

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 maart 2017

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**waarbij wordt gevraagd dat het voortbestaan
van het spoorwegnet via een meer
doorgedreven capaciteitshandhaving wordt
opgenomen in het Meerjareninvesteringsplan
2017-2020 van Infrabel**

(ingediend door de heren Marcel Cheron
en Stefaan Van Hecke)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 mars 2017

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à intégrer dans le plan
pluriannuel d'investissements 2017-2020
d'Infrabel la pérennité du réseau
ferroviaire par le renforcement
du maintien de capacité**

(déposée par MM. Marcel Cheron
et Stefaan Van Hecke)

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
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het Meerjareninvesteringsplan 2017-2020 van Infrabel (hierna "het MIP" genoemd) geraakt maar niet goedgekeurd binnen de raad van bestuur van het bedrijf. Bepaalde bestuursleden vrezen namelijk dat de staat van het spoorwegnet nog verder achteruit zal gaan. Voor de reiziger biedt de trein heel wat voordelen, maar alleen wanneer dat vervoermiddel betrouwbaar en veilig is. Om betrouwbaarheid én veiligheid te garanderen, moet absoluut worden geïnvesteerd in het onderhoud van de infrastructuur en van het rollend materieel. Wat op middellange termijn echter het meest zorgen baart, is de toestand van het spoorwegnet (qua renovatie en onderhoud), alsook de opgelopen achterstand inzake capaciteitshandhaving¹, meer bepaald in het zuiden van het land. In 2011 hebben onderzoeken van het studie bureau Technum en van de *Ecole polytechnique de Lausanne* uitgewezen dat, als het beleid niet wordt bijgestuurd, er grote technisch-economische problemen dreigen. Daardoor zou het spoorwegnet in het zuiden van het land niet langer zekerheid bieden, met alle gevolgen van dien voor de veiligheid en de stiptheid van de treinen in alle gewesten. Die aangelegenheid moet prioriteit krijgen bij investeringen; er moet in een bijzondere financieringsregeling worden voorzien, met name aan de hand van een "deugdzame lening". Bovendien moet een en ander nauwgezet en stelselmatig tegen het licht worden gehouden, via twee kanalen: een onverwijld uit te voeren alomvattend onderzoek naar de staat van het spoorwegnet, en een vanaf eind 2017 tweejaarlijks uit te brengen openbaar rapport over de staat van de infrastructuur.

Capaciteitshandhaving van het net betekent tevens dat voldoende wordt geïnvesteerd in de technische voorzieningen (sporen, spoorwegonderdelen, kunstwerken, bovenleidingen, onderstations, seinen enzovoort), teneinde een kwalitatief hoogstaande dienstverlening te kunnen waarborgen. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen twee aspecten: "capaciteitshandhaving" of "renovatie" (verrichtingen ter vervanging van de netwerkonderdelen die het einde van hun levensduur hebben bereikt) en "onderhoud" (toezicht en het gewone infrastructuuronderhoud). Een en ander is onontbeerlijk voor de stiptheid en vooral voor de veiligheid van de treinen.

¹ Bij capaciteitshandhaving, ook wel "infrastructuurrenovatie" genoemd, gaat het om de vervanging van de infrastructuurelementen die aan het einde van hun economische levensduur zijn gekomen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le plan pluriannuel d'investissements (ci-après "PPI") 2017-2020 d'Infrabel a du mal à passer le cap du conseil d'administration. La raison: la crainte de certains administrateurs de voir se poursuivre la dégradation de l'état du réseau. Pourtant, l'attractivité du rail dépend de sa fiabilité et de sa sécurité. Pour réunir ces deux qualités, il faut absolument investir dans l'entretien des infrastructures et du matériel roulant. Le plus pré-occupant, à moyen terme, est l'état du réseau (renouvellement et entretien) et le retard accumulé en ce qui concerne le maintien de capacité¹, notamment au sud du pays. En 2011, des études de Technum et de l'école Polytechnique de Lausanne annonçaient, à politique inchangée, un "dérapage technico-économique" qui rendra instable le réseau du sud du pays, affectant la sécurité et la ponctualité sur l'ensemble des Régions. Ce poste doit constituer une priorité en ce qui concerne l'investissement et doit faire l'objet d'un financement particulier, notamment par un "emprunt vertueux" et d'une analyse rigoureuse et systématique sous la forme 1) d'une étude complète de l'état du réseau à réaliser dès maintenant et 2) d'un rapport public de l'état des infrastructures à publier tous les deux ans dès fin 2017.

