

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 maart 2016

HOORZITTINGEN

Spoormobiliteit

VERSLAG

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

INHOUD

Blz.

A. OCHTENDVERGADERING	3
I. Inleidende uiteenzettingen:	3
a. De heer Robert TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en mevrouw Michèle PANS, adviseur “mobiliteit”	3
b. De heer Henry-Jean GATHON, voorzitter van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers,	5
II. Vragen en opmerkingen van de leden	7
III. Antwoorden van de genodigden	9
B. MIDDAGVERGADERING	11
I. Inleidende uiteenzetting: De heer Gianni TAB- BONE, voorzitter van “Navetteurs.be”, mevrouw Céline TELLIER, vertegenwoordigster van “Inter- Environnement Wallonie” (IEW), de heer Stefan STYNEN, voorzitter van TreinTramBus (TTB), en de heren Simon NOVEMBER en Léo MUYSHONDT, respectievelijk woordvoerder en vertegenwoordiger van Test-Aankoop	11
II. Vragen en opmerkingen van de leden	21
III. Antwoorden van de genodigden	25
Bijlage.....	31

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 mars 2016

AUDITIONS

Mobilité ferroviaire

RAPPORT

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

SOMMAIRE

Pages

A. RÉUNION DU MATIN	3
I. Exposés introductifs	3
a. M. Robert TOLLET, président du Conseil central de l'Économie (CCE) et Mme Michèle PANS, conseillère “mobilité”,	3
b. M. Henry-Jean GATHON, président du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires	5
II. Questions et observations des membres	7
III. Réponses des invités	9
B. RÉUNION DE L'APRÈS-MIDI	11
I. M. Gianni TABBONE, président de Navet- teurs.be, Mme Céline TELLIER, représentante d'Inter-Environnement Wallonie (IEW), M. Stefan STYNEN, président de “TreinTramBus” (TTB), et MM. Simon NOVEMBER et Léo MUYSHONDT, respectivement porte-parole et représentant de Test-Achats	11
II. Questions et observations des membres	21
III. Réponses des invités	25
Annexe	31

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

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

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

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 20 januari 2016 hoorzittingen gehouden met vertegenwoordigers van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB), het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RCT) alsook van het maatschappelijk middenveld, hetzij met vertegenwoordigers van “Navetteurs.be”, “Inter-Environnement Wallonie” (IEW), TreinTramBus (TTB) en Test-Aankoop over de problematiek van de mobiliteit in het algemeen en de spoormobiliteit in het bijzonder.

A. OCHTENDVERGADERING

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

a. De heer Robert TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en mevrouw Michèle PANS, adviseur “mobiliteit”,

De heer Robert TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB), benadrukt dat de Raad paritair is samengesteld uit vertegenwoordigers van het patronaat, enerzijds, en de representatieve werknemersorganisaties, anderzijds, waaronder die welke het personeel van Infrabel en de NMBS vertegenwoordigen. De Raad heeft recentelijk tal van adviezen verstrekt over mobiliteitskwesties, die niet apart mogen worden beschouwd van de economie in zijn geheel en de competitiviteit en de werkgelegenheid in het bijzonder. Zo heeft de raad adviezen verstrekt over het tarievenbeleid van de NMBS (adviezen van 26 januari 2011, 20 december 2011, 18 december 2012, 18 december 2013, 21 januari 2015 en 24 juni 2015), over het woon-werkverkeer (adviezen van 30 januari 2007, 9 juli 2008, 21 december 2010, 25 februari 2014 en 25 maart 2014), over duurzame mobiliteit (adviezen van 20 februari 2008, 23 juni 2010, 15 oktober 2014 en 18 november 2015), over de beheerscontracten met de spoorwegbedrijven (adviezen van 30 mei 2007 en 22 april 2015), over het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 (advies van 19 juni 2013) en, ten slotte, over het wettelijke kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers (adviezen van 20 december 2008, 20 februari 2009, 26 januari 2010, 14 juli 2009 en 23 juni 2010).

Mevrouw Michèle PANS, adviseur “mobiliteit” van het secretariaat van de Raad, benadrukt dat de mobiliteit raakvlakken heeft met alle menselijke activiteiten en derhalve van belang is voor het leefmilieu, de volksgezondheid, de werkgelegenheid, de competitiviteit, de loonvorming en het welzijn van de burger.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a entendu, le 20 janvier 2016, des représentants du Conseil central de l'Économie (CCE), du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF) ainsi que de la société civile, à savoir des représentants de Navetteurs.be, d'Inter-Environnement Wallonie (IEW), de TreinTramBus (TTB) et de Test-Achats, au sujet de la problématique de la mobilité en général, et de la mobilité ferroviaire en particulier.

A. RÉUNION DU MATIN

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

a. M. Robert TOLLET, président du Conseil central de l'économie (CCE) et Mme Michèle PANS, conseillère “mobilité”

M. Robert TOLLET, président du Conseil central de l'économie (CCE), souligne que le Conseil est composé paritairement de représentants du patronat, d'une part, et des organisations représentatives des travailleurs, d'autre part, dont celles qui représentent le personnel d'Infrabel et de la SNCB. Le Conseil a rendu récemment plusieurs avis sur des questions de mobilité, qui ne peuvent être dissociées de l'économie en général et de la compétitivité et de l'emploi en particulier. Le Conseil a ainsi rendu des avis sur la politique tarifaire de la SNCB (avis des 26 janvier 2001, 20 décembre 2011, 18 décembre 2012, 18 décembre 2013, 21 janvier 2015 et 24 juin 2015), sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail (avis des 30 janvier 2007, 9 juillet 2008, 21 décembre 2010, 25 février 2014 et 25 mars 2014), sur la mobilité durable (avis des 20 février 2008, 23 juin 2010, 15 octobre 2014 et 18 novembre 2015), sur les contrats de gestion avec les entreprises ferroviaires (avis des 30 mai 2007 et 22 avril 2015), sur le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 (avis du 19 juin 2013) et, enfin, sur le cadre légal de la quote-part patronale dans les frais de transport des travailleurs de (avis des 20 décembre 2008, 20 février 2009, 26 janvier 2010, 14 juillet 2009 et 23 juin 2010).

Mme Michèle PANS, conseillère “mobilité” au secrétariat du Conseil central de l'Économie, souligne que la mobilité concerne toutes les activités humaines et revêt donc une importance pour l'environnement, la santé publique, l'emploi, la compétitivité, la formation des salaires et le bien-être du citoyen.

Via sociaal overleg wordt getracht de mobiliteit te verbeteren. Bovenal moet worden vermeden dat de maatregelen genomen door de verschillende beleidsniveau's, op federaal en regionaal vlak, elkaar tegenwerken.

Er is nood aan een geïntegreerde en gecoördineerde interfederale mobiliteitsvisie en mobiliteitsplan dat zowel alle beleidsniveau's als vervoersmodi omvat. Het belang van de multimodaliteit en de zogeheten "ketenmobiliteit" kan niet genoeg in de verf worden gezet. Binnen deze algemene mobiliteit bekleedt het spoorvervoer een bijzondere plaats om de economische activiteit en de sociale cohesie te ondersteunen, te zorgen voor een goede werking van de arbeidsmarkt, de vlotte toegang tot bedrijfszones en woongebieden te verzekeren en op een milieuvriendelijke manier het vervoersaanbod beter af te stemmen op de mobiliteitsbehoeften.

Deze aanpak impliceert dat zowel de NMBS als Infrabel worden geresponsabiliseerd en Infrabel de stiptheid bijvoorbeeld berekent op een manier die beter overeenstemt met wat de treinreiziger ervaart. Bij de berekening van de stiptheidscoëfficiënt waarop thans de tariefaanpassing van de trajecttreinkaarten is gebaseerd, zou ook rekening moeten worden gehouden met de nadelen. Gemiste aansluitingen bijvoorbeeld worden door Infrabel slechts in tien overgangsstations berekend. De vertragingen ingevolge grote werven worden geneutraliseerd. De stiptheid moet ook worden berekend in de voornaamste tussenstations. Thans is de commerciële snelheid verlaagd zodat de reistijd langer is en de stiptheid aan belang verliest. De stiptheidsresultaten moeten bekeken worden samen met de kwaliteit van het spooraanbod (bijvoorbeeld comfort) en de commerciële snelheid.

Het nieuwe tarievenbeleid moet beantwoorden aan drie voorwaarden: het moet rekening houden met de behoefte aan stabiliteit in de werkgevers- en werknemersbijdragen aan de kosten van het gemeenschappelijk openbaar vervoer, het moet eenvoudig te begrijpen en administratief beheersbaar zijn voor alle betrokken partijen en het moet voldoende dynamisch zijn om te kunnen inspelen op de wijzigende mobiliteitsbehoeften. Tariefdifferentiëring behoort niet op treinabonnementen en trajectkaarten te worden toegepast. De relatief lagere prijs maakt thans het treinvervoer immers aantrekkelijk. Veel potentiële reizigers dreigen ingeval van tariefverhoging de trein als vervoermiddel te laten vallen. Ten slotte zou een tariefdifferentiëring tot gevolg hebben dat het berekenen van de werkgeversbijdrage te complex worden. Het is allerminst een oplossing om het treinvervoer wat meer in de tijd te spreiden. Er wordt immers

Des tentatives visant à améliorer la mobilité sont entreprises par le biais de la concertation sociale. Il faut avant tout éviter que les mesures prises par les différents niveaux de pouvoir, régionaux et fédéraux, se contrecarrent mutuellement.

Il faut développer une vision et un plan de la mobilité interfédérale intégrée et coordonnée englobant tous les niveaux de pouvoir et tous les modes de transport. On ne soulignera jamais assez l'importance de la multimodalité et de la "mobilité en chaîne". Dans cette mobilité générale, le rail occupe une place particulière pour soutenir l'activité économique et la cohésion sociale, assurer le bon fonctionnement du marché de l'emploi, fluidifier l'accès aux sites des entreprises et aux zones résidentielles, permettre une meilleure adéquation entre l'offre et de la demande de mobilité et apporter une réponse écologiquement responsable aux besoins de transport.

Cette approche implique que tant la SNCB qu'Infrabel soient responsabilisés et que les calculs d'Infrabel, en ce qui concerne la ponctualité par exemple, soient davantage conformes à l'expérience vécue par le voyageur. Le calcul du coefficient de ponctualité sur lequel se base actuellement l'adaptation tarifaire des cartes train trajet devrait également tenir compte des inconvénients. Ainsi, les correspondances ratées ne sont calculées par Infrabel que dans dix gares de passage. Les retards consécutifs aux grands chantiers sont neutralisés. La ponctualité doit également être calculée dans les principales gares intermédiaires. Aujourd'hui, la vitesse commerciale a été réduite, de sorte que la durée du trajet est plus longue et que la ponctualité perd de son importance. Les résultats en matière de ponctualité doivent être analysés conjointement à la qualité de l'offre ferroviaire (par exemple le confort) ainsi qu'à la vitesse commerciale.

