

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 september 2015

GEDACHTEWISSELING

**met de minister van Mobiliteit, belast met
Belgocontrol en de NMBS,
over haar strategische visie voor de NMBS en
Infrabel**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE DAMES **Nele LIJNEN** EN **Gwenaëlle GROVONIUS**

INHOUD

Blz.

I. – Inleidende uiteenzetting door mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS	3
II. – Vragen en opmerkingen van de leden	11
III. – Antwoorden van de minister	22
IV. – Replieken	25

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 septembre 2015

ÉCHANGE DE VUES

**avec la ministre de la Mobilité, chargée de
Belgocontrol et de la SNCB,
sur sa vision stratégique pour la SNCB et
Infrabel**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MMES **Nele LIJNEN** EN **Gwenaëlle GROVONIUS**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif de Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB	3
II. Questions et observations des membres	11
III. Réponses de la ministre	22
IV. Répliques	25

**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
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
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 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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 15 juli 2015 een gedachteswisseling met de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS, georganiseerd over haar strategische visie voor de NMBS en Infrabel.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR
MEVROUW JACQUELINE GALANT, MINISTER
VAN MOBILITEIT, BELAST MET BELGOCONTROL
EN DE NMBS**

A. Context van het moderniseringsplan

Mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS, benadrukt dat de regering niet louter een moderniseringsplan maar vooral strategische visie over de Belgische spoorwegen wil presenteren. De rol van de overheid en de onderscheiden overheidsbedrijven zijn immers niet tot elkaar te herleiden. Het is de taak van de federale regering, als aandeelhouder van NMBS en Infrabel, om een strategische visie uit te werken die vervolgens door de spoorbedrijven wordt gerealiseerd en wordt gedragen door een nieuwe bedrijfscultuur die de dienstverlening centraal plaatst.

In de vorige legislatuur is de hervorming van de NMBS-groep tot stand gekomen. Sinds 2014 bestaat de groep uit twee overheidsbedrijven – NMBS en Infrabel – met HR Rail als gemeenschappelijk filiaal. De strategische visie behelst geen nieuwe structuurhervorming, maar zal voortbouwen op de hervorming van 2014.

Het federale regeerakkoord van 2014 trekt de kaart van de intermodaliteit van verschillende vervoersmodi in de strijd tegen de files en de uitstoot van CO₂.

De context van het voorliggende plan wordt ook bepaald door de zorgwekkende financiële toestand van de Belgische spoorwegen. De schuld bedraagt meer dan 4 miljard euro en groeide tussen 2005 en 2014 jaarlijks met gemiddeld 200 miljoen euro aan. De financiële middelen worden teveel versnipperd en er moeten vragen gesteld worden bij sommige investeringskeuzes. De spoorweginfrastructuur was al in 2011 ouder dan de gemiddelde levensduur in de overige Europese landen, zoals bleek uit een vergelijkende studie van École polytechnique fédérale de Lausanne. De commerciële inkomsten zijn dan weer bij de laagste in Europa en zeker in West-Europa. De federale regering werkt binnen een dwingend budgettair kader en ten slotte moeten de spoorwegen zich voorbereiden op de komende liberalisering van de Europese spoorwegmarkt tegen

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a procédé, le 15 juillet 2015, à un échange de vues avec la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB, pour sa vision stratégique pour la SNCB et Infrabel.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE
MME JACQUELINE GALANT, MINISTRE DE LA
MOBILITÉ, CHARGÉE DE BELGOCONTROL ET
DE LA SNCB**

A. Contexte du plan de modernisation

Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB, souligne que le gouvernement ne souhaite pas simplement présenter un plan de modernisation, mais surtout une vision stratégique des chemins de fer belges. Le rôle des autorités et celui des différentes entreprises publiques ne peuvent en effet être assimilés l'un à l'autre. Il appartient au gouvernement fédéral, en tant qu'actionnaire de la SNCB et d'Infrabel, de développer une vision stratégique, qui sera ensuite mise en œuvre par les entreprises ferroviaires et soutenue par une nouvelle culture d'entreprise plaçant le service au centre de ses préoccupations.

La réforme du groupe SNCB a été réalisée sous la législature précédente. Depuis 2014, le groupe se compose de deux entreprises publiques — la SNCB et Infrabel — HR Rail étant leur filiale commune. La vision stratégique ne comprend pas une nouvelle réforme structurelle, mais développe la réforme de 2014.

L'accord de gouvernement fédéral de 2014 joue la carte de l'intermodalité des différents moyens de transport dans la lutte contre les embouteillages et les émissions de CO₂.

Le plan à l'examen s'inscrit également dans le contexte de la situation financière préoccupante des chemins de fer belges. La dette s'élève à plus de 4 milliards d'euros et a augmenté en moyenne de 200 millions d'euros par an entre 2005 et 2014. Les moyens financiers sont trop fragmentés et certains choix d'investissement posent question. Une étude comparative réalisée par l'École polytechnique fédérale de Lausanne a révélé qu'en 2011, les infrastructures ferroviaires belges avaient déjà dépassé la durée de vie moyenne de celles des autres pays européens. Quant aux recettes commerciales, elles sont parmi les plus faibles d'Europe — et certainement d'Europe occidentale. Le gouvernement fédéral agit dans un cadre budgétaire contraignant. Les chemins de fer doivent enfin se préparer à la libéralisation du marché

2019-2021. In Duitsland is een deel van het spoorwegennet al geliberaliseerd en daar heeft *Deutsche Bahn* maar liefst 50 % aan marktaandeel moeten inboeten.

De minister heeft ook moeten opmerken dat de Belgische spoorinfrastructuur relatief wordt onderbenut, ondanks de hoge dichtheid van het netwerk. De infrastructuur wordt tot 50 % minder benut dan in Nederland, dat een vergelijkbaar netwerk heeft. De commerciële snelheid is in 10 jaar tijd dan weer met 10 % afgenomen. De Belgische spoorsector ondervindt ook nadelige gevolgen van een gebrek aan overleg en coördinatie tussen Infrabel, NMBS en HR Rail.

De natuurlijke uitstroom de komende vijf jaar – ten gevolge van de leeftijdspiramide van het spoorpersoneel – biedt wel een uitgelezen kans om ingrijpend te hervormen. De in het verleden ondernomen initiatieven zijn immers ontoereikend en bijkomende inspanningen zijn dan ook noodzakelijk, onder meer met betrekking tot de volgende zaken:

- De gebrekkige klantentevredenheid;
- Een te trage verbetering van de productiviteit. De globale productiviteit van Infrabel en de NMBS blijft 20 tot 40 % lager dan bij vergelijkbare Europese operatoren;
- Het investeringsbeheer moet geoptimaliseerd worden teneinde rekening te houden met de werkelijke behoeften van de klanten;
- De administratie van het human resources beheer is te zwaar en vormt een rem op een dynamisch bestuur;
- De versnippering van de prioriteiten van het management en van de middelen over activiteiten die niet tot de kerntaken behoren;
- De vrijwel onbestaande strategische coördinatie met de overige openbare vervoermiddelen;
- Een onaangepast commercieel beleid;
- Een falende governance.

De minister wijst nog in het bijzonder op vastgestelde verspillingen van de overheidsdotatie de afgelopen jaren:

- Aanzienlijke investeringen voor een minieme winst zonder toegevoegde waarde voor de klant;

ferroviaire européen, qui aura lieu d'ici 2019-2021. En Allemagne, la libéralisation déjà opérée d'une partie du réseau ferroviaire a fait perdre pas moins de 50 % de parts de marché à *Deutsche Bahn*.

La ministre a également dû constater que malgré la densité importante du réseau, les infrastructures ferroviaires belges sont relativement sous-utilisées, la différence pouvant atteindre 50 % par rapport au réseau néerlandais, qui est comparable au nôtre. La vitesse commerciale a quant à elle diminué de 10 % en dix ans. Le secteur ferroviaire belge subit également les effets néfastes d'un manque de concertation et de coordination entre Infrabel, la SNCB et HR Rail.

Les départs naturels qui auront lieu au cours des cinq prochaines années — en conséquence de la pyramide des âges du personnel des chemins de fer — sont une occasion unique de procéder à des réformes approfondies. Les initiatives prises par le passé sont en effet insuffisantes. Des efforts supplémentaires s'imposent, notamment concernant les points suivants:

- le manque de satisfaction des clients;
- une amélioration trop lente de la productivité. La productivité globale d'Infrabel et de la SNCB reste inférieure de 20 à 40 % à celle d'opérateurs européens comparables;
- la politique d'investissements doit être optimisée afin de tenir compte des besoins réels des clients;
- l'administration des ressources humaines est trop lourde et fait obstacle à une gestion dynamique;
- La dispersion des priorités de la direction et des moyens à des activités qui ne relèvent pas des missions essentielles;
- La coordination stratégique quasi inexistante avec les autres moyens de transport public;
- Une politique commerciale inadaptée;
- Une gouvernance défailante.

La ministre relève encore en particulier certains gaspillages de la dotation publique constatés au cours des dernières années:

- Des investissements considérables débouchant sur un bénéfice minime sans valeur ajoutée pour le client;

— De bouw van industriële gebouwen die niet operationeel zijn wegens het niet-programmeren van een aansluiting op het net binnen dezelfde termijn;

— Omvangrijke middelen voor enkele “prestigeprojecten” zonder budget te laten voor de kleinere stations en andere nuttige projecten;

— Het uitblijven van het voorstedelijk aanbod in Brussel ondanks enorme infrastructuurinvesteringen;

— Hoge algemene kosten zonder dwingende governance.

B. Een strategische visie voor de spoorwegen in België

De ambitie van de federale regering is om de duurzaamheid van het spoortransport in België te garanderen en daarbij een hoog performantieniveau als doel voor ogen te hebben. Deze visie steunt op drie pijlers, elk met een eigen doelstelling: in de eerste plaats de klanten, met een performantieniveau binnen de Europese top-5 inzake dienstverlening aan de klant, vervolgens het personeel, met een jaarlijkse verbetering van de productiviteit met 4 % tussen 2015 en 2019, met nieuwe klantgerichte kritieke prestatie-indicatoren, en ten slotte, de belastingbetaler, met als doelstelling een gezond financieel beheer en een verantwoordelijke bedrijfsvoering.

— De klanten

Ten opzichte van de klanten blijft de veiligheid de hoeksteen van het spoorbeleid. De klant moet het spoor als positieve en duurzame mobiliteitsoplossing zien. Hiertoe moet de stiptheid, de communicatie en netheid verbeterd worden. Het spoor zal meer inzetten op online ticketverkoop, de beschikbare zitplaatsen en de snelheid van de verbindingen opdrijven. Het ticketbeleid moet danig vereenvoudigd worden.

Een betere klantengerichtheid moet er ook komen op de internationale verbindingen, zowel voor goederen als personen. Het grensverkeer moet rekening houden met de reële noden, onder meer op vlak van de tarifiering en een commerciële snelheid die kan concurreren met de wagen. De spoorwegen hebben ook een fundamentele rol te vervullen voor de economische ontsluiting van de Belgische havens. De minister is gewonnen voor een heropstart van SEA-rail, een joint venture van de Belgische spoorwegen voor bulktransport.

— La construction de bâtiments industriels qui ne sont pas opérationnels, faute de planification du raccordement au réseau dans le même délai;

— L’affectation de moyens considérables à quelques “projets de prestige”, sans laisser de budget pour les petites gares et d’autres projets utiles;

— L’absence d’offre suburbaine à Bruxelles en dépit d’énormes investissements dans l’infrastructure;

— Des coûts généraux élevés sans gouvernance contraignante.

B. Une vision stratégique pour les chemins de fer en Belgique

Le gouvernement fédéral ambitionne de garantir la pérennité du transport ferroviaire en Belgique tout en visant un niveau de performance élevé. Cette vision repose sur trois piliers, ayant chacun un objectif propre: en premier lieu, les clients, le niveau de performance visant le top 5 européen en termes de service au client; ensuite, le personnel, avec une amélioration annuelle de la productivité de 4 % entre 2015 et 2019, et de nouveaux indicateurs clés de performance dans le souci du client; et enfin, le contribuable, le but étant de mener une gestion financière saine et de diriger la société de manière responsable.

— Les clients

À l’égard du client, la sécurité reste la pierre angulaire de la politique ferroviaire. Le client doit considérer le rail comme une solution de mobilité positive et durable. À cet effet, il s’agit d’améliorer la ponctualité, la communication et la propreté. L’entreprise publique misera davantage sur la vente de billets en ligne et augmentera le nombre de places assises disponibles et la rapidité des liaisons. Il s’impose de simplifier sensiblement la politique en matière de billetterie.

Les transports internationaux de marchandises et de personnes doivent, eux aussi, être davantage axés sur le client. Le trafic transfrontalier doit tenir compte des besoins réels, notamment en termes de tarification, et atteindre une vitesse commerciale lui permettant de concurrencer le transport routier. Les chemins de fer ont également un rôle fondamental à jouer dans le désenclavement économique des ports belges. La ministre est favorable à la réactivation de SEA-rail, une *joint-venture* des chemins de fer belges pour le transport de produits en vrac.

In het kader van intermodaliteit moet vooral worden ingezet op het spoor waar het een competitief voordeel heeft tegenover andere vervoersmodi. Deze aanpak zal lijn per lijn onderzocht worden.

De minister wijst hierbij op de volgende concrete maatregelen:

— Een gewogen stiptheid (rekening houdend met het aantal reizigers) als nieuwe KPI, die minimaal 90 % moet bereiken in 2019 (tegenover 86,4 % in 2014);

— In 2017 over een nieuw vervoersplan beschikken dat gericht is op intermodaliteit en op de verwachtingen van de klant (inzake comfort, commerciële snelheid, frequentie, aantal zitplaatsen etc.) Zo moet de beschikbaarheidsgraad van het rollend materieel verhogen van 80 % naar 86 %. Het aantal zitplaatsen zal met meer dan 160 000 plaatsen worden uitgebreid tegen 2030;

— Het aantal gelijktijdige werven verminderen die voor vertraging zorgen;

— Instappen in het tijdperk van de nieuwe connectiviteitstechnologieën door een internettoegang in de treinen in 2019;

— Het gebruik van 'ticketless' ontwikkelen, onder meer door in de meeste treinstations toegangspoortjes te installeren;

— Nieuwe KPI's invoeren met daarbij een focus op netheid.

