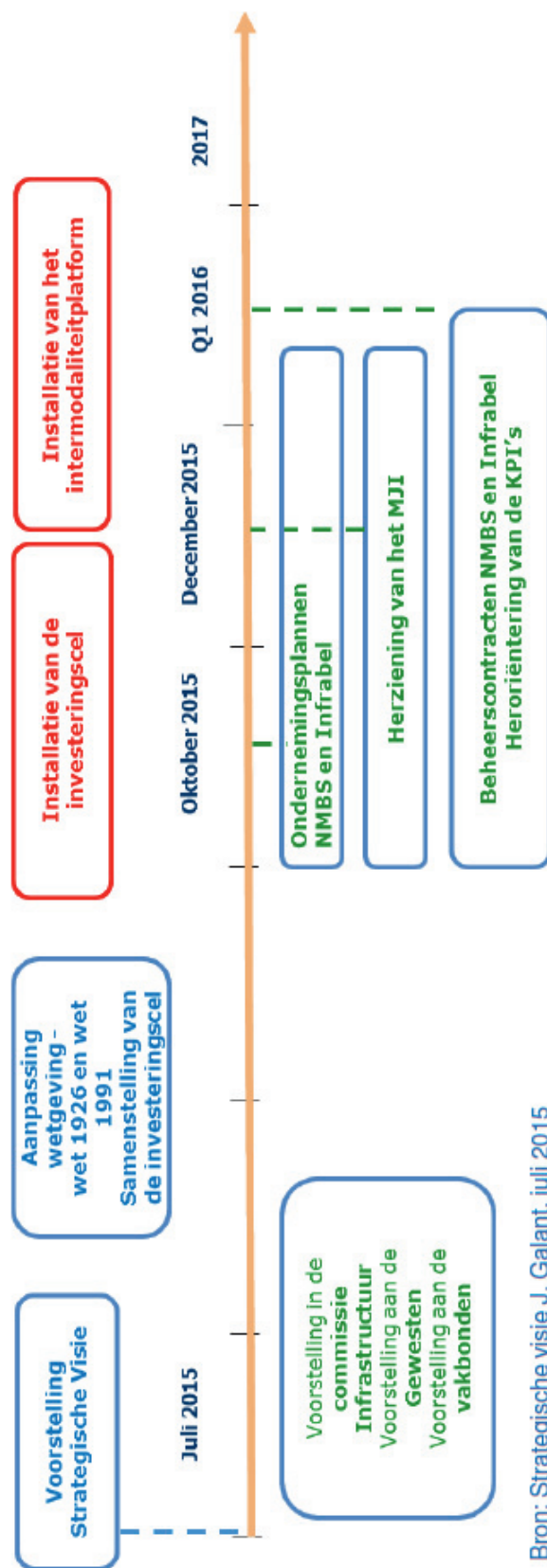
- Personeelsevolutie (VTE) / Évolution du personnel (ETP)





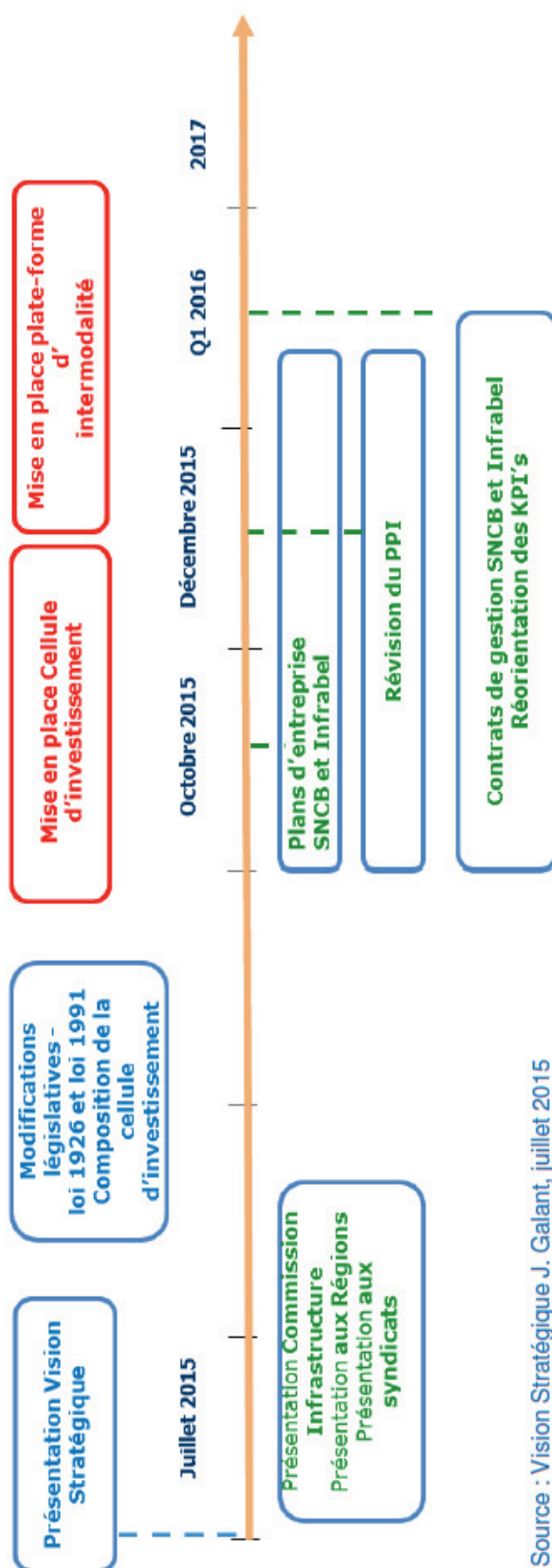
- Toekomst 2016-2019 : tijdslijn van de strategische visie / Futur 2016-2019: la ligne du temps de la vision stratégique

De volgende stappen



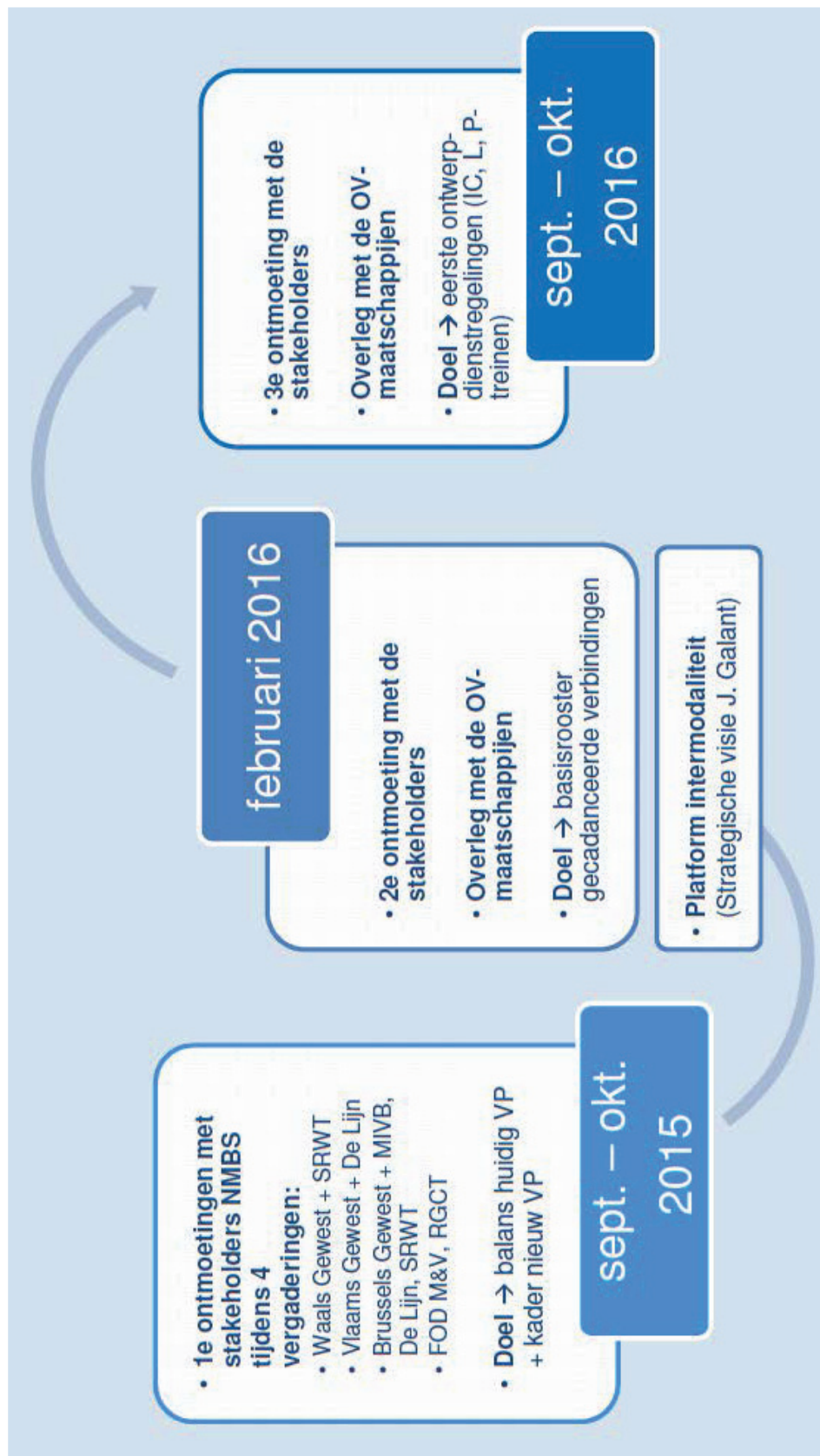
Bron: Strategische visie J. Galant, juli 2015

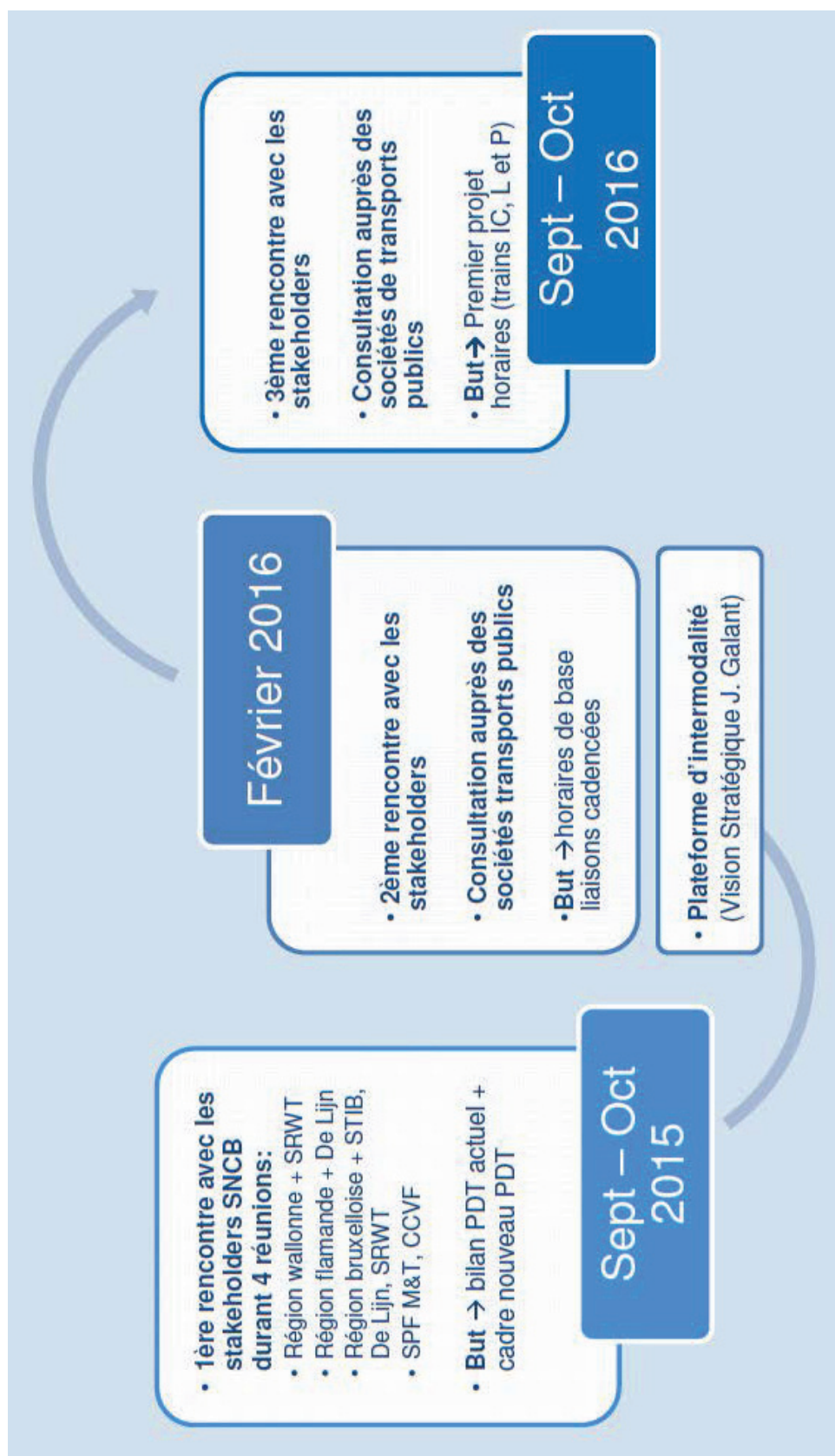
Les étapes à venir

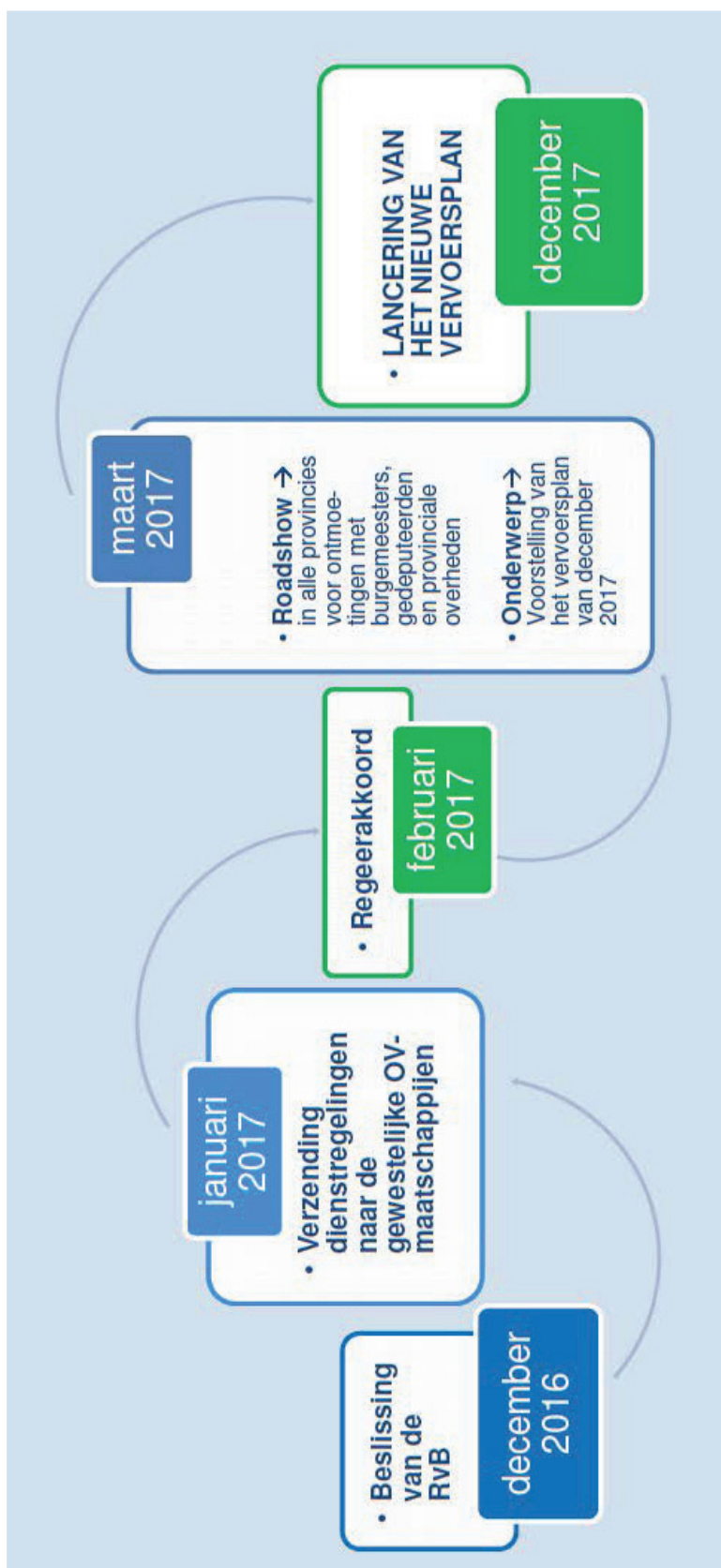


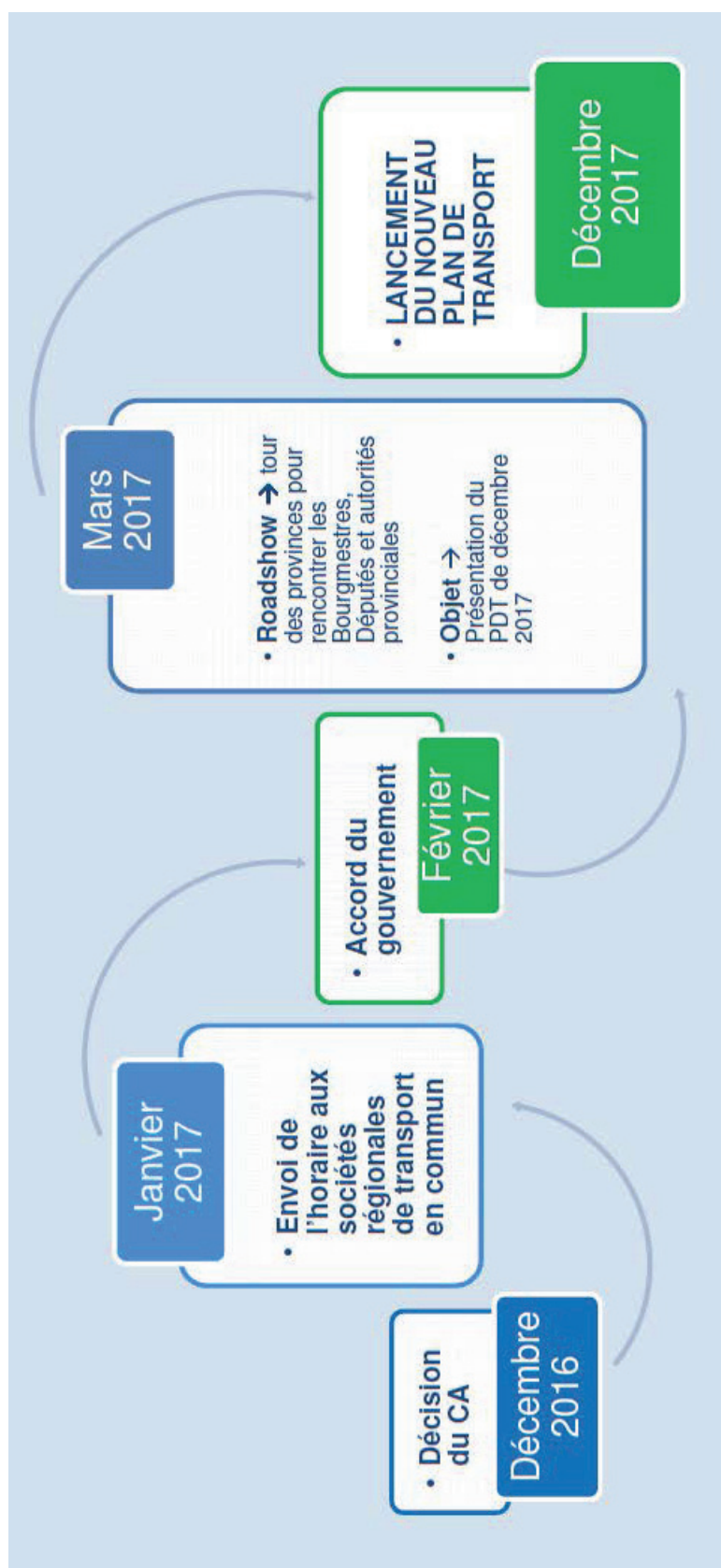
Source : Vision Stratégique J. Galant, juillet 2015