La nouvelle politique tarifaire doit satisfaire à trois conditions: elle doit tenir compte du besoin de stabilité des interventions des employeurs et des travailleurs au coût des transports en commun publics; elle doit être facile à comprendre et gérable sur le plan administratif pour toutes les parties concernées et elle doit être suffisamment dynamique afin de pouvoir faire face aux besoins de mobilité changeants. Il est inadmissible d'appliquer des tarifs différenciés aux abonnements de train et aux cartes trajets. En effet, les prix relativement avantageux rendent actuellement le transport ferroviaire attractif. Si les tarifs augmentent, beaucoup de voyageurs potentiels risquent d'abandonner ce moyen de transport. Enfin, l'instauration d'une différenciation tarifaire rendrait le calcul de l'intervention de l'employeur trop complexe. Elle ne permettrait pas davantage une meilleure répartition dans le temps des déplacements

niet allen tussen de piekuren gewerkt. Uitzendkrachten, mensen die overuren presteren of glijdende werkuren hebben, hebben ook nood aan vervoer van en naar huis buiten de piekuren. Werknemers met kinderen en oudere werknemers kunnen zich praktisch alleen tijdens de piekuren verplaatsen. De Federale Staat en de werkgevers, maar ook de werknemers, zullen meer moeten afdragen. Dit is onrechtvaardig, want het bestraft de vaste treingebruikers, niet alle werknemers kunnen hun werktijden zomaar aanpassen en de werknemers met de laagste inkomens en de onmogelijkste uren zullen het zwaarst getroffen worden door dergelijke differentiëring. Ook het imago van de NMBS zal hier schade onder lijden.

De sociale partners pleiten voor een ambitieuzer spoorbeleid waar de middelen worden afgestemd op de behoeften. Investerings in het spoor creëren toegevoegde waarde en verhogen de competitiviteit. De besparingen op dit vlak zullen de onderhoudskosten in de hoogte jagen en niet toelaten de toekomstige mobiliteitsbehoeften te voldoen.

Om een evenwichtig en duurzaam mobiliteitsbeleid uit te tekenen is, zoals eerder gezegd, overleg en samenwerking vereist, niet alleen tussen de verschillende overheden, maar ook tussen de verschillende vervoersmodi die vandaag onvoldoende op elkaar zijn afgestemd.

Dit alles impliceert een sterke en onafhankelijke regulator die inspraak heeft in de manier waarop de gebruiksheffing wordt berekend en een objectieve analyse kan maken van bijvoorbeeld de stiptheid.

b. De heer Henry-Jean GATHON, voorzitter van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers,

De heer Henry-Jean GATHON, voorzitter van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers, pleit ervoor dat de adviesbevoegdheid van het Comité zou worden omgebogen tot een overlegbevoegdheid.

Het Comité is de wettelijke opvolger van het vroegere Comité van de Gebruikers dat in de NMBS-Holding was ondergebracht. Thans is het de FOD Mobiliteit en Vervoer die het Comité huisvest met een budget voor werkingskosten inclusief het personeel van 35 000 euro, bedrag dat in het nieuwe beheerscontract geïndexeerd behoort te worden. Het moet het Comité, dat samengesteld is uit 26 leden en evenveel plaatsvervangers die zowat alle sectoren uit de samenleving

en train. En effet, les activités professionnelles ne se déroulent pas uniquement entre les heures de pointe. Les travailleurs intérimaires et les personnes qui prestent des heures supplémentaires ou sont soumises à des horaires flexibles doivent, eux aussi, pouvoir se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail en dehors des heures de pointe. Les travailleurs qui ont des enfants et les travailleurs plus âgés ne peuvent pratiquement se déplacer que pendant les heures de pointe. L'État fédéral et les employeurs, mais aussi les travailleurs, devront payer davantage. Un tel système est injuste, car il pénalise les personnes qui prennent régulièrement le train. De plus, tous les travailleurs n'ont pas la possibilité d'adapter leurs horaires de travail, et l'application de ces tarifs différenciés touchera le plus durement ceux qui perçoivent les revenus les plus bas et sont soumis aux horaires les plus difficiles. L'image de marque de la SNCB s'en verra également écornée.

Les partenaires sociaux plaident en faveur d'une politique ferroviaire plus ambitieuse, dont les moyens sont adaptés aux besoins. Les investissements dans le rail créent une valeur ajoutée et améliorent la compétitivité. Les économies réalisées à ce niveau feront croître les coûts de maintenance et ne permettront pas de répondre aux futurs besoins de mobilité.

Ainsi qu'il a déjà été indiqué, l'élaboration d'une politique de mobilité équilibrée et durable passe par la concertation et la coopération, non seulement entre les différentes autorités, mais aussi entre les différents modes de transport qui sont aujourd'hui insuffisamment harmonisés.

Tout cela implique un régulateur fort et indépendant, qui a voix au chapitre en ce qui concerne le mode de calcul de la redevance d'utilisation et peut réaliser une analyse objective de la ponctualité, par exemple.

b. M. Henry-Jean GATHON, président du comité consultatif des voyageurs ferroviaires

M. Henry-Jean GATHON, président du comité consultatif des voyageurs ferroviaires, recommande que la compétence d'avis du Comité soit transformée en compétence de concertation.

Le comité est le successeur légal de l'ancien Comité des usagers, qui relevait de la SNCB Holding. Actuellement hébergé au SPF Mobilité et Transports, le Comité dispose d'un budget de frais de fonctionnement (personnel inclus) de 35 000 euros, montant qui doit être indexé dans le nouveau contrat de gestion. Il doit permettre au Comité, composé de 26 membres et d'autant de suppléants représentant quasiment l'ensemble des secteurs de la société, de réaliser un benchmarking, par

vertegenwoordigen, in staat stellen bijvoorbeeld een benchmarking te realiseren. Het Comité functioneert als ideeënbuis voor alle stakeholders maar ontnemt de diverse organisaties die erin vertegenwoordigd zijn hun vrijheid van spreken niet.

De aankoop van de M7-treinstellen is een mooi voorbeeld van hoe het niet moet. Deze strategische aankoop van 1 500 dubbeldekkers voor meerdere miljarden was bedoeld om het rollend materieel dat circa vijftig jaar oud is te vervangen. De ingenieurs van de NMBS hebben blijkbaar geen rekening gehouden met de noden van de treinreizigers. Ze hadden beter een ultieme reeks M6-treinstellen besteld en vervolgens de tijd genomen om moderner en toegankelijker materieel te ontwikkelen. Standaardiseren kan wel besparingen teweegbrengen maar leidt soms tot een situatie waar de standaard niet is aangepast aan de reële behoeftes. Voor wat de M7-treinstellen betreft, is de toegang — perrons van 76 centimeter hoog — het grootste probleem. Dit komt de toegankelijkheid en de vlotheid van de reizigersstromen allerminst ten goede. Het beheerscontract zou moeten opleggen, bij aankoop van nieuw rollend materieel, het advies van het Comité in te winnen voor het lastenboek wordt opgesteld. Ook het vernieuwen van bestaand rollend materieel gebeurt vaak onoordeelkundig, zonder kosten-batenanalyse. De levensduur van materieel dat 25 à 30 jaar oud met 20 à 30 jaar verlengen kan op de korte termijn wel kostenbesparend zijn, maar intussen kunnen dezelfde middelen niet worden aangewend voor nieuw, comfortabel materieel. Veiligheid moet prioritair blijven, het ETCS-masterplan mag niet worden uitgesteld. De stiptheid is belangrijk, maar ook de commerciële snelheid, zelfs indien de reistijden aldus scherper worden. Een ander aandachtspunt is de toegankelijkheid voor mindervaliden en ouderen. En tot slot moet een extra inspanning gedaan worden inzake intermodaliteit.

Het aanbod creëert de vraag. Alleen zo zullen meer frequenties en meer comfort meer reizigers aantrekken, terwijl de huidige toestand tot gevolg heeft dat, hoe meer treinen worden ingezet, hoe meer de spoorwegmaatschappij verlies maakt. De infrastructuurvergoeding doen dalen mag evenwel geen nuloperatie worden en tot gevolg hebben dat minder in de infrastructuur wordt geïnvesteerd. De uitgedokterde oplossing moet goed zijn voor de treinreizigers en voor de samenleving.

Vooraleer over een nieuw beheerscontract wordt onderhandeld, of over een nieuw meerjareninvesteringsplan, zou het Comité niet alleen geraadpleegd moeten

exemple. Le Comité fonctionne comme boîte à idées pour toutes les parties prenantes, sans toutefois priver les diverses organisations qui y sont représentées de leur liberté de parole.

L'achat des rames M7 est un bel exemple de ce qu'il ne faut pas faire. Cet achat stratégique de 1 500 voitures à deux étages d'une valeur de plusieurs milliards d'euros visait à remplacer le matériel roulant âgé de près de cinquante ans. Or, les ingénieurs de la SNCB n'ont manifestement pas tenu compte des besoins des voyageurs dans ce dossier. Ils auraient mieux fait de commander une dernière tranche de rames M6 puis de prendre le temps de développer un nouveau matériel moderne et accessible. La standardisation permet certes de réaliser des économies mais il arrive parfois que la norme ne corresponde pas aux besoins réels. En ce qui concerne les rames M7, par exemple, le problème principal, c'est l'accès aux quais d'une hauteur de 76 centimètres. Cette situation nuit à l'accessibilité et aux flux des voyageurs. Pour l'achat du matériel roulant neuf, le contrat de gestion devrait prévoir de demander l'avis du comité avant même que le cahier des charges soit établi. Le renouvellement du matériel roulant existant s'effectue aussi souvent d'une manière peu judicieuse, sans analyse des coûts et des bénéfices. S'il est vrai que des économies peuvent être réalisées en prolongeant de quinze à vingt ans la durée d'exploitation du matériel âgé de vingt à trente ans, il est tout aussi vrai que ces moyens ne peuvent pas être consacrés à l'achat de véhicules neufs et confortables. La sécurité devant rester prioritaire, le masterplan ETCS ne peut pas être reporté. La ponctualité est importante, mais la vitesse commerciale est tout aussi importante, même si elle implique des temps de parcours plus serrés. Il convient aussi d'être attentif à l'accessibilité pour les personnes handicapées ou âgées. Enfin, un effort supplémentaire doit être fait en faveur de l'intermodalité.

L'offre crée la demande. Ce n'est que par ce biais que l'augmentation de la fréquence et du confort attireront plus de voyageurs, étant entendu que, dans l'état actuel des choses, plus la SNCB met de trains en service et plus elle perd de l'argent. Réduire la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure est un "jeu à somme nulle" et ne peut pas entraîner une diminution des investissements dans l'infrastructure. La solution imaginée doit être avantageuse pour les voyageurs comme pour la société.

Avant de négocier un nouveau contrat de gestion ou un nouveau plan d'investissement pluriannuel, le comité devrait être non seulement consulté, puisqu'il

worden maar, aangezien het alle stakeholders vertegenwoordigt, ook en vooral als overlegpartner beschouwd.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) stelt dat mobiliteit ruimer is dan alleen maar het spoorvervoer. De spreekster is het eens met de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven dat de stiptheid aan de hand van objectieve criteria moet worden gemeten. Maar hoe kan dit concreet in zijn werk gaan? Ook houdt de Raad een pleidooi tegen tarievendifferentiëring. Wat kan evenwel toch veranderen in deze? Welke maatregelen kunnen ertoe bijdragen Infrabel en de NMBS opnieuw financieel gezond te maken? Kan de Raad de impact van de spoorstakingen op de economie inschatten? Wat is het oordeel van de Raad over de steun aan het goederenvervoer? De spreekster was verrast over het feit dat de voorzitter van het Raadgevend Comité zich laatdunkend uitliet over het standaardiseringsproces, dat nochtans de goede kant opgaat. Hoe kan de NMBS besparen en toch oog hebben voor de behoeftes van de reizigers? Welke hinder hebben de stakingen veroorzaakt?

