

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 maart 2026

ONTWERP VAN PROGRAMMAWET

(art. 138 en 139)

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Britt Huybrechts**

Inhoud	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
B. Antwoorden van de minister	9
C. Replieken van de leden	11
III. Stemmingen	11

Zie:

Doc 56 1378/ (2025/2026):

001: Ontwerp van programmawet.
002: Amendementen (Financiën).
003: Amendementen (Sociale Zaken).
004: Amendementen (Financiën).
005 en 006: Bijlagen.
007 en 008: Amendementen.
009: Verslag van de eerste lezing (Pensioenen).
010: Artikelen aangenomen in eerste lezing (Pensioenen).
011: Verslag van de eerste lezing (Financiën).
012: Artikelen aangenomen in eerste lezing (Financiën).
013: Verslag (Economie).
014: Verslag van de eerste lezing (Werk).
015: Artikelen aangenomen in eerste lezing (Sociale Zaken).
016: Verslag (Energie).
017 tot 019: Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 mars 2026

PROJET DE LOI-PROGRAMME

(art. 138 et 139)

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Britt Huybrechts**

Sommaire	Pages
I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses du ministre	9
C. Répliques des membres	11
III. Votes.....	11

Voir:

Doc 56 1378/ (2025/2026):

001: Projet de loi-programme.
002: Amendements (Finances).
003: Amendements (Affaires sociales).
004: Amendements (Finances).
005 et 006: Annexes.
007 et 008: Amendements.
009: Rapport de la première lecture (Pensions).
010: Articles adoptés en première lecture (Pensions).
011: Rapport de la première lecture (Finances).
012: Articles adoptés en première lecture (Finances).
013: Rapport (Économie).
014: Rapport de la première lecture (Emploi).
015: Articles adoptés en première lecture (Affaires sociales).
016: Rapport (Énergie).
017 à 019: Amendements.

03357

**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: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hiligsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Versio provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 138 en 139 van dit ontwerp van programmawet besproken tijdens haar vergadering van 10 maart 2026.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, licht de artikelen 138 en 139 van het ontwerp van programmawet toe.

Het regeerakkoord voorziet in de ondersteuning voor het runnen van nachttreinen door private maatschappijen. De regering verbindt zich ertoe alle mogelijke technische en regelgevende obstakels voor de ontwikkeling van nachttreinen, evenals voor de ontwikkeling van concurrentie of nieuwe lijnen op de hogesnelheidsverbindingen, weg te nemen, met inachtneming van de impact op het binnenlandse treinverkeer.

Dat is de doelstelling in de voormelde bepalingen van dit wetsontwerp. De ontwikkeling van nachttreinen vormt een beleidsprioriteit die duurzame en grensoverschrijdende mobiliteit alsook een koolstofvrij toerisme in Europa bevordert. Nachttreinen kunnen in bepaalde omstandigheden een geloofwaardig alternatief voor het vliegtuig zijn.

De sector van de nachttreinen kampt echter met diverse moeilijkheden in verband met de aanschaf van specifiek rollend materieel – dat duurder is dan gewoon rollend materieel –, hogere personeelskosten en een complex productaanbod.

Aangezien de markt volledig geliberaliseerd is, bestaan er beperkingen inzake staatssteun. Concreet betekent dit dat exploitanten zoals *European Sleeper* en *Nightjet* in *open access* opereren in een geliberaliseerde spoorwegmarkt.

Het nieuwe steunprogramma dat momenteel wordt voorbereid, dient in overeenstemming te zijn met het Europese recht en moet rekening houden met de mededingingsbeginselen. Discriminatie is uitgesloten. De FOD Mobiliteit en Vervoer werkt aldus aan een steunprogramma voor nachttreinen dat een kader creëert waarmee de Federale Staat internationale spoorverbindingen kan stimuleren zonder de marktregels te overtreden.

In 2023-2024 gold een systeem van ondersteuning voor de nachttrein via middelen met betrekking tot

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 138 et 139 de ce projet de loi-programme au cours de sa réunion du 10 mars 2026.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, commente les articles 138 et 139 du projet de loi-programme.

L'accord de gouvernement prévoit de soutenir l'organisation de voyages en train de nuit par des entreprises privées. Le gouvernement s'engage à lever tous les éventuels obstacles techniques et réglementaires au développement des trains de nuit, ainsi qu'au développement de la concurrence ou de nouvelles lignes sur les liaisons à grande vitesse, en tenant compte de l'impact sur le trafic ferroviaire national.

Tel est l'objectif des dispositions précitées du projet de loi à l'examen. Le développement de trains de nuit constitue une priorité politique qui favorisera la mobilité durable et transfrontalière ainsi qu'un tourisme décarboné en Europe. Dans certaines circonstances, les trains de nuit peuvent constituer une alternative crédible à l'avion.

Le secteur des trains de nuit est cependant confronté à des difficultés diverses, liées à l'acquisition de matériel roulant spécifique, plus onéreux que le matériel roulant classique, à des coûts de personnel plus élevés et à des gammes de produits complexes.