- Toekomst 2016-2019: verbeterd aanbod – vervoersplan 12/2017 / Futur 2016-2019: offre améliorée – plan de transport 12/2017









Dienstverlening aan de reizigers: 3 soorten diensten

Langeafstands aanbod

IC-dienst

Voorstedelijke zones grote centra

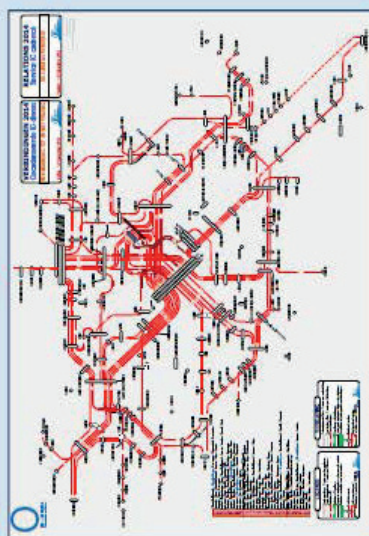


Dunbevolkte zones

aangepast aanbod

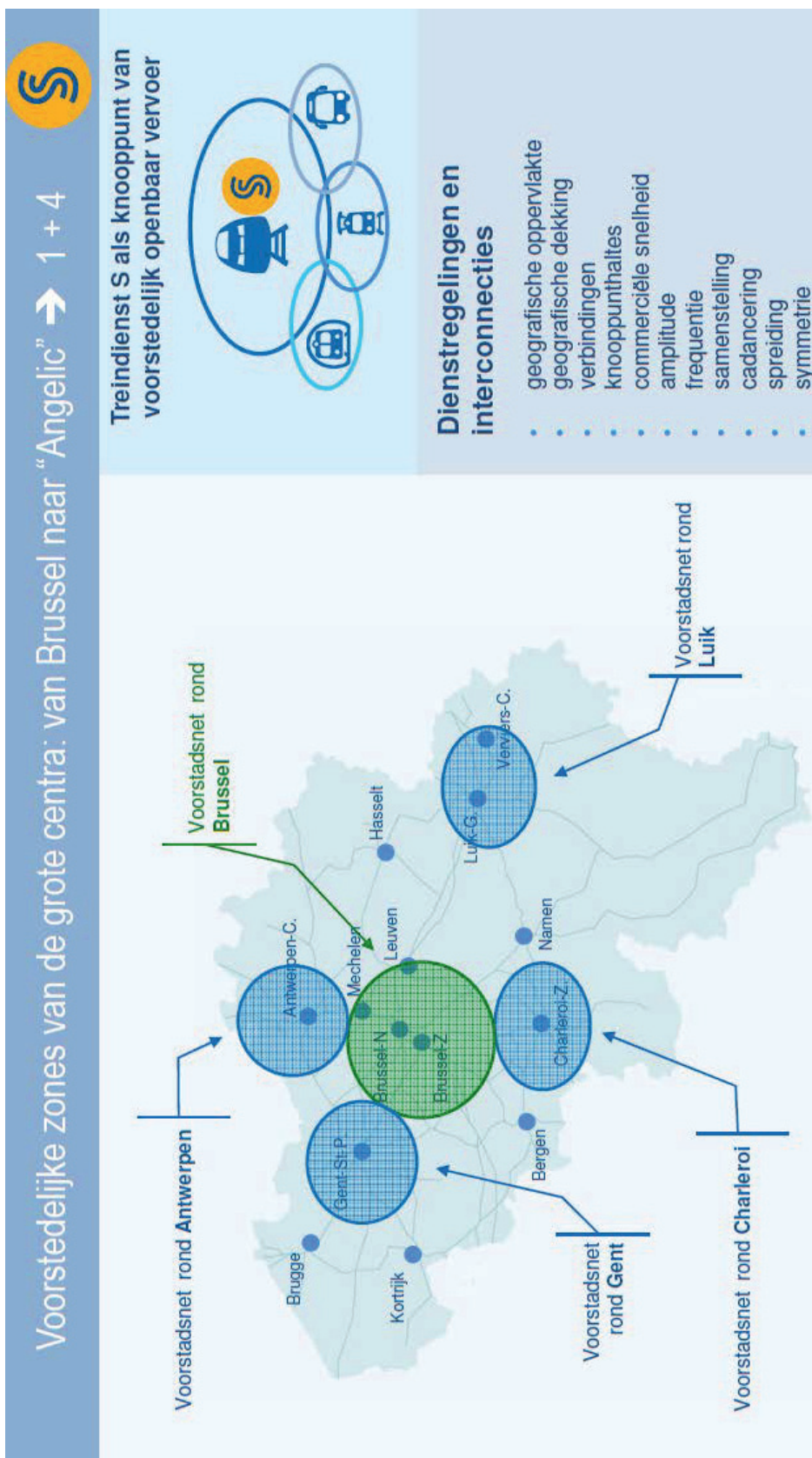
Twee financiële remmen:

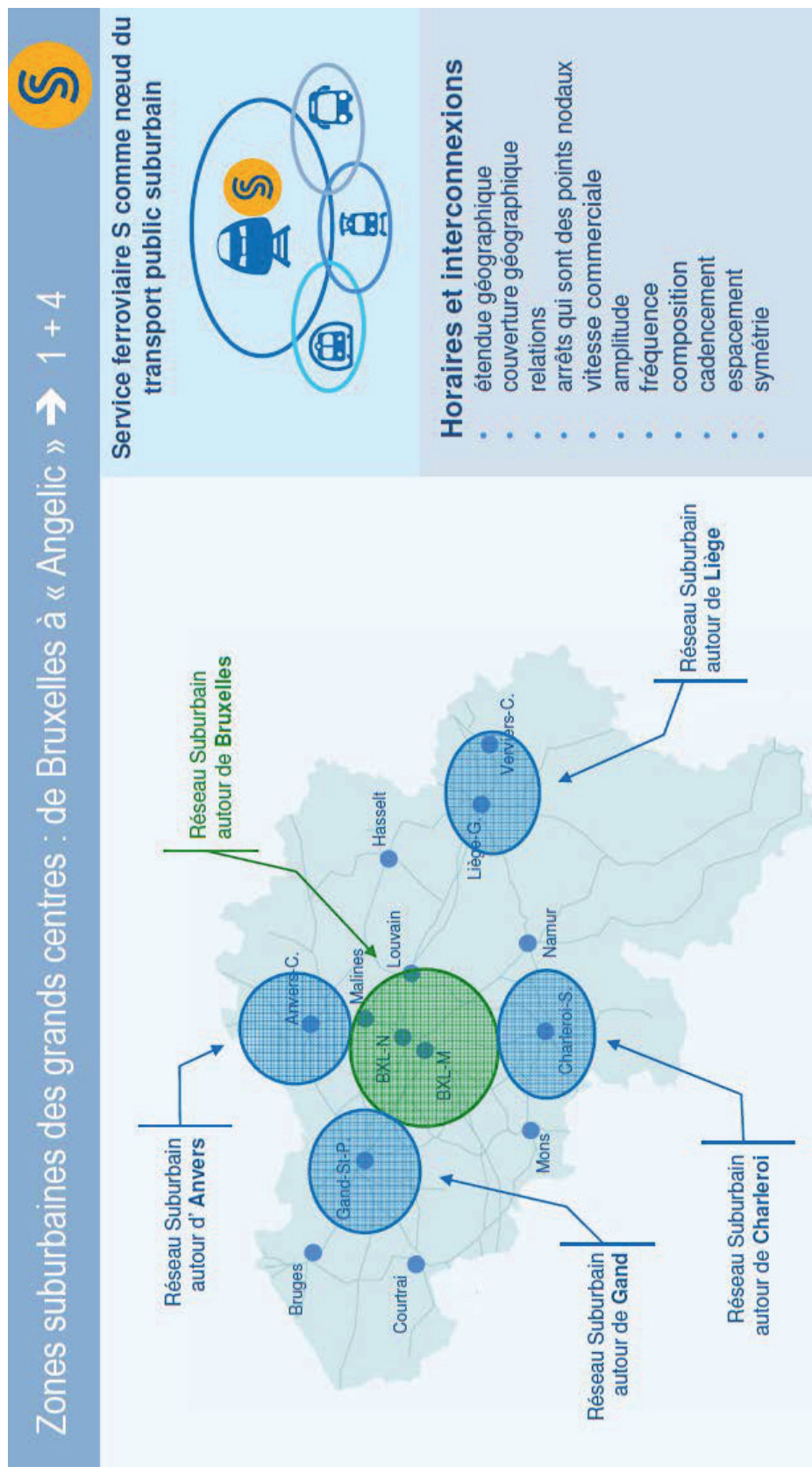
1. hoe vaker een trein stopt, hoe hoger de infrastructuurvergoeding
2. kost van de treinbegeleiders





- Toekomst 2016-2019: verbeterd aanbod – S-aanbod / Futur 2016-2019: offre améliorée – offre S

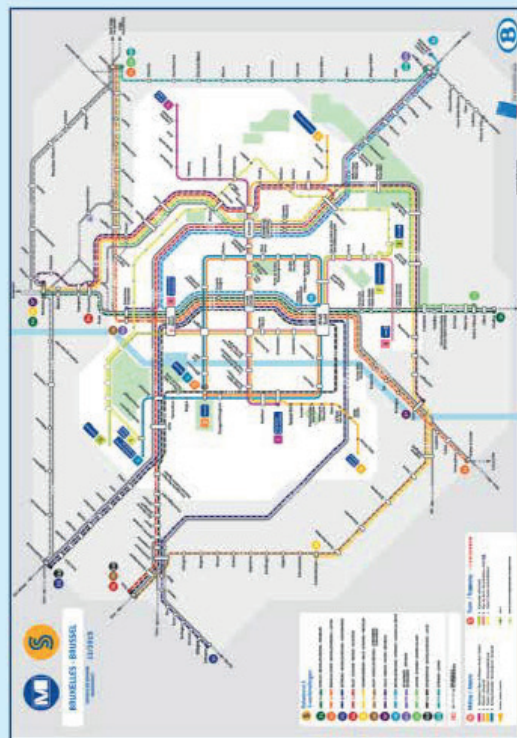




« S »-aanbod in Brussel



Aanbod voorgesteld samen met vervoersplan 12/2015

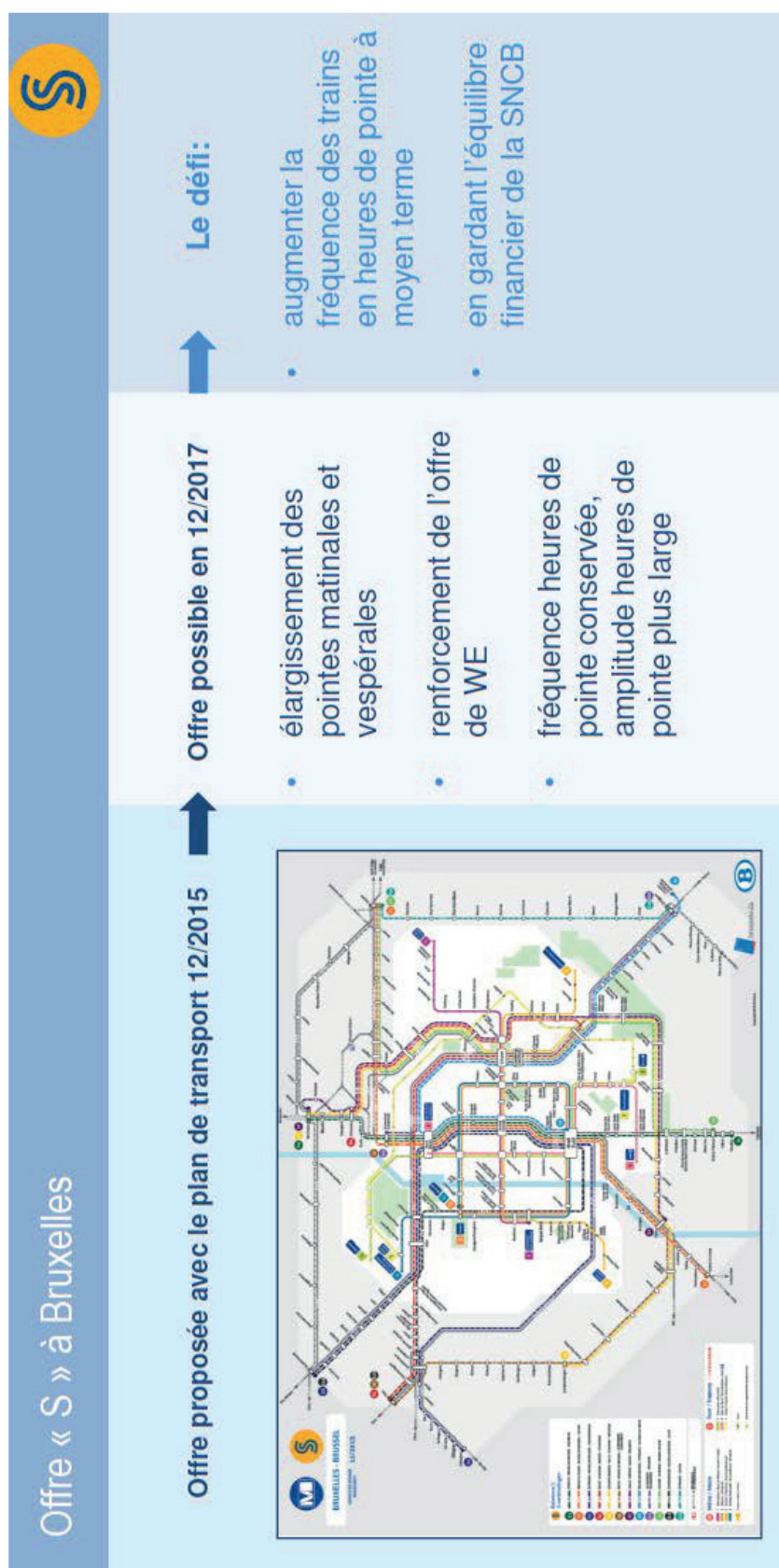


Mogelijk aanbod in 12/2017

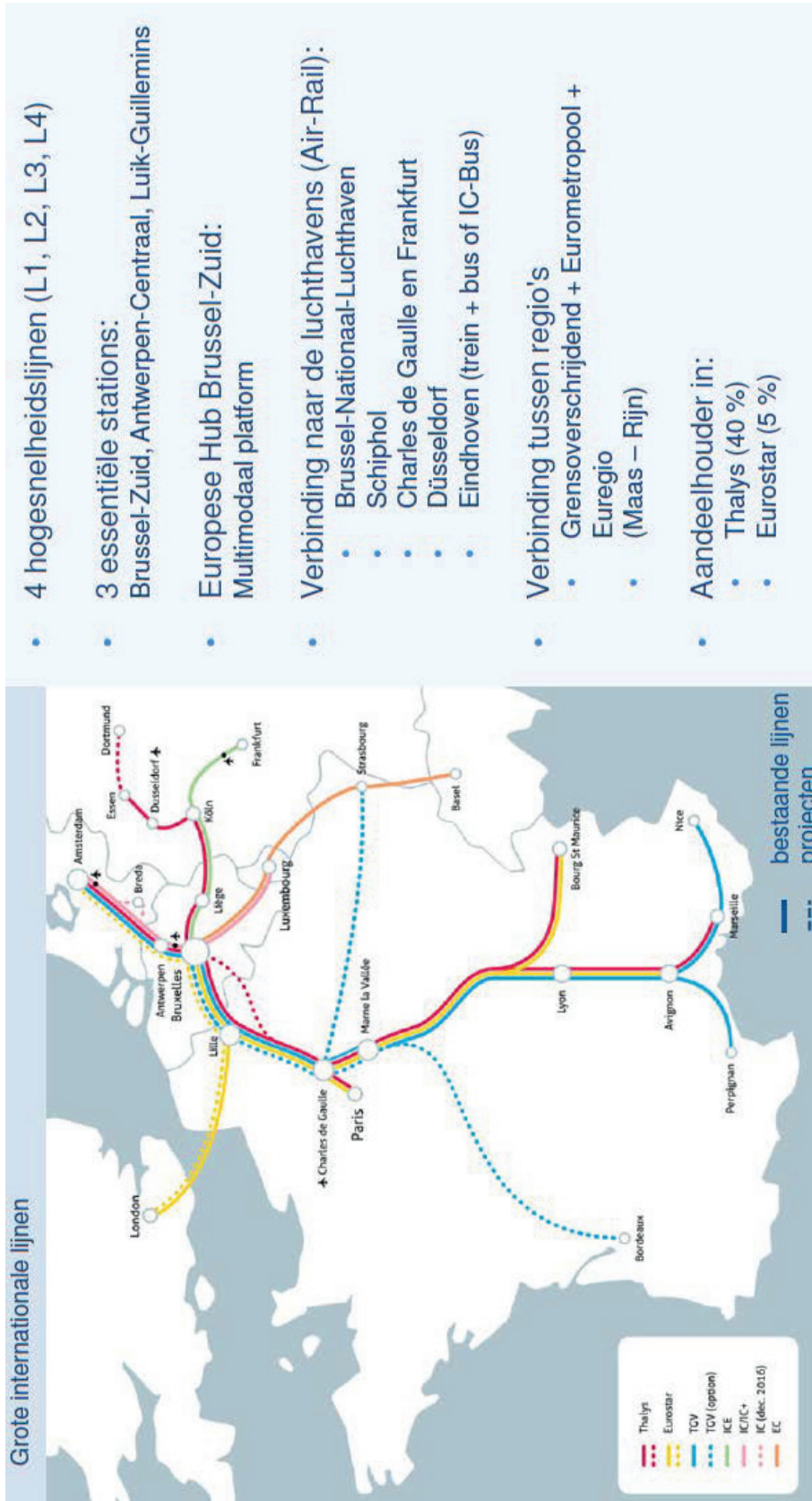
- ruimere ochtend- en avondspits
- versterking van het weekendaanbod
- frequentie piekuren blijft behouden, maar met ruimere spreiding tijdens piekuren