De heer Laurent Devin (PS) is het volmondig eens met de genodigde sprekers. De besparingen zijn niet alleen nefast voor het spoorvervoer maar voor de hele economie. In het Centraal Station bemoeilijken verschillende perronhoogtes het opstappen en dit heeft dan weer een weerslag op de stiptheid. De investeringen moeten afgestemd worden op de behoeften van de treinreizigers. Het comfort, de netheid, de zitcapaciteit, de stiptheid, dit alles draagt bij tot het aantrekkelijk maken van het spoor tegenover het wegvervoer. Het is maar de vraag of de strategische visie van de regering een lange-termijnvisie — over 20, 30 jaar — heeft die de zo geroemde maar in de praktijk miskende duurzame mobiliteit moet teweegbrengen, zeker in het licht van het schrappen van het fel besproken meerjareninvesteringsplan.

De heer Gilles Foret (MR) stelt dat de cijfers inzake stiptheid gewogen moet zijn en beantwoorden aan de ervaringen van de treinreizigers. De aansluitingen moeten hier ook deel van uitmaken. Helaas bestaat vandaag nog geen Europese standaard. Ook wordt terecht de nadruk gelegd op de intermodaliteit (“co-modaliteit” in de strategische visie). Wat wordt van het nieuw intermodaal platform verwacht dat door de minister van Mobiliteit werd opgezet? Hoe kunnen de lokale overheden bij dit verhaal worden betrokken, onder meer voor de aanleg

représente toutes les parties prenantes, mais aussi et surtout considéré comme un partenaire de concertation.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Inez De Coninck (N-VA) affirme que la mobilité ne se limite pas uniquement au transport ferroviaire. L'intervenante s'accorde à dire avec le Conseil central de l'Économie que la ponctualité doit être mesurée sur la base critères objectifs. Toutefois, comment procéder concrètement à cette mesure? Le Conseil est également opposé à une différenciation tarifaire. Que peut-on cependant changer à cet égard? Quelles mesures peuvent contribuer à assainir de nouveau les finances d'Infrabel et de la SNCB? Le Conseil peut-il évaluer l'impact des grèves des chemins de fer sur l'économie? Quel est l'avis du Conseil au sujet de l'aide au transport de marchandises? L'intervenante a été surprise par des propos dédaigneux que le président du Comité consultatif a tenus envers le processus de standardisation qui est pourtant sur la bonne voie. Comment la SNCB peut-elle économiser tout en tenant compte des besoins des voyageurs? Quelles perturbations les grèves ont-elles provoquées?

M. Laurent Devin (PS) partage tout à fait le point de vue des orateurs invités. Les économies ne sont pas seulement néfastes pour le transport ferroviaire mais aussi pour l'ensemble de l'économie. À la gare de Bruxelles-Central, le fait que les quais ont des hauteurs différentes complique l'embarquement, ce qui a un impact sur la ponctualité. Les investissements doivent être réalisés en tenant compte des voyageurs ferroviaires. Le confort, la propreté, le nombre de places assises, la ponctualité constituent des éléments qui contribuent tous à rendre les chemins de fer attractifs par rapport au transport routier. La question est de savoir si la vision stratégique du gouvernement comprend une vision à long terme — à 20, à 30 ans — qui est censée réaliser la mobilité durable dont on parle tant mais qui est méconnue dans la pratique, certainement à la lumière de la suppression du plan pluriannuel d'investissement vivement critiqué.

M. Gilles Foret (MR) indique que les chiffres relatifs à la ponctualité doivent être pondérés et être en adéquation avec la réalité vécue par les voyageurs. Les correspondances doivent également être prises en compte. À l'heure actuelle, il n'existe malheureusement pas encore de standard européen. C'est également à juste titre que l'accent est mis sur l'intermodalité (“co-modalité” dans la vision stratégique). Qu'attend-on de la nouvelle plateforme intermodale mise en place par la ministre de la Mobilité? Comment les autorités locales

van parkings? Hoe kunnen tarieven — ondanks het verzet van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in deze — toch worden gedifferentieerd? Dat het Raadgevend Comité, gezien de opdrachten waarmee het belast is, meer middelen zou krijgen, is een legitieme eis. Na de kritiek op de aanschaf van de M7-treinstellen te hebben aanhoord, is de vraag welk rollend materieel ideaal zou zijn. Hoe kan het onderhoud in de ateliers worden verbeterd en hoe de toegankelijkheid en het comfort?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wenst wat meer te vernemen over de kritiek op het nieuwe vervoersplan, waarover een advies in de maak is. Hij vraagt zich af hoe de tarieven stabiel kunnen worden gemaakt. De tarievendifferentiëring — waar de sociale partners blijkbaar tegen gekant zijn — had tot doel de trein ook in daluren aantrekkelijk te maken en de vervoerspieken wat meer te spreiden. De spoorwegen zijn duur voor de belastingbetaler maar ook voor de werkgevers en de werknemers en ten slotte voor de treinreizigers. Het is van het grootste belang dat iedere discussie hierover in zijn bredere macro-economische context wordt geplaatst.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) begrijpt dat het Raadgevend Comité in een vroeger stadium bij de besluitvorming betrokken wil worden. Wat is het oordeel van het Raadgevend Comité over het huidig vervoersplan? Wat zijn de ontbrekende schakels in het nieuw vervoersplan? Hoe wordt de verschraving van het aanbod 's avonds en tijdens de weekends beschouwd? Wat zou het advies zijn geweest in verband met de renovatie van de AM75 — de zogeheten varkensneuzen — indien advies in deze was gevraagd? Hoe kan worden vermeden dat de herziening van de gebruiksheffing een nuloperatie wordt?

De heer David Geerts (sp.a) neemt akte van het feit dat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven gekant is tegen tarievendifferentiëring maar vraagt zich af of de NMBS die niettemin eenzijdig zal kunnen doorvoeren. De huidige, zogeheten moderniseringsplannen — die een besparing van 2,1 miljard euro impliceren — zijn onrealistisch. De spreker vraagt de genodigden welke concrete maatregelen het advies kunnen ombuigen in de noodzaak tot overleg? Is er binnen de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven ook discussie over de fiscale aftrek voor bedrijfswagens? Het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) publiceerde begin januari een communiqué waarin werd gesteld dat een staking 40 miljoen euro kost. Dit betekent dus dat het spoor iedere werkdag evenveel opbrengt. Wat de aviezen van het Raadgevend Comité betreft, zou de NMBS ten minste de moeite moeten doen deze met argumenten

peuvent-elles être associées à ce projet, notamment pour l'aménagement de parkings? Comment peut-on — en dépit de l'opposition du Conseil central de l'économie sur ce point — différencier les tarifs? Au vu des missions qui lui sont confiées, le Comité consultatif est légitimement en droit de réclamer davantage de moyens. Après avoir entendu les critiques formulées à l'encontre de l'acquisition des rames M7, il faut se poser la question de savoir quel serait le matériel roulant idéal. Comment peut-on améliorer l'entretien dans les ateliers, ainsi que l'accessibilité et le confort?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) demande des précisions sur les critiques formulées à l'encontre du nouveau plan de transport, à propos duquel un avis est en cours d'élaboration. Il se demande comment rendre les tarifs plus stables. La différenciation tarifaire — à laquelle les partenaires sociaux sont manifestement opposés — avait pour but d'également rendre le train attractif durant les heures creuses et d'étaler davantage les heures de pointe dans les transports. Les chemins de fer coûtent cher au contribuable mais aussi aux employeurs et aux travailleurs, et, en fin de compte, aux usagers. Il est impératif que toute discussion sur ce sujet s'inscrive dans un contexte macroéconomique plus large.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) comprend que le Comité consultatif souhaite être associé plus tôt à la prise de décision. Quel est l'avis du Comité consultatif sur l'actuel plan de transport? Quels sont les chaînons manquants dans le nouveau plan de transport? Comment considère-t-on la réduction de l'offre en soirée et durant les week-ends? Quel aurait été son avis à propos de la rénovation des AM75 — les "nez de cochon" — si on le lui avait demandé? Comment éviter que la révision de la redevance d'utilisation soit une opération neutre?

M. David Geerts (sp.a) prend acte du fait que le Conseil central de l'économie est opposé à l'idée de tarifs différenciés mais il se demande si la SNCB sera néanmoins en mesure de la mettre unilatéralement en œuvre. Les plans actuels, dits "de modernisation" — qui impliquent des économies pour un montant de 2,1 milliards d'euros — sont irréalistes. L'intervenant demande aux personnes invitées quelles sont les mesures concrètes qui peuvent infléchir l'avis dans le sens de la nécessité de la concertation. Discute-on aussi, au sein du Conseil central de l'économie, de la déduction fiscale des voitures de société? La Fédération des entreprises de Belgique (FEB) a publié, début janvier, un communiqué indiquant qu'une grève coûtait 40 millions d'euros. Cela signifie donc que le chemin de fer rapporte le même montant chaque jour presté. S'agissant des avis du Comité consultatif, la SNCB devrait au moins

te weerleggen. Is hiervoor een wetswijziging nodig? Bijvoorbeeld de renovatie van de AM75 wordt weliswaar aangeklaagd, maar wat heeft dit advies concreet tot gevolg? Hoeveel kost het spoorvervoer de belastingbetaler? Wat is het dekkingspercentage in deze?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vindt de tegenstelling tussen piek- en daluren niet relevant omdat de trein steeds gebruikt moet kunnen worden. Wat is het oordeel van de genodigden over de fiscaal aantrekkelijke regeling inzake bedrijfswagens in de context van de algehele mobiliteit? Het Planbureau voorspelt voor 2030 nog meer congestie. Er vloeit 3 miljard euro naar de spoorwegen, maar 3 à 4 miljard euro naar bedrijfswagens. Kan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven zich over dit vraagstuk buigen? Rekening houdend met het feit dat de ontdebelling van de sporen op lijn 161 naar Namen en lijn 124 naar Charleroi is gestopt, heeft de voltooiing van het GEN nog prioriteit, of niet? De peronhoogtes zijn fundamenteel. Wat geniet de prioriteit, het beheerscontract, het meerjareninvesteringsplan of het vervoersplan? Hoe kan de NMBS haar aanbod verruimen als het daardoor ook een groter verlies boekt?

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

a. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

Begrotingsbesparingen

De jongste drie jaar is op investeringen fors bespaard. Gezien de veroudering van de infrastructuur en het rollend materieel, moet drigend worden geïnvesteerd. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven spreken zich niet uit waar de besparingen moeten gebeuren, ze waarschuwt alleen voor niet-investeren in een macro-economische context.

Tariefvendifferenciëring

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven is alleen gekant tegen tariefverhogingen van de trajectreinkaarten en de halftijdse treinkaarten. Over tariefformules die treinreizigers buiten de piekuren aantrekken heeft de Raad zich nog niet uitgesproken.