De minister pleit voor een hervorming van *marketing en sales*-beleid. De tarieven moeten verder worden gedifferentieerd naargelang het profiel van de klant, met nieuwe vormen van ticketing die bijvoorbeeld tegemoet komen aan specifieke verwachtingen van jongeren. In samenwerking met krantenwinkels en openbare besturen kan, in navolging van bpost, aan alternatieve verkoopkanalen worden gewerkt. Dit is ook een beleid gericht op de meer rurale gemeenten, waar de stations niet steeds geopend zijn voor ticketverkoop.

Inzake de veiligheid heeft België ondertussen zijn achterstand tegenover de omliggende landen ingehaald. Er wordt volop werk gemaakt van de aanbevelingen van de bijzondere commissie 'Buizingen', waardoor de ontplooiing van het hulpsysteem TBL1+ volledig is gerealiseerd en er verder wordt geïnvesteerd in de uitrusting van het materieel met ETCS (het automatische

Dans le cadre de l'intermodalité, il convient de miser sur le rail principalement dans les domaines dans lesquels celui-ci détient un avantage concurrentiel par rapport aux autres modes de transport. Cette approche nécessitera une analyse ligne par ligne.

La ministre évoque à cet égard plusieurs mesures concrètes:

— Intégrer dans les ICP la ponctualité pondérée (tenant compte du nombre de voyageurs), qui devra atteindre au moins 90 % en 2019 (contre 86,4 % en 2014);

— Disposer en 2017 d'un nouveau plan de transport privilégiant l'intermodalité et les attentes du client (en termes de confort, de vitesse commerciale, de fréquence, de nombre de places assises, ...). Ainsi, le taux de disponibilité du matériel roulant devra passer de 80 à 86 %. Le nombre de places assises sera augmenté de plus de 160 000 unités d'ici 2030;

— Réduire le nombre de chantiers simultanés impliquant des retards;

— Entrer dans l'ère des nouvelles technologies de connectivité en proposant un accès internet dans les trains dès 2019;

— Développer l'usage du 'ticket less', notamment en installant des portiques d'accès dans la plupart des gares;

— Instaurer de nouveaux ICP axés sur la propreté.

La ministre plaide en faveur d'une réforme de la politique *marketing and sales*. Les tarifs doivent être davantage différenciés selon le profil du client, grâce à l'instauration de nouvelles formes de *ticketing* répondant, par exemple, aux attentes spécifiques des jeunes, par exemple. Des canaux de vente alternatifs pourraient être développés en collaboration avec des librairies et des pouvoirs publics, à l'instar de ce que fait bpost. Cette stratégie pourrait également être appliquée dans les communes plus rurales dans lesquelles les gares ne sont pas toujours ouvertes pour les clients qui souhaitent acheter un ticket.

Dans l'intervalle, la Belgique a refait son retard par rapport aux pays limitrophes en matière de sécurité. On s'attèle pleinement à la mise en œuvre des recommandations de la commission spéciale "Buizingen", si bien que le système d'aide TBL1+ est complètement déployé et que l'on continue à investir afin d'équiper le matériel du système ETCS (le système de contrôle

treincontrolesysteem). De FOD Mobiliteit en Vervoer voert hierover trouwens een studie uit.

De minister pleit voor een verregaande samenwerking van de diverse diensten die bevoegd zijn voor de veiligheid op het spoor. Dit kan door een nieuw veiligheidsconvenant op te stellen tussen Infrabel en de NMBS (Securail). Door een nieuw samenwerkingsakkoord tussen de NMBS, Infrabel, Justitie en de Spoorwegpolitie kunnen incidenten op de terreinen van de NMBS en Infrabel beter beheerst worden. Het overleg tussen de federale politie, de lokale politie, NMBS en Infrabel moet opnieuw worden opgestart. De Spoorwegpolitie zou toegang moeten krijgen tot de beelden van de bewakingscamera's van de NMBS.

— Het personeel

De minister benadrukt haar waardering voor het werk van het spoorpersoneel op het terrein, dat tot haar spijt niet altijd de nodige erkenning krijgt. Het spoorbeleid zou tot een vertrouwenscontract met het spoorpersoneel moeten leiden, in de eerste plaats zichtbaar in een nieuw sociaal akkoord. De sociale dialoog in de spoorbedrijven moet onderhouden worden, terwijl de motivatie van het treinpersoneel kan worden versterkt door een nieuwe bedrijfscultuur, die de erkenning van goed verricht werk voorstaat. De valorisatie van de aanwezige knowhow kan onder meer bereikt worden door de oprichting van een Rail Academy. Er moet een transparante en dynamische interne communicatie komen.

Het beleid streeft naar een jaarlijkse verbetering met 4 % van de productiviteit. De essentiële operationele functies zullen vervangen worden bij de uitstroom van de oudere werknemers. De verbetering van de productiviteit kan steunen op buitenlandse voorbeelden. Productiviteitswinst valt te verwachten door het gebruik van een dynamisch model voor het onderhoud van het rollend materieel en standaardisering van het rollend materieel, een verhoogde flexibiliteit van de arbeidstijden en van de arbeidsregimes, modernere technieken voor de aankoop en de voorziening van het materieel, het gebruik van de 'one man car' op bepaalde verbindingen en de automatisering van administratieve routinetaken.

De regering laat eerst de kans aan het sociale overleg om tot de organisatie van een gegarandeerde dienstverlening te komen, alvorens zelf een ontwerp te presenteren.

Ter voorbereiding van de liberalisering van het spoor moeten de rol en de opdrachten van HR Rail geprofessionaliseerd worden. De werking van het human

automatique des trains). Le SPF Mobilité et Transports réalise du reste une étude en la matière.

La ministre plaide en faveur d'une coopération poussée des divers services compétents en matière de sécurité sur le rail. Une nouvelle convention de sécurité pourrait être conclue à cet effet entre Infrabel et la SNCB (Securail). Un nouvel accord de collaboration entre la SNCB, Infrabel, la Justice et la police des chemins de fer permettrait de mieux gérer les incidents survenant sur les terrains de la SNCB et d'Infrabel. Il convient de relancer la concertation entre la police fédérale, la police locale, la SNCB et Infrabel. La police des chemins de fer devrait pouvoir accéder aux images des caméras de surveillance de la SNCB.

— Le personnel

La ministre souligne qu'elle apprécie le travail réalisé sur le terrain par le personnel ferroviaire, dont elle regrette qu'il ne soit pas dûment reconnu. La politique ferroviaire devrait déboucher sur un contrat de confiance avec le personnel ferroviaire, se traduisant en premier lieu par un nouvel accord social. Il y a lieu d'entretenir le dialogue social au sein des entreprises ferroviaires, alors que la motivation du personnel de bord peut être améliorée à la faveur d'une nouvelle culture d'entreprise promouvant la reconnaissance du travail bien fait. Le savoir-faire disponible peut notamment être valorisé par la création d'une Rail Academy. Il s'indique de développer une communication interne transparente et dynamique.

La politique vise une amélioration de la productivité de 4 % par an. Les fonctions opérationnelles essentielles seront remplacées lors du départ des travailleurs âgés. L'amélioration de la productivité peut se baser sur des exemples étrangers. On peut s'attendre à un gain de productivité par suite de l'utilisation d'un modèle dynamique pour l'entretien du matériel roulant et de la standardisation du matériel roulant, d'une flexibilité accrue des heures de travail et des régimes de travail, de techniques plus modernes pour l'achat et l'équipement du matériel, de l'utilisation de la 'one man car' sur certaines liaisons et de l'automatisation de tâches administratives routinières.

Avant de présenter lui-même un projet, le gouvernement entend laisser à la concertation sociale une chance d'organiser un service garanti.

Le rôle et les missions d'HR Rail devront être professionnalisés dans la perspective de la libéralisation des chemins de fer. Il faudra moderniser le fonctionnement

resourcesmanagement moet gemoderniseerd worden, met inbegrip van een administratieve vereenvoudiging. Nu moeten jongere werknemers nog te lang wachten voor ze hun carrière binnen het spoor een nieuwe wending kunnen geven. De informatie-uitwisseling moet vlotter kunnen. Nieuwe evaluatieregels moeten uitgaan van het resultaat en niet langer van loutere aanwezigheid. Er moet nagedacht worden over een meer flexibele uurregeling en over thuiswerk. Interne en externe mobiliteit moet worden aangemoedigd en het te complexe premiemechanisme is aan herziening toe.

HR Rail moet de verantwoordelijkheid dragen in de globale uitdagingen van de human resources binnen de groep teneinde de gezamenlijke doelstellingen te halen. Door het opvoeren van de interne knowhow moet er minder beroep worden gedaan op consultancy, zonder daarom de externalisering van bepaalde functies uit te sluiten. De eenheid van sociale dialoog dient zoveel mogelijk te worden versterkt. Na de liberalisering moeten de directies human resources van elke onderneming volledig bevoegd zijn en autonoom en efficiënt kunnen werken.

— De belastingbetaler

Overheidsgeld moet efficiënt en nauwgezet worden aangewend ten dienste van de burgers. De minister herinnert er de commissie aan dat iedere Belgische belastingbetaler in 2013 453 euro heeft bijgedragen aan de spoordotaties. Gezonde bedrijfsfinanciën moeten de schuldgraad stabiliseren. Er moet daartoe een hiërarchie komen van de geplande investeringen en een rationalisering van de activiteiten die niet tot de kerntaken behoren. Filialen die geen meerwaarde voor de spoorklant opleveren zullen worden stopgezet. Internationale commerciële activiteiten zullen zoveel mogelijk beperkt worden en er kunnen er de volgende vijf jaar geen nieuwe ontplooid worden.

De bestuursorganen van de spoorbedrijven moeten geprofessionaliseerd worden, met een responsabilisering van de directies en de managers. De spoorbedrijven moeten zich schikken naar de beginselen van corporate governance en de gedragscode van de OESO. De bestuurders en het personeel moeten zich schikken naar een ethische gedragscode. Onafhankelijke bestuurders moeten de samenstelling van de raden van bestuur versterken. Het selectie-en aanwervingsproces voor de functies van algemene leiding moeten steunen op ervaring en competentie. Het beroep doen op externe consultants moet drastisch verminderen. Het variabele gedeelte van de lonen van de leidende managers van zowel de NMBS als Infrabel zal verbonden worden aan

de la gestion des ressources humaines, ce qui inclut également une simplification administrative. À l'heure actuelle, les jeunes membres du personnel doivent encore attendre trop longtemps pour pouvoir réorienter leur carrière au sein des chemins de fer. L'échange d'informations doit pouvoir être plus efficace. Il s'impose d'élaborer de nouvelles règles d'évaluation fondées sur le résultat et non plus sur la simple présence de l'intéressé, et d'envisager la mise en place d'horaires plus flexibles et l'instauration du télétravail. Il faut encourager la mobilité interne et externe et revoir le mécanisme de primes, qui est trop complexe.

C'est à HR Rail qu'il incombe d'assumer la responsabilité des défis globaux en termes de ressources humaines au sein du groupe en vue de rencontrer les objectifs communs. Il faut réduire le recours à la consultance en améliorant le savoir-faire interne, sans toutefois exclure l'externalisation de certaines fonctions. Il est important de renforcer autant que possible l'unité du dialogue social. Lorsque la libéralisation sera devenue un fait, les directions des ressources humaines de chaque entreprise devront être pleinement compétentes et pouvoir travailler de façon autonome et efficace.

— Le contribuable

Les deniers publics doivent être utilisés efficacement et rigoureusement au service des citoyens. La ministre rappelle à la commission qu'en 2013, chaque contribuable belge a participé à concurrence de 453 euros à la dotation allouée aux chemins de fer. Le taux d'endettement doit être stabilisé grâce à une situation financière saine. Il convient à cet effet d'établir une hiérarchie des investissements projetés et de rationaliser les activités qui ne relèvent pas des missions essentielles. Les filiales qui ne présentent pas de valeur ajoutée pour le client seront fermées. Les activités commerciales internationales seront limitées autant que possible et aucune nouvelle activité de ce type ne pourra être développée au cours des cinq prochaines années.

Les organes de gestion des entreprises ferroviaires doivent être professionnalisés, les directions et managers, responsabilisés. Les entreprises ferroviaires doivent se conformer aux principes de la gouvernance d'entreprise et au code de conduite de l'OCDE. Les administrateurs et le personnel doivent se conformer à un code de déontologie. Des administrateurs indépendants doivent renforcer la composition des conseils d'administration. La procédure de sélection et de recrutement pour les fonctions de direction générale doit reposer sur l'expérience et la compétence. Il s'agit de réduire drastiquement le recours aux consultants externes. La partie variable des rémunérations des dirigeants tant de la SNCB que d'Infrabel sera liée à plusieurs ICP:

meerdere KPI's: klanttevredenheid, efficiëntie van de coördinatie tussen Infrabel en de NMBS, etc.

De Staat moet kunnen optreden als scheidsrechter door een betere samenwerking tussen de openbare vervoersondernemingen, dankzij de oprichting van een strategisch platform met zowel de gewestelijke vervoersmaatschappijen als de spoorwegen om de gewenste intermodaliteit op te zetten, met de FOD Mobiliteit en Vervoer in een coördinerende rol. Daarnaast zal de oprichting van een investeringscel onder de coördinatie (niet het gezag) van de FOD Mobiliteit en Vervoer, met daarin de NMBS en Infrabel (en op termijn mogelijk andere operatoren) de samenhang en de accuraatheid van de investeringskeuzes waarborgen, in aanwezigheid van de Gewesten.

Het beheer van de bouw van alle spoorweginfrastructuur en van de stations zal aan Infrabel gedelegeerd worden en er zal worden nagedacht over een alternatief model voor het beheer van de stations in het vooruitzicht van de liberalisering van het spoorverkeer.

Concreet betekent dit alles onder meer stelselmatig een kosten-batenanalyse uitvoeren voor elke investering en daarbij een hiërarchie van de investeringen opmaken ten gunste van de klant met behulp van een beslissingstool. De bepaling van grote strategische doelstellingen wordt aan de regering overlaten. Het meerjarig investeringsplan wordt tot vijf jaar beperkt, waarbij de verdeelsleutel 60 /40 wordt nageleefd, maar dan over meerdere jaren. Een werkgroep wordt opgericht om dit te evalueren en het respect ervan te verzekeren. De minister wil een driehoekskader – overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer), NMBS en Infrabel – ontwikkelen om de coördinatie van de investeringskeuzes en hun overeenstemming met de klantgerichtheid te waarborgen. De FOD zou daarbij als coördinator optreden. De Gewesten zullen aanwezig zijn in de op te richten investeringscel. Het beheer van de Brusselse Noord-Zuidverbinding zal innovatief zijn, op basis van nieuwe technologieën die veel meer treinbewegingen zullen mogelijk maken, alvorens tot ingrijpende bouwwerken te beslissen.