Maintenir la capacité du réseau, c'est s'assurer que les infrastructures techniques (voies et appareils de voie, ouvrages d'art, caténaires et sous-stations, signalisation, etc.) bénéficient des investissements suffisants pour continuer à assurer un service de qualité. Dans cette optique, on distingue deux postes: d'une part, celui du "maintien de capacité" ou "renouvellement", qui définit les opérations de remplacement des éléments du réseau arrivés en fin de vie et, d'autre part, celui de "l'entretien", qui concerne la surveillance et la maintenance courante des infrastructures. Ces opérations sont indispensables pour la ponctualité et surtout la sécurité des trains.

¹ Le maintien de capacité, appelé aussi "renouvellement de l'infrastructure", a pour objectif de remplacer les éléments de l'infrastructure arrivant en fin de vie économique.

De in capaciteitshandhaving geïnvesteerde bedragen stegen onafgebroken tussen 2005 en 2009, maar namen drastisch af in de periode 2010-2012. Momenteel is ons netwerk in slechte staat. Bovendien bereiken de rails én de bovenleidingen op net hetzelfde tijdstip het einde van hun levensduur. Zo heeft Infrabel tot taak tegen 2025 één vierde van het spoornetwerk te vervangen (hetzij ongeveer 900 kilometer rails van de 3 578 kilometer spoor op ons grondgebied). Daarbij komen nog de vervanging van honderden kilometers bovenleidingen en het onderhoud van vele kunstwerken.

In 2011 heeft Infrabel een externe doorlichting besteld, die werd uitgevoerd door de EPFL². Uit dat onderzoek bleek duidelijk een forse achterstand bij de renovatie van de spoorweginfrastructuur, hetgeen enorme onderhoudskosten zal vergen tenzij er onverwijd een inhaalbeweging komt. In 2013 raamde Technum, op grond van de werkzaamheden van de EPFL, dat de infrastructuurrenovatie in ons land 650 miljoen euro achterstand had opgelopen. Er werd gesteld dat 70 % van alle behoeften zich in Wallonië voordoen, wegens de specifieke kenmerken van het Waalse netwerk (68 % van de kunstwerken, 47 % van de sporen).

Thans raakt het MIP van Infrabel voor 2017 maar met moeite door de raad van bestuur, omdat sommige bestuursleden bang zijn dat de staat van het netwerk nog verder zal achteruitgaan. Sommigen hebben het al over snelheidsbeperkingen op bepaalde lijnen om een toereikende veiligheid te waarborgen. Dat is een eerste waarschuwing. Sinds 2011 en de studie door de EPFL is de situatie nog fors verslechterd, als gevolg van de opeenvolgende bezuinigingen. De vele ongevallen en stiptheidsproblemen die de afgelopen jaren worden geconstateerd, zijn een tweede waarschuwing³.

Zelfs in tijden van bezuinigingen is het uitstellen van renovatiewerkzaamheden echt een foute inschatting. De periodieke renovatie van de componenten ("capaciteitshandhaving") is immers onontbeerlijk. De renovatiefrequentie berust op de economische levensduur: het komt erop aan de componenten op het economisch optimale tijdstip te vervangen. Technum stelt het als volgt: *"Passé ces seuils, la probabilité de déformations du rail, voire de rupture, augmente de façon importante, ainsi que les coûts d'entretien. La rationalité technique et économique impose donc de renouveler ce rail lorsqu'il a atteint*

Pourtant, les volumes d'investissements relatifs au maintien de capacité, s'ils ont connu une croissance soutenue entre 2005 et 2009, se sont effondrés dans la période 2010-2012. À l'heure actuelle, notre réseau est en mauvais état. Par ailleurs, les rails et les caténaires arrivent pile au même moment en fin de vie. Ainsi, d'ici 2025, Infrabel est chargé de renouveler un quart du réseau ferré (soit à peu près 900 km de rail) sur les 3 578 km qui couvrent le territoire. À cela, il faut ajouter le remplacement de centaines de kilomètres de caténaires ainsi que l'entretien de nombreux ouvrages d'art.