Goederenvervoer

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven is voorstander van maatregelen die het goederenvervoer per spoor aantrekkelijker maken.

faire l'effort de les réfuter de façon argumentée. Faut-il modifier la loi pour ce faire? Ainsi, par exemple, la rénovation des AM75 est certes pointée du doigt, mais quels effets concrets cet avis a-t-il? Combien coûte le transport ferroviaire au contribuable? Quel est le taux de couverture?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) estime que l'opposition entre les heures de pointe et les heures creuses manque de pertinence car le train doit toujours pouvoir circuler. Quel est le point de vue des invités sur le régime fiscal attrayant dont bénéficient les voitures de société dans le cadre de la mobilité globale? Pour 2030, le Bureau du plan prévoit encore plus de congestion. Trois milliards d'euros sont consacrés aux chemins de fer mais de trois à quatre milliards vont aux voitures de société. Le Conseil central de l'économie pourrait-il examiner cette question? Compte tenu de l'arrêt de la mise en place de voies dédoublées sur les lignes 161 vers Namur et 124 vers Charleroi, il est légitime de se demander si l'achèvement du RER est encore une priorité ou non. La question de la hauteur des quais est essentielle. Quelle est la priorité: le contrat de gestion, le plan d'investissement pluriannuel ou le plan de transport?

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

a. Conseil central de l'économie

Économies budgétaires

Ces trois dernières années, d'importantes économies ont été réalisées dans le domaine des investissements. Compte tenu du vieillissement de l'infrastructure et du matériel roulant, certains investissements doivent être réalisés d'urgence. Le Conseil central de l'économie n'a pas indiqué dans quel domaine les économies devaient être faites mais il met en garde contre les risques du non-investissement sur le plan macroéconomique.

Différenciation tarifaire

Le Conseil central de l'économie est uniquement opposé à une différenciation tarifaire des cartes trains trajet et des cartes train mi-temps. Le Conseil ne s'est pas encore prononcé sur des formules tarifaires visant à attirer les voyageurs ferroviaires en dehors des heures de pointe.

Transport de marchandises

Le Conseil central de l'économie est favorable à des mesures destinées à rendre le transport de marchandises par voie ferroviaire plus attractif.

Stiptheid

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven pleit ervoor een Europese standaard te ontwikkelen zodat vergelijking mogelijk is. Voorlopig komt hier evenwel niets van terecht.

Vervoersplannen

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven heeft zich hierover niet in detail uit te spreken.

Bedrijfswagens

Een advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven is het resultaat van een compromis tussen de werkgevers- en de werknemersbank. Om een onderwerp te behandelen is het akkoord nodig van beide banken. Over deze kwestie heeft de Raad zich nog niet uitgesproken.

Stakingen

Een advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven is het resultaat van een compromis tussen Noord en Zuid, maar ook tussen patroonsorganisaties en vakbonden die in deze niet uit één mond spreken. De Raad heeft zich hierover niet uit te spreken.

b. Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers

Adviezen

Het Raadgevend Comité formuleert adviezen die alle stakeholders met vaak verschillende visies aanbelangen. De voorzitter kan in deze alleen een antwoord geven aangaande adviezen die werkelijk werden verstrekt.

Hangende onderwerpen

Over het meerjareninvesteringsplan, de beheerscontract met Infrabel en de NMBS en het vervoersplan zijn momenteel adviezen in de maak, waarover de voorzitters niets kan zeggen.

Evolutie NMBS

De NMBS heeft een structuur die ertoe leidt dat treinbegeleiders en loketbedienen, enerzijds, en het topmanagement, anderzijds, rekening houden met de verzuchtingen van de treinreizigers, maar een tussenlaag veel minder.

Ponctualité

Le Conseil central de l'économie plaide pour la création d'une norme européenne permettant de comparer la ponctualité. Toutefois, rien ne se concrétise à cet égard pour le moment.

Plans de transport

Le Conseil central de l'économie n'a pas à s'exprimer en détails sur ce sujet.

Véhicules de société

Un avis du Conseil central de l'économie est toujours le fruit d'un compromis entre le banc patronal et le banc syndical. Il faut un accord des deux bancs. Le Conseil ne s'est pas encore prononcé sur cette question.

Grèves

Un avis du Conseil central de l'économie est toujours le fruit d'un compromis entre le Nord et le Sud du pays, mais également entre les organisations patronales et syndicales qui, sur ce point, sont en désaccord. Le Conseil n'a pas à s'exprimer sur ce sujet.

b. Le Comité consultatif des voyageurs ferroviaires

Avis

Le Comité consultatif formule des avis intéressant toutes les parties prenantes ayant souvent des visions différentes. En la matière, le président ne peut répondre qu'au sujet d'avis réellement rendus.

Sujets pendants

Des avis, au sujet desquels le président ne peut rien dire, sont en cours d'élaboration concernant le plan pluriannuel d'investissement, le contrat de gestion avec Infrabel et la SNCB et le plan de transport.

Évolution SNCB

La structure de la SNCB est telle que les accompagnateurs de train et les guichetiers, d'une part, et la haute direction, d'autre part, se soucient des attentes des voyageurs ferroviaires, alors que le personnel intermédiaire s'en préoccupe nettement moins.

Intermodaal vervoer

Dit moet beter overlegd worden. Van alle kanten moeten noodzakerlijkerwijs concessies worden gedaan.

Vernieuwing “varkensneuzen”

Deze vernieuwing kost minder maar is ook minder toekomstgericht.

Aankoop M7

Er zijn betere opties denkbaar. De Zwitsers zetten toegankelijke dubbeldekkers in, net als in Duitsland en in Luxemburg. De Omneo in Frankrijk is een toegankelijke regionale trein met zowel monodekkers als dubbeldekkers. In Duitsland worden Duitse Twindecks ingezet.

Infrastructuurvergoeding

Hoe dan ook moet de oefening tot doel hebben dat het aanbod wordt verhoogd.

Staatssteun

De benchmarking tussen de dekkingsgraden in de verschillende landen bestaat, maar de genodigde heeft ze niet meteen bij de hand.

B. MIDDAGVERGADERING**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING**

De heer Gianni TABBONE, voorzitter van “Navetteurs.be”, mevrouw Céline TELLIER, vertegenwoordigster van “Inter-Environnement Wallonie” (IEW), de heer Stefan STYNEN, woordvoerder van TreinTramBus (TTB), en de heren Simon NOVEMBER en Léo MUYSHONDT, respectievelijk woordvoerder en vertegenwoordiger van Test-Aankoop

Het spoor als bondgenoot

Het spoor behoort een groeiende rol te spelen in de toekomst, zowel voor wat betreft de duurzame mobiliteit (waar de auto- en motomobiliteit momenteel een veel te groot aandeel inneemt — zie tabel als bijlage), het leefmilieu (in de context van de maatregelen om de gevolgen van de klimaatverandering in te dijken) als de economie (om onder meer de competitiviteit te versterken en de maatschappelijke kostprijs van verkeerscongestie drastisch te beperken).

Transport intermodal

Il doit faire l'objet d'une meilleure concertation. Des concessions devront inévitablement être faites de part et d'autre.

Rénovation des “nez de cochon”

Moins onéreuse, cette rénovation est également moins axée sur l'avenir.

Achat M7

De meilleures options sont envisageables. Les Suisses utilisent des voitures à double étage plus accessibles, comme c'est le cas en Allemagne et au Luxembourg. En France, l'Omneo est un train régional qui combine des voitures à un et deux niveaux, également plus accessible. En Allemagne, on utilise des Twindecks allemands.

Redevance d'infrastructure

Quoi qu'il en soit, l'exercice doit avoir pour but d'accroître l'offre.

Aide d'État

Il existe une étude comparative (benchmarking) des taux de couverture dans les différents pays, mais l'orateur ne l'a pas à portée de main.

B. RÉUNION DE L'APRÈS-MIDI**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF**

M. Gianni TABBONE, président de “Navetteurs.be”, Mme Céline TELLIER, représentante d' “Inter-environnement Wallonie” (IEW); M. Stefan STYNEN, porte-parole de TrainTramBus (TTB), et MM. Simon NOVEMBER et Léo MUYSHONDT, respectivement porte-parole et représentant de Test-Achats

Le rail en tant qu'allié

Le rail doit jouer un rôle croissant à l'avenir, tant en ce qui concerne la mobilité durable (où la mobilité par le biais de l'automobile et des cyclomoteurs occupe actuellement une place beaucoup trop importante — voir tableau en annexe) et l'environnement (dans le contexte des mesures visant à réduire les effets du changement climatique) que l'économie (afin notamment de renforcer la compétitivité et de réduire drastiquement le coût social de la congestion du trafic).

De Belg stond in 2014 luidens een Amerikaanse studie gemiddeld meer dan 50 uur in de file. De vooruitzichten van het Planbureau zijn nog slechter: het aandeel van de auto- en motomobility zou nog stijgen (zie tabel als bijlage).

Om deze tendens te keren dient het spoor de rug-gengraat te vormen van een uitgebalanceerd openbaar-vervoerbeleid, dat 45 % van de verplaatsingen voor zijn rekening zou moeten nemen.

Het belang van een langetermijnvisie

Vandaag reeds moeten de nodige beslissingen worden genomen en investeringen worden gedaan om op lange termijn — voor de periode 2030-2040 — het spoor een veel groter aandeel in de algehele mobiliteit te laten innemen.

Vervoersplannen, beheerscontracten en meerjaren-investerings-plannen moeten op elkaar worden afgestemd, maar ook de verschillende vervoersmodi en de verschillende beleidsniveau's. Dit veronderstelt dat het federale niveau met de Gewesten overlegt. Een specifieke rol kan het Platform Multimodaliteit worden toebedeeld, dat door de huidige minister van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline Galant, in het leven is geroepen.

Een aantal bakens van deze visie

Het spoor moet de reiziger — die de keuze heeft tussen verschillende vervoersmodi — kwaliteit (stiptheid, comfort, ...) bieden tegen een schappelijke prijs en een aantrekkelijke dienstverlening verzorgen met een voldoende hoge frequentie (indien mogelijk meerdere malen per uur) en een brede amplitude (van 's morgens vroeg tot 's avonds laat). Vervoersplannen moeten ambitieuzer zijn en de meerjareninvesteringen afgestemd zijn om het efficiënter en aantrekkelijker maken van deze plannen en bovenal passen in een globaal mobiliteits-beleid, zoals hoger uiteengezet.

Kwaliteitsaanbod in 2030

Een halfuurlijkse frequentie is een minimum. Aansluitingen dienen te worden verzekerd. De amplitude op hoofdlijnen loopt van vijf uur 's ochtends tot middernacht (op rurale lijnen van zes uur 's ochtends tot elf uur 's avonds). Op het S-net zou de frequentie vier verbindingen per uur moeten bedragen en een aanbod tussen vijf uur 's ochtends en middernacht. Voorts moet ook 's nachts treinen over de hoofdlijnen en van en naar de luchthaven worden ingezet. De gewogen stiptheid — waarbij het spitsuur zwaarder doorweegt dan de daluren — moet hoger zijn dan 95 %. De toegang voor personen met beperkte mobiliteit moet worden gewaarborgd

Selon une étude américaine, le Belge a passé en moyenne plus de 50 heures dans les embouteillages en 2014. Les prévisions du Bureau du plan sont encore plus pessimistes: la part de l'automobilité et de la motomobilité devrait encore augmenter (voir tableau en annexe).

Pour inverser cette tendance, le rail doit former l'épine dorsale d'une politique équilibrée des transports publics, qui devrait représenter 45 % des déplacements.

L'importance d'une vision à long terme

Il convient dès à présent de prendre les décisions nécessaires et de réaliser des investissements pour accroître considérablement à long terme — pour la période 2030-2040 — la part du rail dans l'ensemble de la mobilité.