Als maatregel ter stabilisering van de schuld zal de vermindering van de overheidsdotatie prioritair op de operationele kosten worden toegepast, teneinde geleidelijk meer middelen vrij te maken voor de investeringen. Dit zal mogelijk worden door de stijging van de productiviteit, de optimalisering van de investeringen, een realistisch tarievenbeleid en een optimalisering van het treinaanbod. De opbrengst van de overdrachten van niet-strategische activa zal exclusief besteed worden

satisfaction de la clientèle, efficacité de la coordination entre Infrabel et la SNCB, etc.

L'État doit pouvoir intervenir en qualité d'arbitre en améliorant la collaboration entre les entreprises de transport public, à la faveur de la création d'une plateforme stratégique impliquant tant les sociétés régionales de transport que les chemins de fer afin de créer l'intermodalité souhaitée, le SPF Mobilité et Transports assurant un rôle de coordinateur. Par ailleurs, la création d'une cellule d'investissement, coordonnée (mais non dirigée) par le SPF Mobilité et Transports, incluant la SNCB et Infrabel (et à terme d'éventuels autres opérateurs) et à laquelle les Régions seront associées, garantira la cohérence et l'exactitude des choix d'investissements.

La gestion de la construction de toutes les infrastructures ferroviaires et des gares sera déléguée à Infrabel et une réflexion sera menée au sujet d'un modèle alternatif de gestion des gares dans la perspective de la libéralisation du trafic ferroviaire.

Concrètement, cela signifie notamment qu'une analyse coûts-bénéfices systématique doit être réalisée pour tout investissement en établissant une hiérarchie des investissements en faveur du client à l'aide d'un outil décisionnel. Le soin de définir les grands objectifs stratégiques est confié au gouvernement. Le plan d'investissement pluriannuel est limité à cinq ans, dans le respect de la clé de répartition 60/40, considérée toutefois sur plusieurs années. Un groupe de travail est institué afin de l'évaluer et d'en assurer le respect. Le ministre souhaite développer un cadre triangulaire — autorité (SPF Mobilité et Transports), SNCB et Infrabel — afin de garantir la coordination des choix d'investissements et leur respect du souci de la clientèle. Le SPF ferait office de coordinateur en l'occurrence. Les Régions participeront à la cellule d'investissement à créer. À Bruxelles, la jonction Nord-Midi sera gérée de façon innovante sur la base de nouvelles technologies permettant nettement plus de mouvements de trains, avant qu'il ne soit décidé de procéder à des travaux de construction d'envergure.

Pour stabiliser la dette, il est prévu d'affecter la réduction de la dotation publique prioritairement aux frais opérationnels, le but étant de libérer progressivement davantage de moyens pour les investissements grâce à l'augmentation de la productivité, à l'optimisation des investissements, à une politique tarifaire réaliste et à une optimisation de l'offre ferroviaire. Les produits de cessions d'actifs non stratégiques seront affectés exclusivement à la réduction de la dette. Tout gain de

aan de vermindering van de schuld. Iedere bijkomende productiviteitswinst zal nieuwe middelen vrijmaken die gebruikt zullen worden voor investeringen.

Het bestaande meerjarig investeringsplan wordt opgeborgen. Er moet een nieuw plan van vijf jaar worden bepaald op basis van de nieuwe dotaties, dat tegelijk regionale prioriteiten waarborgt en ook de technieken van pre- en cofinanciering privilegieert. Het investeringsplan moet integraal gedekt worden door identificeerbare financieringen zonder nieuwe schulden te maken. In functie van de prioriteiten zullen investeringen per sector geanalyseerd worden, rekening houdend met onder meer deze elementen:

- Een bijzondere aandacht voor het onderhoud van de infrastructuur;
- Een kritische analyse van de klassieke uitbreidingen vervat in het bestaande meerjarig investeringsplan 2013-2025;
- Een gedetailleerde analyse van de behoeften voor het onthaal van de klanten voor de stations (peronhoogte, parking, etc.);
- Veiligheid blijft een prioriteit;
- Een analyse van de behoeften aan rollend materieel om tegemoet te komen aan de verwachtingen van de klant;
- Een grondige denkoefening over de dienstgebouwen en de productiemiddelen;
- Een analyse die de vermindering van de dotatie compenseert met een besparing op de operationele kosten.

Infrabel zal alle facetten van de infrastructuurwerken voor zijn rekening nemen. Alle werken van burgerlijke bouwkunde in de stations wordt overgedragen aan Infrabel/TUC RAIL. Dit biedt de gelegenheid om de activiteiten van Eurostation en Eurogare te groeperen. Een standaardisering van de stations en de parkings wordt opgelegd in overleg tussen Infrabel en de NMBS. Het exclusieve beheer van de handelsconcessies en het onthaal van de klant in de stations wordt toevertrouwd aan de NMBS en er zal worden nagedacht over een alternatief model in het vooruitzicht van de opening van de binnenlandse reizigersmarkt. Het onroerend patrimonium zal worden gerationaliseerd en gevaloriseerd (inventariseren en desgevallend overdragen of verkopen).

productivité supplémentaire générera de nouveaux moyens qui seront dédiés aux investissements.

L'actuel plan pluriannuel d'investissements est abandonné. Un nouveau plan quinquennal garantissant le respect des priorités régionales et privilégiant les techniques du préfinancement et du cofinancement devra être élaboré grâce aux nouvelles dotations. Le plan d'investissements doit être intégralement couvert par des financements identifiables sans que de nouvelles dettes soient contractées. Les investissements seront analysés par secteur en fonction des priorités, en tenant compte notamment des éléments suivants:

- attention particulière accordée au maintien de l'infrastructure;
- analyse critique des extensions classiques prévues par le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025;
- analyse détaillée des besoins pour l'accueil de la clientèle et les gares (hauteur des quais, parking, etc.);
- la sécurité reste une priorité;
- analyse des besoins en matériel roulant pour répondre aux attentes des clients;
- réflexion en profondeur sur les bâtiments de service et les moyens de production;
- analyse qui compense la réduction de la dotation par une économie sur les frais opérationnels.

Infrabel gérera les différentes facettes des travaux d'infrastructure. La réalisation de travaux de génie civil dans les gares sera intégralement transférée à Infrabel/TUC RAIL, ce qui permettra de regrouper les activités d'Eurostation et d'Eurogare. Une standardisation des gares et des parkings est imposée en concertation entre Infrabel et la SNCB. La gestion exclusive des concessions commerciales et l'accueil du client dans les gares sont confiés à la SNCB. Une réflexion sera par ailleurs menée en vue d'élaborer un modèle alternatif en prévision de l'ouverture du marché voyageur intérieur. Le patrimoine immobilier sera rationalisé et valorisé (inventaire à établir et opportunité de cession/vente).

C. Planning

Deze strategische visie zal nog worden voorgesteld aan de Gewesten en de sociale partners. In de loop van 2015 zullen de nodige wijzigingen volgen aan de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen en de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Dit moet de oprichting van de investeringscel tegen begin 2016 mogelijk maken. De nieuwe bedrijfsplannen van Infrabel en de NMBS, het nieuwe meerjarig investeringsplan en de nieuwe beheerscontracten tussen de spoorbedrijven en de Staat volgen. Deze nieuwe beheerscontracten zullen de nieuwe KPI's bevatten. In het voorjaar van 2016 ten slotte moet eveneens het platform voor de intermodaliteit met de Gewesten voor de intermodaliteit worden ingericht.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) stemt volmondig in met de plannen van de minister. Mevrouw De Coninck met name tevreden over de strategische visie op langere termijn, de aangekondigde vereenvoudigingen en de aandacht voor standaardisering. In vergelijking met het Nederlandse spoor is de NMBS een veel te complexe organisatie. Niet hervormen zal de spoorwegen tot een lot als dat van Sabena veroordelen. De klanttevredenheid is historisch laag. Bpost heeft getoond dat een overheidsbedrijf zich geslaagd kan moderniseren. Zaken zoals wifi op de trein en een grotere stiptheid kunnen evident lijken, nu staan ze tenminste woordelijk in de strategische visie.

Het is positief dat het spoor al begonnen is met structurele besparingen, getuige het einde van de zogenaamde 'spookthalys'. Mevrouw De Coninck dringt aan op een nauwgezet naleven van de kalender voor de gegarandeerde dienstverlening. Het kan niet langer dat wilde stakingen de reizigers gijzelen. N-VA was niet gewonnen voor de oprichting van een filiaal als HR Rail. De aangekondigde hervormingen gaan dus in de goede richting. De bedrijfscultuur moet inderdaad herzien worden, gezien de recente audits. Het is inderdaad ruim tijd voor een grondige doorlichting van de vele dochterondernemingen.

Eindelijk worden investeringen gebaseerd op een kosten-batenanalyse. De prestigeprojecten in Luik en Bergen waren niet het na te volgen voorbeeld. De

C. Calendrier

Cette vision stratégique doit encore être présentée aux Régions et aux partenaires sociaux. Les modifications nécessaires seront apportées à la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges ainsi qu'à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dans le courant de cette année. Ces modifications doivent permettre la création de la cellule d'investissement d'ici le début 2016. Les nouveaux plans d'entreprise d'Infrabel et de la SNCB, le nouveau plan pluriannuel d'investissements et les nouveaux contrats de gestion entre les entreprises ferroviaires et l'État suivront. Ces nouveaux contrats de gestion contiendront les nouveaux indicateurs-clés de performance (ICP). Enfin, au printemps 2016, il faudra également mettre sur pied la plateforme de l'intermodalité avec les Régions.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Inez De Coninck (N-VA) souscrit pleinement aux projets de la ministre. Mme De Coninck se réjouit notamment de la vision stratégique à long terme, des simplifications annoncées et de l'attention prêtée à la standardisation. Par rapport aux chemins de fer néerlandais, la SNCB est une organisation beaucoup trop complexe. L'absence de réformes condamnerait nos chemins de fer à un sort semblable à celui qu'a connu la Sabena. Le degré de satisfaction de la clientèle n'a jamais été aussi bas. L'exemple de bpost a montré qu'une entreprise publique pouvait réussir sa modernisation. Certains éléments comme le Wifi et ponctualité accrue peuvent sembler évidents, mais au moins, maintenant, ils figurent en toutes lettres dans la vision stratégique.

C'est une bonne chose que le rail ait déjà commencé à réaliser des économies structurelles, comme en témoigne la fin du "Thalys fantôme". Mme De Coninck insiste sur la nécessité de respecter scrupuleusement le calendrier en ce qui concerne le service garanti. On ne peut plus accepter que des voyageurs soient les otages de grèves sauvages. Au départ, la N-VA n'était pas en faveur de la création d'une filiale comme HR Rail. Les réformes annoncées vont donc dans le bon sens. Au vu des récents audits, la culture d'entreprise doit effectivement être revue. De même, il est grand temps de procéder à un examen approfondi des nombreuses filiales du groupe.

Les investissements seront enfin basés sur une analyse coûts-bénéfices. Les projets prestigieux comme ceux de Liège et Mons n'étaient pas l'exemple à suivre.

infrastructuurwerken aan stations delegeren aan Infrabel is een logische beslissing, ondanks de te verwachten tegenstand van de NMBS. Spreker refereert hierbij aan haar voorstel van resolutie over de logische overdracht van de stations en de aanverwante infrastructuur van spoorexploitant NMBS naar infrastructuurbeheerder Infrabel (DOC 54 1190/001).

Dit moderniseringsplan moet vervolgens in de feiten worden waargemaakt. Wordt dit plan gedragen door de ceo's en de raden van bestuur van de beide overheidsbedrijven? Hoe zal het platform voor intermodaliteit in de praktijk vorm krijgen? Welke rol krijgen de Gewesten? Wanneer mag de klant wifi op de trein verwachten? Zullen ook lokale politiezones toegang krijgen tot de beelden van de beveiligingscamera's? Toegangspoorten zullen helpen tegen vandalisme en zwartrijden. Wanneer kunnen die er komen? Zal de valorisatie van de terreinen en de gebouwen integraal naar de schuldvermindering gaan? Hoe ziet de evolutie van de schuld er uit? Hoe zal de minister ten slotte evalueren welke dochterondernemingen tot de kerntaken van het spoor behoren?

De heer Laurent Devin (PS) kan het enthousiasme van de vorige spreker niet delen. De communicatie van de minister is ook weinig gelukkig te noemen. Alle mogelijke fouten en falen wordt afgeschoven op de vorige verantwoordelijken, de vakbonden of de grote werven in Luik en Bergen. De vele verdachtmakingen over de lijken in de kast en de vele toekomstbeloften in een context van zware besparingen neigen naar populisme. Het schermen met een visie moet in feite verhullen dat er geen waarlijk moderniseringsplan op tafel ligt. Dit alles moet maskeren dat de overheidsbedrijven niet de nodige middelen krijgen. Voor de spreker moet de verbetering voor de reiziger primeren en de bescherming van de openbare dienst bij het spoor. Op beide vlakken schiet de minister tekort. Hoe zal de basis overtuigd worden van dit plan? De basis, de vakbonden, zelfs de raden van bestuur werden niet gehoord. Hiermee dreigt een sociaal conflict bij het spoor. Heel wat maatregelen zullen immers heel moeilijk vallen voor de vakbonden. Wordt er geraakt aan het personeelsstatuut van de spoorarbeiders? Wordt er geraakt aan de statutaire benoemingen? HR Rail wordt op termijn afgevoerd, zoveel is duidelijk na de uiteenzetting van de minister.

Komt er een audit van TUC Rail? De strijd tegen verspilling vereist toch dat bijna afgewerkte projecten worden voltooid? Infrabel heeft geen geweldige reputatie inzake het onderhoud van de infrastructuur voor de reizigers, getuigen de weinige perrons met de

La délégation à Infrabel des travaux d'infrastructure à effectuer dans les gares est une décision logique, en dépit des résistances prévisibles du côté de la SNCB. À cet égard, l'intervenante renvoie à sa proposition de résolution relative au transfert logique des gares et des infrastructures associées de l'exploitant ferroviaire SNCB au gestionnaire de l'infrastructure Infrabel (DOC 54 1190/001).

Ensuite, il s'agit de mettre ce plan de modernisation en pratique. Ce plan est-il soutenu par les CEO et les conseils d'administration des deux entreprises publiques? Comment la plateforme d'intermodalité se concrétisera-t-elle dans la pratique? Quel sera le rôle dévolu aux Régions? Quand le client peut-il s'attendre à disposer de wifi dans les trains? Les zones de police locale auront-elles aussi accès aux images des caméras de surveillance? Des portillons d'accès aideront à lutter contre le vandalisme et la fraude. Quand pourront-ils être installés? La valorisation des terrains et bâtiments sera-t-elle intégralement affectée à la réduction de la dette? Comment l'évolution de la dette se présente-t-elle? Comment la ministre déterminera-t-elle enfin quelles filiales relèvent des missions essentielles du rail?