Un audit externe commandité en 2011 par Infrabel et réalisé par l'EPFL² a mis en évidence un retard important dans le renouvellement des infrastructures ferroviaires, qui conduira à des coûts d'entretien exorbitants s'il n'est pas rattrapé dans les plus brefs délais. En 2013, le bureau Technum estimait le retard en ce qui concerne le renouvellement de l'infrastructure à 650 millions d'euros pour le pays, sur la base des travaux de l'EPFL. 70 % des besoins se situeraient en Wallonie en raison des spécificités du réseau wallon (68 % des ouvrages d'art, 47 % des voies).

Aujourd'hui, le PPI d'Infrabel 2017 a du mal à passer le cap du conseil d'administration suite à la crainte de certains administrateurs de voir se poursuivre la dégradation de l'état du réseau. D'aucuns évoquent déjà des restrictions de vitesse sur certaines lignes pour garantir une sécurité suffisante. C'est un premier avertissement. Depuis 2011 et l'étude de l'EPFL, le constat du mauvais état du réseau s'est considérablement aggravé en raison des coupes budgétaires successives. La multiplication des accidents et des problèmes de ponctualité constatés ces dernières années sont un second avertissement³.

Même en période de modération budgétaire, le report des opérations de renouvellement n'est absolument pas un bon calcul. En effet, le renouvellement périodique des constituants ("maintien de capacité") est indispensable. La fréquence de renouvellement se base sur la durée de cycle de vie économique: il s'agit de remplacer les composants à l'optimum économique. Selon Technum: *"Passé ces seuils, la probabilité de déformations du rail, voire de rupture, augmente de façon importante, ainsi que les coûts d'entretien. La rationalité technique et économique impose donc de renouveler ce rail lorsqu'il*

² École polytechnique fédérale de Lausanne, *Avis sur les besoins financiers en maintien de capacité du réseau belge pendant la période 2013-2025*. EPFL, Panos Tzieropoulos, Oxand SARL en Yves Putallaz, augustus 2011, ten behoeve van Infrabel.

³ Tussen 2010 en vandaag hebben zich evenveel ernstige ongevallen voorgedaan als tussen 1967 en 2010.

² École polytechnique de Lausanne (EPFL), *"Avis sur les besoins financiers en maintien de capacité du réseau belge pendant la période 2013-2025"*, par Panos Tzieropoulos, Oxand SARL et Yves Putallaz, août 2011, pour Infrabel.

³ Il y a eu autant d'accidents sérieux entre 2010 et aujourd'hui qu'entre 1967 et 2010.

sa durée de vie théorique.”⁴. Anders gezegd, er bestaat een optimaal tijdstip om de infrastructuur te renoveren. Worden op dat moment geen renovaties uitgevoerd, dan stijgen de onderhoudskosten exponentieel, en komen de veiligheid en de betrouwbaarheid van het spoorwagwegnet in het gedrang.

Naast de noodzaak de infrastructuur te renoveren, is het gewone onderhoud uiteraard een andere prioriteit. Volgens Luc Lallemand, ceo van Infrabel, zou er jaarlijks 130 miljoen euro ontbreken om qua infrastructuuronderhoud het minimum te doen. Hoe meer de renovatie van bovenleidingen, signalisatie, kabels, dwarsliggers, rails enzovoort op de lange baan wordt geschoven, hoe hoger de onderhoudskosten uitvallen.

Zonder forse investeringen in capaciteitshandhaving komt de veiligheid van het spoorwagwegnet in het gedrang, met ernstige gevolgen voor de stiptheid op het gehele net, voor de reistijden en voor het behoud van bepaalde lijnen. Bij onveranderd beleid voorspelt voormelde studie technisch-economische problemen: *“la fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement. Cela se concrétise sur le terrain par la mise en place de limitations de vitesse (“renoncements”), ainsi qu’une dégradation de la ponctualité. Les coûts d’entretien augmentent quant à eux (multiplication d’interventions urgentes, hétérogénéité des composants, etc.)”*⁵.

Nu er wordt geaarzeld met het MIP en met de beheerscontracten, is het noodzakelijk te kunnen beschikken over betrouwbare en volledige gegevens aangaande de behoeften inzake infrastructuurrenovatie en -onderhoud. De budgetten voor renovatie/onderhoud van de capaciteit worden vastgesteld in het MIP (die budgetten zijn in het MIP 2013-2025 trouwens al ontoereikend); de budgetten voor het gewoon onderhoud worden vastgesteld in de beheerscontracten. We moeten derhalve zo spoedig mogelijk beschikken over de informatie omtrent de staat van het netwerk, via een alomvattende studie door een onafhankelijke instantie.