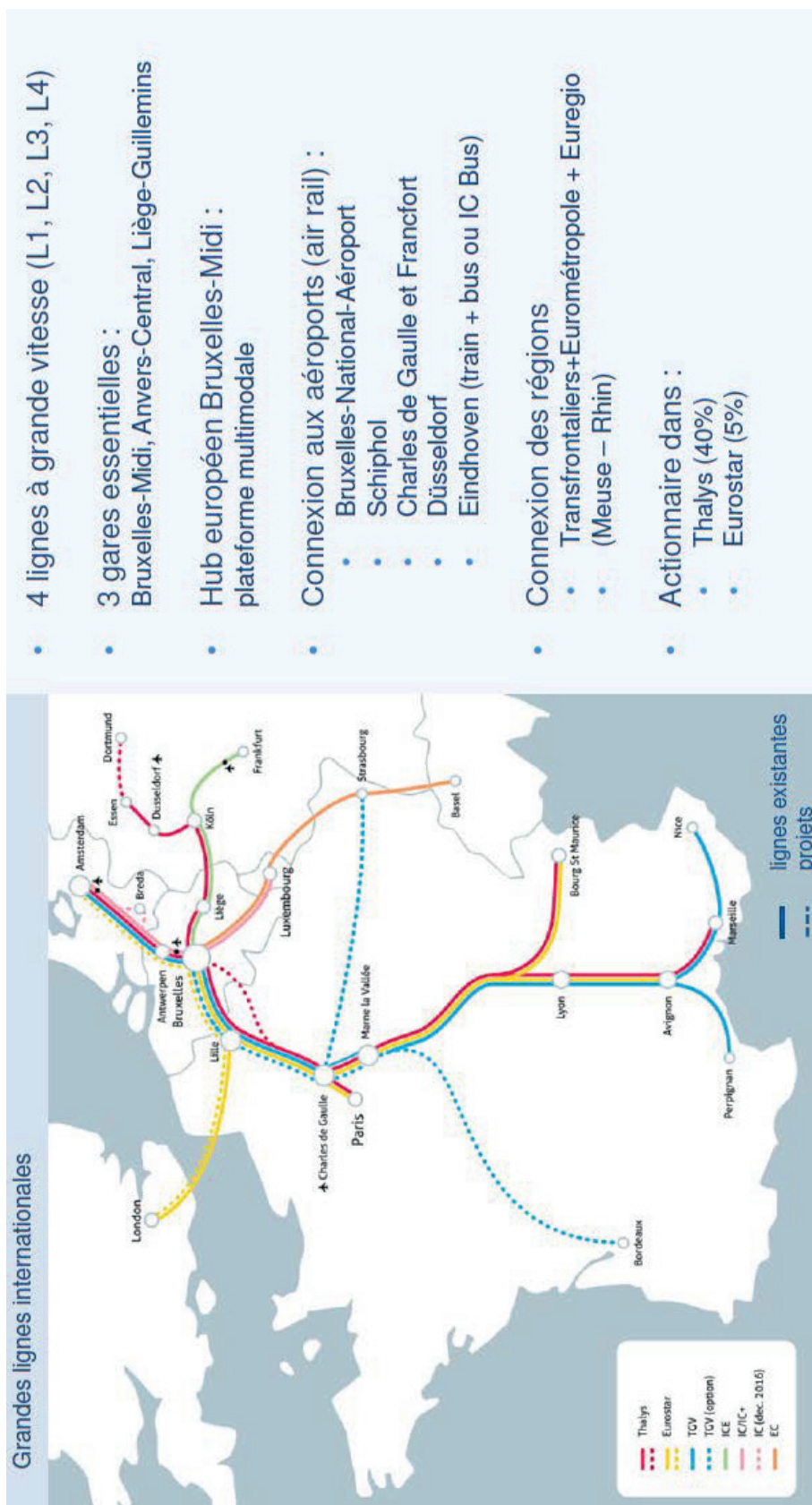
De uitdaging:

- de frequentie van de treinen tijdens de piekuren op middellange termijn verhogen
- met behoud van financieel evenwicht voor NMBS

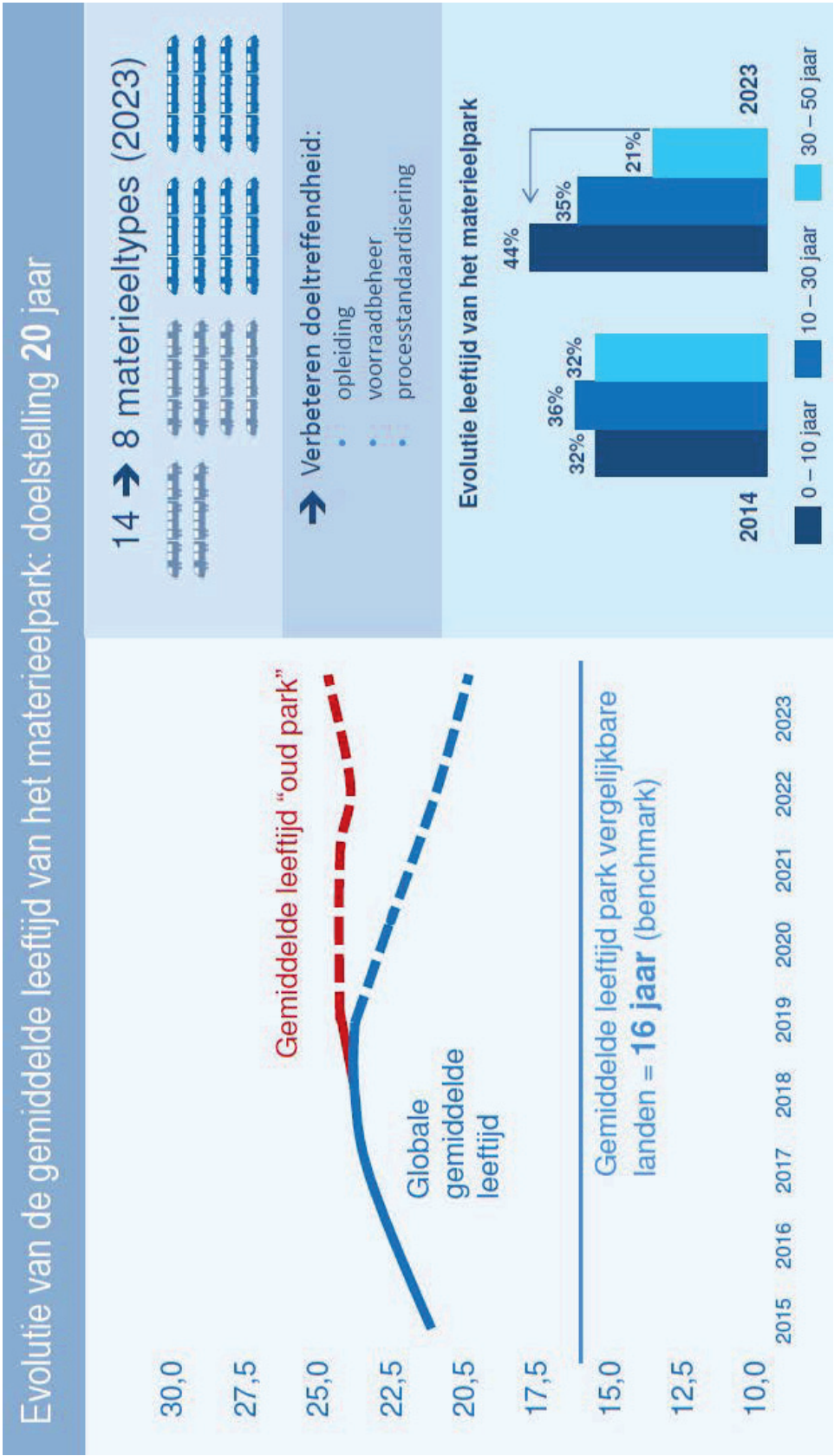


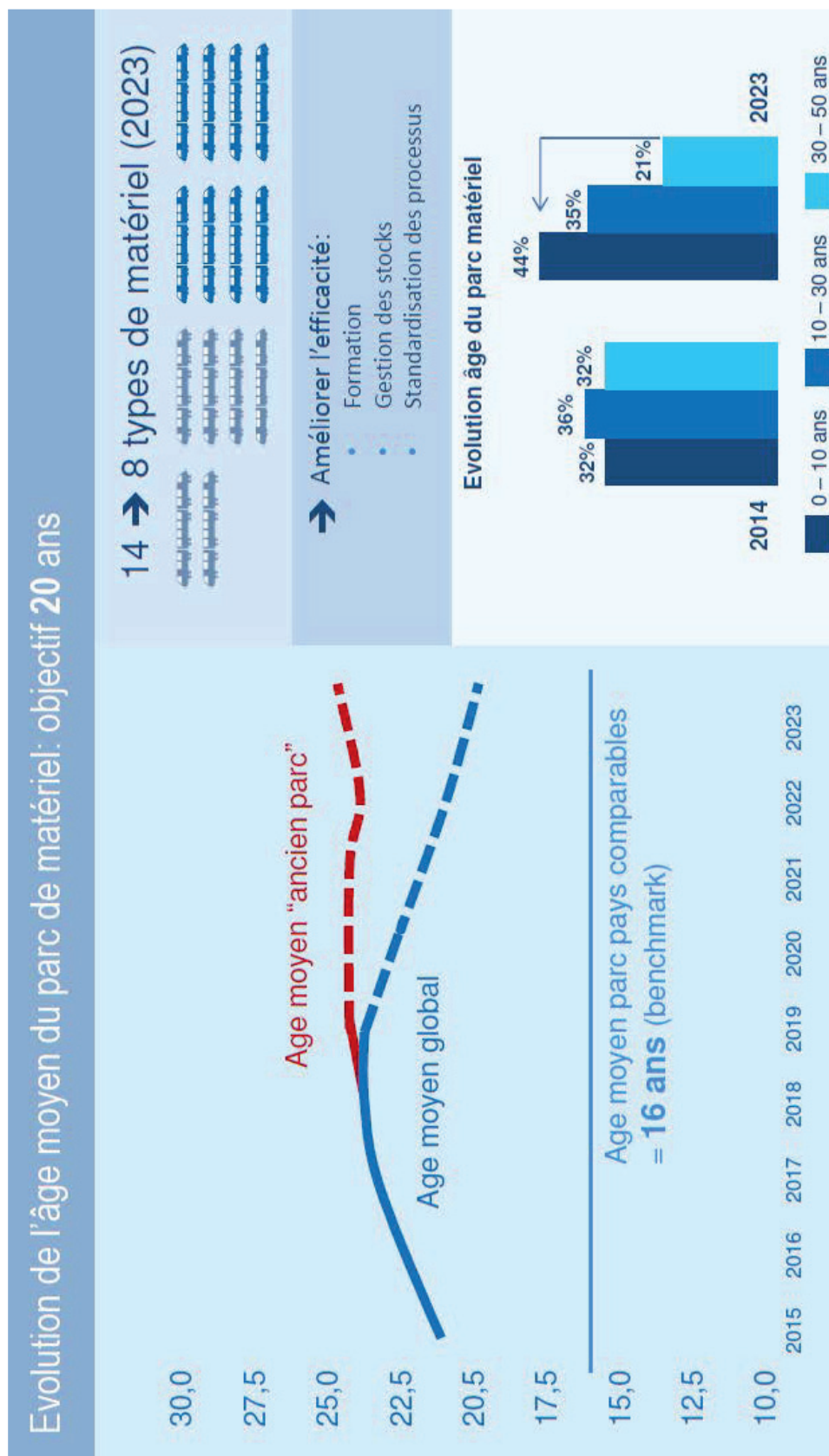
- Toekomst 2016-2019: verbeterd aanbod – internationaal / Futur 2016-2019: offre améliorée – international





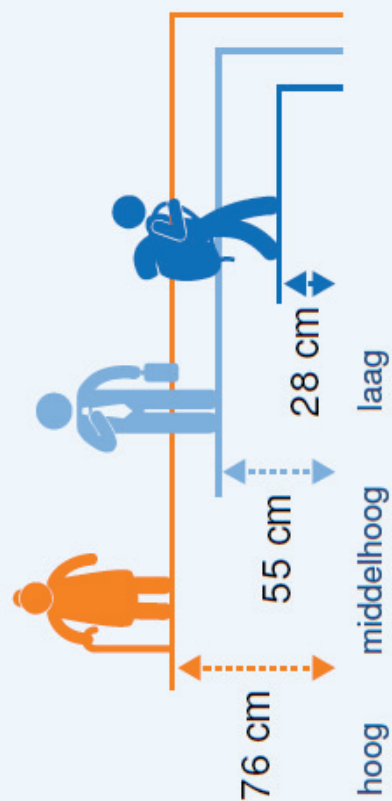
- Toekomst 2016-2019: het materieel / Futur 2016-2019: le matériel

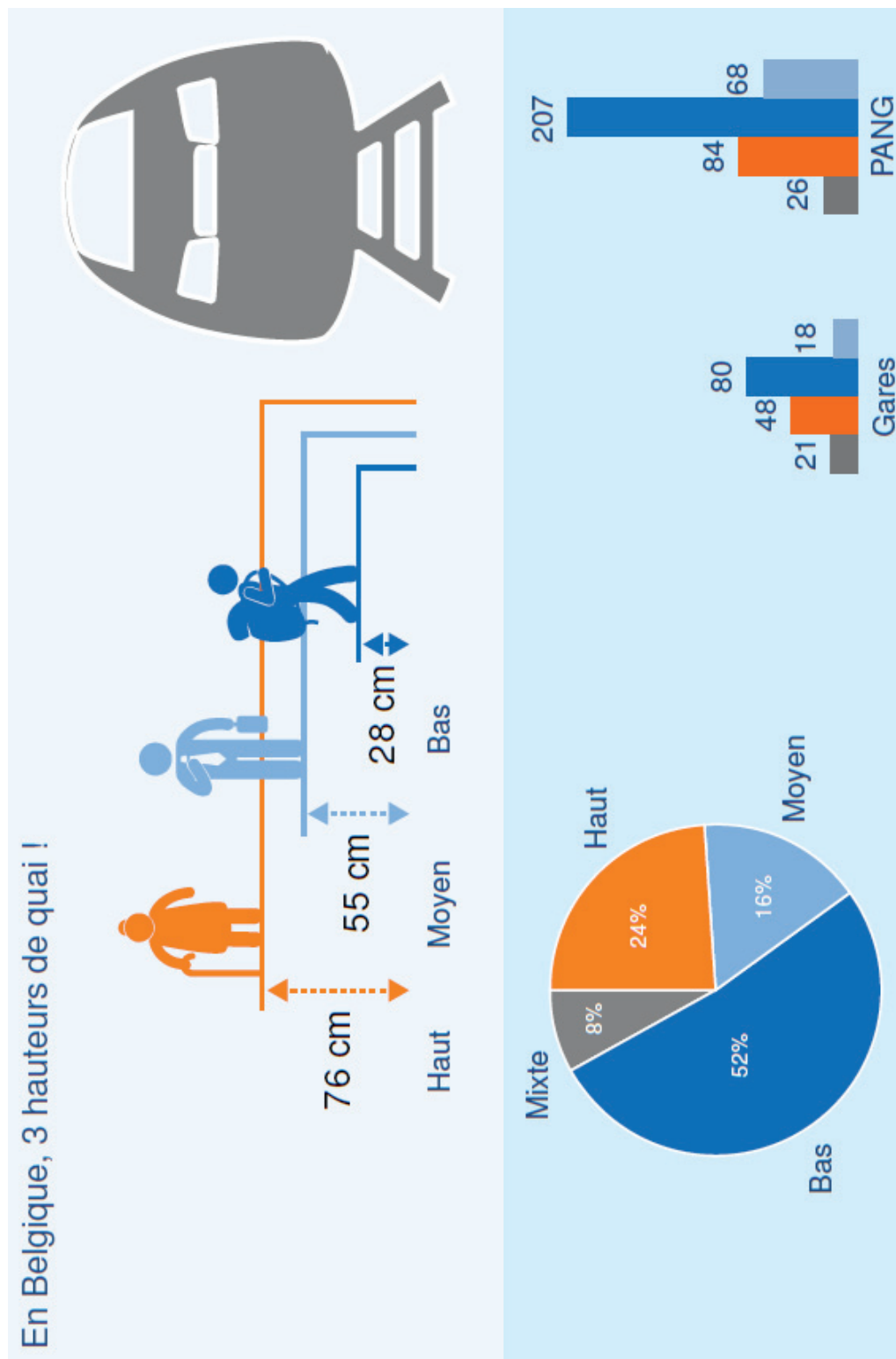




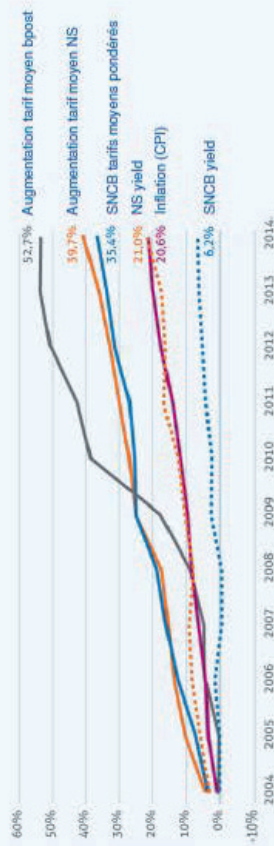
- Toekomst 2016-2019: hoogte van de perrons / Futur 2016-2019: hauteur des quais

In België, 3 perronhoogtes!

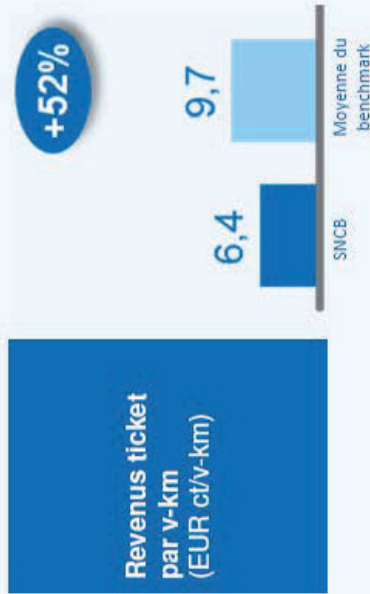




La croissance des tarifs est en retard par rapport à la croissance des tarifs de bpost, des NS et de l'inflation.