M. Laurent Devin (PS) ne peut partager l'enthousiasme de l'intervenante précédente. La communication de la ministre ne peut également guère être qualifiée d'heureuse. Toutes les erreurs et tous les échecs possibles sont attribués aux anciens responsables, aux organisations syndicales ou aux grands chantiers de Liège et de Mons. Les nombreuses insinuations au sujet de cadavres dans le placard et les nombreuses promesses d'avenir dans un contexte d'austérité s'apparentent au populisme. La présentation d'une vision dissimule en fait l'absence de véritable plan de modernisation. Tout ceci doit masquer le fait que les entreprises publiques n'obtiennent pas les moyens nécessaires. Ce qui prime pour l'intervenant, c'est l'amélioration pour le client et la défense du service public dans le secteur des chemins de fer. La ministre n'est pas à la hauteur sur les deux plans. Comment la base sera-t-elle convaincue par ce plan? La base, les organisations syndicales, même les conseils d'administration n'ont pas été entendus. Le risque d'un conflit social plane dès lors aux chemins de fer. De nombreuses mesures seront en effet difficilement acceptables pour les syndicats. Touche-t-on au statut du personnel des cheminots? Touche-t-on aux nominations statutaires? Après l'exposé de la ministre, il est clair qu'à terme HR Rail sera supprimé.

TUC Rail fera-t-il l'objet d'un audit? La lutte contre le gaspillage implique quand même que les projets quasi terminés soient finalisés? La réputation d'Infrabel n'est pas fameuse en ce qui concerne l'entretien de l'infrastructure destinée aux voyageurs, comme en témoigne

gestandaardiseerde hoogtes. Wat wordt het gevolg voor de schuld van Infrabel van de overdracht van gebouwen? Behoudt de NMBS de eigendomsrechten van de gebouwen?

Op welke tijdshorizon mikt de minister eigenlijk? Het GEN zou in 2016 afgewerkt worden, nu is al sprake van 2030. Alleen al in Waals-Brabant hebben de miljoenen investeringen nog niet gerendeerd, noch voor Nijvel, noch voor Louvain-la-Neuve. Hoe kan Infrabel en TUC Rail dergelijke vertraging verklaren? De minister spreekt nu over de standaardisering van de stations, terwijl dit een verouderd concept is. Stations worden veel meer dan een standaardplek voor treinreizigers, maar ook een winkel- en ontmoetingsruimte, zoals in Brussel-Zuid.

Hoe zullen de begrotingen van de beide ondernemingen concreet opgemaakt worden, met de effecten van al deze aangekondigde hervormingen en de budgettaire besparingen voor de investeringen en de operationele uitgaven? Wie zal het gelag van de besparingen betalen? Een productiviteitswinst van 20 % tegen 2019 is volgens de spreker compleet uit de lucht gegrepen. De aangekondigde tarievenvereenvoudiging blijft vaag. Zal de treinreiziger gemiddeld meer betalen? De regering breekt met de nodige continuïteit door het huidige meerjarig investeringsplan af te voeren.

De minister spreekt over het internationale treinverkeer en de havens, terwijl de Waalse Thalys is afgevoerd en onlangs is bekendgemaakt dat investeringen rond de luchthaven van Charleroi niet zullen gebeuren. De heer Devin besluit dat de minister kennelijk liever de belangen van de Antwerpse haven vooropstelt.

De heer Gilles Foret (MR) noemt de toestand van de NMBS-groep verontrustend. De door de minister voorgestelde strategische visie getuigt evenwel van ambitie. Er wordt niet zozeer gekeken naar de grote structuren, maar naar een verbetering van de operationele werking van het spoor. De Staat moet zich inderdaad voorbereiden op de liberalisering van de spoormarkt tegen 2019. De minister heeft met tal van concrete maatregelen aangegeven de NMBS-groep volop te willen moderniseren, zowel op vlak van de infrastructuur als van de personeelswerking. NMBS en Infrabel moeten in dienst staan van hun klanten, vandaar inderdaad de prioriteit voor het opkrikken van de klantentevredenheid. De spreker steunt het beleid dat tot een gegarandeerde dienstverlening wil komen.

De heer Foret is bovendien tevreden met de aandacht voor het internationale treinverkeer en het goederenvervoer. Treinmobiliteit is immers een hefboom tot economische groei. De beleidskeuzes van de minister

le petit nombre de quais aux hauteurs standardisées. Quelle conséquence le transfert de bâtiments aura-t-il sur la dette d'Infrabel? La SNCB conserve-t-elle les droits de propriété des bâtiments?

Quel horizon temporel la ministre vise-t-elle au fait? Le RER devait être achevé en 2016, alors qu'à présent on évoque déjà 2030. Rien qu'en Brabant wallon, les investissements de plusieurs millions n'ont encore rien rapporté, ni à Nivelles, ni à Louvain-la-Neuve. Comment Infrabel et TUC Rail peuvent-ils expliquer de tels retards? La ministre évoque à présent la standardisation des gares, alors qu'il s'agit d'un concept désuet. Les gares sont désormais bien plus qu'un lieu-type pour les voyageurs, elles sont aussi un espace commercial et un lieu de rencontre, comme à Bruxelles-Midi.

Comment les budgets des deux entreprises seront-ils confectionnés concrètement, compte tenu des incidences de toutes les réformes annoncées et des économies budgétaires au niveau des investissements et des dépenses opérationnelles? Qui écoperait des économies? L'intervenant estime qu'un gain de productivité de 20 % d'ici 2019 est complètement fantaisiste. La simplification annoncée des tarifs demeure vague. Le prix moyen payé par le voyageur augmentera-t-il? Le gouvernement rompt la nécessaire continuité en supprimant l'actuel plan d'investissements pluriannuel.

La ministre parle du trafic ferroviaire international et des ports, alors que le Thalys wallon a été supprimé et qu'il a été annoncé récemment que les investissements prévus autour de l'aéroport de Charleroi ne seront pas réalisés. M. Devin conclut que la ministre préfère visiblement soutenir les intérêts du port d'Anvers.

M. Gilles Foret (MR) qualifie la situation du groupe SNCB d'inquiétante. La vision stratégique présentée par la ministre témoigne toutefois d'ambition. Elle s'intéresse moins aux grandes structures qu'à une amélioration du fonctionnement opérationnel du rail. L'État doit en effet se préparer à la libéralisation du marché ferroviaire d'ici 2019. La ministre a montré à l'aide de nombreuses mesures concrètes qu'elle souhaitait complètement moderniser le groupe SNCB, tant au niveau de l'infrastructure qu'au niveau du personnel. La SNCB et Infrabel doivent être au service de leurs clients, ce qui explique en effet que l'amélioration de la satisfaction de la clientèle soit prioritaire. L'intervenant soutient la politique tendant à garantir le service.

M. Foret se félicite en outre de l'attention accordée au trafic ferroviaire international et au transport de marchandises. La mobilité ferroviaire est en effet un levier de la croissance économique. Les choix politiques de la

sluiten trouwens bij de recente wetgevende initiatieven als het door de Kamer aangenomen wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (DOC 54 1195/003) dat het raadgevend comité voor treinreizigers versterkt enerzijds en het door de Kamer aangenomen wetsontwerp tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en het verspreid vervoer voor de periode 2015-2016 (DOC 54 1194/003) anderzijds.

Het personeelsbeleid bij het spoor is effectief aan herziening toe. Een nieuwe bedrijfscultuur is onontbeerlijk voor de nodige productiviteitsgroei. Proximus en bpost hebben ondertussen evenwel de juiste weg gewezen en bewezen dat het mogelijk is om een overheidsbedrijf succesvol te moderniseren met behoud van de sociale vrede. De overheidsdotaties moeten zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Dit houdt onvermijdelijk in dat investeringen inderdaad aan een kosten-batenanalyse worden onderworpen en dat zaken die niet tot de kerntaken behoren, worden afgestoten. De prioriteit moet liggen bij het onderhoud en de zorg van de spoorinfrastructuur, onder meer in rurale gebieden. Ten slotte dringt de spreker aan op het betrekken van de lokale besturen bij de herbestemming van gebouwen en terreinen die niet langer door het spoor worden benut.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is tevreden dat de regering nog voor het zomerreces van 2015 een strategische visie op de Belgische spoorwegen kan presenteren. De spreker steunt namens zijn fractie het voorliggende plan, hoewel dit geen kritische vragen of bedenkingen uitsluit. De voogdijminister van het spoor heeft nooit een gemakkelijke taak. NMBS en Infrabel vormen immers een moeilijk van koers te veranderen omvangrijke organisatie, waar zowat iedereen een mening over heeft. De uitdagingen anno 2015 zijn echter enorm. Het regeerakkoord inzake mobiliteit is ambitieus, met de fileproblematiek is dat ook nodig, maar tegelijk is de budgettaire context niet gemakkelijk.

Nog voor het nieuwe vervoersplan 2017 van kracht wordt, moet de koerswijziging in de richting van intermodaliteit zichtbaar worden. De spreker is dan ook verontrust door het ontbreken van een afgelijnd en concreet financieel kader voor de volgende jaren. Er moet echter zo snel mogelijk duidelijk komen over de gevolgen van de besparing op de overheidsdotatie. Het is bijzonder ambitieus om te rekenen op een jaarlijkse

ministre s'inscrivent du reste dans le prolongement des initiatives législatives récentes, telles que le projet de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques adopté par la Chambre (DOC 54 1195/003), qui renforce le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, d'une part, et le projet de loi portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016 (DOC 54 1194/003) adopté par la Chambre, d'autre part.

La politique GRH au niveau du rail belge mérite effectivement d'être revue. Une nouvelle culture d'entreprise est indispensable afin d'assurer la croissance nécessaire de la productivité. Proximus et bpost ont déjà montré la voie à suivre et ont prouvé qu'il était possible de moderniser une entreprise publique tout en préservant la paix sociale. Les dotations publiques doivent être utilisées le plus efficacement possible, ce qui signifie inévitablement que les investissements soient effectivement soumis à une analyse coûts-bénéfices et que les projets qui n'entrent pas dans les missions de base des chemins de fer soient écartés. La priorité doit être accordée à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, notamment dans les zones rurales. L'intervenant insiste enfin sur la nécessité d'associer les pouvoirs locaux à la réaffectation des immeubles et des terrains qui ne sont plus utilisés par les chemins de fer.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se réjouit que le gouvernement puisse présenter une vision stratégique du rail belge avant même les vacances parlementaires de l'été 2015. Au nom de son groupe, l'intervenant soutient le plan à l'examen, ce qui n'exclut pas certaines questions ou réflexions critiques. La tâche n'est jamais aisée pour le ministre de tutelle des chemins de fer. La SNCB et Infrabel constituent en effet une organisation de taille qu'il est difficile de faire changer de cap, et à propos duquel tout le monde, ou presque, a un avis. Ceci dit, les défis pour l'année 2015 sont énormes. L'accord de gouvernement en matière de mobilité est ambitieux, ce qui est nécessaire au vu des problèmes d'embouteillages, mais, en même temps, le contexte budgétaire n'est pas facile.

Le changement de cap en faveur de l'intermodalité doit devenir visible avant même l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport 2017. L'intervenant s'inquiète dès lors de l'absence d'un cadre financier concret et délimité pour les prochaines années. Il faut pourtant clarifier le plus rapidement possible la situation en ce qui concerne les conséquences des économies sur la dotation publique. Compter sur un gain de productivité

productiviteitsgroei met 4 %. De aangekondigde investeringscel is ongetwijfeld een goed voorstel.

De structuur van de NMBS-groep is begin 2014 grondig hervormd. Het is dus erg vroeg om al een nieuwe interne reorganisatie op te leggen, bijvoorbeeld met betrekking tot de stationsgebouwen. De heer Van den Bergh citeert het federale regeerakkoord: *“De regering zal de interne reorganisatie van de spoorgroep steunen en voltooien. Een evaluatie hiervan wordt voorzien tegen eind 2017.”* (DOC 54 0020/001, p. 231) Delegatie van de bouwwerken aan Infrabel betekent wel dat NMBS eigenaar van het onroerend goed blijft? Waarom trouwens de bouwwerken en het beheer in handen geven van Infrabel en TUC Rail? Wat met de band tussen de investeringen en de onderhoudskosten die onder de verantwoordelijkheid van de NMBS blijven?

De spreker mist in de presentatie van de strategische visie duidelijkheid over de doelstellingen voor het reizigersvervoer in de aanloop naar het nieuwe vervoersplan van 2017. De overheid hoort de doelstellingen vast te leggen in de nieuwe beheerscontracten. Wat worden de eisen inzake frequentie en aanbod aan treinkilometers? De aanpassing van de rijpadvergoeding is hierbij een onmisbare schakel. Zonder hervorming van deze vergoeding is een verhoging van de treinkilometers door de NMBS niet realistisch.

De minister dringt aan op het gebruik van een gewogen stiptheidsmeting. Is daar niet reeds een basis voor gelegd in het beheerscontract van 2008? De grotere beschikbaarheid van het rollend materieel moet inderdaad een aandachtspunt zijn, maar zal een grote investeringskost betekenen. Hetzelfde geldt voor het uitrusten van de stations met toegangspoortjes. Bij dit laatste moet ook gekeken worden naar de toegankelijkheid voor minder valide treinreizigers. De diverse elementen uit het plan zullen in de nabije toekomst nog verder moeten worden uitgewerkt, om vorm te krijgen in de nieuwe beheerscontracten.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) verheugt zich over het feit dat, in plaats van het steeds weer te hebben over de structuren zoals tijdens vorige zittingsperiode, de huidige regering zich bekommert om de duurzaamheid van het spoor, die met een schuldenberg van 4 miljard euro, die ieder jaar met 200 miljoen euro aangroeit, duidelijk in gevaar is. Het is de verdienste van de minister geweest niet alleen wekelijks te overleggen met de ceo's maar ook met het personeel op de werkvloer. De minister heeft hieruit een visie kunnen puren die nauwer aansluit bij de werkelijkheid. Het

de 4 % par an constitue un objectif particulièrement ambitieux. La création d'une cellule d'investissements est sans nul doute une bonne proposition.