Les plans de transport, les contrats de gestion et les plans d'investissement pluriannuels doivent être harmonisés, mais aussi les différents modes de transport et les différents niveaux de pouvoir. Cela suppose que le niveau fédéral se concerte avec les Régions. Un rôle spécifique peut être confié à la Plate-forme d'intermodalité, qui a été créée par l'actuelle ministre de la Mobilité, Mme Jacqueline Galant.

Quelques balises de cette vision

Le rail doit offrir au voyageur — qui a le choix entre différents modes de transport — une qualité (ponctualité, confort, ...) à un prix abordable et lui fournir un service attrayant à une fréquence suffisamment élevée (si possible, plusieurs fois par heure) et avec une large amplitude (de tôt le matin à tard le soir). Les plans de transport doivent être plus ambitieux et les plans d'investissement pluriannuels doivent être coordonnés afin de les rendre plus efficaces et attrayants. Ces plans doivent s'inscrire dans une politique globale de mobilité, ainsi qu'il a été exposé ci-dessus.

Offre de qualité en 2030

Une fréquence d'une demi-heure est un minimum. Des correspondances doivent être assurées. L'amplitude sur les lignes principales va de cinq heures du matin à minuit (sur les lignes rurales, de six heures du matin à onze heures du soir). Sur le réseau S, la fréquence devrait s'élever à quatre liaisons par heure et comporter une offre entre cinq heures du matin et minuit. En outre, des trains doivent également circuler la nuit sur les lignes principales et sur la ligne en provenance et à destination de l'aéroport. La ponctualité pondérée — où les heures de pointe pèsent plus lourdement que les heures creuses — doit être supérieure à 95 %. Il

(door liften, roltrappen, aangepaste perrons) alsook de aansluitingen met alle andere vervoersmodi. Ook in het weekend moet het aanbod aantrekkelijk zijn. Wat dit laatste betreft, moet een onderscheid worden gemaakt tussen reizigers op zaterdag die inkopen willen doen en reizigers op zondag. De ketenmobiliteit moet zoveel mogelijk gestroomlijnd worden.

Coherent tarievenbeleid

Het tarievenbeleid is benevens de dienstregeling een van de essentiële elementen om het spoor aantrekkelijk te maken.

Tarieven moeten ten eerste gemakkelijk te begrijpen zijn en niet worden verhoogd zolang de kwaliteit ook niet wordt omhooggekrikt. Het is ongehoord de tarieven in de piekuren te willen verhogen. In de daluren en in het weekend zouden ze zelfs moeten worden verlaagd. Aan jongeren, senioren, kroostrijke gezinnen en pendelaars moeten kortingen worden toegekend. Ook moeten speciale tarieven worden uitgewerkt voor kleine groepjes, getrouwheids- en kortingkaarten in het leven worden geroepen (zoals die ook in vliegtuigmaatschappijen bijvoorbeeld worden toegepast) en in de grote agglomeraties geïntegreerde tarieven worden aangeboden.

Alle biljetten moeten via het internet, verdeelautomaten en aan loketten te verkrijgen zijn.

De grensoverschrijdende trajecten moeten op dezelfde wijze worden behandeld als de binnenlandse trajecten. Naar Roosendaal sporen zou niet volgens een internationaal tarief mogen gebeuren.

Het boordtarief voor abonnees — die toevallig hun abonnement zijn vergeten — moet worden herzien omwille van de geldverslindende rompslomp. Het verbod verschillende vervoerbewijzen te combineren moet worden ingetrokken.

Verschillende tarieven voor eerste en tweede klasse moeten ook een kwaliteitsverschil weerspiegelen.

Parkings zouden niet alleen voor abonnees maar ook voor eendagsreizigers ter beschikking moeten worden gesteld.

Netwerkkadansregeling

De netwerkkadansregeling, zoals die in Zwitserland bestaat (zie kaart als bijlage), gaat uit van een hiërarchisch netwerk van knooppunten die van elkaar met 30, 45, 60, 90 of 120 minuten verwijderd zijn en

faut garantir l'accès aux personnes à mobilité réduite (au moyen d'ascenseurs, d'escalators, de quais adaptés), de même que les correspondances avec tous les autres modes de transport. L'offre doit également être attrayante pendant le week-end. En ce qui concerne ce dernier point, il y a lieu d'établir une distinction entre les voyageurs du samedi, qui veulent faire des achats, et les voyageurs du dimanche. La chaîne de la mobilité doit être la plus cohérente possible.

Politique tarifaire cohérente

Outre l'horaire, la politique tarifaire est un des éléments essentiels pour rendre le rail attrayant.

Premièrement, les tarifs doivent être faciles à comprendre et ne doivent pas être augmentés tant que la qualité n'est pas non plus améliorée. Il est inadmissible de vouloir augmenter les tarifs aux heures de pointe. Il faudrait même les baisser pendant les heures creuses et le week-end. Des réductions doivent être accordées aux jeunes, aux seniors, aux familles nombreuses et aux navetteurs. Il convient également d'élaborer des tarifs spéciaux pour les petits groupes, de créer des cartes de réduction et de fidélité (comme celles qu'appliquent, par exemple, les compagnies aériennes) et de proposer des tarifs intégrés dans les grandes agglomérations.

Tous les billets doivent être disponibles sur internet, aux distributeurs automatiques et aux guichets.

Les trajets transfrontaliers doivent être traités de la même manière que le trafic intérieur. Un voyage à Roosendaal ne devrait pas être soumis à un tarif transfrontalier.

Le tarif à bord pour les abonnés — qui ont par hasard oublié leur abonnement — doit être revu, compte tenu des tracasseries administratives dispendieuses. L'interdiction de combiner plusieurs titres de transport doit être levée.

Les tarifs différents pour la première et la seconde classe doivent aussi refléter une différence de qualité.

Les parkings ne devraient pas être réservés aux abonnés mais accessibles également aux voyageurs occasionnels.

Cadencement en réseau

Le cadencement en réseau, tel qu'il existe en Suisse (voir carte en annexe), se fonde sur un réseau hiérarchique de points nodaux distants de 30, 45, 60, 90 ou 120 minutes, et qui permettent des correspondances

aansluitingen in alle richtingen toelaten. Reizigers die in deze knooppunten aankomen weten dat ze een trein op het uur of het halfuur kunnen nemen. Dit laat toe dat aansluitingen vlotter te laten verlopen maar ook dat plaatselijke vervoersmaatschappijen hun dienstregeling op die van het spoor kunnen afstemmen. Voor de treinreiziger betekent dit een verbetering van de frequenties en van de aansluitingen, dus reële tijdswinst. Voor de vervoersmaatschappijen betekent dit een verhoogde productiviteit gekoppeld aan een meer efficiënte inzet van het rollend materieel. De klokvastheid verhoogt de productiviteit van de vervoersoperatoren — trein, tram, bus — gevoelig. Dit genereert ook meer inkomsten en de lokale vervoersmodi worden opgewaardeerd. Uiteraard moeten de stations speciaal op hun knooppuntfunctie worden afgestemd met voldoende perrons en dwarsverbindingen die het overstappen vlot maken. Dit kan dan ook niet worden gerealiseerd zonder de nodige investeringen.

Elementen van het vervoersplan

Benevens het tarievenbeleid is er de dienstregeling zoals die tot uiting komt in het vervoersplan. Vooreerst moet het minimale aanbod, onder meer qua frequenties en amplitude, worden vastgelegd in het beheerscontract. Hieraan wordt vervolgens de exploitatiedotatie gekoppeld. Ten slotte moet de infrastructuurvergoeding — waarover zo meteen meer — in rekening worden gebracht.

Om het vervoersplan succesvol te implementeren is een ambitieus exploitatieschema nodig, waaraan de nodige investeringen worden gekoppeld en die op coherente wijze worden gemonitord.

Ook moet de link worden gelegd met externe factoren, zoals de ruimtelijke ordening, de stadsontwikkeling in het algemeen en de stationswijken in het bijzonder, de fiscaliteit inzake autogebruik (accijnzen op brandstof, bedrijfswagens, etcetera), het parkeerbeleid en de sensibiliseringscampagnes om andere vervoersmodi te gebruiken.

Interne factoren behelzen een ambitieus exploitatieschema, een consequent meerjareninvesteringsplan en een coherent beleid waarin alle overheden, zowel de federale als de regionale, maatregelen nemen die met elkaar overlegd werden.

Infrastructuurvergoeding

De infrastructuurvergoeding neemt in het raam van de spoormobiliteit een bijzondere plaats in. Infrabel wil ze op peil houden, de NMBS echter wil ze herzien. De NMBS-top klaagt erover dat de infrastructuurvergoeding in België een van de hoogste in West-Europa is (zie

dans toutes les directions. Les voyageurs qui arrivent à ces points nodaux savent qu'ils peuvent prendre un train dans l'heure ou dans la demi-heure. Cela fluidifie les correspondances, tout en permettant aux sociétés de transport locales d'harmoniser leurs horaires avec ceux du rail. Pour l'utilisateur du rail, cela signifie donc une amélioration des fréquences et des correspondances et, partant, un gain de temps réel. Pour les sociétés de transport, cela équivaut à une hausse de la productivité, associée à une utilisation plus efficace du matériel roulant. La ponctualité accroît sensiblement la productivité des opérateurs ferroviaires (train, tram, bus). Ce système augmente en outre les bénéfices et valorise les modes de transport locaux. Évidemment, les gares doivent être spécialement aménagées en fonction de leur fonction nodale et disposer de suffisamment de quais et de liaisons transversales pour faciliter les changements. Ce type d'organisation requiert par conséquent certains investissements.

Éléments du plan de transport

Outre la politique tarifaire, le plan de transport évoque également les horaires. Le contrat de gestion définit avant tout l'offre minimale, notamment en termes de fréquences et d'amplitude. La dotation d'exploitation est ensuite associée à cette offre minimale. Il faut enfin prendre en compte la redevance d'infrastructure, dont il sera question un peu plus loin.

Pour que la mise en place du plan de transport soit un succès, il faut disposer d'un schéma d'exploitation ambitieux, assorti des investissements nécessaires et contrôlé de manière cohérente.

Un lien doit par ailleurs être établi avec des facteurs externes, comme l'aménagement du territoire, le développement urbain en général et les quartiers des gares en particulier, la fiscalité relative à l'utilisation des voitures (accises sur le carburant, voitures de société, etc.), la politique de stationnement et les campagnes de sensibilisation aux modes de transport alternatifs.

Parmi les facteurs internes, on peut citer un schéma d'exploitation ambitieux, un plan d'investissement pluriannuel rationnel et une politique cohérente dans laquelle tous les niveaux de pouvoir, tant fédéral que régional, prennent des mesures concertées.