Le marché étant entièrement libéralisé, il existe des restrictions en matière d'aides d'État. Concrètement, cela signifie que des exploitants tels qu'*European Sleeper* et *Nightjet* opèrent en libre accès sur un marché ferroviaire libéralisé.

Le nouveau programme de soutien en préparation doit être conforme au droit européen et tenir compte des principes de concurrence. Toute discrimination est interdite. Le SPF Mobilité et Transports s'est donc attelé à l'élaboration d'un programme de soutien aux trains de nuit qui créera un cadre permettant à l'État fédéral de stimuler les liaisons ferroviaires internationales sans enfreindre les règles du marché.

En 2023-2024, un régime de soutien aux trains de nuit avait été mis en place sous la forme d'une intervention

infrastructuur en energie. Doordat de regering ontslagnemend was gedurende een lange periode werd de wettelijke basis voor dergelijke ondersteuning echter niet verlengd.

In het voorliggende ontwerp van programmawet wordt opnieuw voorzien in een wettelijke grondslag voor een steunregeling, die de inschrijving van 2 miljoen euro in de begroting mogelijk maakt. De Koning is bevoegd om desbetreffend de nadere voorwaarden vast te stellen. Bovendien bepaalt de tekst van de programmawet dat er geen steun wordt verleend aan nachttreinen in transit. De regionale overheden werden bij de voorbereiding van de tekst betrokken en had geen wijzigingen tot gevolg. Overeenkomstig het Europese recht zullen operatoren die als onderneming in moeilijkheden worden beschouwd van het systeem worden uitgesloten.

Destijds had de Europese Commissie haar goedkeuring gegeven op voorwaarde dat er informatie zou worden gegeven over het stimulerende effect op de tarieven van de operatoren. Enig effect blijkt evenwel te zijn uitgebleven.

De subsidie heeft het businessmodel van 2023-2024 versterkt. Het gemiddelde aantal passagiers is met 30 tot 50 % gestegen. Er is geen effect op de prijs vastgesteld, maar wel op de reizigersaantallen.

Zonder het vorige regime uit te sluiten, wordt nu een interventie gepland, gebaseerd op de externe kosten die worden vermeden, zoals de reductie van CO₂-uitstoot ten opzichte van andere vervoersmodi. Dat sluit beter aan bij de criteria van de Commissie. Zodra de nieuwe verordening betreffende de kennisgevingsmodaliteiten aan de Europese Commissie verschijnt, is het de bedoeling om de tijdrovende kennisgevingsprocedure te vermijden die onder de vorige regering tien maanden in beslag nam.

Bovendien biedt de termijn tussen deze programmawet en het uitvoeringsbesluit de FOD Mobiliteit en Vervoer de gelegenheid om de stakeholders te raadplegen. In het onwaarschijnlijke geval dat de kredieten ontoereikend zijn, wordt het probleem bij koninklijk besluit opgelost aan de hand van de regel van proportionele verdeling.

Welke treinen hebben of zullen in België halte houden?

– ÖBB Nightjet: Brussel-Zuid, Luik, Wenen en München;

– European Sleeper: Brussel-Zuid, Antwerpen, Roosendaal, Berlijn en Praag;

au niveau de l'infrastructure et de l'énergie. Eu égard à la longue période d'affaires courantes, il n'y a toutefois pas eu de prolongation de la base légale de ce soutien.

Le projet de loi-programme à l'examen prévoit une nouvelle base légale pour ce régime de soutien, ce qui permettra d'inscrire 2 millions d'euros au budget. Le Roi est habilité à fixer les modalités à cet égard. Le texte de la loi-programme prévoit en outre qu'aucun soutien ne sera accordé aux trains de nuit en transit. Les autorités régionales ont été associées à la préparation du texte et aucune modification n'a été apportée à cette occasion. Conformément au droit européen, les opérateurs considérés comme des entreprises en difficulté seront exclus du système.

À l'époque, la Commission européenne avait donné son feu vert moyennant la clause demandant d'indiquer quel aurait été l'impact incitatif sur les tarifs pratiqués par les opérateurs. Or, il faut reconnaître qu'il n'y en a pas eu.

La subvention a renforcé le modèle économique pour la période 2023-2024. Le nombre moyen de passagers a augmenté de 30 à 50 %. Aucun effet n'a été constaté sur les prix, mais il y a bien eu un impact sur le nombre de voyageurs.

Sans exclure le régime précédent, il est à présent prévu d'appliquer une intervention basée sur les coûts externes évités – on peut par exemple songer à la réduction des émissions de CO₂ par rapport à d'autres moyens de transport. Cette optique est davantage en adéquation avec les critères de la Commission. Dès que le nouveau règlement relatif aux modalités de notification à la Commission européenne sera publié, l'objectif sera d'éviter la procédure de notification chronophage, qui avait duré dix mois sous le gouvernement précédent.