La structure du groupe SNCB a été profondément réformée au début de l'année 2014. Il est donc très tôt pour imposer déjà une nouvelle réorganisation interne, par exemple en ce qui concerne les bâtiments abritant les gares. M. Van den Bergh cite l'accord de gouvernement fédéral: *“Le gouvernement soutiendra et achèvera la réorganisation du groupe ferroviaire. Une évaluation de celle-ci sera réalisée d'ici à la fin 2017”* (DOC 54 0020/001, p. 231). La SNCB restera-t-elle bien propriétaire de l'immobilier si les travaux de construction sont confiés à Infrabel? Pour quelle raison, d'ailleurs, faut-il confier les travaux de construction et la gestion à Infrabel et à TUC Rail? *Quid* du lien entre les investissements et les frais de maintenance qui relèveront toujours de la responsabilité de la SNCB?

L'intervenant estime que la présentation de la vision stratégique manque de clarté quant aux objectifs en matière de transport de voyageurs dans la perspective du nouveau plan de transport de 2017. Il appartient à l'autorité de fixer les objectifs dans les nouveaux contrats de gestion. Quelles seront les exigences en matière de fréquence et d'offre de train-kilomètres? L'adaptation de la redevance pour l'utilisation des sillons constitue un chaînon indispensable en la matière. À défaut de réforme de cette redevance, toute augmentation des train-kilomètres par la SNCB est irréaliste.

La ministre insiste sur l'utilisation d'une mesure pondérée de la ponctualité. La base n'en a-t-elle pas déjà été prévue dans le contrat de gestion de 2008? La disponibilité accrue du matériel roulant doit effectivement retenir l'attention, mais elle impliquera un coût d'investissement important. Il en va de même de l'équipement des gares de portillons d'accès. Dans ce dernier cas, il s'agit également de tenir compte de l'accessibilité pour les voyageurs handicapés. Les divers éléments du plan devront encore être développés dans un futur proche afin d'être concrétisés dans les nouveaux contrats de gestion.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) se réjouit que, plutôt que d'en revenir sans cesse aux structures comme lors de la législature précédente, le gouvernement actuel se préoccupe de la durabilité des chemins de fer qui, confrontés à une dette de 4 milliards d'euros qui s'accroît chaque année de 200 millions d'euros, sont clairement menacés. C'est la ministre qui a eu le mérite de s'être concertée toutes les semaines non seulement avec les CEO, mais aussi avec le personnel sur le terrain. La ministre a pu y puiser une vision plus en phase avec la réalité. Le plan de modernisation

moderniseringsplan werd weliswaar in maart aangekondigd maar een nauwgezette verkenning van het terrein was nodig. De vraag die zich thans stelt, is hoe deze terreinverandering in correcte cijfers kan worden gegoten in de ondernemingsplannen die in oktober worden verwacht. Zeer positief is dat, benevens de bekommernis om het personeel en de klantgerichtheid, er ook aandacht is voor de belastingbetaler die jaarlijks gemiddeld 400 euro ophoest voor de spoorwegen, of hij nu met de trein rijdt of niet. De klantentevredenheid heeft in 2014 althans een historisch dieptepunt van 52,9 % bereikt. De NMBS wordt als een ouderwets ministerie gezien dat bureaucratische oplossingen voorstelt voor reële mobiliteitsproblemen. De veelvuldige stakingen zetten dit aspect nog extra in de verf. De spreekster hoopt dan ook dat de minister, ingeval het sociaal overleg over een minimumdienstverlening – door het regeerakkoord vooropgesteld – mislukt, samen met de voltallige regering haar verantwoordelijkheid zal opnemen. Andere oorzaken voor de povere klantentevredenheid zijn de slechte communicatie, vooral ingeval van incident, het gebrek aan netheid en het gebrek aan modern materieel dat uitgerust is met alle comfort. Positief is het aanwenden van nieuwe indicatoren inzake netheid en de gewogen stiptheid, die 90 % zou moeten bereiken in 2019. De spreekster vraagt in deze de minister werk te maken van het performanter maken van het meestsysteem. Thans wordt teveel tijd en energie verspild met het uitzoeken van wie het meest schuld treft, de NMBS of Infrabel. De klant heeft hier geen boodschap aan. Het tariefbeleid moet flexibeler, zoals een OESO-rapport twee jaar geleden reeds suggereerde teneinde de instroom van reizigers zoveel mogelijk te spreiden. Het moet wel duidelijk zijn dat een tariefverhoging alleen gerechtvaardigd kan worden indien de kwaliteit van de dienstverlening erop verbeterd. Ook moet dringend werk worden gemaakt van het diversifiëren van de externe verkoopkanalen, naar analogie van wat destijds De Post, in overleg met de lokale overheden, heeft gedaan inzake PostPunten. Inzake de intermodaliteit is niet duidelijk hoe het overleg met de Gewesten verloopt om de knoop door te hakken aangaande de inzet op bepaalde trajecten van een trein of een bus. Voorts moet geïnvesteerd worden, in plaats van in prestigeprojecten, in toegankelijke perrons en veilige overwegen. Wat de door de minister aangehaalde onderbenutting van de infrastructuur betreft, is niet duidelijk hoe deze problematiek in verhouding staat tot de rijpadvergoedingen. Moeten deze laatste worden aangepast? Hoe zullen ze evolueren? Inzake personeel mag niet lineair bespaard worden op de ondersteunende diensten onder voorwendsel dat ze operationeel niet noodzakelijk zouden zijn. Steeds moet bij dergelijke oefening het belang van de klant voorop staan. De hele organisatie moet overigens vlakker worden gemaakt. Het Belgische spoor moet worden klaargestoomd voor

a certes été annoncé en mars, mais il s'imposait de procéder à une reconnaissance minutieuse du terrain. Reste à présent à savoir comment cette expérience pratique peut être coulée en chiffres corrects dans les plans d'entreprise attendus en octobre. Il est très positif qu'outre le souci du personnel et du client, l'attention se porte aussi sur le contribuable, qui verse en moyenne 400 euros par an pour les chemins de fer, qu'il voyage ou non en train. La satisfaction de la clientèle a en tout cas atteint en 2014 un niveau historiquement bas de 52,9 %. La SNCB est considérée comme un ministère désuet qui propose des solutions bureaucratiques pour des problèmes de mobilité réels. Cet aspect est encore mis davantage en exergue par les multiples actions de grève. L'intervenante espère dès lors qu'en cas d'échec de la concertation sociale sur le service minimum — préconisé par l'accord de gouvernement — la ministre assumera, tout comme l'ensemble du gouvernement, ses responsabilités. La satisfaction médiocre de la clientèle s'explique également par la mauvaise communication, en particulier en cas d'incident, le manque de propreté et le manque de matériel moderne équipé de tout le confort. L'utilisation de nouveaux indicateurs en matière de propreté et la ponctualité pondérée, qui devrait atteindre 90 % en 2019, sont des points positifs. À cet égard, l'intervenante invite la ministre à faire en sorte que le système de mesure soit plus performant. À l'heure actuelle, on gaspille trop de temps et d'énergie à chercher qui, de la SNCB ou d'Infrabel, est le principal responsable. Le client n'en a cure. La politique tarifaire doit être assouplie, ainsi que le suggérait déjà un rapport de l'OCDE il y a deux ans, afin d'étaler au maximum l'afflux de voyageurs. Que cela soit bien clair, une hausse tarifaire ne peut être justifiée que si la qualité du service s'améliore. Il est également urgent de s'atteler à la diversification des canaux de vente externes, à l'instar de ce que La Poste a fait à l'époque, en concertation avec les pouvoirs locaux, concernant les Points Poste. En ce qui concerne l'intermodalité, on ignore comment se déroule la concertation avec les Régions afin de décider s'il y a lieu d'affecter un train ou un bus à certains trajets. Par ailleurs, il y a lieu d'investir dans l'accessibilité des quais et la sécurité des passages à niveau, plutôt que dans des projets de prestige. Quant à la sous-utilisation de l'infrastructure évoquée par la ministre, on ignore le rapport existant entre ce problème et les redevances pour l'utilisation des sillons. S'agit-il d'adapter ces dernières? Comment évolueront-elles? Pour ce qui est du personnel, il ne peut être procédé à des économies linéaires frappant les services d'appui, au prétexte qu'ils ne seraient pas indispensables sous l'angle opérationnel. L'intérêt du client doit toujours primer lors d'un tel exercice. Toute l'organisation doit d'ailleurs être aplanie. Les chemins de fer belges doivent être préparés à la libéralisation

de nakende liberalisering, waarbij de overheid louter de rol speelt van strategisch scheidsrechter.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) hekelt de onzekerheid waarin de reiziger zich ten opzichte van de NMBS bevindt, zowel qua stiptheid als qua info die ingeval van incident wordt verstrekt. De spreekster mist leeftijdstabellen om de natuurlijke afvloeiing van personeelsleden in kaart te kunnen brengen. Het grensoverschrijdend treinverkeer, niet alleen met Luxemburg maar ook met de noorder-, zuider- en oosterburen, stimuleert de economische groei. Om het “one-man-car”-principe hard te maken zal de wetgeving moeten worden aangepast. Het is evenwel een maatregel die de rurale lijnen ten goede zal komen. De samenwerking met en tussen de twee ceo's is vitaal voor het slagen van het moderniseringsplan.

De heer David Geerts (sp.a) vreest dat het hele moderniseringsplan staat of valt met de beschikbare middelen, die met 2,1 miljard euro zullen worden verminderd. De minister doet het voorkomen als zouden de ceo's van de NMBS en Infrabel zelf om deze besparing zouden hebben gevraagd, terwijl het de regeringsonderhandelaars zijn die de minister hiertoe gedwongen hebben. Zij heeft de NMBS en Infrabel op haar beurt deze besparing opgelegd. Haar strategische visie is veeleer een strategische communicatie geworden, want tevergeefs worden in het voorgestelde plan de fundamentele keuzes opgesomd die noodgedwongen gemaakt zullen moeten worden. De minister van Mobiliteit moet ook in ogenschouw nemen dat in 2014 de gewone burger 25 dagen in de file stond. De belastingbetaler betaalt jaarlijks 453 euro voor het spoorvervoer, maar betaalt nog meer voor de bedrijfswagens die de files alleen maar langer maken. Over een aantal voorgestelde maatregelen – wifi, 160 000 zitplaatsen tegen 2030 – kan iedereen het eens zijn. De vraag is waar gehakt zal worden. Daar geeft de minister na negen maanden aan het roer te staan geen antwoord op. Zo wordt voorgesteld een investeringscel in het leven te roepen, waarvan de FOD Mobiliteit en Vervoer de coördinatie zou verzorgen, maar 1° wordt het druk besproken meerjareninvesteringsplan naar de prullenmand verwezen en 2° had men beter, om louter operationele redenen, de NMBS en Infrabel onder één noemer gebracht, zoals de spreker tijdens de vorige zittingsperiode, naar analogie van wat in Duitsland werd gedaan, vruchteloos bepleitte. Er wordt in deze geen concrete verdeelsleutel naar voren geschoven, nochtans een essentieel gegeven indien met de investeringen op het niveau van beide bedrijven correct wil coördineren. Hoe positioneert CD&V zich tot de liberalisering waartoe voorliggend moderniseringsplan duidelijk de aanzet geeft? Wat zal de impact zijn van de infrastructuurvergoeding? Is voor de optimalisering van het aanbod

imminente, dans laquelle l'autorité joue uniquement le rôle d'arbitre stratégique.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) dénonce l'incertitude dans laquelle se trouvent les voyageurs par rapport à la SNCB, tant en matière de ponctualité qu'en ce qui concerne les informations diffusées en cas d'incident. L'intervenante regrette l'absence de tableaux avec des données sur l'âge des membres du personnel afin de pouvoir évaluer le flux des départs naturels. Le trafic ferroviaire transfrontalier, non seulement avec le Luxembourg, mais aussi avec nos voisins au nord, au sud et à l'est, stimule la croissance économique. La concrétisation du principe du “one man car” nécessitera une modification de la législation. C'est toutefois une mesure qui sera bénéfique pour les lignes rurales. La collaboration entre les deux CEO est vitale pour la réussite du plan de modernisation.

M. David Geerts (sp.a) craint que la réussite ou l'échec de l'ensemble du plan de modernisation dépendra des moyens disponibles: or ceux-ci seront réduits de 2,1 milliards d'euros. La ministre fait comme si c'étaient les CEO de la SNCB et d'Infrabel qui avaient réclamé eux-mêmes ces économies, alors que ce sont les négociateurs, lors de la formation du gouvernement, qui les ont imposées à la ministre, celle-ci les imposant à son tour à la SNCB et à Infrabel. Sa vision stratégique est plutôt devenue une communication stratégique, car c'est en vain que le plan proposé dresse la liste des choix fondamentaux qui devront inévitablement être faits. La ministre de la Mobilité doit également considérer que le citoyen lambda s'est retrouvé en 2014 avec 25 jours d'embouteillages. Le contribuable paie annuellement 453 euros pour le transport ferroviaire, mais il paie davantage pour les voitures de société qui ne font qu'allonger encore les files. Tout le monde peut souscrire à un certain nombre de mesures proposées: le Wifi, 160 000 places assises d'ici 2030, etc. La question est de savoir dans quel domaine des coupes sombres seront réalisées. Après neuf mois aux commandes, la ministre n'a toujours pas répondu à cette question. Il est notamment proposé de créer une cellule d'investissements, dont le SPF Mobilité et Transports assurerait la coordination, mais, *primo*, le plan pluriannuel d'investissements dont il a été tant question est jeté à la poubelle, et, *secundo*, il aurait mieux valu, pour des raisons purement opérationnelles, réunir la SNCB et Infrabel dans un seul et même ensemble, comme l'intervenant s'en était fait vainement le défenseur au cours de la législature précédente, à l'instar de ce qui s'est fait en Allemagne. Par ailleurs, aucune clé de répartition concrète n'est proposée, alors qu'il s'agit d'une donnée essentielle si l'on veut coordonner correctement les investissements au niveau des deux sociétés. Comment le CD&V se positionne-t-il par rapport à la libéralisation