Redevance d'infrastructure

La redevance d'infrastructure occupe une place particulière dans le cadre de la mobilité ferroviaire. Si Infrabel entend la maintenir à son niveau actuel, la SNCB souhaite en revanche la revoir. La direction de la SNCB se plaint de la hauteur de la redevance d'infrastructure

tabel als bijlage). 40 % van de exploitatiekosten van de NMBS vloeien naar Infrabel. Een hoge gebruiksheffing ontmoedigt de inzet van bijkomende treinen. De hoogte ervan heeft dus een rechtstreekse impact op de spoormobiliteit en is dus meer dan louter een twistappel tussen de twee openbare spoorbedrijven. Vooral budgettaire beperkingen bemoeilijken de herziening van de gebruiksheffing. In 2005, ten tijde van de splitsing van de unitaire NMBS in drie onderscheiden entiteiten, waarvan vandaag de infrastructuurbeheerder Infrabel en de spooroperator de NMBS de voornaamsten zijn, werd een evenwicht nagestreefd. De gebruiksheffing moest Infrabel toelaten binnen vijf jaar een balans in evenwicht te kunnen voorleggen. De commerciële inkomsten moesten minder dan de helft van de totale inkomsten, bestaande uit eigen inkomsten en dotaties, bedragen, anders werd de van de NMBS Holding overgenomen schuld luidens de immer strenger wordende Europese SEC-regels (SEC staat voor “Système européen des comptes”) uit 2020 geconsolideerd in de staatsschuld. Infrabel haalt iets meer dan de helft van haar inkomsten uit haar commerciële activiteit — circa 680 miljoen per jaar — en iets minder dan de helft uit overheidsdotaties. Indien men de gebruiksheffing (bestaande uit een rijpad- en installatievergoeding) wil doen dalen, moet dit sowieso gecompenseerd worden om consolidering van de schuld van Infrabel van circa 2 miljard euro te vermijden.

Verlaging van de infrastructuurvergoeding

Europa verplicht via richtlijn 2012/34, uitgevaardigd in het raam van het Vierde Spoorwegpakket, dat de infrastructuurvergoeding gebaseerd zou worden op de directe kosten, opgevat als de marginale kosten (bijkomende kosten voor iedere bijkomende trein), terwijl de infrastructuurbeheerder veel vaste kosten draagt, ongeacht het aantal treinen dat van de infrastructuur gebruikmaakt. Daarom worden zogeheten “markups” toegestaan, bijvoorbeeld op hogesnelheidslijnen. De nieuwe formule zal ook de hoogte van de overheidsdotatie bepalen, vermits steeds een evenwicht moet worden bewaard, zoals hoger uiteengezet. Voorlopig blijft de gebruiksheffing dus ongewijzigd omdat vanaf juni 2016 de spoorregulator de nieuwe formule zal hanteren die in december 2017 aanleiding zal geven tot de publicatie van een nieuwe zogeheten “netverklaring” en vanaf januari 2019 toegepast zal worden.

Er zijn drie scenario's mogelijk.

Scenario 1: Een globale herziening. De gebruiksheffing wordt drastisch verlaagd en de overheidsdotatie

en België, l'one des plus élevées d'Europe occidentale (voir tableau en annexe). Quarante pour cent des frais d'exploitation de la SNCB sont versés à Infrabel. Une redevance d'utilisation élevée décourage la mise en service de trains supplémentaires. Sa hauteur a donc une incidence directe sur la mobilité ferroviaire. Il ne s'agit dès lors pas simplement d'une pomme de discorde entre les deux entreprises publiques ferroviaires. Ce sont surtout les restrictions budgétaires qui compliquent la révision de la redevance d'infrastructure. En 2005, au moment de la scission de la SNCB unitaire en trois entités distinctes, dont le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel et l'opérateur ferroviaire SNCB sont aujourd'hui les principales, un équilibre a été recherché. La redevance d'infrastructure devait permettre à Infrabel d'afficher dans les cinq ans un bilan en équilibre. Les bénéfices commerciaux devaient représenter moins de la moitié des revenus totaux, comprenant les revenus propres et les dotations, sans quoi la dette reprise à la Holding SNCB conformément aux normes européennes SEC (“Système européen des comptes”) de plus en plus strictes de 2010 serait consolidée dans la dette publique. Infrabel tire un peu plus de la moitié de ses revenus de ses activités commerciales — environ 680 millions d'euros par an — et un peu moins de la moitié de dotations publiques. Si l'on entend réduire la redevance d'infrastructure (composée d'une redevance sillon — installation), il faut d'une manière ou d'une autre prévoir une compensation pour éviter une consolidation de la dette d'Infrabel avoisinant 2 milliards d'euros.

Diminution de la redevance d'infrastructure

Conformément à la directive 2012/34, promulguée dans le cadre du quatrième Paquet ferroviaire, l'Europe exige que la redevance d'infrastructure soit basée sur les coûts directs, conçus comme les coûts marginaux (coûts supplémentaires pour tout train supplémentaire), alors que le gestionnaire de l'infrastructure supporte beaucoup de frais fixes, indépendamment du nombre de trains utilisant l'infrastructure. C'est pourquoi des “markups” sont autorisés, par exemple sur les lignes à grande vitesse. La nouvelle formule déterminera également le niveau de la dotation de l'État, dès lors qu'il faut toujours conserver un équilibre, comme on l'a indiqué ci-dessus. Provisoirement, la redevance d'utilisation demeure donc inchangée parce que le régulateur ferroviaire utilisera, à partir de juin 2016, la nouvelle formule, laquelle débouchera, en décembre 2017, sur la publication d'un nouveau document de référence du réseau et sera appliquée à partir de janvier 2019.

Trois scénarios sont possibles.

Scénario 1: une révision globale. La redevance d'utilisation est réduite de façon draconienne et la dotation

verhoogd. Dit scenario wordt in Zwitserland en Nederland gevolgd. De logica ten tijde van de splitsing waarbij de infrastructuurbeheerder wat meer en de spooroperator wat minder toebedeeld zou krijgen, wordt omgedraaid. Uiteindelijk is het logisch dat het fysieke spoorweginfrastructuur wordt beschouwd als onderdeel van de Staat veeleer dan welke spoorwegoperator ook. Dit scenario heeft het grote voordeel dat het aanbod drastisch kan worden verhoogd vermits de infrastructuurvergoeding minder doorweegt in de exploitatiekosten. De zogeheten “markups” kunnen een deel van de vaste kosten opvangen. Voor de Staat is het een nuloperatie, vermits steeds het evenwicht wordt nagestreefd. Nadeel is wel dat, aangezien de staatsteun meer dan de helft van de inkomsten van Infrabel zal bedragen, de uitstaande schuld van Infrabel in de staatsschuld wordt opgenomen. In de toekomst zal dit volgens de SEC-regels sowieso het geval zijn voor alle overheidsdotaties. Het is verkieslijk dat de staatsschuld met slechts 2 miljard euro aangroeit dan met 5 miljard euro (de uitstaande schuld, overgenomen van de niet meer bestaande NMBS Holding, bedraagt immers 3 miljard euro). Dit scenario heeft de voorkeur van de gebruikersorganisaties omdat het aanbod erdoor kan verhogen voor zowel de huidige als de toekomstige reizigers.

Scenario 2: Een verlaging van de gebruiksheffing zonder herziening van het oorspronkelijk geïnstalleerde evenwicht. De uitstaande schuld zal in dit geval weliswaar niet worden geconsolideerd maar er is haast geen manoeuvreer ruimte.

Scenario 3: Een herziening van de parameters maar niet van het fundamenteel budgettaire evenwicht.

Vervoersplan van 2014

De fundamentele gebreken van het in 2014 van kracht geworden vervoersplan zijn de verlenging van de reistijden en de inkrimping van de amplitude (zie grafieken en tabellen als bijlage). De frequenties stagneren op bepaalde lijnen en de stiptheidsproblemen blijven ondanks de verlenging van de reistijden. Ten slotte moet ook worden opgemerkt dat het ingezet rollend materieel niet altijd is aangepast voor het traject dat het moet bedienen. Een Desiro is geen InterCity-trein. Er rijden meer treinen naar Brussel-Nationaal ten koste van andere trajecten. Het vervoersplan is niet ambitieus en focust teveel op Brussel en op het pendelverkeer. Voorts is het aanbod (tussen IC- en L-treinen) niet gebruiksvriendelijk. De grote infrastructuurwerken tussen 2014 en 2017 worden, op uitzondering van de tunnel Schuman-Josaphat, niet voltooid wat een ernstige handicap betekent op het vlak van capaciteit en stiptheid.

de l'État majorée. C'est ce scénario qui a été retenu en Suisse et aux Pays-Bas. La logique du temps de la scission, où le gestionnaire de l'infrastructure se voyait attribuer un peu plus et l'opérateur ferroviaire un peu moins, est inversée. Il est en fin de compte logique que le réseau ferroviaire physique soit considéré comme faisant partie de l'État plutôt que de l'un ou l'autre opérateur ferroviaire. Ce scénario présente le grand avantage de permettre une augmentation drastique de l'offre dès lors que la redevance d'infrastructure pèse moins lourdement dans les frais d'exploitation. Les “markups” peuvent compenser une partie des frais fixes. L'opération est neutre pour l'État, dès lors que l'on tend toujours à l'équilibre. Ce scénario a cependant l'inconvénient que dans la mesure où l'aide de l'État représentera plus de la moitié des recettes d'Infrabel, la dette d'Infrabel sera intégrée dans la dette de l'État. Selon les règles SEC, ce sera de toute manière à l'avenir le cas pour toutes les dotations publiques. Il vaut mieux que la dette de l'État augmente de 2 milliards d'euros plutôt que de 5 milliards d'euros (la dette, héritée de la SNCB Holding qui n'existe plus, s'élève en effet à 3 milliards d'euros). Ce scénario a la préférence des organisations d'usagers parce qu'il permet d'accroître l'offre en faveur des voyageurs tant actuels que futurs.

Scénario 2: une réduction de la redevance d'utilisation non assortie d'une révision de l'équilibre installé initialement. La dette ne sera dans ce cas pas consolidée mais il n'y a pratiquement pas de marge de manœuvre.

Scénario 3: une révision des paramètres mais pas de l'équilibre budgétaire fondamental.

Plan de transport de 2014

Les défauts fondamentaux du plan de transport entré en vigueur en 2014 sont l'allongement de la durée des trajets et la réduction de l'amplitude (cf. graphiques et tableaux en annexe). Les fréquences stagnent sur certaines lignes et les problèmes de ponctualité persistent en dépit de l'allongement de la durée des trajets. Enfin, il convient également de remarquer que le matériel roulant utilisé n'est pas toujours adapté au trajet qu'il doit effectuer. Un Desiro n'est pas un train InterCity. Le nombre de trains à destination de Bruxelles National est plus élevé, au détriment d'autres trajets. Le plan de transport n'est pas ambitieux et est trop axé sur Bruxelles et sur le transport des navetteurs. Par ailleurs, l'offre (entre les trains IC et L) n'est pas conviviale. Les grands travaux d'infrastructure prévus entre 2014 et 2017 ne seront pas achevés, à l'exception du tunnel Schuman-Josaphat, ce qui représentera un sérieux handicap en termes de capacité et de ponctualité.

Vervoersplan van 2017

Dit vervoersplan, dat in principe vanaf december 2017 van kracht zal worden, zou een aantal structurele en specifieke problemen moeten oplossen.

1° Het aantal aansluitingsstations zou sowieso moeten worden verhoogd.

2° Alle verplaatsingsstromen moeten in kaart worden gebracht, niet alleen die van en naar Brussel. Bovendien moet niet alleen rekening worden gehouden met pendelaars, maar ook met vrijetijds- en shoppingvervoer.

3° De commerciële snelheid moet omhoog. Het kan niet dat men vandaag tussen Antwerpen en Brussel langer onderweg is dan pakweg een halve eeuw geleden. Het aangeschafte rollend materieel kan 160 kilometer per uur rijden, maar kan die snelheid niet in de praktijk omzetten.