Le délai entre la loi-programme à l'examen et l'arrêté d'exécution offre en outre au SPF Mobilité et Transports l'opportunité de consulter les parties prenantes. Dans le cas improbable où les crédits seraient insuffisants, le problème sera résolu par la voie d'un arrêté royal sur la base de la règle de la répartition proportionnelle.

Quels trains s'arrêtent ou s'arrêteront en Belgique?

– ÖBB Nightjet: Bruxelles-Midi, Liège, Vienne et Munich;

– European Sleeper: Bruxelles-Midi, Anvers, Roosendaal, Berlin et Prague;

– vanaf 26 maart: Parijs, Brussel, Berlijn;

– vanaf september: Brussel, Milaan via Antwerpen, Roosendaal, Utrecht, Keulen, Zürich en andere steden;

– in 2027 of 2028: Brussel – Barcelona en vanaf december Oostende – Bratislava.

België neemt actief deel aan de Europese discussie over de treinen.

De FOD blijft de lancering van de verbinding tussen Brussel en Barcelona steunen, in het kader van de door de Europese Commissie gesteunde proefprojecten. Daarbij wordt informatie uitgewisseld en worden de eventuele moeilijkheden bij de lancering van die nieuwe verbinding juridisch geanalyseerd.

Er is ook een brief gestuurd aan Eurofima om de organisatie uit te nodigen het openen van haar diensten aan treinoperatoren te overwegen. De ontmoeting met Eurofima en de vooruitzichten waren positief. De bedrijven die nachttreinen opstarten, zijn vaak jonge ondernemingen die de regels van de kunst beheersen, maar die in termen van kapitalisatie over beperkte middelen beschikken.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) verklaart dat het voorliggende onderdeel van de programmawet mede op initiatief van haar fractie in het regeerakkoord werd opgenomen.

Er bestond al een federale tussenkomst voor de treinpakketkosten ten bedrage van een miljoen euro per jaar. Maar in de meerjarenbegroting wordt vanaf 2026 in een bijkomende subsidie van een miljoen euro voorzien ter ondersteuning van de operatoren van nachttreinen, zodat de hoge investeringskosten, waarnaar de minister ook heeft verwezen, van rollend materiaal bijvoorbeeld, voor een stuk kunnen minderen.

De minister geeft aan dat de nachttreinen een goed alternatief zijn voor de korte vluchten, hetgeen het lid alleen maar kan beamen. Korte vluchten hebben een impact op milieu, klimaat en gezondheid.

Maar natuurlijk hebben de nachttreinen een grotere exploitatiekost en daardoor ondervinden de bedrijven die ze exploiteren een concurrentienadeel. Het steunmechanisme hiervoor is dan ook een goed verantwoord

– À partir du 26 mars: Paris, Bruxelles, Berlin;

– À partir de septembre: Bruxelles, Milan via Anvers, Roosendaal, Utrecht, Cologne, Zurich et d'autres villes;

– En 2027 ou 2028: Bruxelles – Barcelone et, à partir de décembre, Ostende – Bratislava.

La Belgique participe activement au débat européen sur les trains.

Le SPF poursuit son soutien au lancement de la liaison entre Bruxelles et Barcelone, dans le cadre des projets pilotes soutenus par la Commission européenne. Ce travail consiste à échanger des informations et à analyser juridiquement les éventuelles difficultés liées au lancement de cette nouvelle liaison.

Un courrier a également été adressé à Eurofima afin d'inviter l'organisation à envisager d'ouvrir ses services aux opérateurs ferroviaires. La rencontre avec Eurofima et les perspectives se sont avérées positives. Les entreprises qui se lancent dans le secteur des trains de nuit sont souvent de jeunes sociétés qui maîtrisent les règles de l'art, mais qui disposent de moyens limités en termes de capitalisation.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) explique que la partie de la loi-programme à l'examen a été reprise dans l'accord de gouvernement à l'initiative de son groupe notamment.

Une intervention fédérale d'un million d'euros par an était déjà octroyée pour les frais de sillons. Le budget pluriannuel prévoit toutefois un subsidie supplémentaire d'un million d'euros à partir de 2026. Cette mesure devrait soutenir les opérateurs de trains de nuit en réduisant en partie les coûts d'investissement élevés – auxquels le ministre a également fait référence –, notamment pour le matériel roulant.

Le ministre indique que les trains de nuit constituent une bonne alternative aux vols courts, ce que l'intervenante ne peut que confirmer. Les vols courts ont en effet un impact sur l'environnement, le climat et la santé.

En revanche, les coûts d'exploitation des trains de nuit sont évidemment plus élevés. De ce fait, les entreprises qui les exploitent subissent un désavantage concurrentiel. Le mécanisme de soutien prévu dans ce contexte

alternatief. Dat hoeft bovendien niet nadelig te zijn voor de luchthavens, want het zorgt mee voor een vlottere toeleiding van passagiers naar de luchthavens, wat past in het modalshiftverhaal.

Om deze redenen zal de spreekster haar steun zal verlenen aan het initiatief dat de minister verdedigt.