overlegd met de Gewesten? Hoeveel zal de introductie van extra zitplaatsen en wifi kosten? Hoe zal de stiptheid van 90 % van de treinen worden bereikt? Welk percentage treinen zal afgeschaft worden? De tarieven zouden in België aan de lage kant zijn. Maar werd hier ook rekening gehouden met de voor- en na-trajecten? Hoe valt de doelstelling meer jongeren naar het spoor te lokken te rijmen met de afschaffing van de Go-Pass? Hoe zal u, vooral in uw eigen streek, Wallonië, de rurale lijnen in stand kunnen houden met de 60/40-verdeelsleutel, in de wetenschap dat een groot deel van deze 40 % voor onderhoud is bestemd? De minister zal niet alleen veel lijnen moeten sluiten maar ook de Waalse as – de fameuze “dorsale wallonne” – aantasten. Wat zal de kostprijs en de impact zijn van het plaatsen van poortjes? Hoe zal het “one-man-car”-principe de veiligheid beïnvloeden? Zal de schoonmaak, het voorwerp van outsourcing, opnieuw in de schoot van de NMBS worden ondergebracht? Voor het goederenvervoer zou naar synergieën worden gezocht met de havens, die onder meer de heer Jo Cornu hebben duidelijk gemaakt geen interesse te hebben! De vergelijking met bpost gaat niet op, want bpost heeft eerst geïnvesteerd alvorens te besparen. Alle goede intenties ten spijt, wordt nergens gezegd welke impact de besparing van 2,1 miljard euro concreet zal hebben op het in stand houden of integendeel afschaffen van lijnen en op bestellingen van rollend materieel. Dit zal het personeel en de reizigers rechtstreeks pijn doen. Wat de twee ceo's betreft, die kunnen niet harmonisch samenwerken vermits ze ieder een andere partituur moeten spelen.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) betreurt dat het moderniseringsplan geen rekening houdt met de globale mobiliteit. De minister is immers minister van Mobiliteit. Het verkeer in België dreigt helemaal tot stilstand te komen, mede doordat men het spoor niet het aandeel gunt dat het verdient met eerbied voor de gezondheid, de veiligheid en de mobiliteit van alle burgers. De NMBS behoort een strategische rol in het mobiliteitsverhaal te vervullen. In plaats daarvan legt men het een budgettair carcan op, waardoor de tijdens het afgelopen decennium geconstateerde groei van het aantal reizigers op de helling dreigt te komen staan. De minister gooit drie fetisjcijfers in het debat in de hoop critici te verblinden: 160 000 bijkomende zitplaatsen tegen 2030, 90 % stiptheid tegen 2019 en 20 % extra productiviteit. Bij nader inzien zijn die cijfers evenwel niet indrukwekkend en wel om de volgende redenen. In het huidige meerjareninvesteringsplan – dat naar

dont le plan de modernisation à l'examen constitue clairement l'amorce? Quel sera l'impact de la redevance d'infrastructure? Y a-t-il eu une concertation avec les Régions à propos de l'optimisation de l'offre? Quel sera le coût des places assises supplémentaires et du Wifi? Comment la ponctualité de 90 % des trains sera-t-elle assurée? Quel sera le pourcentage de trains supprimés? On dit qu'en Belgique, le prix des billets serait plutôt bas. Mais a-t-on également tenu compte des trajets entre le domicile et la gare de départ et entre la gare d'arrivée et la destination finale? Comment concilier l'objectif visant à rendre le rail plus attrayant pour les jeunes avec la suppression du Go-Pass? Comment allez-vous pouvoir, surtout dans votre propre région, la Wallonie, maintenir les lignes rurales avec la clé de répartition 60/40, sachant qu'une bonne partie des 40 % est destinée à la maintenance? La ministre va devoir non seulement fermer de nombreuses lignes mais devra également toucher à la fameuse “dorsale wallonne”. Quels seront le coût et l'impact de l'installation de portiques? Quel sera aussi l'impact du principe du “one man car” sur la sécurité? Le nettoyage des trains, actuellement sous-traité, reviendra-t-il dans le giron de la SNCB? Pour le transport de marchandises, il est question de chercher à établir des synergies avec les ports, lesquels ont clairement indiqué, notamment à M. Jo Cornu, qu'ils n'étaient pas intéressés! La comparaison avec bpost n'est pas valide, car bpost a d'abord investi avant de réaliser des économies. En dépit de toutes les bonnes intentions de la ministre, il n'est dit nulle part quel sera l'impact concret des économies de 2,1 milliards d'euros sur le maintien ou, au contraire, sur la suppression de lignes et sur les commandes de matériel roulant. Ces économies toucheront directement le personnel et les voyageurs. En ce qui concerne les deux CEO, ils ne pourront pas collaborer de manière harmonieuse, étant donné qu'ils doivent chacun jouer une partition différente.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) déplore que le plan de modernisation ne prenne pas en compte la mobilité globale. La ministre est en effet ministre de la Mobilité. Le trafic risque la congestion totale en Belgique, notamment parce qu'on n'accorde pas au rail la part qu'il mérite, dans le respect de la santé, de la sécurité et de la mobilité de l'ensemble des citoyens. La SNCB doit jouer un rôle stratégique dans les questions de mobilité. Au contraire, on lui impose un carcan budgétaire, qui risque de compromettre la croissance du nombre de voyageurs observée au cours de la dernière décennie. La ministre lance trois chiffres fétiches dans le débat dans l'espoir d'aveugler les observateurs critiques: 160 000 places assises supplémentaires d'ici 2030, 90 % de ponctualité d'ici 2019 et 20 % de gain de productivité. À y regarder de plus près, ces chiffres ne sont toutefois pas impressionnants, et ce, pour les raisons suivantes. L'actuel plan d'investissements pluriannuel — qui finit

de prullenmand wordt verwezen – werden reeds extra 140 000 zitplaatsen aangekondigd in de periode 2017-2025. 2030 is nog verder weg. De zogeheten “gewogen” stiptheid van 90 % bestaat reeds sedert 2013. Het is dus niets nieuws. Wat de productiviteitsgroei van 4 % tijdens de vijf komende jaren betreft, wat een gecumuleerd percentage van 20 % oplevert, acht het studiebureau McKinsey maximaal 9 % haalbaar. Ook de rest van het moderniseringsplan is bedrieglijk: wanneer wordt gezegd dat het aanbod lijn per lijn zal worden onderzocht, bereidt men hun afschaffing voor in plaats van meer treinen in te zetten op het spitsuur; flexibilisering van de tarieven naar Frans model is een eufemisme voor het duurder maken van alle tarieven voor studenten en werknemers. De overdracht van stations aan Infrabel is Dit ook een dekmantel voor een mogelijke privatisering, laat staan regionalisering. Dat men prestigeprojecten laat varen is een goede zaak, maar hoeveel gewone stations en stopplaatsen zullen niet worden opgeofferd aan het besparingsdogma? Over het Gewestelijk Expresnet (GEN) wordt met geen woord nog gerept. Ook de eventuele aanpassing van de rijpadvergoeding (thans een rem op het intensiever benutten van de infrastructuur door het inzetten van meer treinen) wordt zedig verzwegen. Hetzelfde geldt voor wat de uit Zwitserland overgewaaid kadansregeling betreft. Ten slotte is goed bestuur in de spoorwegbedrijven een must waar de groenen steeds voorstanders van zullen zijn. Recentelijk werd over de partijgrenzen heen, op initiatief van de groenen, een resolutie gestemd om het Rekenhof de opdracht te geven de afgelopen beheerscontracten tussen de NMBS, Infrabel en de Staat te onderzoeken (cfr. Doc 54 1225/001). Het armworstelen tussen de twee ceo's moet stoppen. Ergens heeft de minister het ook over de verruiming van de raden van bestuur met onafhankelijke bestuurders. Hoe ziet in de Belgische context een onafhankelijke bestuurder eruit? De oprichting, laat staan uitbreiding van een Spooracademie is een goed initiatief, voor zover men de cultuur van de spoorwegarbeiders zelf niet zoekt te vernietigen door hen een te hoog productiviteitspercentage op te leggen. Wat voorligt is een aanzet tot privatisering van het spoor, waardoor dit nooit de rol zal kunnen spelen die het in de algehele mobiliteit behoort te spelen.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) betreurt vooral dat het voorgestelde plan ambitie mist. De ambitie het aandeel van het spoor in het mobiliteitsverhaal, dat rampzalige afmetingen aanneemt, te verhogen en mensen van de auto naar de trein te lokken. Iedereen is het erover eens dat verspilling en nutteloze structuren moeten worden tegengegaan. De zware besparingen leggen evenwel een hypotheek op de wenselijke groei van het aantal reizigers. Hiervoor moet geïnvesteerd worden, niet bespaard. Althans geen besparing van

*à la corbeille — annonçait déjà 140 000 places assises supplémentaires pour la période 2017-2025. L'échéance de 2030, c'est encore plus éloignée. La ponctualité dite “pondérée” de 90 % existe déjà depuis 2013. Ce n'est donc pas une nouveauté. En ce qui concerne le gain de productivité de 4 % au cours des cinq prochaines années, la croissance cumulée atteignant alors 20 %, le bureau d'études McKinsey estime que 9 % est le maximum faisable. Le reste du plan de modernisation est également trompeur: lorsqu'il est dit que l'offre sera examinée ligne par ligne, on prépare leur suppression plutôt que d'augmenter la fréquence des trains à l'heure de pointe; la flexibilisation des tarifs à l'instar du modèle français est un euphémisme pour l'augmentation de tous les tarifs pour les étudiants et les travailleurs; le transfert de gares à Infrabel dissimule également une éventuelle privatisation, voire une régionalisation. Il est positif que l'on abandonne les projets de prestige, mais combien de gares et d'arrêts ne seront-ils pas sacrifiés au dogme de l'austérité? Le plan est totalement muet quant au Réseau express régional (RER). L'adaptation éventuelle de la redevance pour l'utilisation des sillons (qui freine actuellement l'utilisation plus intensive de l'infrastructure en faisant rouler davantage de trains) est, elle aussi, passée décemment sous silence. Il en est de même en ce qui concerne les horaires cadencés, inspirés de l'exemple suisse. Enfin, la bonne gouvernance dans les entreprises ferroviaires est un must dont les Verts seront toujours partisans. Récemment, à l'initiative des Verts, une résolution relative à l'évaluation par la Cour des comptes de la mise en œuvre des contrats de gestion conclus avec Infrabel et la SNCB (DOC 54 1225/001) a été adoptée tous partis confondus. Le bras de fer entre les deux CEO doit prendre fin. La ministre évoque également l'élargissement des conseils d'administration à des administrateurs indépendants. Comment un administrateur indépendant se présente-t-il dans le contexte belge? La création, et *a fortiori* l'extension, d'une Académie du rail est une bonne initiative, pour autant que l'on n'essaye pas de détruire la culture des cheminots mêmes en leur imposant une productivité trop élevée. Le plan proposé est une amorce de privatisation des chemins de fer, qui ne pourront de ce fait jamais remplir le rôle qu'ils devraient remplir dans la mobilité globale.*

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) déplore surtout le manque d'ambition du plan à l'examen. L'ambition d'augmenter la part du rail dans la mobilité — qui devient de plus en plus problématique — et de convaincre les automobilistes d'opter pour le train. Tout le monde s'accorde sur la nécessité de lutter contre le gaspillage et le maintien de structures inutiles. Les économies majeures prévues hypothèquent toutefois la croissance souhaitable du nombre de voyageurs, qui ne peut être atteinte que par le biais d'investissements et non en réalisant

jaarlijks om en bij de 663 miljoen euro. Het aanbod zal voorzienbaar drastisch worden gereduceerd. Zelfs de stiptheid van 90 % wordt als een ambitieuze doelstelling voorgesteld terwijl 86 % een absoluut dieptepunt vertegenwoordigde en ooit 92,93 % werd bereikt, met dien verstande dat een vertraging onder de zes minuten niet wordt meegeteld. De treintarieven in België zijn zagezegd in een Europese context van de goedkoopste. Die vaststelling gaat voorbij aan het feit dat men in de ons omringende landen klaagt over de duurte van de treintarieven. In eigen land klaagt de reiziger over de gebrekkige dienstverlening. Wanneer geconstateerd wordt dat de verouderde infrastructuur voor grote problemen zorgt, is het enige mogelijke antwoord in de modernisering ervan te investeren. Het voorliggende moderniseringsplan gaat die richting niet uit. Integendeel. Wat baat het een investeringscel tussen de NMBS en Infrabel op te richten als men beide bedrijven onder een enkele noemer had kunnen plaatsen? De infrastructuurvergoeding en de overdracht van stations aan Infrabel worden onvoldoende behandeld. Het voorliggende moderniseringsplan is absoluut geen toekomstplan. De minister dreigt aldus de vereffenaarster van de Belgische spoorwegen te worden in plaats van de redster ervan.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) constateert dat de zogeheten visie van de minister vooral gaat over wat ze niet wil, niet over wat ze echt wil, want becijferde, concrete doelstellingen voor de volgende vier jaar ontbreken. Haar moderniseringsplan lijkt veeleer op een inhoudstafel zonder de bijbehorende inhoud. Uiteraard bevat het plan zaken waar iedereen het over eens kan zijn: de rationalisering van de dochterondernemingen, van de stations, de introductie van wifi, maar een berekening van de kostprijs en een timing ontbreken. De intermodaliteit waarvan sprake in het moderniseringsplan betreft vreemd genoeg niet de complementariteit van trein en bus maar een keuze voor de tragere bus met minder capaciteit die in de plaats moet komen van een afgeschafte trein. Het is duidelijk dat dit vooral rurale gebieden en personen met beperkte mobiliteit zal treffen. Vervolgens is er de bedrieglijke gehanteerde woordenschat: klant in plaats van gebruiker, noodzakelijk operationeel personeel, productiviteitsgroei. Door klantgericht te denken zal men een bepaalde categorie gebruikers tevreden stellen maar andere categorieën gebruikers benadelen. Wat is, wanneer men het over personeelsreductie heeft, “niet noodzakelijk operationeel personeel” (waaraan in principe niet geraakt zal worden)? Alsof de administratieve diensten zomaar kunnen worden ingekrimpt, dit terwijl de administratieve taken altijd veelvuldiger en complexer worden. Is outsourcing wel geëvalueerd? Is dit economisch gesproken niet duurder? Is hierover nagedacht? Is dit bestudeerd? Is dit becijferd? Wat zijn de gehanteerde parameters

des économies — du moins pour un montant d'environ 663 millions d'euros par an. On peut s'attendre à une réduction drastique de l'offre. Le taux de ponctualité de 90 % est lui-même présenté comme un objectif ambitieux, alors que le taux de 86 % était un plancher absolu et qu'un taux de 92,93 % avait été atteint dans le passé — les retards de moins de six minutes n'étant pas pris en compte. Les tarifs ferroviaires pratiqués en Belgique sont soi-disant parmi les plus bas d'Europe. Il convient toutefois de préciser à cet égard que le montant trop élevé des tarifs est précisément dénoncé chez nos voisins. Chez nous, les voyageurs se plaignent du service défaillant. La seule réponse possible aux gros problèmes liés à la vétusté des infrastructures est d'investir dans la modernisation de celles-ci. Or, tel n'est pas l'objectif du plan de modernisation à l'examen, loin s'en faut. Quel est l'intérêt de créer une cellule d'investissement entre la SNCB et Infrabel alors que ces deux entreprises auraient pu être rassemblées sous une même dénomination? La redevance d'infrastructure et le transfert de gares à Infrabel ne sont pas suffisamment traités. Le plan de modernisation à l'examen n'est absolument pas orienté vers l'avenir. Au lieu de sauver les chemins de fer belges, la ministre risque de provoquer leur liquidation.