4° De amplitude moet worden verbeterd. Concertgangers van de Ancienne Belgique hadden geen trein terug meer. Ook is de economie dusdanig geëvolueerd dat het spitsuur is verruimd. Mensen werken nog na 7 of 10 uur 's avonds maar hebben dan geen valabel alternatief met de trein meer. Of ze werken in ploegen. Hoofddoel moet zijn de actieve bevolking ook buiten de spitsuren te bedienen.

5° Het rollend materieel moet beter worden afgestemd op het type lijn dat wordt bediend. Desiro's, die voor het voorstadsnet zijn bedoeld, worden al te vaak ingezet als IC-treinen, zonder eersteklasrijtuigen die naam waardig. De IC-trein Antwerpen-Charleroi lijkt veeleer op een veredelde stoptrein.

6° Het weekendaanbod, vooral op zaterdag, waar men zich voor vrijetijds- en shoppingmotieven verplaatst, moet geloofwaardig zijn met uurlijkse kadansen om aantrekkelijk genoeg te zijn om de auto te laten staan.

7° Het S-net is in het regeerakkoord opgenomen. Vooral waar files, ook op autosnelwegen, schering en inslag zijn, zou de trein een aantrekkelijk alternatief kunnen zijn en het fileleed drastisch verminderen.

8° Het grensoverschrijdend treinverkeer naar de omliggende landen — naar Roosendaal, Breda, Valenciennes, Aken — moet ook worden omhooggekrikt.

Plan de transport de 2017

Ce plan de transport, qui, en principe, entrera en vigueur en décembre 2017, devrait résoudre un certain nombre de problèmes structurels et spécifiques.

1° Le nombre de gares de correspondance devrait en tout état de cause être augmenté.

2° Tous les flux de déplacement doivent être cartographiés, pas seulement ceux à partir et à destination de Bruxelles. En outre, il faut tenir compte non seulement des navetteurs mais aussi des voyageurs qui se déplacent dans le cadre de leurs loisirs et pour faire du shopping.

3° La vitesse commerciale doit être augmentée. Il est inadmissible que le trajet entre Anvers et Bruxelles dure plus longtemps aujourd'hui qu'il y a cinquante ans. Le matériel roulant acheté peut rouler à la vitesse de 160 km/h, mais il ne peut pas atteindre cette vitesse dans la pratique.

4° Il convient d'améliorer l'amplitude. Les personnes qui assistent à un concert à l'Ancienne Belgique n'ont plus de train pour rentrer chez elles. L'évolution de l'économie a par ailleurs entraîné une extension de l'heure de pointe. Des gens travaillent encore après 19 ou 22 heures mais le train ne leur offre plus d'alternative valable à cette heure-là. Il en va de même pour ceux qui travaillent en équipe. Le but principal doit être de servir la population active, également en dehors des heures de pointe.

5° Le matériel roulant doit mieux correspondre au type de ligne desservie. Les Desiro, qui sont destinés au réseau suburbain, font trop souvent office de trains IC, sans véritable voiture de première classe. Le train IC Anvers — Charleroi ressemble davantage à un omnibus amélioré.

6° L'offre de week-end — et principalement du samedi —, qui s'adresse aux personnes qui se déplacent pour leurs loisirs ou pour faire du shopping, doit être crédible et prévoir une cadence horaire afin d'être suffisamment attractive pour convaincre les voyageurs de ne pas prendre leur voiture.

7° L'instauration du réseau S figure dans l'accord de gouvernement. Le train pourrait constituer une alternative attractive, surtout pour les (auto)routes fortement embouteillées, et réduire les files de manière drastique.

8° Le trafic ferroviaire transfrontalier vers les pays voisins — Roosendaal, Breda, Valenciennes, Aix-la-Chapelle — doit également être augmenté.

9° Het aanbod moet leesbaarder worden gemaakt. Thans weet de reiziger niet altijd wat hij kan verwachten wanneer hij op een IC-trein stapt. De InterRegio (IR) moet in ere worden hersteld.

10° De Noord-Zuidverbinding moet ook meer worden omzeild, bijvoorbeeld door van Leuven naar Mechelen en vandaar naar Gent te rijden of van Antwerpen naar de Europawijk via de Schuman-Josaphattunnel en Brussel-Nationaal.

11° Op de lijn van Leuven naar Luik en van Antwerpen naar de Noorderkempen moeten de onderhoudswerkzaamheden op de hogesnelheidslijn die de dienstregeling negatief beïnvloeden worden afgeschaft. Alleen in Frankrijk wordt ook dergelijk systeem toegepast.

12° De IC-treinen moeten sneller van stad tot stad rijden.

13° Op lijn 132 Charleroi-Couvin en op lijn 144 Jemeppe-sur-Sambre-Gembloux moet een volledig gekadanseerd aanbod worden gedaan.

14° In Pepinster moeten de correcte aansluitingen worden hersteld.

15° De spitsuren moeten worden uitgerokken, van zes tot halftien 's ochtends en van halfvier tot halfacht 's avonds.

16° De directe lijn Antwerpen-Lier-Hasselt alsook die van Luik naar Aachen moet opnieuw in gebruik worden genomen.

17° Op lijn 90 Aalst-Denderleeuw-Geraardsbergen moet de gekadanseerde basisregeling opnieuw worden ingevoerd.

18° Perifere stations — zoals Gentbrugge, Haasrode, Antwerpen-Zuid en COOVI/CERIA — moeten beter worden bediend.

19° Op de Waalse as en tussen Brugge en Kortrijk moeten echte IC-treinen circuleren. Een derde IC-trein moet op de lijn Gent-Kortrijk worden ingezet.

Meerjareninvesteringsplan (2016-2020)

Zonder ambitieus meerjareninvesteringsplan, dat dit keer voor vijf jaar in plaats van voor twaalf jaar zou gelden, is geen ambitieus exploitatieschema en dito vervoersplan mogelijk die beiden sporen met een lange-termijnvisie. De minister van Mobiliteit heeft een

9° L'offre doit être plus lisible. À l'heure actuelle, le voyageur ne sait pas toujours à quoi s'attendre lorsqu'il monte dans un train IC. Il faut rétablir l'InterRegio (IR).

10° La jonction Nord-Midi doit par ailleurs être davantage contournée, par exemple en faisant passer les trains Louvain-Gand par Malines, ou encore en faisant circuler les trains en provenance d'Anvers et à destination du quartier européen par le tunnel Schuman-Josaphat et Bruxelles-National.

11° Il faut abandonner, sur les lignes Louvain-Liège et Anvers-Campine du nord, les travaux de maintenance de la ligne à grande vitesse, car ils ont une influence négative sur les horaires. La France est le seul autre pays à appliquer un tel système.

12° Les trains IC doivent se déplacer plus rapidement d'une ville à une autre.

13° Il faut prévoir une offre entièrement cadencée sur la ligne 132 Charleroi-Couvin et sur la ligne 144 Jemeppe-sur-Sambre-Gembloux.

14° Les correspondances correctes doivent être rétablies à Pepinster.

15° Il faut élargir le concept d'heure de pointe: de 6 heures à 9h30 et de 15h30 à 19h30.

16° Il faut remettre en service les lignes directes Anvers-Lierre-Hasselt et Liège-Aix-la-Chapelle.

17° Les horaires cadencés de base doivent être rétablis sur la ligne 90 Alost-Denderleeuw-Grammont.

18° Les gares périphériques — comme Gentbrugge, Haasrode, Anvers-Sud et CERIA/COOVI — doivent être mieux desservies.

19° De véritables trains IC doivent circuler sur la dorsale wallonne et entre Bruges et Courtrai. Un troisième train IC doit être mis en circulation sur la ligne Gand-Courtrai.

Plan pluriannuel d'investissement (2016-2020)

Sans plan pluriannuel d'investissement ambitieux, qui cette fois serait valable cinq ans au lieu de douze, aucun schéma d'exploitation ni plan de transport ambitieux conformes à une vision à long terme n'est possible. La ministre de la Mobilité a mis en place une cellule

gemeenschappelijke investeringscel op poten gezet, die zich met de strategische aspecten enerzijds en de technische aspecten anderzijds zal bezighouden.

De prioriteiten behoren de volgende te zijn:

- Capaciteitsbehoud;
- Aangepast rollend materieel;
- Aangepaste infrastructuur;
- Extra parkeerruimte.

Zonder capaciteitsbehoud dreigt het hele systeem in duigen te vallen. Het gaat erom de bovenleidingen, wissels en seinhuizen te vervangen die dreigen uit te vallen. De kosten hiervan komen ten laste van het luik “investeringen” en behelzen veel meer dan het louter onderhoud, dat op het luik “exploitatie” wordt aangerekend. De toestand is dramatisch: één kilometer op vier is aan vervanging toe; 80 % van de bruggen in metselwerk dateren van voor de Eerste Wereldoorlog. Dit brengt niet alleen de capaciteit maar ook de veiligheid in gevaar. De gevolgen van het niet op peil houden van de capaciteit zijn een verlies van regelmaat en robuustheid (dit is de capaciteit van een systeem om een hindernis te ondervangen en opnieuw het evenwicht te bereiken), structurele stiptheidsproblemen (één derde van de oorzaken van vertragingen is te wijten aan het uitvallen van capaciteit), veiligheidsrisico's (omwille van een bouwvallige infrastructuur, niet alleen omwille van de afwezigheid van remsystemen, hoe belangrijk deze ook mogen zijn), een verhoging van de onderhoudskosten en de verwaarlozing van rurale lijnen. De investeringen tot 2009 bevonden zich op een acceptabel niveau maar gingen nadien bergaf. Het is absoluut noodzakelijk een inhaalbeweging te maken inzake de investeringen voor capaciteitsbehoud. Dit moet gebeuren binnen het raam van een lange-termijnvisie die anticipeert op de reële behoeften want thans worden veel wissels bijvoorbeeld buiten gebruik gesteld die later dan ook niet meer geactiveerd kunnen worden. Voor capaciteitsbehoud zou ruim een half miljard euro per jaar (490 miljoen euro om precies te zijn) moeten worden ingeschreven in het meerjareninvesteringsplan. De 60/40-verdeelsleutel verhindert soms dat de investeringen worden gedaan waar het ze het noodzakelijkst zijn.

Ook moet aangepast rollend materieel worden ingezet. Er werd reeds gewag gemaakt van de aanschaf van de M7's die totaal onaangepast zijn aan de geldende perronhoogte. Ook moeten op de lijn Antwerpen-Charleroi geen Desiro's worden ingezet, die veel voor voorstadsverkeer zijn bedoeld. Er moet een

d'investissement commune qui s'occupera des aspects stratégiques, d'une part, et des aspects techniques, d'autre part.

Les priorités doivent être les suivantes:

- le maintien de la capacité;
- du matériel roulant adapté;
- une infrastructure adaptée;
- des places de stationnement supplémentaires.