De heer Frank Troosters (VB) mekt op dat het voorlopig afwachten blijft wanneer er op Europees niveau een nieuw initiatief zal komen. Er heerst thans nog onzekerheid.

Een soortgelijke tekst heeft tijdens de zittingsperiode al op tafel gelegen. Het valt te betreuren dat dit nu in de programmawet werd opgenomen.

Het lid drukt zijn twijfels uit over de doelmatigheid van de twee specifieke artikelen. Bij zijn fractie waren er reeds vragen rond de kwestie tijdens de vorige zittingsperiode.

Er zou nu echter sprake zijn van een volume-effect, maar het businessmodel komt nog steeds niet van de grond. Dat was destijds ook een van de punten die werden aangekaart. In het verleden bestond er een markt voor nachttreinen. Die is niet zonder reden verdwenen. Maar onder de vorige regering, met een vice-eersteminister van Ecolo bevoegd voor Mobiliteit, werd een groot, idyllisch verhaal opgezet over een zogenaamde revival van de nachttrein. Men vertelde dat reizigers fris uitgeslapen wakker kunnen worden in de trein op de plaats van bestemming, terwijl sommige mensen in hun eigen bed al niet goed slapen, laat staan in een wiebelende trein.

Wat de wettelijke voorwaarden betreft, geldt daarbij dat slechts één couchettewagen vereist is en dat de trein eenmaal stopt in een Belgisch station – dat stelt uiteraard weinig voor. Voorts dient de trein voor halftwaalf te vertrekken en de dag nadien na vijf uur aan te komen. Dat is nacht, wat logisch is voor een nachttrein. De voorwaarden zijn met andere woorden zeer licht.

Vervolgens bespreekt de heer Troosters het budgettaire aspect. Er wordt opnieuw geld uitgetrokken: twee miljoen euro, net zoals tijdens de vorige zittingsperiode. Een toenmalig N-VA-lid had het tijdens de begrotingsbespreking over één miljoen euro en was daarover ontstemd. Een fractiegenoot verbeterde dit: het ging om twee miljoen. Het verschil is nu dat het bedrag verdeeld

constitue dès lors une alternative responsable. Un tel mécanisme ne sera d'ailleurs pas nécessairement préjudiciable aux aéroports, puisqu'il facilitera l'acheminement des passagers vers ces infrastructures, ce qui s'inscrit dans la logique du transfert modal.

Pour ces raisons, l'intervenante apportera son soutien à l'initiative défendue par le ministre.

M. Frank Troosters (VB) fait remarquer qu'il faut attendre le lancement d'une éventuelle nouvelle initiative au niveau européen. L'incertitude règne encore à cet égard.

Un texte semblable avait déjà été présenté au cours de cette législature. Il est regrettable que ce texte soit maintenant repris dans la loi-programme.

L'intervenant exprime ses doutes quant à l'efficacité des deux articles spécifiques. Son groupe avait déjà formulé des observations à ce sujet lors de la précédente législature.

Il serait maintenant question d'un effet de volume, mais force est de constater que le *business model* reste fragile. C'était d'ailleurs l'un des points soulevés à l'époque. Il existait autrefois un marché pour les trains de nuit, mais ce n'est pas sans raison qu'il a disparu. Sous le gouvernement précédent, avec un vice-premier ministre Écolo compétent pour la Mobilité, le prétendu retour du train de nuit avait été présenté de façon idyllique: les voyageurs arriveraient reposés à destination, après une nuit de sommeil confortable. Certaines personnes éprouvent déjà des difficultés à dormir dans leur propre lit, comment pourraient-elles bien dormir à bord d'un train constamment en mouvement?

En ce qui concerne les conditions légales pour obtenir des subsides, il suffirait que le train compte un seul wagon-couchettes, et qu'une gare belge soit desservie. Il s'agit donc d'exigences très limitées. D'autre part, le train devrait partir avant 23 h 30 et arriver le lendemain après 5 h 00, c'est-à-dire circuler pendant la nuit, ce qui est logique pour un train de nuit. Autant dire que les conditions à respecter sont très souples.

M. Troosters aborde ensuite l'aspect budgétaire. Des fonds seront à nouveau alloués. Il est question d'un montant de deux millions d'euros, comme lors de la précédente législature. À l'époque, un membre de la N-VA avait évoqué, durant les discussions budgétaires, le montant d'un million d'euros, dont il s'était offusqué. Un collègue de son groupe l'avait alors corrigé: il s'agissait

staat over twee verschillende begrotingsposten: één miljoen en één miljoen, samen twee miljoen.

De N-VA maar ook de fractie van de minister waren daar bijzonder kritisch over. Het strookte niet met de visie van de huidige regeringspartijen. Een andere collega zag er niet-geobjectiveerde steunmaatregelen in en noemde die zelfs “vogelpiksubsidies”. Er werd toen een tweede lezing gevraagd en de juridisch-technische nota bevatte opmerkingen die genegeerd waren. Het verbaast te horen dat de maatregel nu wel goed en verantwoord zou zijn.