Mme Isabelle Poncelet (cdH) constate que dans sa “vision”, la ministre expose principalement ce qu'elle ne veut pas et non ce qu'elle souhaite vraiment concrétiser. En effet, aucun objectif concret chiffré pour les quatre années à venir ne figure dans le plan de modernisation, qui s'apparente plutôt à une simple table des matières, sans aucun contenu. Le plan comporte bien entendu des éléments sur lesquels tout le monde peut s'accorder, tels que la rationalisation des filiales et des gares et l'introduction du wifi, mais il reste muet quant au coût et au calendrier. Il est du reste surprenant de constater que l'intermodalité évoquée vise non la complémentarité du train et du bus, mais la suppression de trains au profit de bus plus lents et ayant une capacité inférieure, ce qui affectera bien évidemment surtout les zones rurales et les personnes à mobilité réduite. L'intervenante dénonce ensuite l'emploi d'un vocabulaire trompeur: “client” au lieu d’“usager”, “personnel opérationnel nécessaire”, “gain de productivité”. L'adoption d'une politique axée sur le client permettra de satisfaire une catégorie déterminée d'usagers, tout en préjudiciant d'autres catégories. Qu'entend-on, dans le cadre de la réduction du personnel, par “personnel opérationnel non nécessaire” (catégorie qui ne sera en principe pas affectée)? Les services administratifs peuvent-ils être réduits de la sorte alors que les tâches administratives se multiplient et deviennent de plus en plus complexes? L'externalisation a-t-elle fait l'objet d'une évaluation? Ne s'agit-il pas d'une solution plus coûteuse d'un point de vue économique? A-t-on réfléchi à la question? A-t-on

om de productiviteitsgroei te meten? Is een groei van 20 % op vijf jaar tijd wel realistisch als men weet dat het consultbureau McKinsey 9 % als maximum vooropstelt?

De heer Marco Van Hees (PTB-GO!) hekelt het feit dat de reiziger als de klant van een rendabel vervoersbedrijf wordt voorgesteld en niet als de gebruiker van een openbare dienst. Het moderniseringsplan wil de rentabiliteit verhogen maar gaat aan de essentie voorbij: het verhogen van het aandeel van het spoor in de algehele mobiliteit. Investerings in milieu, veiligheid en mobiliteit zijn per definitie niet rendabel. De minister lijkt veeleer de Immobieliteit of de Automobiel als bevoegdheid te hebben. Haar plan is een cocktail van liberalisering enerzijds en besparing anderzijds. Sedert dertig jaar wordt niet meer in het spoor geïnvesteerd. De besparing van 3 miljard euro (gewild door zowel de vorige als de huidige regering) gaat de neerwaartse trend nog versterken. Ook de vakbonden erkennen dat de talloze dochterondernemingen gerationaliseerd moeten worden. Wat is echter het alternatief? Deze ondernemingen opnieuw in de schoot van de NMBS zelf onderbrengen of ze voor een appel en een ei verkopen aan de privésector, net zoals dit met B-Cargo is gebeurd? Onder mom van modernisering wordt de privatisering van dochterondernemingen, lijnen en stations voorbereid. Dat geen naakte ontslagen zullen vallen betekent niets, want thans reeds doet een tekort aan spoorwegpersoneel – er wordt gesproken van 3000 eenheden – zich gevoelen. De productiviteitsverhoging van 20 % zal in een sociaal bloedbad eindigen. Het recht op staken wordt door de in het regeerakkoord opgenomen minimumdienstverlening op de helling gezet. De verschillende stakeholders – spoorwegarbeiders, reizigers en belastingbetalers – worden tegen elkaar opgezet. De werknemers van Infrabel en de NMBS alleen al zullen worden gescheiden. Op de spoorwegen, die iedereen ten goede komen, wordt bespaard, maar niet op de bedrijfswagens (goed voor 2 à 5 miljard euro) noch op de notionele intresten. De reizigers zullen sowieso slechter af zijn, niet alleen door het aantal afgeschafte lijnen en treinen, ook door de verhoogde tarifiering. De stiptheid zal er ook niet op verbeteren: in 2000 bedroeg het aantal afgeschafte treinen 6 à 8 000, een aantal dat in 2014 al opliep tot 30 000. Door de zogeheten klantgerichte modernisering wordt de afbouw van de openbare dienstverlening voorbereid. Kortom, het voorliggende plan is voor de gewone burger synoniem van een spoorwegramp zonder weerga.

réalisé une analyse? A-t-on des chiffres? Quels sont les paramètres utilisés pour mesurer le gain de productivité? Un gain de 20 % sur cinq ans est-il réaliste lorsqu'on sait que le bureau de consultance McKinsey considère que 9 % est un maximum?

M. Marco Van Hees (PTB-GO!) fustige le fait que le voyageur est présenté comme le client d'une entreprise de transport rentable, et non comme l'utilisateur d'un service public. Le plan de modernisation entend augmenter la rentabilité, tout en passant à côté de l'essentiel: l'augmentation de la part du rail dans la mobilité globale. Les investissements dans l'environnement, la sécurité et la mobilité ne sont pas rentables par définition. La ministre semble plutôt avoir l'Immobilier ou l'Automobile dans ses attributions. Son plan est un cocktail de libéralisation, d'une part, et d'économie, d'autre part. Cela fait trente ans que l'on n'investit plus dans les chemins de fer. L'économie de 3 milliards d'euros (voulue tant par le gouvernement précédent que par le gouvernement en place) renforcera encore cette tendance à la baisse. Les organisations syndicales reconnaissent, elles aussi, qu'il y a lieu de rationaliser les innombrables filiales. Quelle est cependant l'alternative? Rapatrier ces entreprises sous l'égide de la SNCB même ou les vendre pour une croûte de pain au secteur privé, comme cela a été le cas de B-Cargo? Sous prétexte de modernisation, c'est la privatisation de filiales, de lignes et de gares qui se prépare. Le fait qu'il n'y aura pas de licenciements secs ne signifie rien, dès lors qu'une pénurie de personnel ferroviaire se fait déjà sentir – il est question de 3 000 unités. Le gain de productivité de 20 % finira en bain de sang. Le droit de grève est mis en péril par le service minimum prévu dans l'accord de gouvernement. Les différentes parties prenantes – cheminots, voyageurs et contribuables – sont dressées les unes contre les autres. Même les travailleurs d'Infrabel et de la SNCB seront séparés. Les économies frappent les chemins de fer – qui bénéficient à tout le monde –, mais non les voitures de société (qui représentent quelque 2 à 5 milliards d'euros) ni les intérêts nationaux. Les voyageurs seront de toute façon moins bien lotis, non seulement en raison du nombre de lignes et de trains supprimés, mais aussi en raison de l'augmentation tarifaire. La ponctualité ne s'améliorera pas non plus: en 2000, le nombre de trains supprimés s'élevait à 6 à 8 000, nombre qui est passé à 30 000 dès 2014. La modernisation à laquelle il est soi-disant procédé dans le souci du client prépare le démantèlement du service public. Bref, pour le citoyen lambda, le plan à l'examen est synonyme de catastrophe ferroviaire sans précédent.

III. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Minimumdienstverlening

De minimumdienstverlening is opgenomen in het regeerakkoord. Ze moet via sociaal overleg worden gerealiseerd. Slechts wanneer dit laatste geen resultaat oplevert, zal de regering voor het einde van het jaar haar verantwoordelijkheid opnemen.

Opvolging van de strategische visie

De beleidscel van de minister zal de opvolging coördineren. De minister heeft een kader geschapen waarbinnen de twee ceo's hun respectieve ondernemingsplannen kunnen opstellen. Vervolgens kan over de beheerscontracten worden onderhandeld.

Overdracht stations

Een inventaris werd opgesteld door de gemeenschappelijke investeringscel in overleg met de Gewesten. De stations, stopplaatsen en gebouwen worden afzonderlijk geëvalueerd. Veel lokale mandatarissen zijn geïnteresseerd maar kunnen de gevraagde bedragen niet aan. De stations worden alleen overgedragen aan Infrabel voor wat de constructie van bijvoorbeeld perrons en parkings betreft. Dit is immers geen taak van de NMBS. Deze laatste blijft de stations beheren.

Dotatie per treinkilometer

De FOD Mobiliteit en Vervoer voerde in 2011 een studie uit waaruit bleek dat de gemiddelde dotatie per treinkilometer in de periode 2009-2012 in België 26,7 euro bedroeg, terwijl deze in Frankrijk, Nederland en Duitsland respectievelijk 20,4, 14,9 en 17,5 euro bedroeg.

Infrastructuurvergoeding

De infrastructuurvergoeding is budgettair neutraal omdat de twee spoorbedrijven in deze als communicerende vaten functioneren. Toch heeft de minister de ceo's van de NMBS en Infrabel gevraagd dat de berekeningswijze van de rijpadvergoeding, een van de hoogste in de Europese context en een rem op het inleggen van meer treinen, zou worden herzien, conform het regeerakkoord, de Europese regelgeving en met oog uiteraard voor de afbouw van de schuld. Op basis van de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal de minister tijdens de eerstkomende maanden een oplossing voorstellen.

III. — RÉPONSES DE LA MINISTRE

Service minimum

Le service minimum est prévu dans l'accord de gouvernement. Il doit être mis en œuvre à la faveur de la concertation sociale. Ce n'est qu'en cas d'échec de celle-ci que le gouvernement prendra ses responsabilités avant la fin de l'année.

Suivi de la vision stratégique

La cellule stratégique de la ministre coordonnera le suivi. La ministre a créé un cadre dans lequel les deux ceo pourront élaborer leurs plans d'entreprise respectifs. Les contrats de gestion pourront ensuite être négociés.

Transfert des gares

Un inventaire a été dressé par la cellule commune d'investissement, en concertation avec les Régions. Les gares, points d'arrêt et bâtiments sont évalués séparément. Beaucoup de mandataires locaux sont intéressés, mais ils sont dans l'incapacité de payer les montants demandés. Le transfert des gares à Infrabel concerne uniquement la construction des quais et parkings, par exemple. En effet, cette mission ne relève pas de la SNCB. Cette dernière continue à assumer la gestion des gares.

Dotation par train-kilomètre

Une étude réalisée en 2011 par le SPF Mobilité et Transports a révélé que pour la période 2009-2012, la dotation moyenne par train-kilomètre s'élevait à 26,7 euros pour la Belgique, contre respectivement 20,4, 14,9 et 17,5 euros pour la France, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Redevance d'infrastructure

La redevance d'infrastructure est budgétairement neutre parce que les deux sociétés ferroviaires fonctionnent en l'espèce selon un système de vases communicants. La ministre a néanmoins demandé aux ceo de la SNCB et d'Infrabel de revoir, conformément à l'accord de gouvernement et à la réglementation européenne, le mode de calcul de la redevance pour l'utilisation des sillons, qui est l'une des plus élevées d'Europe et freine la mise en service d'un nombre plus important de trains, l'objectif étant bien entendu de réduire la dette. La ministre se fondera sur l'étude réalisée par le SPF Mobilité et Transports pour proposer une solution dans les prochains mois.

Voorstedelijk aanbod

De minister is de eerste die een begin heeft gemaakt met de ontplooiing van het voorstadsnet, dat zelfs niet in het Vervoersplan van 2014 werd geïntegreerd. De bewering als zou het GEN (Gewestelijk Expresnet) opeens van de radar zou zijn verdwenen, is dan ook volkomen onterecht.

Meerjareninvesteringsplan

Het tijdens de vorige regeerperiode tot stand gekomen investeringsplan ter waarde van 26 miljard euro hield alleen de belofte in dat deze of gene projecten gefinancierd zouden worden. Het ging ervan uit dat toekomstige regeringen over 10 à 20 jaar zich aan die belofte zouden houden zonder enige wettelijke budgettaire garantie. Ieder project zal kritisch onderzocht worden in overleg met de NMBS en Infrabel, waarna de nodige budgettaire middelen ervoor zullen worden vrijgemaakt.

Verspilling belastinggelden

Het verspillen van belastinggelden aanklagen is geen populisme, maar de ondankbare taak van een verantwoordelijk minister. Een aantal zaken zijn bij het gerecht aanhangig gemaakt. Alleen door verspilling tegen te gaan, kunnen de broodnodige investeringen worden gevrijwaard.

Budgettair kader

De begroting voor de spoorwegen werd reeds door de vorige regering gereduceerd. Verdere besparingen op de operationele kosten zijn mogelijk en nodig om de geplande investeringen niet in gevaar te brengen.

Verhoging productiviteit

McKinsey heeft op een gegeven ogenblik met de gegevens waarover het toen beschikte een productiviteitsstijging van 9 % vooropgesteld. De in overweging genomen jaarlijkse stijging van 4 % is evenwel gebaseerd op een realistische schatting. De productiviteit is de verhouding tussen de output van een bedrijf en de middelen die voor het produceren van die output worden ingezet. Hieronder vallen ook veel andere factoren dan de arbeidsproductiviteit. Personeelsreductie is slechts een van de factoren om de productiviteit te doen stijgen. Wanneer verspilling wordt tegengegaan, verhoogt de productiviteit evenzeer.

Offre suburbaine

La ministre est la première à avoir lancé le déploiement du réseau suburbain, qui n'avait même pas été intégré dans le Plan transports de 2014. L'affirmation selon laquelle le RER (Réseau Express Régional) aurait subitement disparu des écrans radar est donc totalement erronée.

Plan d'investissements pluriannuel

Le plan d'investissements d'une valeur de 26 milliards d'euros, élaboré au cours de la législature précédente, contenait uniquement la promesse de financement de l'un ou l'autre projet. Il supposait que les gouvernements suivants tiendraient cette promesse pendant 10 à 20 ans sans aucune garantie budgétaire légale. Chaque projet sera examiné de manière critique en concertation avec la SNCB et Infrabel, après quoi les moyens budgétaires nécessaires seront dégagés.

Gaspillage de deniers publics

Dénoncer le gaspillage de deniers publics n'est pas du populisme, mais relève des missions ingrates d'un ministre responsable. La justice a été saisie d'un certain nombre de dossiers. Seule la lutte contre les gaspillages permet de sauvegarder les indispensables investissements.