Le revenu par v-km est plus bas que celui des réseaux comparables



• Pour stimuler l'usage du train en développant une politique tarifaire

simple et accessible

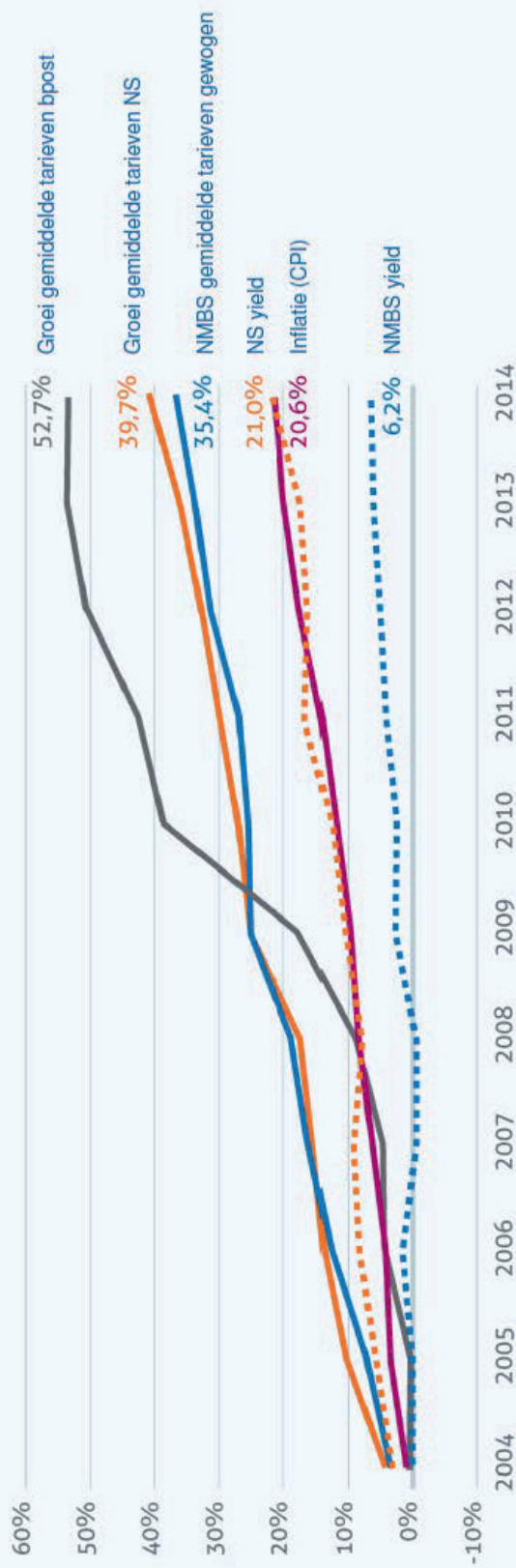
• Des tarifs combinés et/ou intégrés en accord avec les sociétés régionales de transport afin de stimuler la multimodalité

• Avec des tarifs régulés et des tarifs non régulés.

• Les canaux de ventes billettiques "nouvelles technologies"



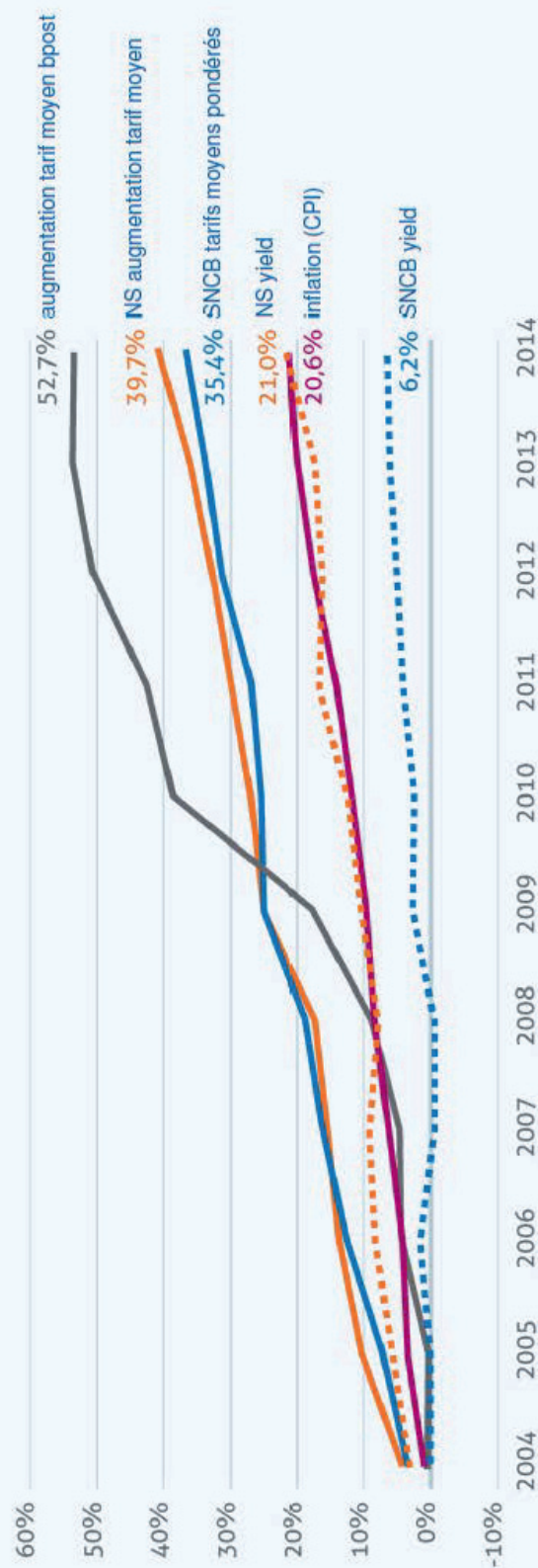
Gecumuleerde groei t.o.v. 2003 van NMBS (tarieven + yield) in vergelijking met de groei van de tarieven van bpost, NS en de inflatie



Yield NMBS: gemiddelde eenheidsinkomst per reiziger.

De yield neemt veel minder toe dan de tarieven vanwege de degradatie van de productmix: het aandeel van de abonnees die een lagere gemiddelde opbrengst genereren, neemt fors toe.

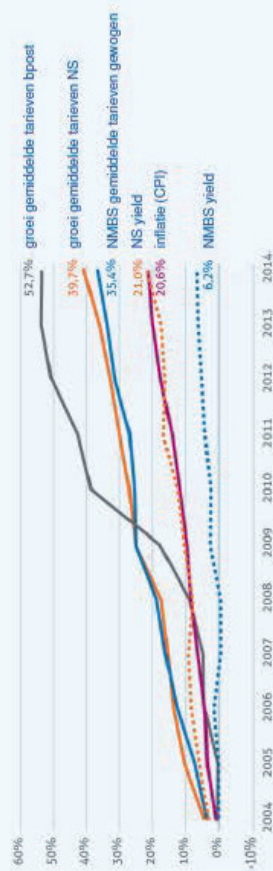
Croissance cumulée vs 2003 de la SNCB (tarifs + yield) comparée à la croissance des tarifs de bpost, des NS et de l'inflation



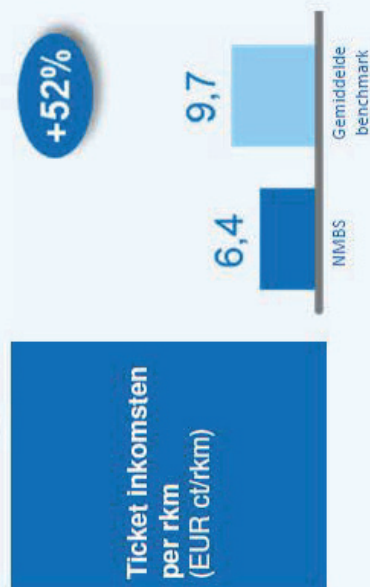
Yield SNCB: revenu moyen unitaire par passager.

Il croît beaucoup moins que les tarifs du fait de la dégradation du mix produits: la proportion des abonnés générant un revenu moyen plus faible, augmente fortement.

De tarieven groeien **trager** ten opzichte van de tarieven van bpost, NS en de inflatie.

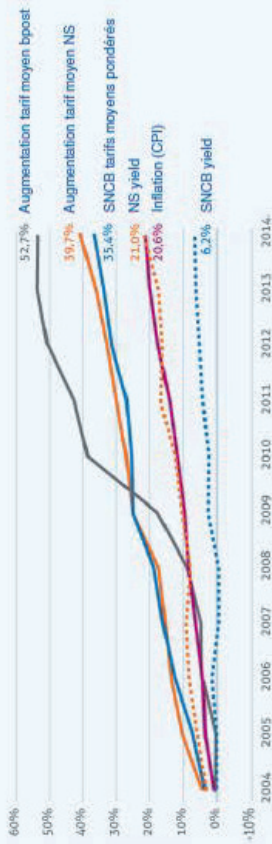


Het inkomen per r-km is lager dan dat in vergelijkbare landen

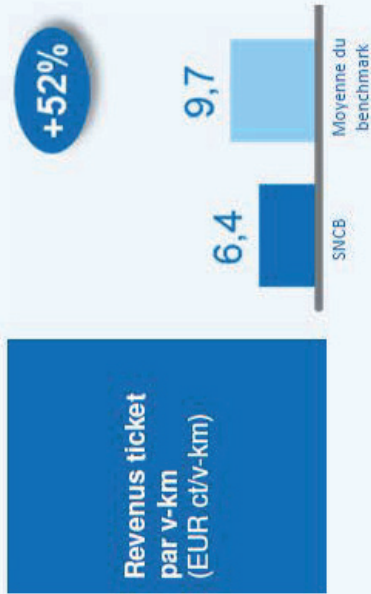


- 
 • Om het **treingebruik te stimuleren** door de uitwerking van een **eenvoudig en toegankelijk** tariefbeleid
- 
 • **Gecombineerde en/of geïntegreerde** tarieven in **samenpraak** met de gewestelijke vervoersmaatschappijen om de **multimodaliteit** te stimuleren
- 
 • Met **gereguleerde en niet-gereguleerde tarieven**
- 
 • **Ticketingkanalen** die gebruikmaken van “nieuwe technologieën”

La croissance des tarifs est en retard par rapport à la croissance des tarifs de bpost, des NS et de l'inflation.



Le revenu par v-km est plus bas que celui des réseaux comparables



• Pour stimuler l'usage du train en développant une politique tarifaire

simple et accessible

• Des tarifs combinés et/ou intégrés en accord avec les sociétés régionales de transport afin de stimuler la multimodalité

• Avec des tarifs régulés et des tarifs non régulés.

• Les canaux de ventes billettiques "nouvelles technologies"



- Toekomst 2016-2019: infrastructuurvergoeding / Futur 2016-2019: la redevance infrastructure

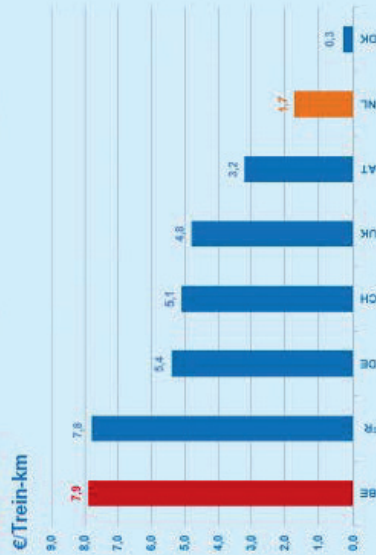
Huidige formule infrastructuurvergoeding ontmoedigt ontwikkeling aanbod

- Er moet zo goed mogelijk het hoofd worden geboden aan de hoge vaste kosten van de spoorweginfrastructuur
- Het niveau van de infrastructuurvergoeding van 2014 aanhouden tot in 2019 en het aanbod ontwikkelen (stops en frequentie)

De infrastructuur wordt onderbenut in vergelijking met de buurlanden (aantal treinen per lijn en per dag).



De infrastructuurvergoeding is de hoogste van West-Europa.

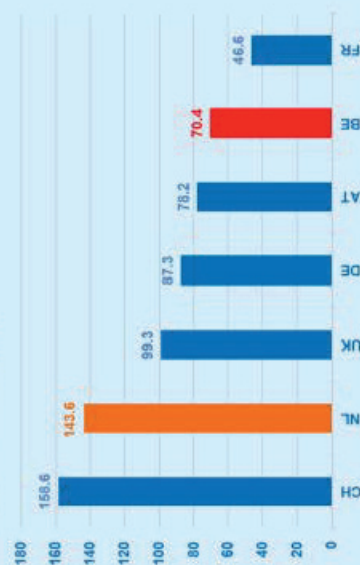


“De regering wil de NMBS een grotere operationele flexibiliteit bieden en het gebruik van de spoorinfrastructuur door de NMBS en de andere spooroperatoren stimuleren. Daartoe moet de infrastructuurvergoeding verlagen en anders gestructureerd worden”. (Regeerakkoord 10/10/2014)

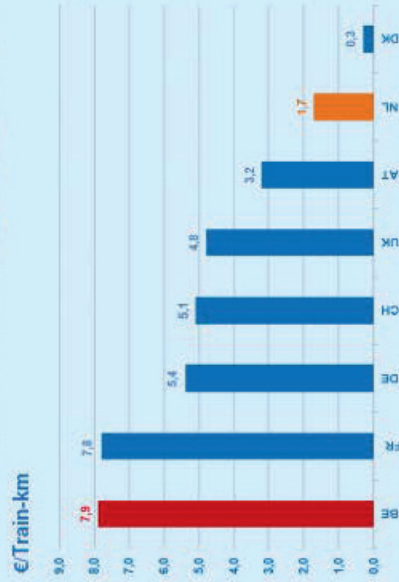
La formule actuelle de la redevance infrastructure décourage le développement de l'offre.

- Il faut utiliser aux mieux les frais fixes élevés de l'infrastructure ferroviaire.
- Maintenir le niveau de la redevance au niveau de 2014 jusqu'en 2019 tout en développant l'offre (arrêts et fréquences)

L'infrastructure est sous-utilisée en comparaison avec les pays voisins (nombre de trains par ligne et par jour).



La redevance infrastructure est la plus élevée d'Europe de l'Ouest.



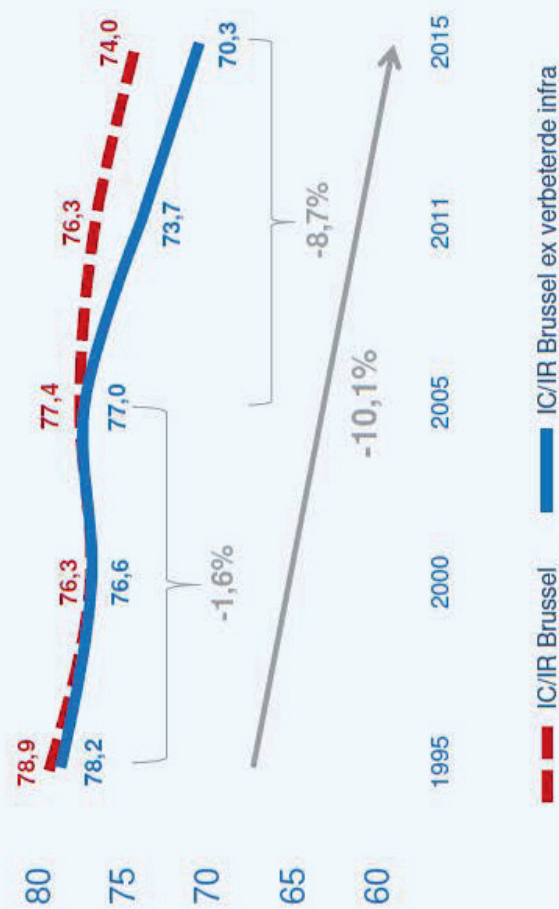
“Le gouvernement souhaite offrir davantage de flexibilité opérationnelle à la SNCB et promouvoir l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par la SNCB et les autres opérateurs ferroviaires. A cet effet, la redevance d'infrastructure sera diminuée et structurée différemment”. (Accord de gouvernement 10/10/2014)

- Toekomst 2016-2019: verhogen van de commerciële snelheid / Futur 2016-2019: augmenter la vitesse commerciale

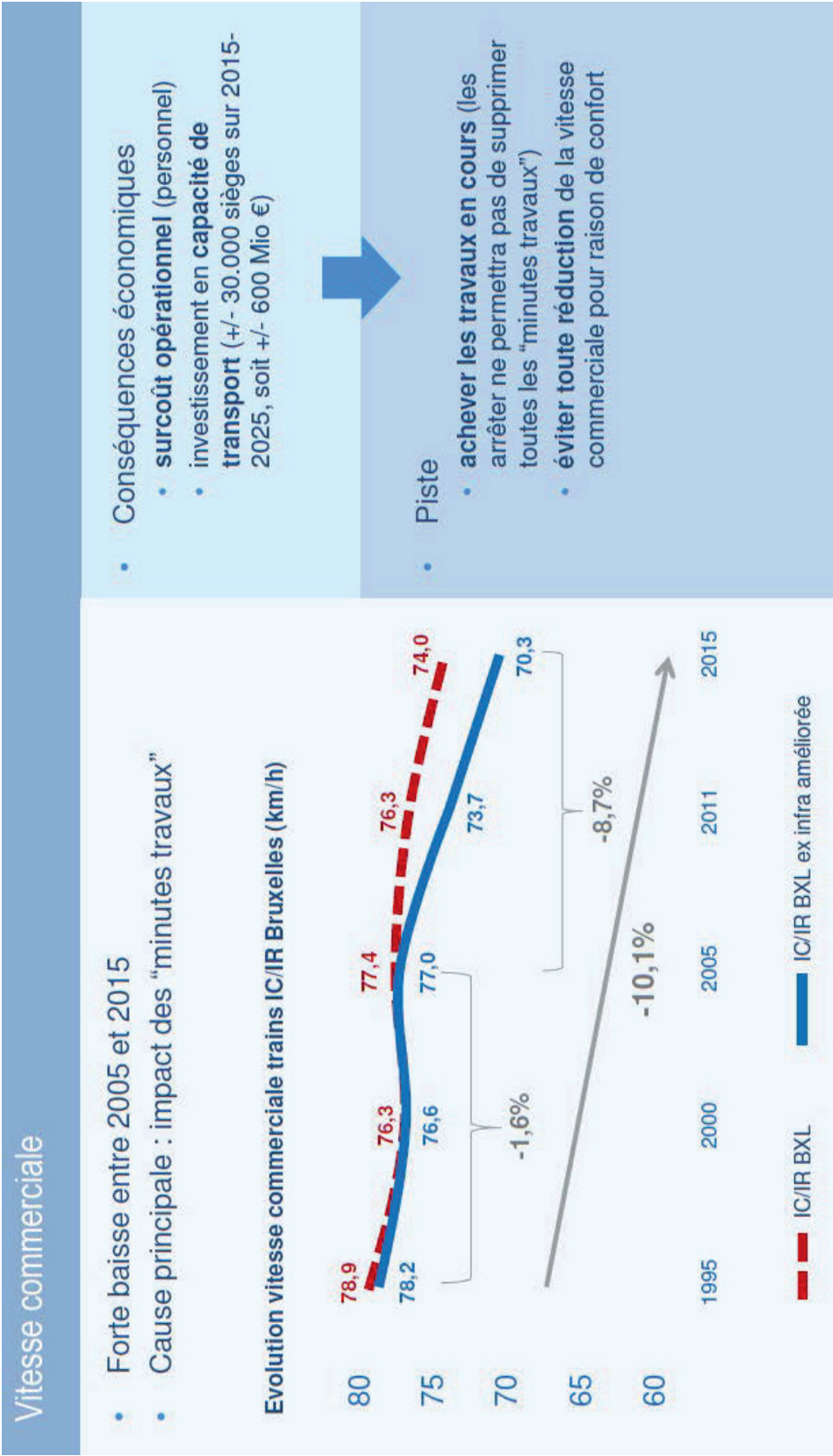
Commerciële snelheid

- Sterke daling tussen 2005 en 2015
- Hoofdoorzaak: impact van “minuten door werken”