De fractie van de spreker stemde toen tegen.

Die zal zich nu onthouden. Er wordt niet tegengestemd, omdat men zeker niet tegen het systeem van nachttreinen is. Als dit op een goede, economisch rendabele manier kan worden georganiseerd, is daar geen enkel bezwaar tegen. Problematisch echter is het lichtzinnig uitdelen van middelen in een periode van enorme budgettaire krapte – waarin elke euro telt, en zeker twee miljoen – aan operatoren die slechts aan minimale voorwaarden moeten voldoen.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) vindt dat de doelstelling inzake nachttreinen haar steun verdient.

Nachttreinen vormen voor bepaalde trajecten een essentieel alternatief voor het vliegtuig en kunnen bijdragen aan een duurzamere mobiliteit. Er rijzen echter verschillende vragen.

Ten eerste voorziet de tekst in een zeer ruime bevoegdheidsoverdracht aan de Koning, met name inzake de voorwaarden voor inaanmerkingneming, de procedure en het bedrag van de steun. Het Parlement wordt met andere woorden gevraagd een kader goed te keuren zonder concreet te weten hoe de steun zal worden toegekend.

Welke garanties zal de minister van de private operatoren vragen, bijvoorbeeld op het vlak van werkgelegenheid, dienstverlening of toegankelijkheid?

Er worden nog maar eens overheidsmiddelen toegekend zonder dat een tegenprestatie wordt gevraagd. Dat is een typisch voorbeeld van rechts beleid. In plaats

en fait de deux millions. La différence par rapport à la situation actuelle réside dans le fait que ce montant est maintenant réparti sur deux postes budgétaires distincts: un million et encore un million, soit deux millions au total.

La N-VA, mais aussi le groupe du ministre, se sont montrés particulièrement critiques à ce sujet, indiquant que cette mesure ne s’inscrivait pas dans la vision actuelle des partis du gouvernement. Un autre collègue a considéré qu’il était question de mesures d’aide non objectivées, évoquant même des subsides distribués “au petit bonheur la chance”. Une deuxième lecture a ensuite été demandée. Il y a eu une note de légistique, qui formulait des observations. Il n’en a cependant pas été tenu compte. Le membre s’étonne d’entendre qu’il serait maintenant question d’une bonne mesure et d’une alternative responsable.

Le groupe de l’intervenant avait voté contre le texte proposé.

Il s’abstiendra pour le texte à l’examen. Il ne votera pas contre, car le système des trains de nuit n’est certainement pas une mauvaise idée. S’il peut être organisé de manière efficace et économiquement rentable, il n’y a aucune raison de s’y opposer. Le problème réside dans le fait que l’on attribue des fonds de manière irréfléchie, en période d’importantes restrictions budgétaires. Chaque euro compte: que penser, dès lors, d’un montant de deux millions d’euros octroyé à des opérateurs qui ne devront respecter que des conditions minimales?

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) considère à son tour les trains de nuit comme un objectif qui mérite son soutien.

Ces trains constituent une alternative essentielle à l’avion sur certaines distances et peuvent contribuer à une mobilité plus durable. Toutefois, plusieurs questions se posent.

D’abord, le texte prévoit une délégation de pouvoir très large au Roi, notamment en ce qui concerne les conditions d’éligibilité, la procédure ou le montant des aides. Autrement dit, le Parlement est invité à voter un cadre sans savoir concrètement comment les aides seront attribuées.

Quelles garanties le ministre entend-il exiger des opérateurs privés, par exemple en matière d’emploi, de services, ou d’accessibilité?

Il semblerait qu’une fois de plus, des moyens publics sont distribués sans contrepartie. C’est un grand classique de la droite au pouvoir. Plutôt que de financer des

van dividenden voor particuliere aandeelhouders te financieren, zou men zich beter richten op een openbaar aanbod van nachttreinen, zoals dat er nog geen twintig jaar geleden was. Daardoor zou men kunnen zorgen voor betaalbare prijzen en diensten die echt aansluiten bij de behoeften van de reizigers, in plaats van dat de private sector haar eigen regels oplegt.

De heer Serge Hiligsmann (Les Engagés) is van mening dat de artikelen 138 en 139 van de programmawet een belangrijke basis vormen voor de uitbouw van een nachttreinaanbod. Zoals de minister al aangaf bieden nachttreinverbindingen vandaag voor talrijke Europese trajecten een geloofwaardig alternatief voor het vliegtuig, en dragen ze tegelijkertijd bij aan een duurzamer en koolstofarm toerisme.

Het lid is persoonlijk verheugd over de terugkeer van de nachttreinen, die hij in het verleden meermaals heeft genomen, zowel voor werk als voor privéreizen.

Het nachttreinmodel kampt nog steeds met een aantal beperkende factoren, waarvan sommige al tot de stopzetting van bepaalde treinverbindingen hebben geleid: het specifieke rollend materieel, de hogere exploitatiekosten en de specifieke verkoopsystemen.

Juist daarom is een ondersteunend kader nodig.