Cadre budgétaire

Le budget des chemins de fer a déjà été réduit par le précédent gouvernement. Il est possible et nécessaire de réaliser de nouvelles économies sur les coûts opérationnels afin de ne pas compromettre les investissements prévus.

Gain de productivité

Sur la base des données dont il disposait à un moment donné, McKinsey a préconisé un gain de productivité de 9 %. La hausse annuelle envisagée de 4 % se fonde cependant sur une estimation réaliste. La productivité est le rapport entre la production d'une entreprise et les moyens engagés pour réaliser cette production. Cela recouvre de nombreux facteurs en plus de la productivité du travail. La réduction de personnel n'est qu'un des facteurs permettant un gain de productivité. Lorsqu'on lutte contre le gaspillage, on augmente également la productivité.

Globale mobiliteit

Het Platform Intermodaliteit moet interfederaal en in overleg met de Gewesten alle vervoersmodi op nationaal vlak onder de loep nemen en het aandeel van het spoor in de algehele mobiliteit zoveel mogelijk vergroten.

Externe verkooppunten

De externe verkooppunten moeten worden overlegd met lokale besturen en lokale handelaars.

Aanbod per lijn

Het aanbod zal lijn per lijn worden bekeken. In tegenstelling tot wat door sommigen wordt beweerd, zullen de rurale lijnen de nodige aandacht krijgen.

Tweeledige structuur

Alle energie moet gestoken worden in de samenwerking en niet in hoe de structuren los van elkaar functioneren. De gemeenschappelijke investeringscel is een goed voorbeeld van hoe dient overlegd te worden om de noodzakelijke investeringen zo efficiënt mogelijk te kunnen doen zonder verspilling te wijten aan slechte coördinatie.

Liberalisering

De liberalisering vervat in het Vierde Spoorwegpakket is absoluut geen synoniem voor privatisering. Europa wil alleen de concurrentie op het spoor mogelijk maken. De minister van haar kant moet alles in het werk stellen om de overheidsbedrijven waarover zij de voogdij uitoefent klaar te stomen voor deze concurrentie.

Rol overheidsaandeelhouder

De overheid moet als aandeelhouder, luidens een definitie van de OESO, het strategisch kader scheppen waarbinnen het overheidsbedrijf transparant en autonoom het dagelijks bestuur kan uitoefenen. De minister zal zich, in tegenstelling tot sommige van haar voorgangers, strikt aan die rol houden.

Gewogen stiptheidscijfer

Zelfs indien het gewogen stiptheidscijfer in vorige beheerscontracten werd opgenomen, werd het niettemin nooit toegepast. De stiptheid is vooral een probleem tijdens het spitsuur. Ze moet dus worden beschouwd

Mobilité globale

La plateforme d'intermodalité doit étudier, au niveau interfédéral et en concertation avec les Régions, tous les modes de transport sur le plan national et accroître le plus possible la part des chemins de fer dans la mobilité globale.

Points de vente externes

Les points de vente externes doivent faire l'objet d'une concertation avec les pouvoirs locaux et les commerçants locaux.

Offre par ligne

L'offre sera examinée pour chaque ligne séparément. Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, les lignes rurales bénéficieront de l'attention requise.

Structure bicéphale

Il est important de se concentrer sur la coopération et non sur le fonctionnement autonome des structures. La cellule d'investissement commune illustre bien comment la concertation doit être menée pour que les investissements nécessaires puissent être réalisés aussi efficacement que possible en évitant les gaspillages dus à une mauvaise coordination.

Libéralisation

La libéralisation prévue dans le Quatrième paquet ferroviaire n'est absolument pas synonyme de privatisation. Le but poursuivi par l'Europe est uniquement de permettre la concurrence ferroviaire. De son côté, la ministre devra tout mettre en œuvre pour préparer les entreprises publiques placées sous sa tutelle à cette concurrence.

Rôle de l'actionnaire public

En vertu d'une définition de l'OCDE, les pouvoirs publics doivent, en leur qualité d'actionnaire, créer le cadre stratégique au sein duquel l'entreprise publique pourra exercer la gestion journalière de façon transparente et autonome. Contrairement à certains de ses prédécesseurs, la ministre se conformera strictement à ce rôle.

Ponctualité pondérée

Bien qu'elle ait déjà figuré dans de précédents contrats de gestion, la ponctualité pondérée n'a jamais été appliquée. La ponctualité pose surtout problème aux heures de pointe. Elle doit donc être considérée en

in functie van het aantal reizigers. In die optiek zal het overbruggen van de kloof tussen 86 % en 90 % geen sinecure zijn.

Rurale lijnen

Door het “one-man-car”-principe kan de rendabiliteit van een bepaalde lijn, en in de eerste plaats van rurale lijnen, drastisch verhoogd worden.

Onafhankelijke bestuurder

De OESO definieert het statuut van de onafhankelijke bestuurder. Via wettelijke onverenigbaarheden moet ervoor gezorgd worden dat deze los van de politiek kan functioneren, in het belang van het bedrijf zelf en niet in dat van een of andere belangengroep.

Onderaannemers

De werken, onder meer aan prestigeprojecten, worden niet door het spoorwegpersoneel gerealiseerd, maar uitbesteed. Dat is altijd zo geweest en zal ook in de toekomst niet veranderen.

Professionalisering personeel

HR-Rail moet zorgen voor een meer doorgedreven professionalisering van het spoorwegpersoneel.

Tariefniveau

Het regeerakkoord voorziet in een commercieel tariefbeleid dat flexibeler is om meer reizigers naar de trein te lokken.

Veiligheid

Als burgemeester van een Henegouwse gemeente, waar een slachtoffer van de treinramp in Buizingen was, hecht de minister het grootste belang aan de veiligheid. Het is een absolute prioriteit. De investeringen in deze zullen onverkort worden uitgevoerd.

IV. — REPLIEKEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) verkiest het bpost-scenario boven het Sabena-scenario. De huidige regering heeft als enige de moed gehad de problemen aan te pakken. De aanpak van de minister verdient de steun van alle regeringsfracties. Het alternatief is het faillissement van Infrabel en de NMBS.

fonction du nombre de voyageurs. Dans cette optique, le passage de 86 à 90 % s'annonce difficile.

Lignes rurales

Il est possible d'augmenter drastiquement la rentabilité d'une ligne déterminée — et en premier lieu des lignes rurales — grâce au principe “one-man-car”.

Administrateur indépendant

L'OCDE définit le statut de l'administrateur indépendant. L'instauration d'incompatibilités légales doit permettre de garantir que celui-ci pourra fonctionner en toute indépendance vis-à-vis du monde politique, dans l'intérêt de l'entreprise elle-même et non dans celui de l'un ou l'autre groupement d'intérêts.

Sous-traitants

Les travaux, notamment effectués sur les projets de prestige, ne sont pas réalisés par le personnel ferroviaire, mais sont sous-traités. Il en a toujours été ainsi et cela ne changera pas à l'avenir.

Professionnalisation du personnel

HR-Rail doit veiller à accroître la professionnalisation du personnel ferroviaire.

Niveau tarifaire

L'accord de gouvernement prévoit une politique tarifaire commerciale plus flexible afin d'attirer davantage de voyageurs.

Sécurité

En tant que bourgmestre d'une commune hennuyère, dont un habitant figurait parmi les victimes de la catastrophe ferroviaire de Buizingen, la ministre attache la plus grande importance à la sécurité. Il s'agit d'une priorité absolue. Les investissements en la matière seront réalisés intégralement.

IV. — RÉPLIQUES

Mme Inez De Coninck (N-VA) préfère le scénario bpost au scénario Sabena. L'actuel gouvernement est le seul à avoir eu le courage de s'attaquer aux problèmes. L'approche de la ministre mérite le soutien de tous les groupes de la majorité gouvernementale. L'alternative est la faillite d'Infrabel et de la SNCB.

De heer Laurent Devin (PS) vraagt zich af hoe de spoorwegen 20 % beter zullen kunnen doen met 20 % minder middelen. De minister doet alsof al haar voorgangers niets hebben ondernomen om de spoorwegen leefbaar te houden. Niet alle regeringsfracties staan achter het plan van de minister dat niet erg geloofwaardig is. De N-VA wil de minimumdienstverlening voor het eind van dit jaar. Open Vld verwerpt iedere tariefverhoging indien de dienstverlening niet verbetert. CD&V steunt de minister evenmin.

De heer Emmanuel Burton (MR) is van oordeel dat hervormingen noodzakelijk zijn om de schuldenberg niet te laten aangroeien. De visie van de minister is vernieuwend. De ceo's van de NMBS en Infrabel moeten hun deel van het werk doen. De spoorwegen moeten de veiligheid en de klantentevredenheid realiseren maar ook iedere verspilling tegengaan. De rurale lijnen mogen niet worden vergeten.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat kritische vragen stellen de rol is van een parlementslid en geen afbreuk doet aan de noodzakelijke loyaliteit ten opzichte van de meerderheid. Vorige voogdijministers zijn niet verantwoordelijk voor de talloze verspillingen binnen de spoorwegbedrijven. De fractie van de spreker steunt het moderniseringsplan, wat in de pers hieromtrent ook moge verschenen zijn. De overheid moet voorstellen doen bij het afsluiten van de beheerscontracten met de overheidsbedrijven en is dus meer dan louter een scheidsrechter.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) herbevestigt zijn standpunt dat, omwille van het budgettaire carcan, het moderniseringsplan de ambitie mist meer reizigers aan te trekken en zowel de infrastructuur als het rollend materieel te moderniseren om de trein aantrekkelijk te maken.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) is teleurgesteld in de antwoorden omdat de minister ervan uitgaat dat ofwel de kritische parlementsliden het allemaal niet begrepen hebben ofwel de hete aardappel doorschuift aan de ceo's. Nochtans legt de minister deze laatste een eng budgettair kader op zonder minimumstandaarden te definiëren.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) hoopt dat iedereen voor de realisering van het voorgelegde plan op hetzelfde spoor zal zitten. Iedereen moet eens en voor altijd aanvaarden dat de reiziger in de eerste plaats een klant is om de Belgische spoorwegen voor te bereiden op het door Europa opgelegde liberaliseringsproces.

M. Laurent Devin (PS) se demande comment les chemins de fer gagneront 20 % de productivité alors que leurs moyens sont réduits de 20 %. La ministre fait comme si tous ces prédécesseurs n'avaient rien entrepris pour assurer la viabilité des chemins de fer. Tous les groupes de la majorité gouvernementale ne soutiennent pas le plan de la ministre, qui manque de crédibilité. La N-VA souhaite instaurer le service minimum avant la fin de l'année. L'Open Vld rejette toute hausse tarifaire en l'absence d'amélioration du service. Le CD&V ne soutient pas non plus la ministre.

M. Emmanuel Burton (MR) estime que les réformes sont nécessaires pour éviter que les dettes ne continuent de s'accumuler. La vision de la ministre est innovante. Les ceo de la SCNB et d'Infrabel doivent faire leur part du travail. Les chemins de fer doivent assurer la sécurité et la satisfaction du client tout en luttant contre tout gaspillage. Les lignes rurales ne peuvent être oubliées.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) estime que le rôle d'un parlementaire est de poser des questions critiques. Il ne porte en cela nullement atteinte à la loyauté due à la majorité. Les précédents ministres de tutelle ne sont pas responsables des innombrables gaspillages qui ont eu lieu au sein des entreprises ferroviaires. Quoi qu'en ait dit la presse, le groupe de l'intervenant soutient le plan de modernisation. Les pouvoirs publics doivent faire des propositions lors de la conclusion des contrats de gestion avec les entreprises publiques. Leur rôle va donc au-delà de celui d'un simple arbitre.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) réitère qu'eu égard au carcan budgétaire imposé, le plan de modernisation rate l'occasion d'attirer davantage de voyageurs et de moderniser à la fois les infrastructures et le matériel roulant afin de rendre le train attrayant.

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) est déçu par les réponses de la ministre qui, selon le cas, reproche aux parlementaires critiques de n'avoir rien compris ou renvoie la balle aux ceo. Or, la ministre impose à ces derniers un cadre budgétaire étroit sans définir de normes minimum.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) espère que tout le monde sera sur la même longueur d'onde pour la réalisation du plan proposé. Pour préparer les chemins de fer belges au processus de libéralisation imposé par l'Europe, il est essentiel que l'ensemble des acteurs acceptent une fois pour toutes que le voyageur est tout d'abord un client.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) verwachtte concrete antwoorden op haar concrete vragen. De minister constateert alleen, maar heeft geen financieel plan, geen enkele becijferde doelstelling. In plaats van het steeds over klanten te hebben zou men het beter over gebruikers van het openbaar vervoer hebben.

De heer Marco Van Hees (PTB-GO!) is van oordeel dat de minister moet uitkomen voor het feit dat de tarieven gaan stijgen en het aanbod zal inkrimpen. De productiviteitsstijging zal gepaard gaan met personeelsreductie, zoals het geval is in de meeste bedrijven. De liberalisering zal de veiligheid in gevaar brengen omdat niet alleen het personeel zal worden gereduceerd maar de remsystemen waar de overheidsbedrijven zwaar in investeren niet opgelegd kunnen worden aan concurrerende spoorbedrijven. De door de huidige regering opgelegde besparing luiden het einde in van de rol die de spoorwegen in het moderne mobiliteitsbeleid behoort te spelen.

De rapporteurs,

Nele LIJNEN
Gwenaëlle GROVONIUS

De voorzitter,

Karine LALIEUX

Mme Isabelle Poncelet (cdH) espérait obtenir des réponses concrètes à ses questions concrètes. La ministre se contente de constater, sans proposer de plan financier ou d'objectifs chiffrés. Il conviendrait du reste de parler d'usagers des transports publics plutôt que de clients.

M. Marco Van Hees (PTB-GO!) estime que la ministre doit admettre que les tarifs vont augmenter et que l'offre va diminuer. Le gain de productivité s'accompagnera d'une réduction du personnel, comme c'est le cas dans la plupart des entreprises. La libéralisation compromettra la sécurité, car non seulement le personnel sera réduit, mais les systèmes de freinage dans lesquels les entreprises publiques investissent énormément ne pourront en outre pas être imposés aux entreprises ferroviaires concurrentes. Les économies décidées par le gouvernement actuel annoncent la fin du rôle des chemins de fer dans la politique de mobilité moderne.

Les rapporteuses,

Nele LIJNEN
Gwenaëlle GROVONIUS

La présidente,

Karine LALIEUX