Om voorts een kwalitatief toereikend netwerk in stand te houden en de investeringen zo snel mogelijk aan te passen aan de objectieve behoeften, moet een systematisch onderzoek worden gepland naar de staat van het netwerk waarvoor Infrabel verantwoordelijk is; dat onderzoek dient de vorm aan te nemen van een tweejaarlijks openbaar rapport, dat de overheidsactoren in staat stelt in elk geval een standpunt in te nemen. Die regeling wordt toegepast voor het Zwitserse spoorwagwegnet.

a atteint sa durée de vie théorique.”⁴. En clair, il y a un moment optimal pour renouveler les infrastructures. Passé ce moment, les coûts d’entretien augmentent de manière exponentielle, et la sécurité et la fiabilité du réseau sont mises en péril.

Par ailleurs, au-delà de la nécessité du renouvellement des infrastructures, “l’entretien courant” est évidemment une autre priorité. Selon Luc Lallemand, CEO d’Infrabel, il manquerait annuellement 130 millions d’euros pour faire le minimum en ce qui concerne l’entretien des infrastructures. Et plus on retarde le renouvellement des caténaires, signalisations, câbles, traverses, rails, etc., plus le coût de l’entretien augmente.

Sans un réinvestissement massif dans le maintien de capacité, la sécurité du réseau sera menacée, avec des conséquences graves pour la ponctualité sur l’ensemble du réseau, les temps de parcours et la survie de certaines lignes. À politique inchangée, cette étude prévoit un scénario de “dérapage technico-économique”: [Dans ce scénario], “la fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement. Cela se concrétise sur le terrain par la mise en place de limitations de vitesse (“renoncements”), ainsi qu’une dégradation de la ponctualité. Les coûts d’entretien augmentent quant à eux (multiplication d’interventions urgentes, hétérogénéité des composants, etc.)”⁵.

Alors que le PPI et les contrats de gestion peinent à voir le jour, il est nécessaire de disposer de données fiables et complètes sur les besoins en ce qui concerne le renouvellement et l’entretien des infrastructures. Si les budgets de renouvellement/maintien de capacité sont définis dans le PPI (déjà insuffisants dans le PPI 2013-2025), les budgets d’entretien courant sont définis dans les contrats de gestion. Il convient donc de disposer des informations sur l’état du réseau dans les plus brefs délais par une étude complète, réalisée par un organisme indépendant.

Par ailleurs, pour maintenir un niveau satisfaisant de qualité du réseau et adapter le plus rapidement possible les investissements selon les besoins objectifs, il convient de programmer la réalisation d’une étude systématique de l’état du réseau Infrabel sous la forme d’un rapport public bisannuel qui permet aux acteurs publics de se positionner en tout état de cause. Ce système est en vigueur pour le réseau ferroviaire Suisse.

⁴ Technum, *Étude relative à la situation et aux perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie*, volet 3, 17 juni 2013.

⁵ *Idem*.

⁴ Technum, *“Étude relative à la situation et aux perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie”*, volet 3, 17 juin 2013.

⁵ *Idem*.

De staat van de infrastructuur is in Wallonië zorgwekkender dan in Vlaanderen, maar het feit dat niet wordt opgetreden heeft gevolgen die op het hele Belgische spoorwegnet voelbaar zijn. De spoorwegstructuur brengt mee dat vertragingen op het net in Wallonië doorwerken op het net in Brussel of in Vlaanderen, en omgekeerd. Het is dus van cruciaal belang bij de investeringen opnieuw oog te hebben voor dat vraagstuk en een duidelijk beeld van de staat van onze infrastructuur te krijgen. Naar het voorbeeld van wat in het kader van het GEN werd gerealiseerd, moet dringend een nieuwe “deugdzame lening” worden afgesloten om de veiligheid en de duurzaamheid van het spoorwegnet te waarborgen. Tegelijk moet het vereiste personeel worden aangetrokken om die onontbeerlijke taken te vervullen.

L'état des infrastructures est plus inquiétant en Wallonie qu'en Flandre, mais les conséquences de l'inaction seront vécues sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge. Vu la structure de celui-ci, les retards sur le réseau wallon se répercutent, en effet, sur les réseaux bruxellois ou flamand, et inversement. Il est donc crucial de recentrer les investissements sur cette problématique et d'avoir une vue claire de l'état de notre infrastructure ferroviaire. Sur le modèle de ce qui a été réalisé dans le cadre du RER, il est urgent de contracter un nouvel “emprunt vertueux” afin de garantir la sécurité et la pérennité du réseau ferroviaire, tout en assurant l'engagement du personnel nécessaire à l'accomplissement de ces tâches indispensables.

Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. verwijst naar de openbare-dienstverplichtingen inzake bediening, stiptheid en veiligheid die de NMBS en Infrabel worden opgelegd via de beheerscontracten als bedoeld in artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

B. stipt aan dat in het regeerakkoord de veiligheid en de stiptheid van de treinen prioritaire aandachtspunten zijn;

C. wijst op wat is gebleken uit het onderzoek van de *Ecole polytechnique de Lausanne* naar de toestand van het Infrabel-netwerk, alsook uit het onderzoek van Technum naar de toestand en de vooruitzichten van het spoorwegnet in Wallonië;

D. attendeert op het ontbreken van langetermijnrichtsnoeren met betrekking tot de spoorweginvesteringen, doordat geen geldig Meerjareninvesteringsplan (MIP) voorhanden is en in afwachting dat een nieuw MIP 2017-2020 wordt uitgewerkt, ter vervanging van het MIP 2013-2025;

E. verwijst naar de opmerkingen die op de raad van bestuur van Infrabel werden gemaakt in het kader van het voorstel van MIP over de capaciteitshandhaving, betreffende de risico's voor een verslechtering van de veiligheid en van het prestatievermogen van het spoornet;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. het onderhoud en de renovatie van de infrastructuur te beschouwen als de prioritaire aandachtspunten op het vlak van spoorweginvesteringen;

2. de mogelijkheid te onderzoeken om een “deugdzame lening” aan te gaan die uitsluitend bedoeld is om de opgelopen achterstand weg te werken wat de capaciteitshandhaving op alle operationele lijnen betreft;

3. de FOD Mobiliteit en Vervoer te gelasten om, in samenwerking met de operatoren, zo snel mogelijk een onafhankelijk volledig onderzoek te doen uitvoeren naar de staat van het Belgische spoorwegnet, om zodoende de beleidskeuzes van de investeringscel voor het spoor aan te sturen en te waarborgen dat er coherentie is met het toekomstige MIP en de toekomstige beheerscontracten;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant les obligations de service public en matière de desserte, de ponctualité et de sécurité inscrites aux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel, au sens de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réformulation de certaines entreprises publiques économiques;

B. considérant la priorité accordée à la sécurité et à la ponctualité des trains dans l'accord de Gouvernement;

C. vu les résultats de l'étude de l'École polytechnique de Lausanne sur l'état du réseau Infrabel et de celle de Technum sur la situation et les perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie;

D. vu l'absence de directives de long terme concernant les investissements ferroviaires en l'absence d'un plan pluriannuel d'investissements (PPI) valide et dans l'attente de la conclusion du nouveau PPI 2017-2020, qui doit remplacer le PPI 2013-2025;

E. vu les remarques émises en conseil d'administration d'Infrabel, dans le cadre de la proposition de PPI sur le maintien de capacité, en ce qui concerne les risques d'atteinte à la sécurité et à la performance du réseau ferroviaire;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de considérer l'entretien et le renouvellement des infrastructures comme les postes prioritaires en matière d'investissements ferroviaires;

2. d'évaluer la possibilité de contracter un “emprunt vertueux” uniquement dédié au rattrapage du retard accumulé en matière de maintien de capacité sur toutes les lignes en activité;

3. de confier au SPF Mobilité et Transports, en lien avec les opérateurs, le soin de faire réaliser au plus vite une étude indépendante complète de l'état du réseau ferroviaire belge, afin de guider la cellule d'investissement ferroviaire dans ses choix et de garantir une cohérence au futur PPI et aux futurs contrats de gestion;

4. de FOD Mobiliteit en Vervoer te gelasten om, in samenwerking met de operatoren, een onafhankelijk orgaan op te dragen om vanaf eind 2017 om de twee jaar een openbaar rapport uit te brengen over de toestand van het Belgische spoorwegnet.

23 februari 2017

4. de confier au SPF Mobilité et Transports, en lien avec les opérateurs, le soin de faire réaliser par un organisme indépendant un rapport public bisannuel de l'état du réseau ferroviaire belge, et ce dès la fin 2017.

23 février 2017

Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)