Het lid steunt deze ontwikkeling dan ook, die duidelijk past in een visie van toegankelijk, duurzaam en geconnecteerd Europees toerisme en die een echt alternatief biedt voor de ontwikkeling van mobiliteit en toerisme.

De heer Oskar Seuntjens (Vooruit) acht het inderdaad een goed idee om meer te investeren in nachttreinen. Dat is positief voor het klimaat en er is een grote en groeiende vraag naar.

Hoe zal de minister evenwel bij zijn Europese collega's pleiten om daar echt sterker op in te zetten? Recent verscheen een artikel in *Politico*, waarin werd beschreven dat er al jarenlang wordt gesproken over meer inspanningen op Europees niveau voor nachttreinen, maar dat tegelijk steeds meer projecten die ooit op poten stonden, worden geschrapt.

Het gaat om een soort vicieuze cirkel: de grote spoorwegmaatschappijen vinden het risico te groot om te investeren in extra infrastructuur, want dat vraagt uiteraard bijkomende treinen om die capaciteit op te vangen.

dividendes pour des actionnaires privés, il serait préférable de se demander s'il ne vaut pas mieux disposer d'une offre publique de trains de nuit, comme c'était le cas il y a moins de vingt ans. Une telle offre permettrait de fixer des prix accessibles et de proposer des services correspondant réellement aux besoins des usagers, au lieu de laisser le secteur privé imposer ses règles.

M. Serge Hiligsmann (Les Engagés) estime que les articles 138 et 139 de la loi-programme posent une base importante pour soutenir le développement des trains de nuit. Ces liaisons offrent aujourd'hui une alternative crédible, comme le ministre l'a indiqué, à l'avion pour de nombreux trajets européens, tout en contribuant à un tourisme plus durable et décarboné.

Le membre se réjouit personnellement du retour des trains de nuit, qu'il a lui-même utilisés à plusieurs reprises dans le passé, tant pour le tourisme que pour le travail.

Ce modèle reste confronté à plusieurs éléments limitants, dont certains avaient conduit à l'abandon de ces liaisons ferroviaires: le matériel roulant spécifique, les coûts d'exploitation plus élevés et les systèmes de vente adaptés.

C'est précisément pour cette raison qu'un cadre de soutien est nécessaire.

Le membre apporte donc son appui à ce développement, qui s'inscrit clairement dans une vision d'un tourisme européen accessible, durable et connecté, et qui représente une véritable alternative pour l'évolution de la mobilité et du tourisme.

M. Oskar Seuntjens (Vooruit) considère qu'investir davantage dans les trains de nuit est effectivement une bonne idée. Il s'agit d'une initiative positive pour le climat, qui répond à une demande forte et encore en croissance.

Comment le ministre compte-t-il toutefois plaider auprès de ses collègues européens pour renforcer réellement les investissements dans ce domaine? Un article récent de *Politico* révélait que l'on parle depuis des années d'intensifier les efforts au niveau européen en faveur des trains de nuit, alors que l'on supprime toujours plus de projets qui avaient été mis sur pied auparavant.

Le membre pointe une sorte de cercle vicieux. D'une part, les grandes sociétés de chemin de fer estiment que le risque est trop grand pour investir dans des infrastructures supplémentaires, car cela implique naturellement de prévoir des trains supplémentaires pour couvrir cette capacité.

Tegelijkertijd zijn er kleine start-ups die, vaak vanuit idealisme, wel proberen in te zetten op nachttreinen, maar zij moeten dan soms oude treinen gebruiken. Dat blijkt financieel bijzonder moeilijk.

Het lid benadrukt daarom dat hij zeer tevreden is dat er een extra budget wordt ingeschreven, want er zullen middelen nodig zijn om nachttreinen ooit echt te realiseren. Niettemin blijkt dat de trend die enkele jaren geleden werd voorspeld – namelijk dat nachttreinen zeer populair zouden worden – toch achterblijft, wat jammer is. Het lid is er immers van overtuigd dat er een grote vraag naar bestaat. Dat blijkt onder meer uit het feit dat zodra er projecten of trajecten worden opgestart, reizigers meteen toehappen. Maar vandaag blijft het moeilijk, ook op Europees niveau, om dit echt van de grond te krijgen.

Het zou daarom interessant zijn om dit opnieuw met de Europese collega's te bespreken, zodat er vooruitgang kan worden geboekt. Veel mensen zouden daar veel plezier aan beleven.

Het lid zegt zijn steun aan de minister toe.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) verklaart dat haar fractie de aan de commissie gezonden artikelen van de programmawet steunt, omdat zij overtuigd is van het potentieel van de nachttreinen, onder meer omdat hiermee bijvoorbeeld korte vluchten tussen luchthavens kunnen worden vermeden (*supra*).