Evolutie commerciële snelheid IC/IR-treinen Brussel (km/u)

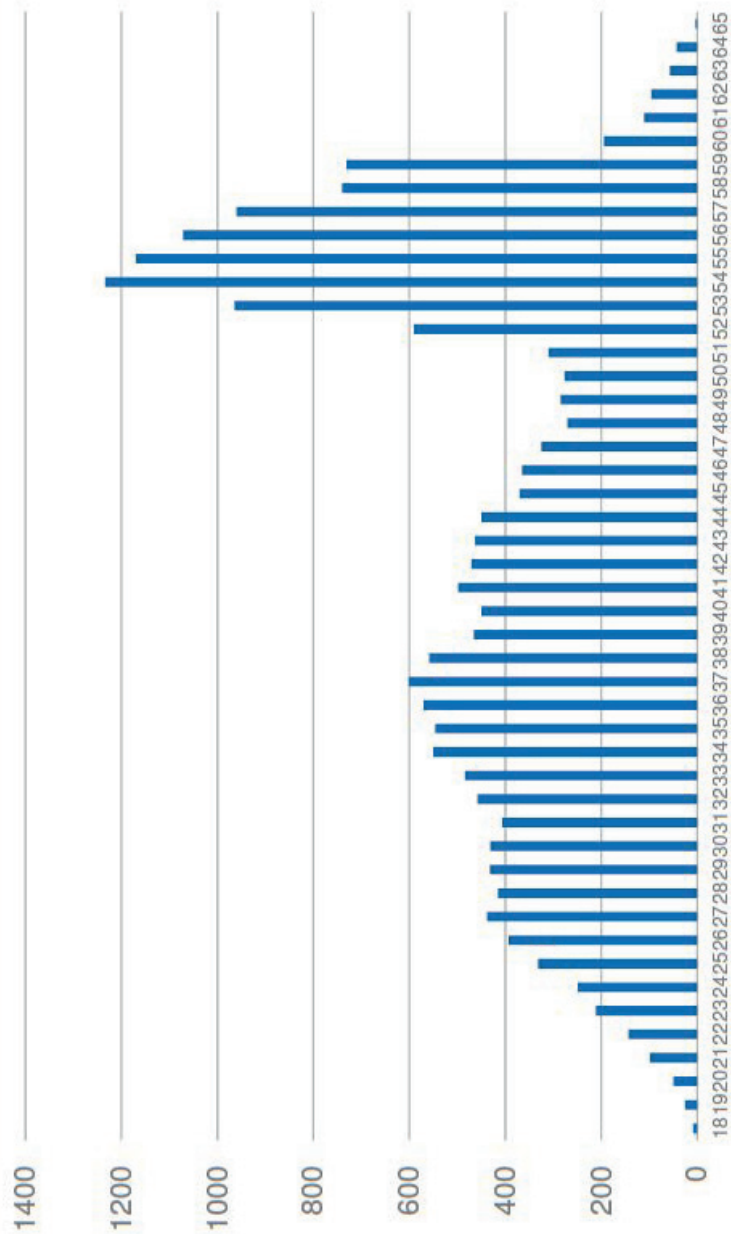


- Economische gevolgen
 - **operationele meerkost** (personeel)
 - investering in **vervoerscapaciteit** (+/- 30.000 zetels over periode 2015-2025, wat neerkomt op +/- € 600 mln.)
- ➔
- Piste
 - **de werken in uitvoering afronden** (ze stopzetten helpt niet om alle 'minuten door werken' weg te werken)
 - **iedere daling van de commerciële snelheid omwille van comfort vermijden**



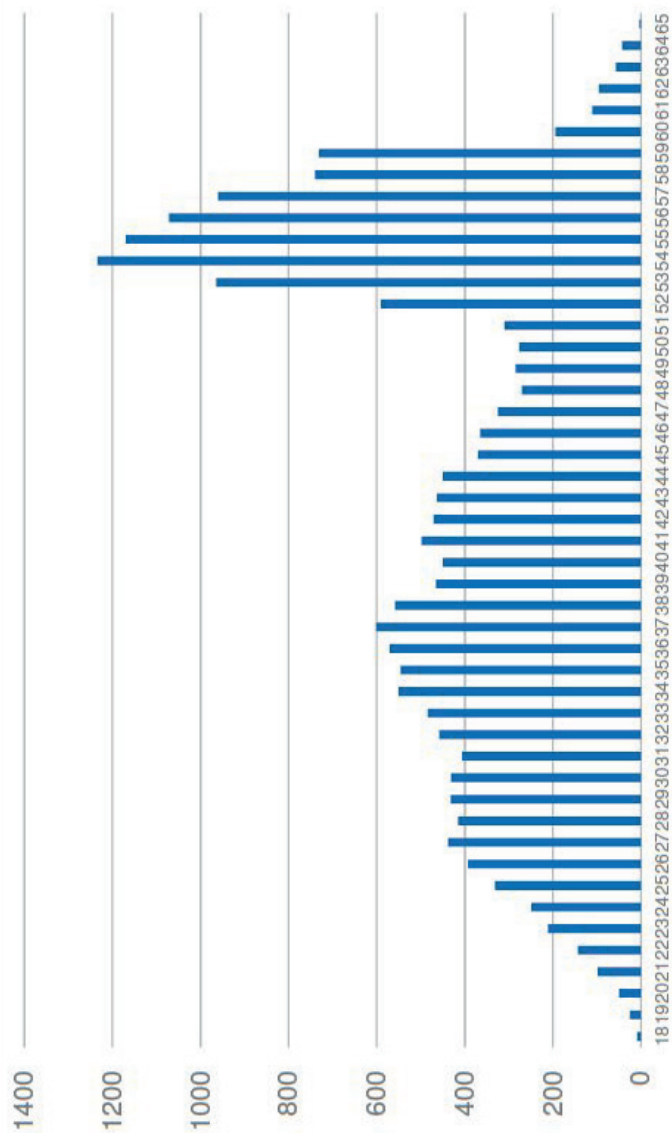
- Toekomst 2016-2019: verhogen van de productiviteit / Futur 2016-2019: augmenter la productivité

Leeftijdspiramide



→ Kans om de productiviteit te verhogen zonder enig ontslag

Pyramide des âges



→ opportunité d'améliorer la productivité sans procéder à aucun licenciement

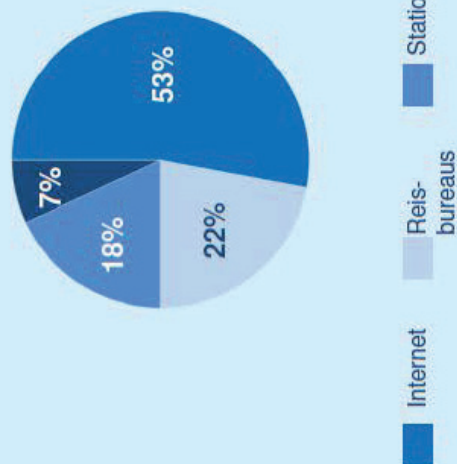
- Toekomst 2016-2019: reorganiseren van de distributie / Futur 2016-2019: réorganiser la distribution

De aankoop van biljetten gebeurt meer en meer via automaten (binnenlands verkeer) en online (internationaal verkeer). Verwacht wordt dat de evolutie in de NMBS-mix zich zal doorzetten.

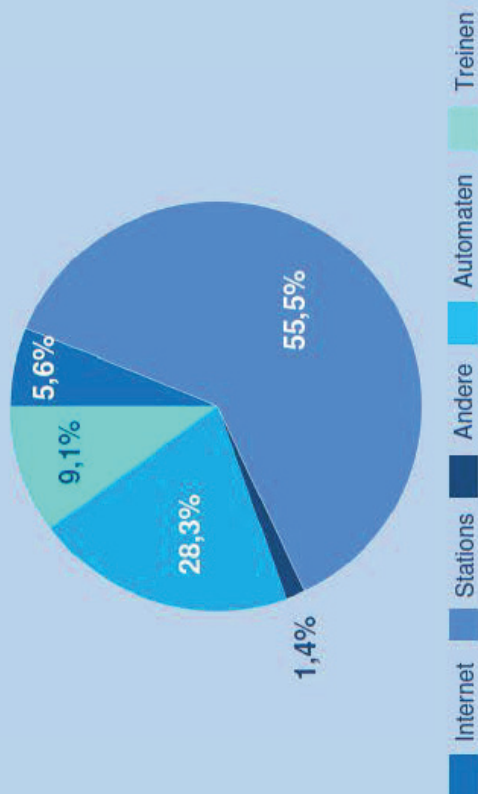


Het aandeel van de automaten in de verkoop is gestegen van **17,0%** (01/2014) naar **28,3%** (12/2014) voor het binnenlands verkeer.

Thalys (verkoop NMBS 2014)



NMBS verkoop binnenlands verkeer 2014

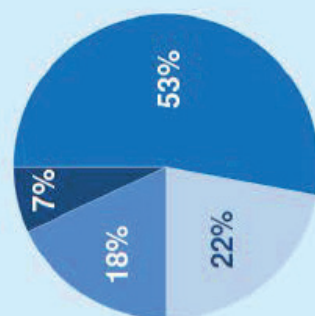


L'achat de billets se fait de plus en plus via les automates (trafic national) et l'online (trafic international). Une poursuite de l'évolution dans le mix SNCB est à attendre.

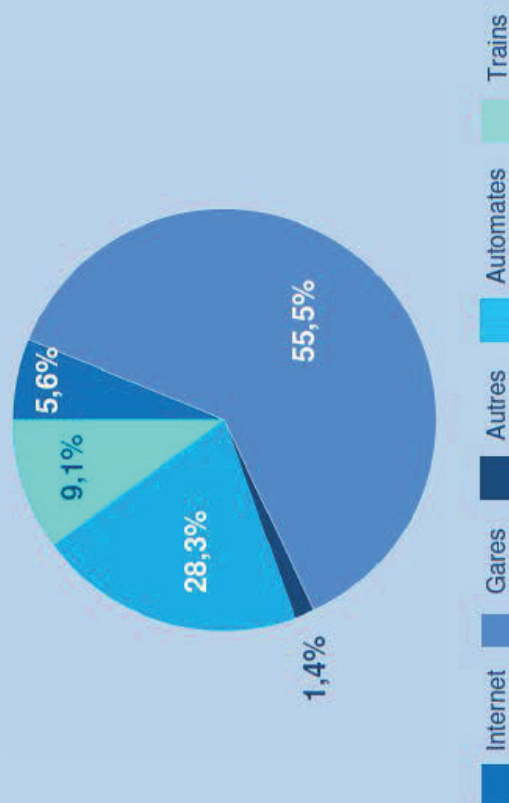


La part des automates dans la vente est passé de **17,0%** (01/2014) à **28,3%** (12/2014) pour le trafic national.

Thalys (vente SNCB 2014)



SNCB vente trafic national 2014



BIJLAGE B

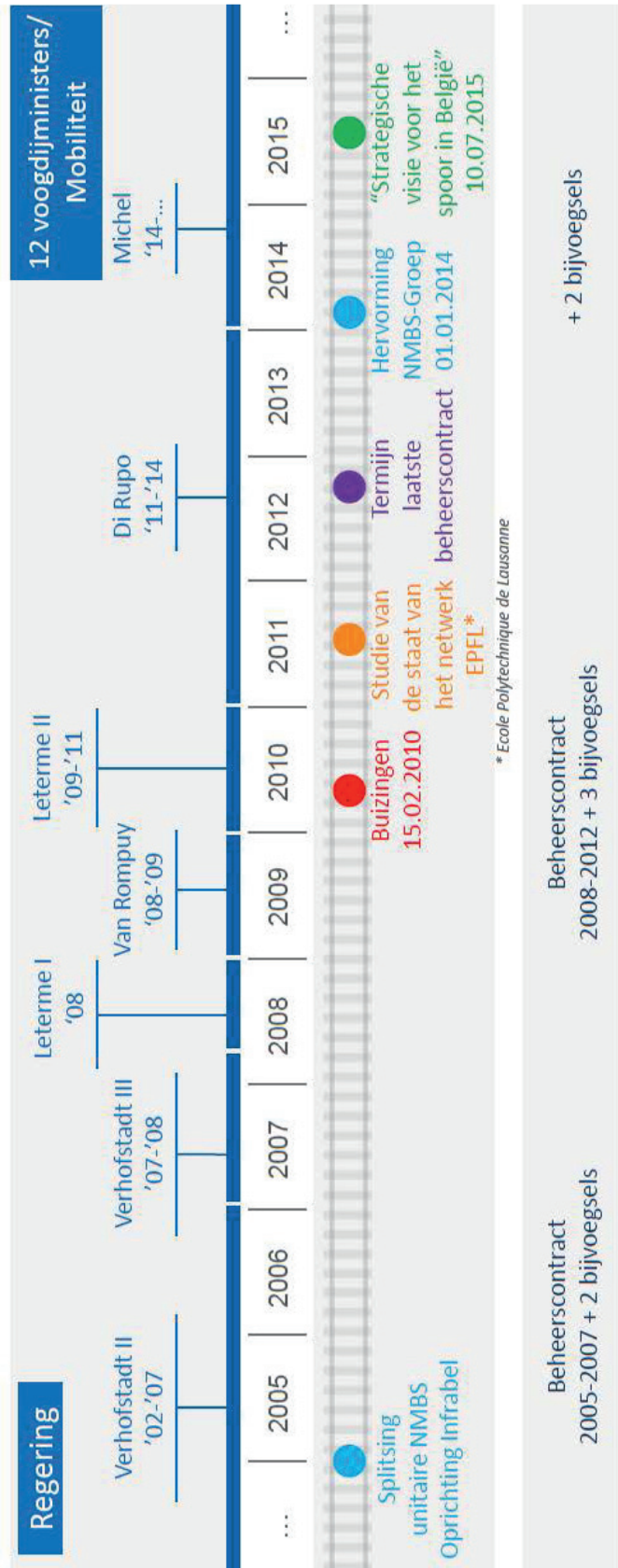
Presentatie Infrabel

ANNEXE B

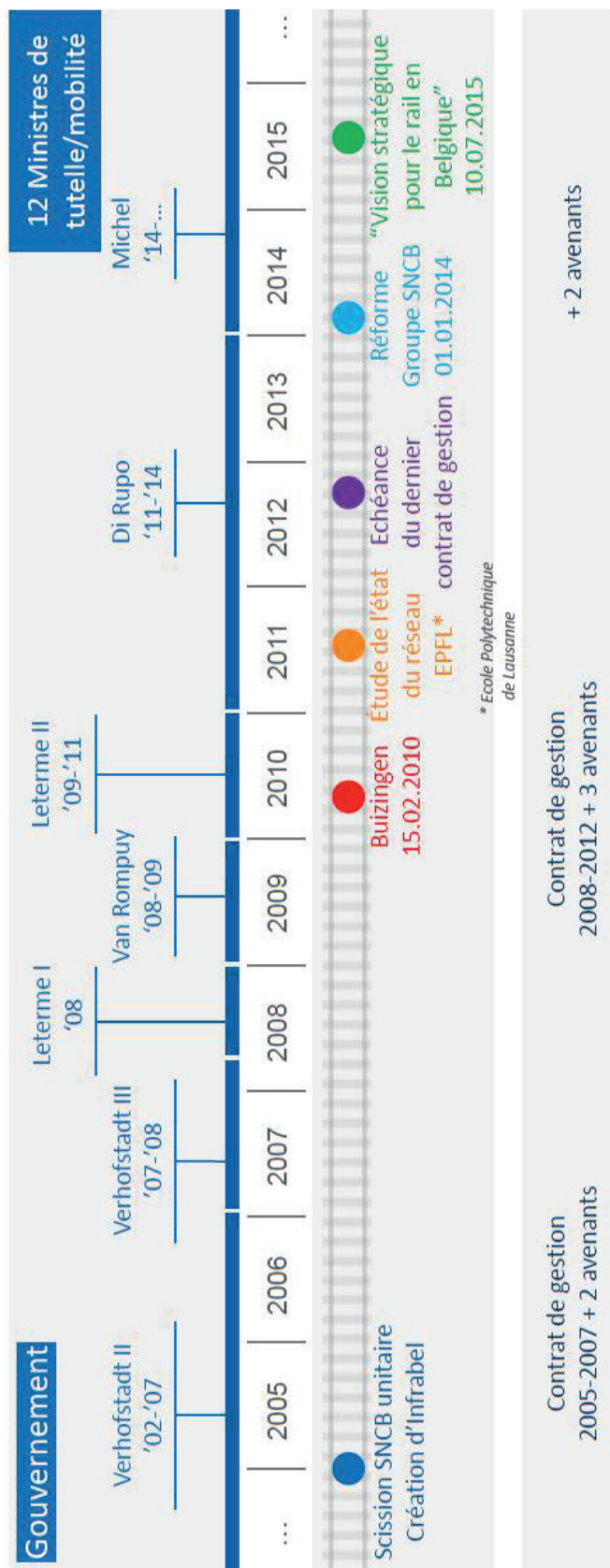
Présentation Infrabel

B. Presentatie Infrabel / Présentation Infrabel

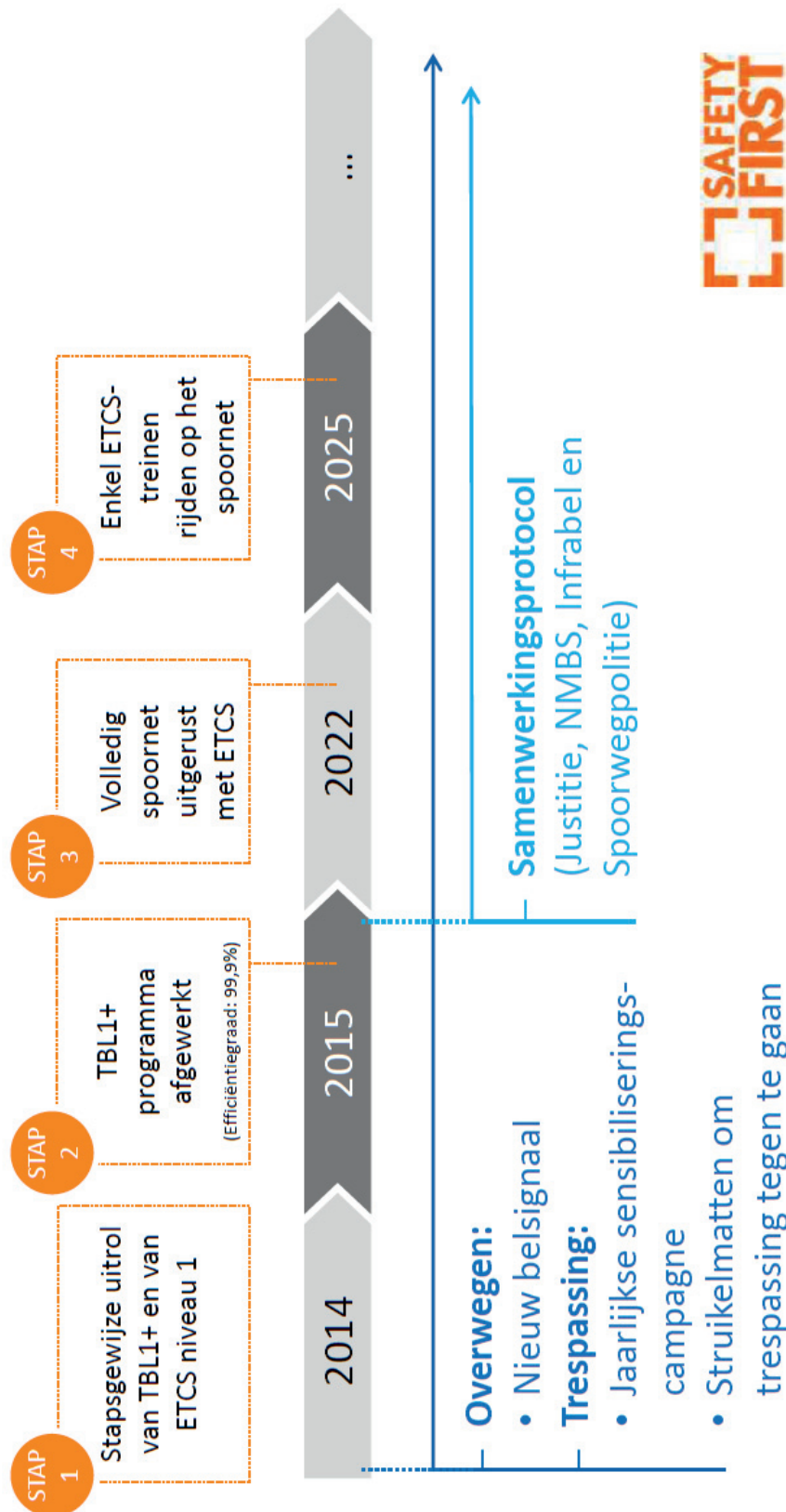
Sedert 2005 wijzigt het werkkader van Infrabel geregeld



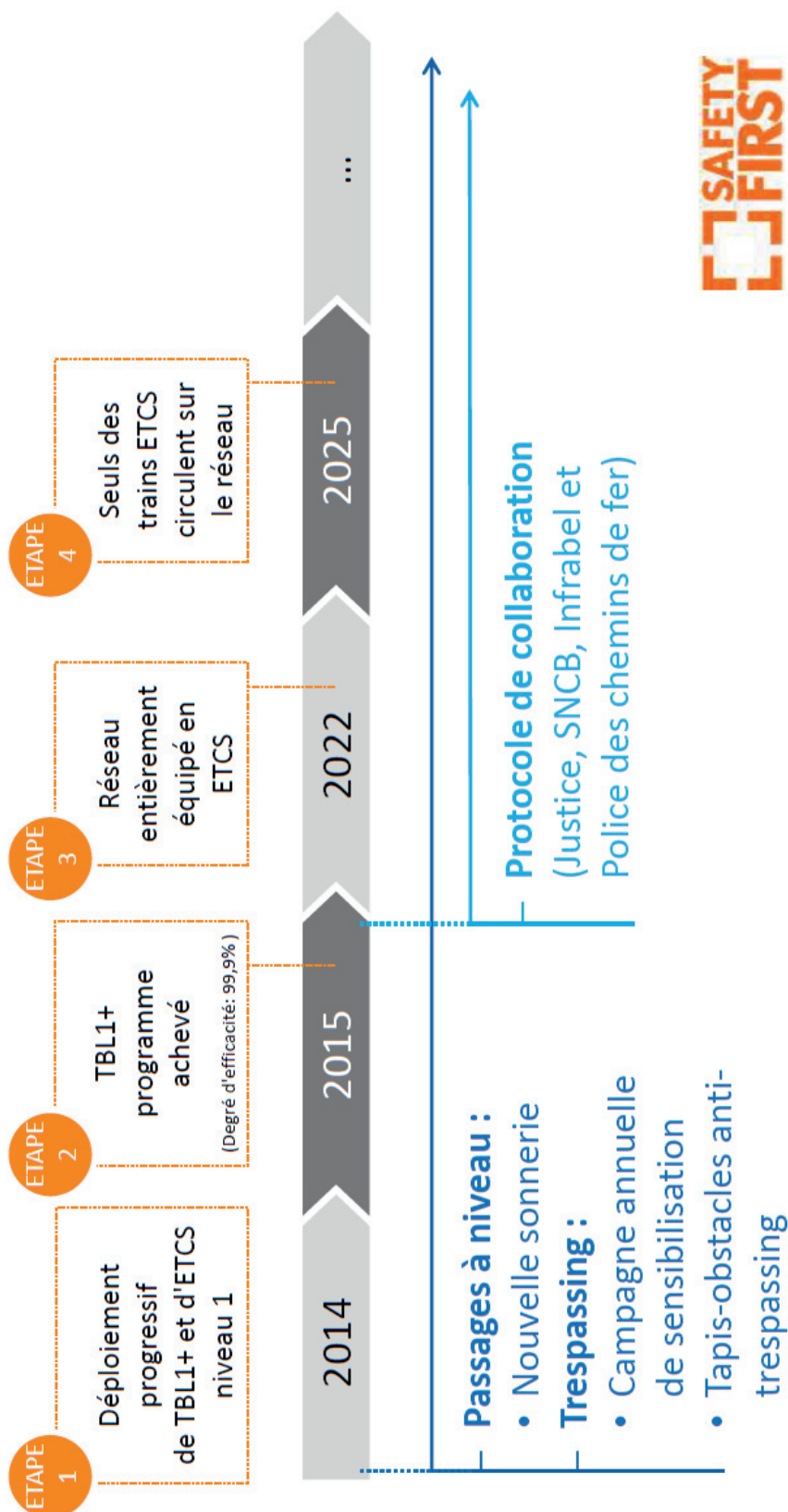
Depuis 2005, le cadre de travail d'Infrabel change régulièrement



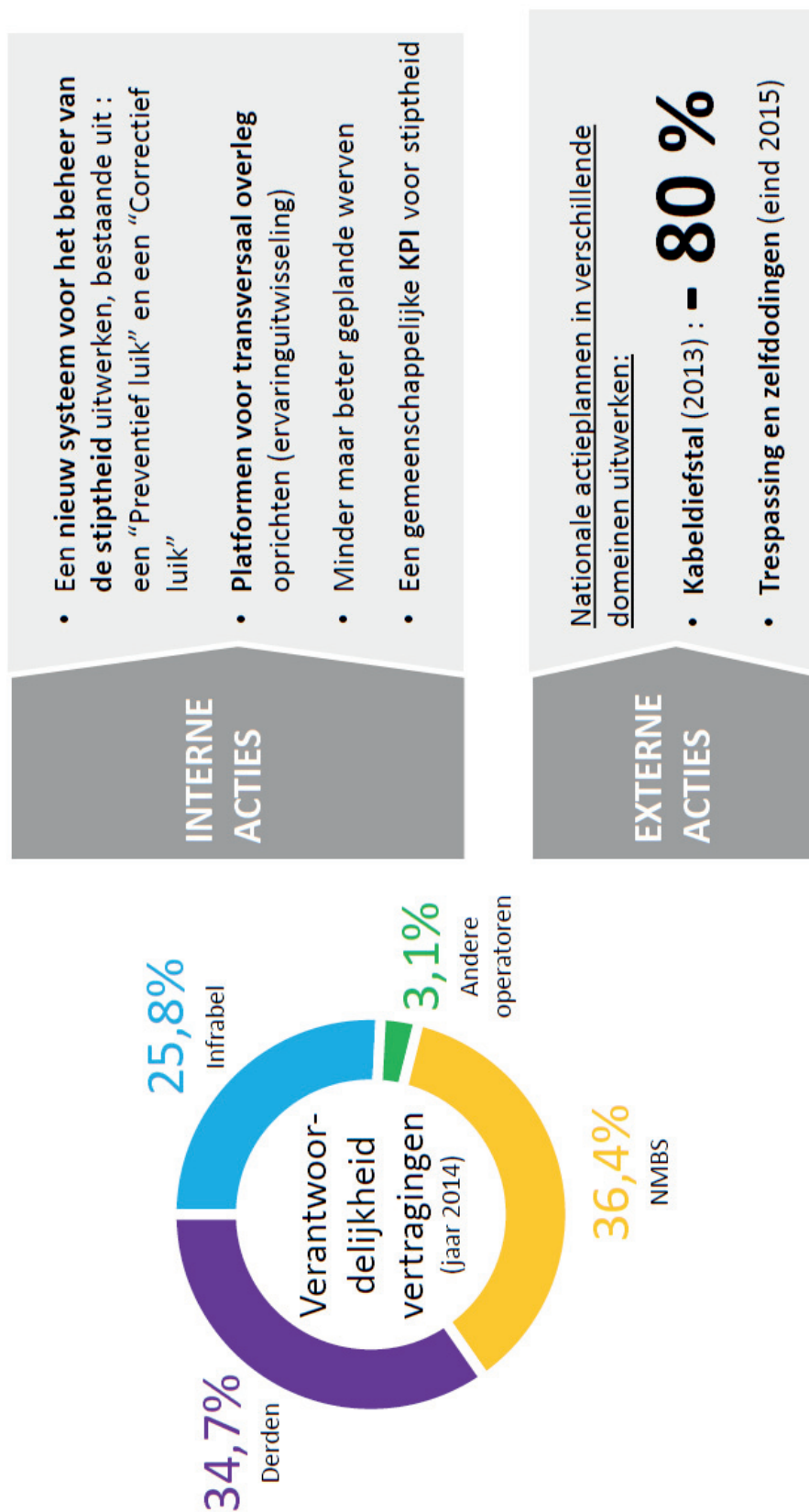
1.1. De veiligheid verbeteren, o.a. door de uitrol van TBL1+ en ETCS-systemen



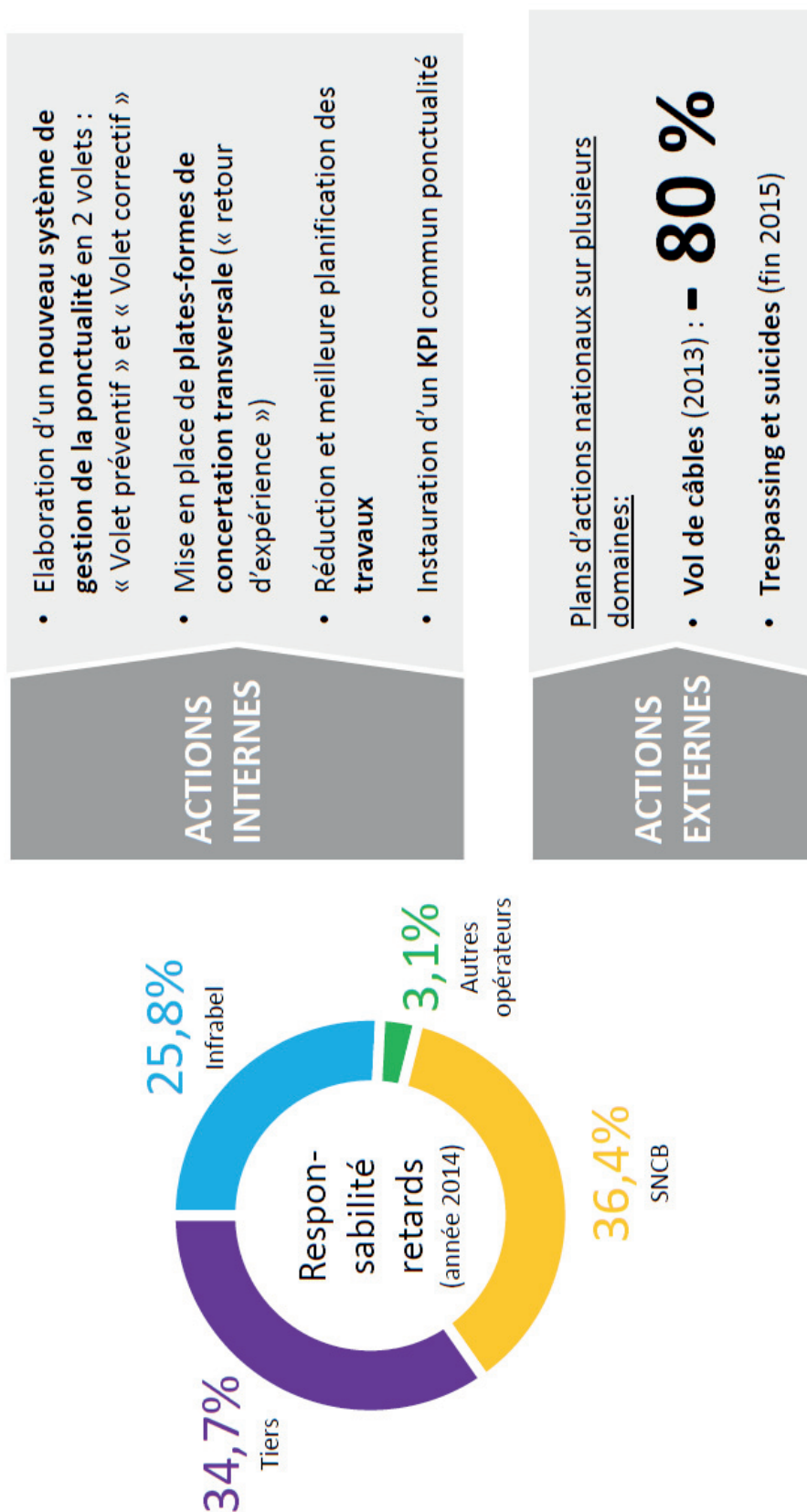
1.1. Renforcer la sécurité, e.a. par le déploiement de TBL1+ et d'ETCS