Daarnaast ziet het lid ook een band met het dossier van de prioriteitsregels, waarover door haar fractie een voorstel van resolutie werd ingediend. Daarbij wordt vastgesteld dat de concurrentie tussen binnenlandse treinen en internationale treinen sterk speelt en een grote impact heeft op de binnenlandse reizigers. Deze kwestie speelt 's nachts veel minder, omdat er minder verzadiging op het spoor is. In die zin is mevrouw Gielis ervan overtuigd dat nachttreinen een belangrijke bijdrage kunnen leveren, en zij is tevreden met dit initiatief.

B. Antwoorden van de minister

Brussels Airport

Nachttreinen en de luchthaven vullen elkaar aan. Die twee zijn helemaal complementaire. Dat is trouwens ook het standpunt van de CEO van *Brussels Airport*.

Bevoegdheidsoverdracht

Het was de bedoeling vooruit te lopen op nog niet gepubliceerde Europese regelgeving. Via de programmawet

D'autre part, des petites start-up tentent de miser sur les trains de nuit, souvent par idéalisme, mais elles doivent parfois utiliser de vieux trains. L'équation est particulièrement délicate sur le plan financier.

Par conséquent, le membre se réjouit particulièrement qu'un budget supplémentaire soit prévu, car il faudra disposer de moyens pour créer un jour une véritable offre de trains de nuit. On prédisait, il y a quelques années, que les trains de nuit deviendraient très populaires, mais il apparaît que cette tendance tarde à se concrétiser. C'est un constat regrettable, car le député est convaincu qu'il existe une forte demande, comme en témoigne notamment l'intérêt immédiat des voyageurs dès que des projets ou des trajets sont lancés. Il demeure toutefois difficile, y compris au niveau européen, de faire véritablement décoller cette initiative.

Il serait dès lors intéressant d'en rediscuter avec les collègues européens afin de réaliser des avancées dans ce domaine, ce qui ferait plaisir à beaucoup de monde.

Le membre assure le ministre de son soutien.

Mme Tine Gielis (cd&v) indique que son groupe soutient les articles de la loi-programme qui ont été renvoyés à la commission. Elle est persuadée du potentiel des trains de nuit, notamment parce qu'ils permettent, par exemple, d'éviter les vols de courte distance entre aéroports (voir ci-dessus).

L'intervenante établit aussi un lien avec le dossier des règles de priorité. Son groupe a déposé une proposition de résolution à ce sujet, dans laquelle il constate une forte concurrence entre les trains intérieurs et les trains internationaux, qui a de grandes répercussions pour les voyageurs qui empruntent les liaisons intérieures. Ce problème est beaucoup moins présent la nuit, car les voies sont moins saturées. Mme Gielis est dès lors convaincue que les trains de nuit peuvent apporter une contribution importante dans ce dossier et elle se félicite de cette initiative.

B. Réponses du ministre

Brussels Airport

L'offre de trains de nuit et les services de l'aéroport sont tout à fait complémentaires. Le CEO de *Brussels Airport* partage d'ailleurs ce point de vue.

Délégation de pouvoir

L'intention a été d'anticiper la réglementation européenne qui n'est pas encore publiée. Le recours à

kunnen de nodige bepalingen worden vastgelegd en kan onmiddellijk initiatief worden genomen zodra de nieuwe Europese wetgeving van kracht wordt. De werkzaamheden werden zo snel mogelijk afgerond.

Een te gedetailleerde wet zou later mogelijk opnieuw moeten worden gewijzigd om te voldoen aan het Europese recht.

De keuze voor een flexibel instrument, zoals een koninklijk besluit, is volkomen terecht.

Dividenden

Spin-offs zijn kleine, zeer flexibele structuren die vaak bestaan uit jonge ondernemers die een reëel risico nemen. Zij rekenen doorgaans niet op grote dividenden. Hun inzet verdient erkenning.

Niets weerhoudt de overheidssector ervan om dit soort activiteiten zelf te ontwikkelen. In een geliberaliseerd systeem moeten de overheids- en privésector zich echter houden aan regels.

De sector wordt gekenmerkt door bureaucratische rompslomp en moet worden hervormd om de overheidssector in een geliberaliseerde markt een reële kans te geven. Dat vereist meer flexibiliteit.

Het verzoek om steun is logisch, omdat die een gedeelte van de deelname aan het risico van de betrokken operatoren inhoudt. Bedrijven moeten dezelfde financieringsmogelijkheden krijgen als de openbare spoormaatschappijen bij de aankoop of huur van rollend materieel, of bij de werken die nodig zijn voor nachttreinen.

Start-ups verdienen zeker steun, maar alleen indien de Europese Commissie daarmee instemt.

Europa

Overleg wordt gevoerd. Niet alle lidstaten zitten op dezelfde lijn, maar de meeste zijn het wel eens. Zo heb je overigens nachttreinen voor passagiers in Europa, maar niet in Amerika. Steun van de Europese commissie wordt dus wel verwacht.

Wetgeving

De nieuwe bepalingen komen overeen met de vorige regeling, maar niet helemaal. Er zit Europese regelgeving aan te komen, vandaar de voorzichtigheid in de wet en

la loi-programme permet de prévoir des dispositions nécessaires et d'intervenir immédiatement, dès que la nouvelle législation européenne sera d'application. Le travail a été réalisé dans les délais les plus brefs.