1.2. Meer focussen op stiptheid

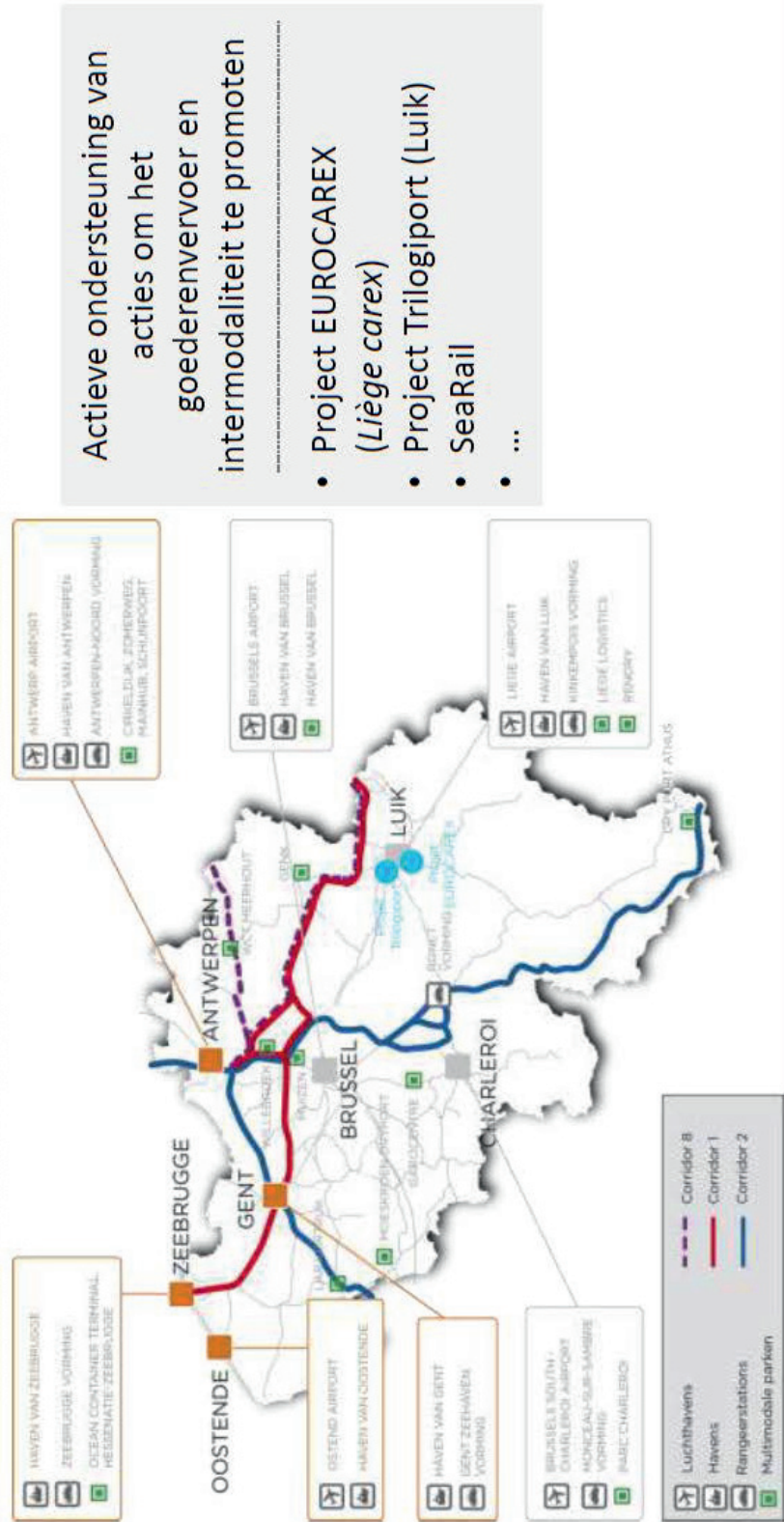


1.2. Attribuer une attention particulière à la ponctualité



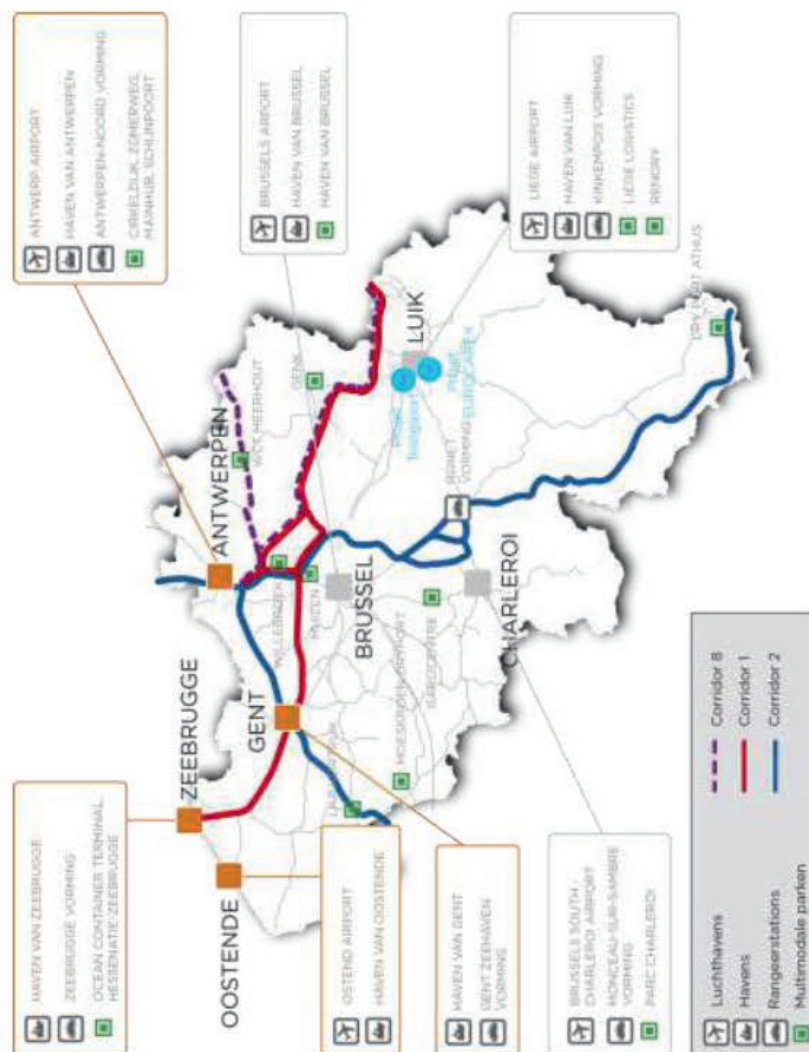
1.5. Meer klantgerichtheid op het vlak van goederenvervoer en ondersteuning van de economische groei door het promoten van intermodaliteit en de Europese spoorcorridors

Infrabel is actief op 3 van de 9 "core network corridors" van TEN-T



1.5. Etendre la vision client au fret et soutenir la croissance économique via l'intermodalité et les corridors européens

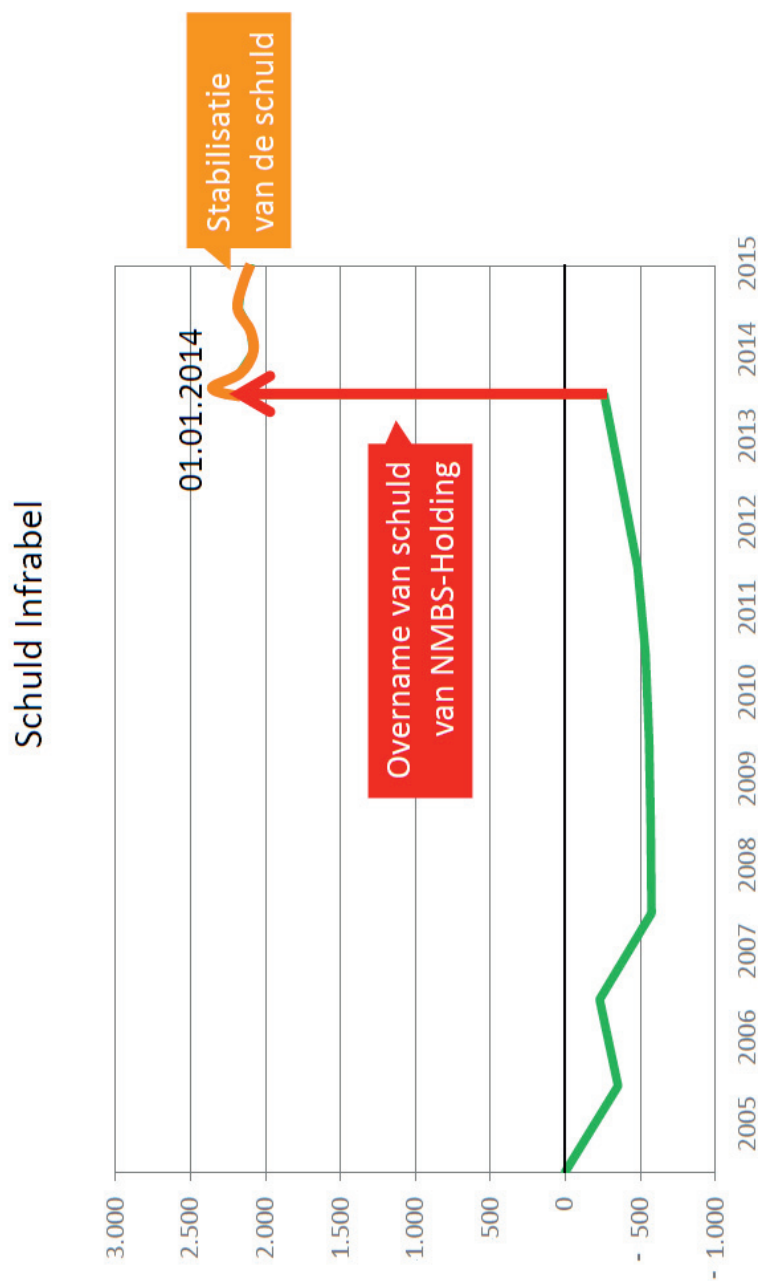
Infrabel se trouve sur 3 des 9 « *core network corridors* » du RTE-T



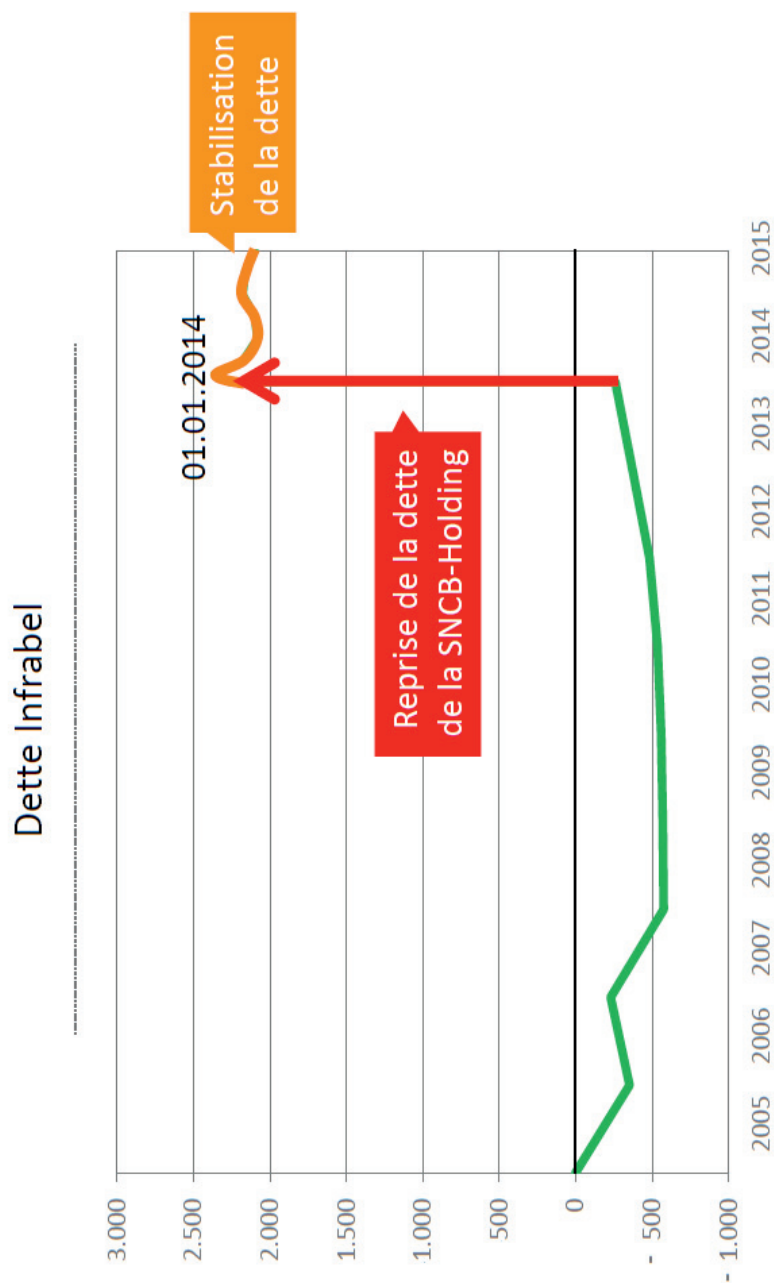
Soutien actif aux initiatives de promotion du fret ferroviaire et de l'intermodalité :

- Projet EUROCAREX (Liège carex)
- Projet Trilogiport (Liège)
- SeaRail
- ...

3.1. Gezonde financiën verzekeren met een stabilisering van de schuld

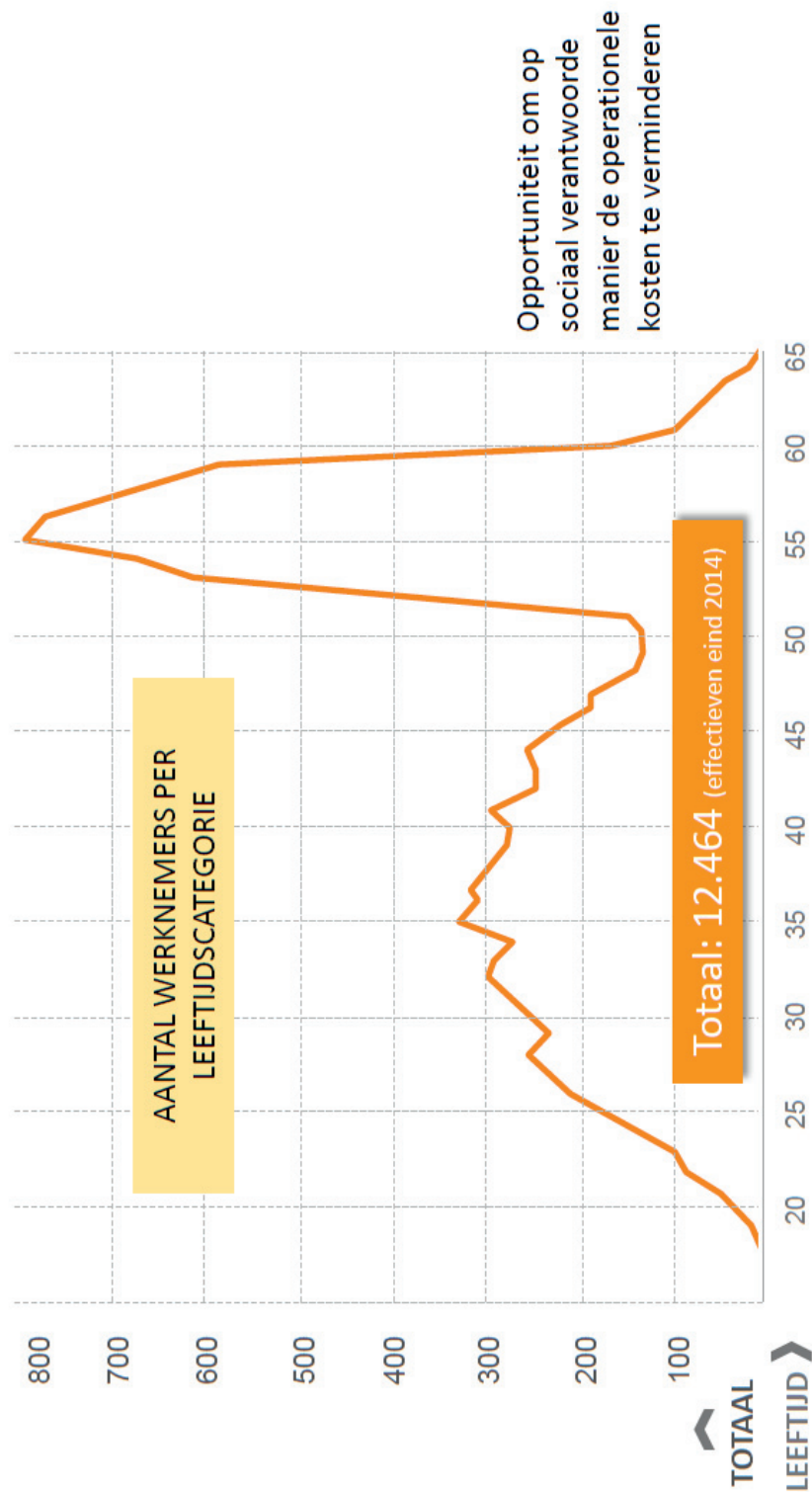


3.1. Garantir des finances saines avec une stabilisation de la dette



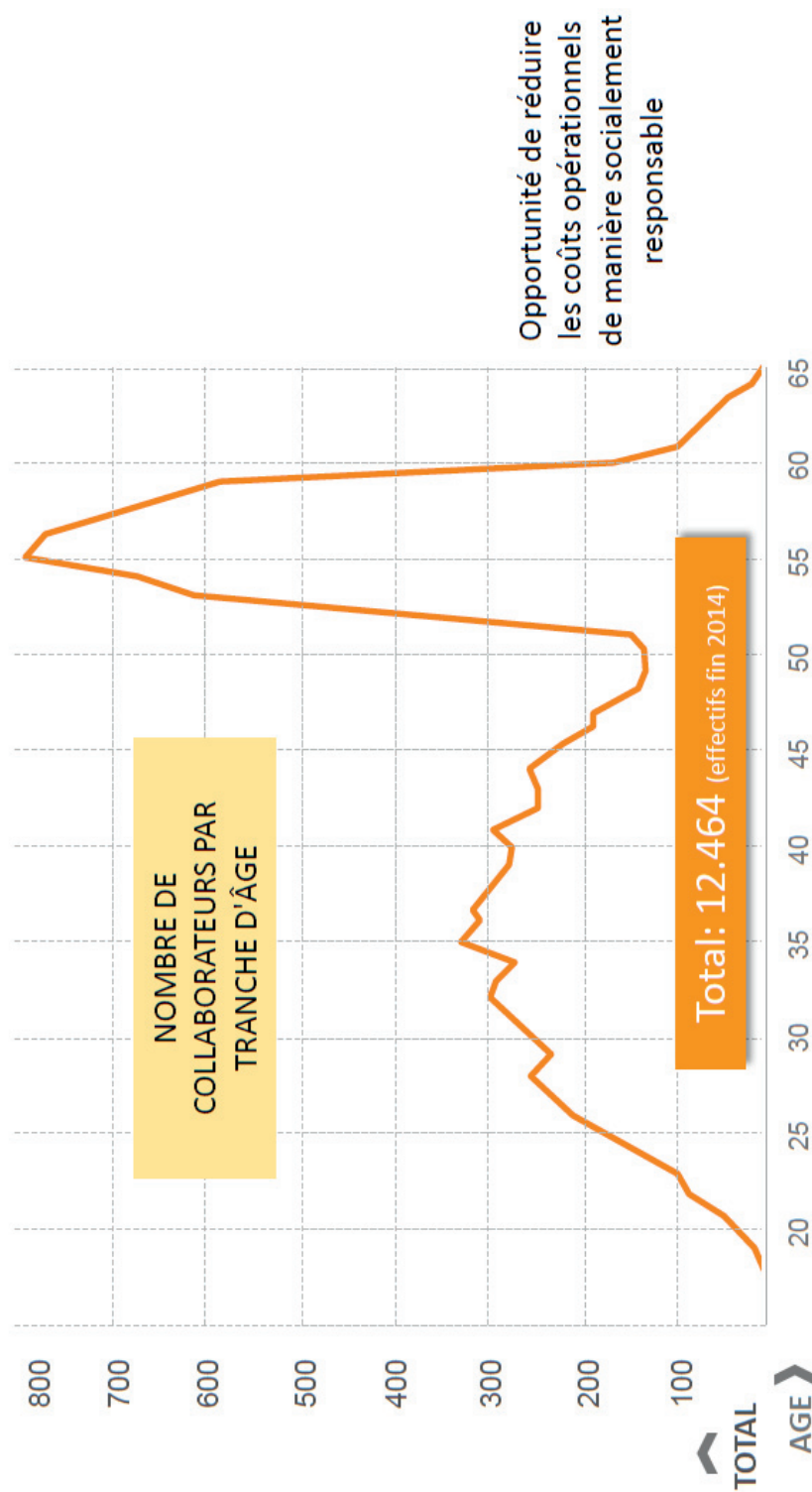
3.2. Verbetering van de productiviteit (met 4% per jaar voor 5 jaar)

Onze specifieke leeftijdspiramide is zowel een éénmalige opportuniteit als een uitdaging



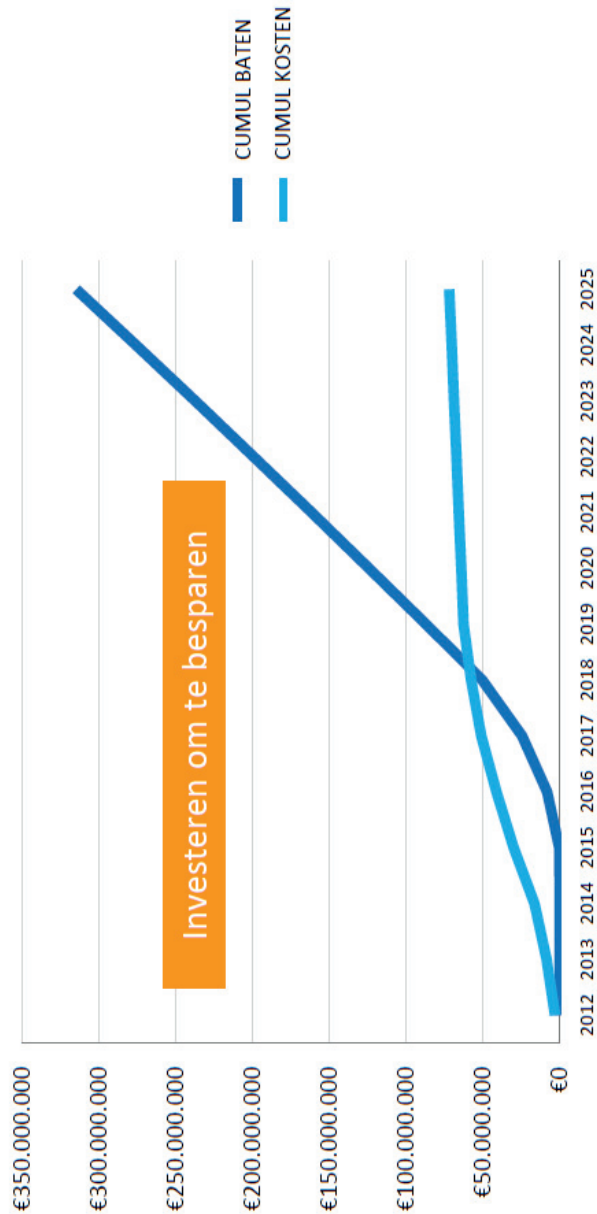
3.2. Amélioration de la productivité (de 4% par an sur 5 ans)

Notre pyramide des âges spécifique constitue à la fois un défi et une opportunité unique



3.2. Verbetering van de productiviteit (met 4% per jaar voor 5 jaar)

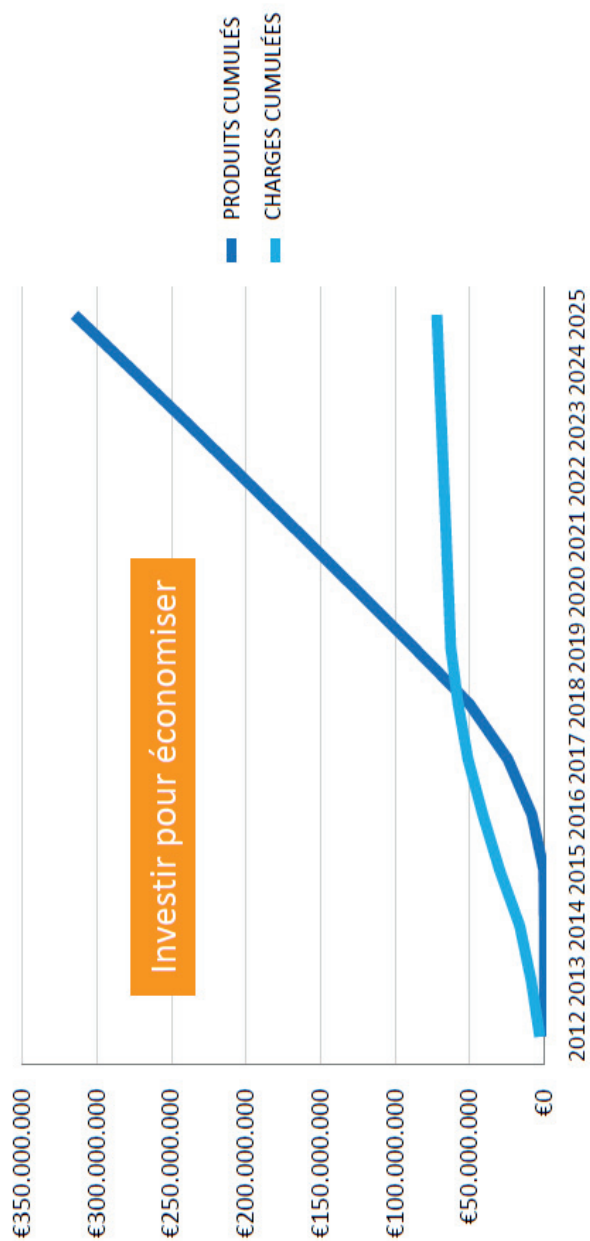
II. Investeren om te besparen: voorbeeld van SMARTER-M



De goede uitvoering van het project “SMARTER-M” is een noodzakelijke voorwaarde om de productiviteit te verhogen en de onderhoudskosten te verminderen

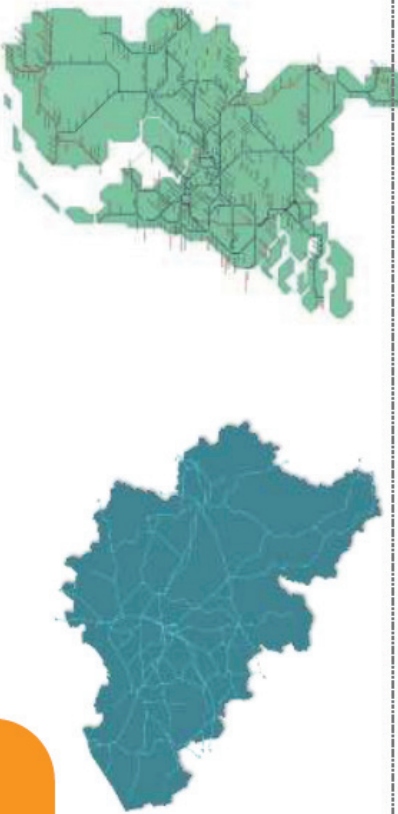
3.2. Amélioration de la productivité (de 4% par an sur 5 ans)

II. Évolution vers une maintenance prédictive (projet SMARTER-M)



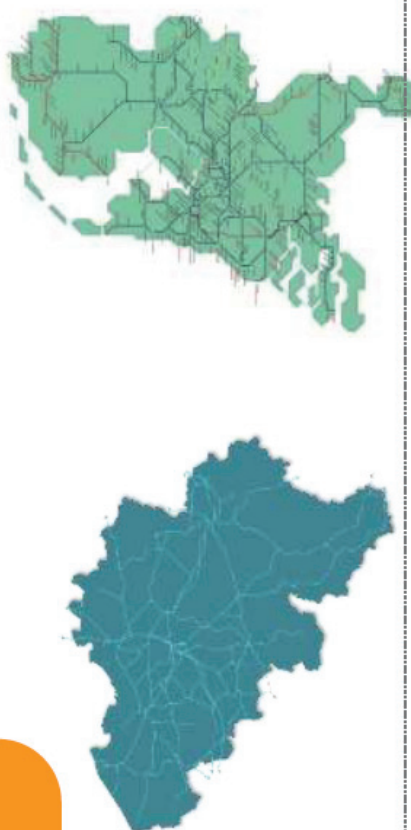
La bonne exécution du projet “SMARTER-M” est une condition nécessaire pour réaliser l’augmentation de la productivité et diminuer les charges d’entretien

Grootte van het netwerk



Oppervlakte	30.528 km2	41.500 km2
Bevolking	11.150.516	16.838.413
Dichtheid	367 inw./km2	405,1 inw./km2
BBP	401,9 miljard €	650,7 miljard €
Lijnen	3.631 km	3.041 km
Dichtheid van het net/1000 inwoners	0,325 km	0,181 km

Taille du réseau

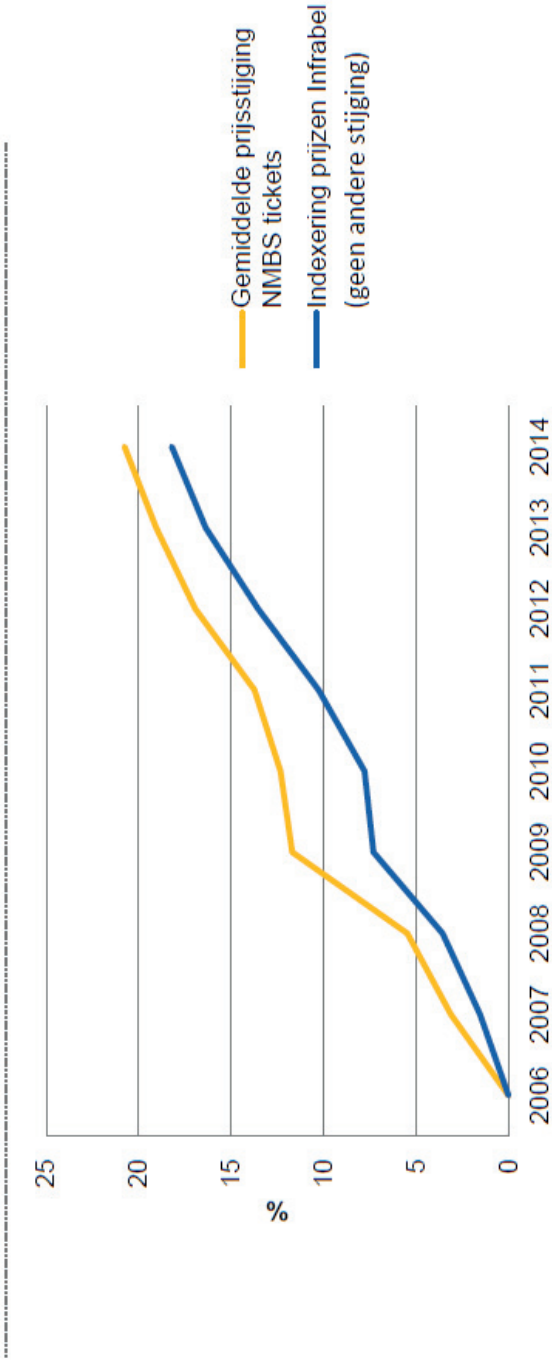


Superficie	30.528 km2	41.500 km2
Population	11.150.516	16.838.413
Densité	367 hab./km2	405,1 hab./km2
PIB	401,9 Mds d'euros	650,7 Mds d'euros
Lignes	3.631 km	3.041 km
Densité du réseau/1000 habitants	0,325 km	0,181 km



Gebruiksheffing

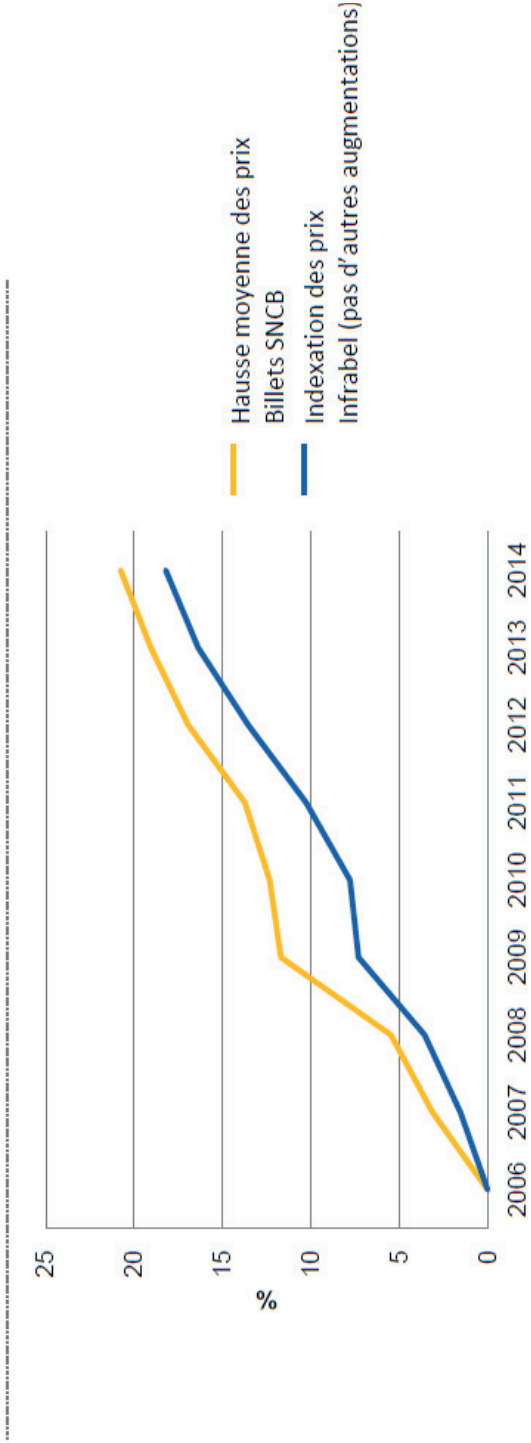
De gebruiksheffing steeg de laatste jaren **enkel** door de **jaarlijkse indexering** van de eenheidsprijzen.



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Indexering	+2,19%	+1,55%	+1,99%	+3,61%	+0,44%	+2,32%	+2,96%	+2,50%	+1,58%

Redevance infrastructure

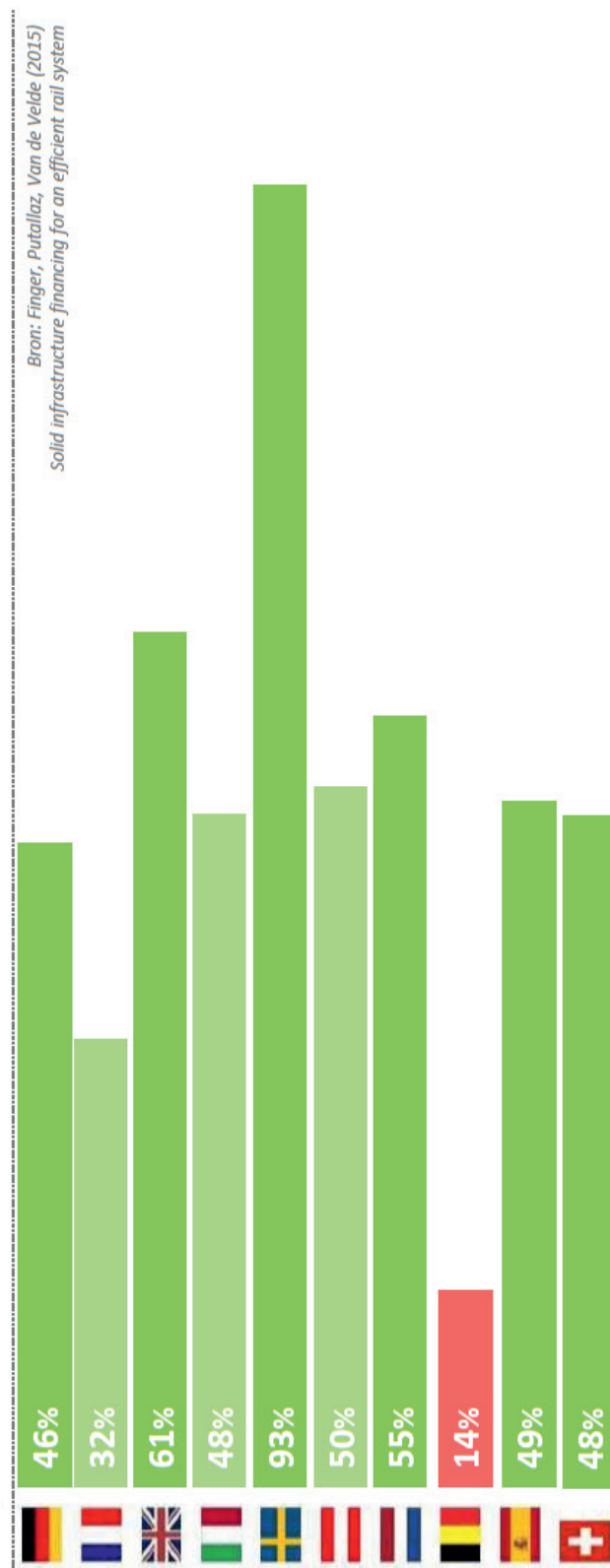
Ces dernières années, le niveau de la redevance d'utilisation n'a varié que suite à l'indexation annuelle des prix unitaires.



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Indexation	+2,19%	+1,55%	+1,99%	+3,61%	+0,44%	+2,32%	+2,96%	+2,50%	+1,58%



Public subsidies IM / total revenues 2012

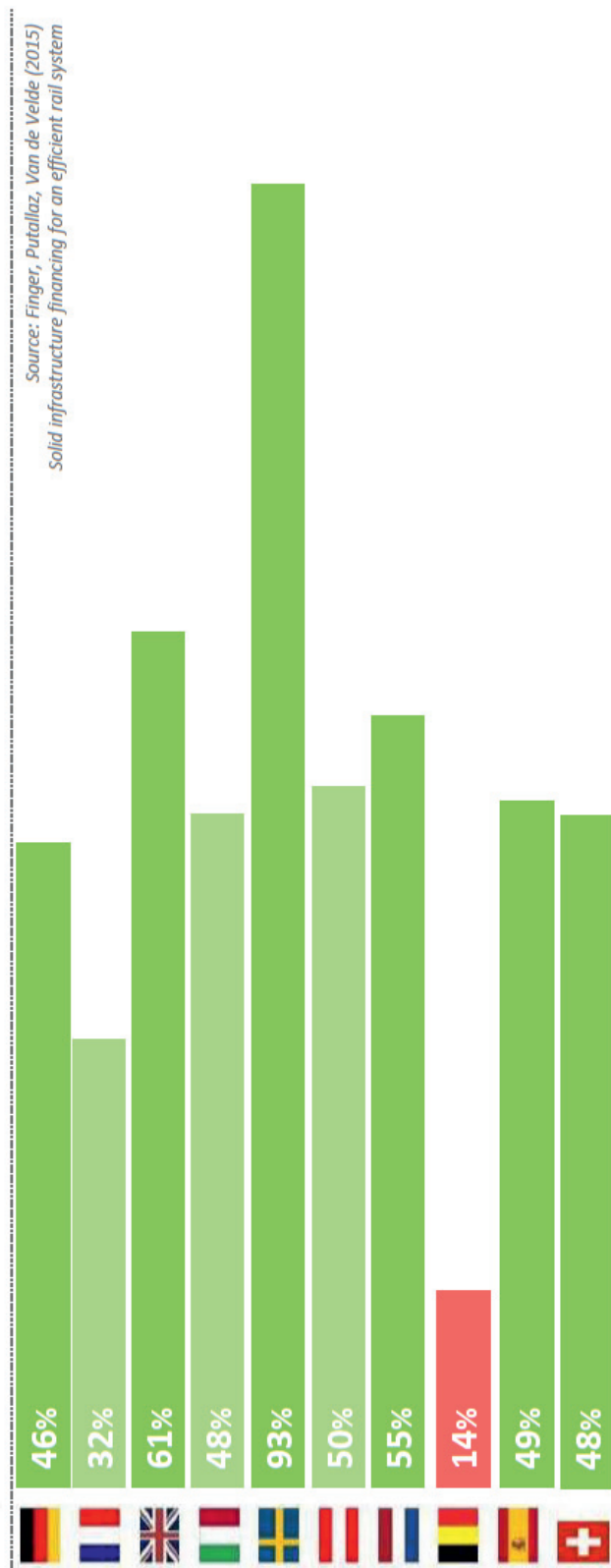


In andere landen: staatssteun = 50 tot 60% van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder. Infrabel heeft de laagste dotatie per euro inkomsten!





Public subsidies IM / total revenues 2012



! Dans d'autres pays: Aides de l'Etat = 50 à 60% de la totalité des revenus du gestionnaire de l'infrastructure. Infrabel a la dotation la plus basse par € de revenus.