En étant trop précis dans la loi, le législateur courrait le risque de devoir modifier la loi ultérieurement, pour se conformer au droit européen.

Le choix de recourir à un instrument souple, tel que l'arrêté royal, est tout à fait judicieux.

Dividendes

Les *spin-offs*, qui sont de petites structures très flexibles, souvent composées de jeunes entrepreneurs qui prennent un risque réel, sont loin d'imaginer qu'ils bénéficieront de dividendes importants. Il convient plutôt de saluer leur engagement.

Rien n'empêcherait le secteur public de développer lui-même ce type d'activité. Toutefois, dans un système libéralisé, le secteur public et le secteur privé sont soumis à des règles dont il faut tenir compte.

Le secteur se caractérise par des lourdeurs et doit être amélioré si l'on souhaite que le secteur public ait un jour une réelle chance dans un contexte de libéralisation. Cela suppose davantage de flexibilité.

La demande d'aide formulée paraît normale, dans la mesure où elle correspond à une participation au risque assumé par les opérateurs visés. Les entreprises doivent pouvoir bénéficier des mêmes possibilités de financement que le rail public lorsqu'il s'agit d'acheter ou de louer du matériel roulant, ou de réaliser les travaux nécessaires pour mettre ces trains à disposition du service.

Les start-ups méritent d'être soutenues, certes, mais dans la mesure où la Commission européenne l'accepte.

Europe

La concertation est en cours. Les États membres ne sont pas tous sur la même longueur d'onde, mais la plupart le sont. C'est ainsi qu'il existe des trains de voyageurs de nuit en Europe, contrairement aux États-Unis. On s'attend donc bien à recevoir un soutien de la Commission européenne.

Législation

Les nouvelles dispositions correspondent en partie au régime précédent, mais pas totalement. Une réglementation européenne est en cours d'élaboration. Voilà

het middel van het koninklijk besluit om snel in te spelen op de veranderende realiteit.

Een couchettewagen is allicht onvoldoende en daarover dient dus te worden nagedacht.

In de voorliggende bepalingen wordt twee miljoen euro uitgetrokken. Dat is hetzelfde bedrag als voorheen, alleen wordt dat nu in twee afzonderlijke bedragen van één miljoen euro opgesplitst.

C. Replieken van de leden

De heer Frank Troosters (VB) is van oordeel dat men het bedrag van twee miljoen euro beter kan besteden, bijvoorbeeld aan veiligheid.

Het lid is tevreden dat de minister erkent dat één couchettewagen voor een trein weinig is, maar hij pleit er ook niet voor dat een nachttrein alleen uit couchettewagens zou bestaan. Probleem is dat het rollend materieel voor nachttreinen weinig beschikbaar en ook duur is om te bestellen. Het business model ligt dus moeilijk, vandaar de terughoudendheid.

III. — STEMMINGEN

Art. 138 tot 139

Deze artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Het geheel van de aan de commissie gezonden artikelen van het ontwerp van programmawet wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Lieve Truymans;

MR: Pierre Jadoul, Philippe Goffin;

Les Engagés: Julien Matagne, Serge Hilgismann;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

pourquoi la prudence est de mise au niveau législatif et il a été choisi de recourir à l'instrument de l'arrêté royal pour réagir rapidement à l'évolution de la situation.

Il est évidemment insuffisant de disposer d'un seul wagon-couchettes. Une réflexion devra donc être menée sur ce point.

Deux millions d'euros sont dégagés dans le cadre des dispositions à l'examen. C'est le même montant qu'auparavant, mais qui est scindé en deux montants distincts d'un million d'euros.

C. Répliques des membres

M. Frank Troosters (VB) estime que ces deux millions d'euros pourraient être mieux employés, par exemple dans la sécurité.

Il se réjouit que le ministre reconnaisse qu'un seul wagon-couchettes dans un train ne suffit pas, mais le membre n'est pas non plus favorable à un train de nuit qui serait composé uniquement de wagons-couchettes. Le problème réside dans le manque de disponibilité du matériel roulant pour les trains de nuit et dans son coût élevé à la commande. Le modèle économique est donc délicat, ce qui explique sa réticence.

III. — VOTES

Art. 138 à 139

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés successivement par 9 voix et 3 abstentions.

*
* *

L'ensemble des articles du projet de loi-programme renvoyés à la commission est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Lieve Truymans;

MR: Pierre Jadoul, Philippe Goffin;

Les Engagés: Julien Matagne, Serge Hilgismann;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben tegengestemd:

nihil.

Hebben zich onthouden:

VB: Frank Troosters, Britt Huybrechts;

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

De rapporteur, *De voorzitter,*
Britt Huybrechts Frank Troosters

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté contre:

nihil.

Se sont abstenus:

VB: Frank Troosters, Britt Huybrechts;

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

La rapporteure, *Le président,*
Britt Huybrechts Frank Troosters