Sans maintien de la capacité, l'ensemble du système risque de s'effondrer. Il s'agit de remplacer les caténaires, les aiguillages et les cabines de signalisation qui risquent de tomber en panne. Les coûts seront portés à la charge du volet “investissements” et vont bien au-delà du simple entretien, qui est imputé sur le volet “exploitation”. La situation est dramatique: un kilomètre sur quatre est à remplacer; 80 % des ponts en maçonnerie datent d'avant la Première Guerre mondiale, ce qui met en péril non seulement la capacité mais aussi la sécurité. Le fait de ne pas maintenir la capacité à niveau provoque une perte de régularité et de robustesse (il s'agit de la capacité d'un système à surmonter un obstacle et à retrouver l'équilibre), des problèmes structurels de ponctualité (un tiers des causes de retards est dû au manque de capacité), des risques pour la sécurité (en raison d'une infrastructure délabrée, pas uniquement en raison de l'absence de systèmes de freinage, aussi important qu'ils puissent être), une hausse des coûts d'entretien et la négligence envers les lignes rurales. Jusqu'en 2009, les investissements se situaient à un niveau acceptable mais ils ont dégringolé par la suite. Il est absolument nécessaire d'enclencher un mouvement de rattrapage en matière d'investissements pour le maintien de la capacité. Il doit avoir lieu dans le cadre d'une vision à long terme qui anticipe les réels besoins. En effet, les nombreux aiguillages qui sont actuellement mis hors service, par exemple, ne pourront dès lors plus être activés ultérieurement. Pour le maintien de la capacité, il faudrait inscrire plus d'un demi-milliard d'euros par an (490 millions d'euros pour être précis) dans le plan pluriannuel d'investissement. La clé de répartition 60/40 empêche parfois de procéder aux investissements là où ils sont le plus nécessaires.

Il conviendrait aussi de mettre en service du matériel roulant adéquat. Il a déjà été fait mention de l'achat des rames M7 et du fait qu'elles sont totalement inadaptées à la hauteur actuelle des quais. En outre, il conviendrait d'éviter de faire circuler les Désiros sur la ligne Anvers-Charleroi car ces rames sont destinées au

reserve worden opgebouwd om de onbeschikbaarheid ingevolge pannes te kunnen opvangen.

Qua infrastructuur moet een minimum aantal stopplaatsen worden behouden en de perronhoogte — standaard 76 centimeter — worden aangepast.

Veeleer dan nieuwe werven aan te vatten, dienen de aangevatte werven te worden voltooid.

Ten slotte past het extra parkings aan te leggen, niet zozeer rond de grote stations die bereikbaar zijn via het openbaar vervoer, dan wel rond rurale stopplaatsen om de reizigers ertoe aan te zetten hun auto achter te laten en op de trein te stappen.

Cohérent beheer

De werkorganisatie moet afgestemd zijn op het exploitatieschema in plaats van omgekeerd. Dit impliceert dat het rollend materieel wordt afgestemd op de lijnen waarop het wordt ingezet, dat één atelier meerdere types kan onderhouden om een concentratie in één enkele werkplaats te vermijden, dat het personeel op een flexibele manier kan worden ingezet zonder zich al te veel te moeten verplaatsen, dat het aantal lege ritten wordt beperkt alsook de stilstand in eindstations. De normen en reglementen, zowel functioneel als technisch, moeten zoveel mogelijk worden geactualiseerd. Bijvoorbeeld moet het “one man car”-principe worden overwogen en de vertrekprocedure vereenvoudigd. De federale en regionale overheden hebben er alle belang hun beleid op elkaar af te stemmen en naar een langetermijnvisie te streven. Ook verdienen alle stakeholders vooraf bij strategische beslissingen te worden betrokken in plaats van alleen achteraf te worden geïnformeerd. Alle gegevens — inzake stiptheid bijvoorbeeld — dienen ook in alle transparantie beschikbaar te zijn.

De rol van het federaal Parlement

Het federaal Parlement moet de uitwerking van de vervoerplannen, de beheerscontracten en meerjareninvesteringsplannen opvolgen en zo nodig bijsturen met bijzondere aandacht voor het behoud van de capaciteit en de aanschaf van aangepast rollend materieel.

Het moet de minister van Mobiliteit ertoe aanzetten de verdeling te geven van waar de besparingen moeten gebeuren.

trafic suburbain. Il conviendrait aussi de constituer une réserve qui pourrait être utilisée en cas d’indisponibilité pour cause de panne.

En ce qui concerne les infrastructures, il conviendrait de conserver un nombre minimum de points d’arrêt, et la hauteur des quais — de 76 centimètres en règle générale — devrait être adaptée.

Au lieu d’entamer de nouveaux chantiers, il conviendrait d’achever les chantiers entamés.

Enfin, il conviendrait d’aménager de nouveaux parkings, moins à proximité des grandes gares accessibles avec les transports en commun qu’à proximité des points d’arrêt ruraux afin d’inciter les voyageurs à s’y garer et à prendre le train.

Gestion cohérente

L’organisation du travail devrait être alignée sur le schéma d’exploitation, et non l’inverse. Dès lors, le matériel roulant devrait être adapté aux lignes où il est mis en service et les ateliers devraient pouvoir entretenir plusieurs types de rames afin d’éviter leur concentration dans un seul atelier. Pour cela, il faudrait aussi que le personnel puisse être affecté de manière flexible et que ses déplacements soient limités, que le nombre de déplacements à vide soit également limité et que l’immobilisation dans les gares terminales soit tout aussi limitée. Il conviendrait d’actualiser au mieux les normes et les règlements tant sur le plan fonctionnel que sur le plan technique. Par exemple, il conviendrait d’examiner le principe du conducteur unique et de simplifier la procédure de départ. Les autorités fédérales et régionales ont tout intérêt à harmoniser leurs politiques et à tendre vers une vision à long terme. Il conviendrait aussi que toutes les parties prenantes soient associées en amont aux décisions stratégiques et qu’elles n’en soient donc pas seulement informées a posteriori. Il convient que toutes les données — par exemple en matière de ponctualité — soient disponibles en toute transparence.

Le rôle du Parlement fédéral

Le parlement fédéral doit assurer le suivi de la mise en œuvre des plans de transport, des contrats de gestion et des plans pluriannuels d’investissements et, le cas échéant, les corriger en accordant une attention particulière au maintien de la capacité et à l’acquisition de matériel roulant adapté.

Il doit inciter la ministre de la Mobilité à communiquer la ventilation des économies à réaliser.

Tal van rapporten en studies verdienen openbaar te worden gemaakt.

Het Rekenhof heeft een analyse gemaakt van de vorige beheerscontracten; deze analyse moet worden opgevolgd.

Het nieuwe beheerscontract moet zoveel mogelijk meetbare kpi's gekoppeld aan resultaatsverbintenissen, die tweemaandelijks worden gecontroleerd, bevatten.

Inzake tarievenbeleid en infrastructuurvergoeding moeten de stakeholders op voorhand hun zeg kunnen doen en niet passief ondergaan.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) vraagt of het hiërarchische knooppuntenmodel voor de spoorwegen inhoudt dat opnieuw alles in functie van de Brusselse regio moet worden georganiseerd. Wat bedraagt de ideale afstand van een treinverbinding? Loont een rechtstreekse verbinding tussen Oostende en Luik bijvoorbeeld? Kortere lijnen zou een efficiëntere inzet van materieel en personeel kunnen betekenen. Hoe kunnen de spoorbedrijven structureel beter functioneren, gezien de huidige budgettaire context?

Kan het Franse voorbeeld inzake minimale dienstverlening in België worden toegepast? Wat met suggesties om stakingen bij het spoor te bemoeilijken of een verplichte voorafgaandelijke melding van deelname aan een stakingsactie? Bij een herziening van de rijpadvergoeding moet worden gewaakt over de schuld van Infrabel. Welke parameters kunnen in aanmerking komen bij de herziening van de vergoeding.

Hoever staat het met de door Testaankoop tegen de NMBS aangespannen rechtsvordering tot collectief herstel? Zijn er ten slotte alternatieven voor de momenteel door de spoorwegen gebruikte onkruidbestrijding langs de spoorlijnen?

De heer Laurent Devin (PS) is dankbaar voor de stellingname van de treingebruikersorganisaties, als een ander geluid dan het beleid van de huidige regering. Er is terecht gewezen op de funeste evolutie inzake reistijd en stiptheid. Het is pijnlijk vaststellen hoe sommige treinverbindingen tegenwoordig veel langer duren dan vroeger. De starre verdeling 60/40 tussen Vlaanderen en Wallonië inzake investeringen is een onding in een nationale organisatie met een nationaal spoornetwerk.

Nombre de rapports et d'études méritent d'être publiés.

La Cour des comptes a réalisé une analyse des contrats de gestion précédents; cette analyse doit être suivie.

Le nouveau contrat de gestion doit contenir le plus possible d'ICP mesurables, liés à des obligations de résultats, faisant l'objet de contrôles bimestriels.

Les parties prenantes doivent avoir leur mot à dire au préalable en ce qui concerne la politique tarifaire et la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure, et non les subir de manière passive.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Inez De Coninck (N-VA) demande si le modèle de nœuds ferroviaires hiérarchiques implique que toute l'organisation doit à nouveau être prévue en fonction de la région bruxelloise. Quelle est la distance idéale d'une liaison ferroviaire? Une liaison directe entre Ostende et Liège, par exemple, est-elle utile? Des lignes plus courtes permettraient d'occuper plus efficacement le matériel et le personnel. Comment les entreprises ferroviaires peuvent-elles améliorer leur fonctionnement structurel dans le contexte budgétaire actuel?

Le modèle français en matière de service minimum peut-il être appliqué en Belgique? Que penser des suggestions visant à compliquer les grèves du rail ou à obliger les grévistes à signaler préalablement leur participation à une action de grève? En cas de révision de la redevance pour l'utilisation des sillons, il faudra tenir compte de la dette d'Infrabel. Quels sont les paramètres pouvant entrer en ligne de compte dans le cadre d'une révision de la redevance?

Quel est l'état d'avancement de l'action en réparation collective intentée par Test-Achats à l'encontre de la SNCB? Existe-t-il, en définitive, des alternatives aux herbicides utilisés actuellement par les entreprises ferroviaires le long des voies?

M. Laurent Devin (PS) est reconnaissant aux organisations de voyageurs pour leur prise de position qui jette une autre lumière sur la politique menée par le gouvernement actuel. Celles-ci épinglent, à juste titre, l'évolution funeste de la durée des trajets et de la ponctualité. Il est douloureux de constater que la durée de certaines liaisons ferroviaires est aujourd'hui beaucoup plus longue que par le passé. La répartition rigide 60/40 des investissements entre la Flandre et la Wallonie est une

Door besparingen in investeringen en personeel sneuvelen nu de kleinste stations. Op termijn zullen er wellicht andere volgen. Hoe kan het ten slotte dat de afstand tot Charleroi vanuit Brussel veel langer duurt dan een vergelijkbare afstand tot Gent?

De heer Gilles Foret (MR) looft de recente reorganisatie van het Raadgevend comité van de treinreizigers. Het is onontbeerlijk om in de toekomst in diverse grote Belgische steden een voorstedelijk treinaanbod te kunnen aanbieden. Ook het bestaande aanbod moet voldoende worden benut, onder meer voor het internationale treinverkeer en het behoud van het treinaanbod op de kleinere lijnen in meer afgelegen gebieden. Het moet mogelijk zijn om met de NMBS tot een vergelijk te komen over de juiste kwaliteitsindicatoren, bijvoorbeeld met betrekking tot de stiptheid. Is daarbij een Europese standaardisering mogelijk? Het Waalse Gewest heeft 18 prioriteiten vermeld bij het nieuwe meerjarige investeringsplan. Het overlegplatform tussen de diverse overheden zal een rol te spelen hebben bij dergelijke afstemming van de diverse beleidsniveaus inzake mobiliteit.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) is tevreden over de openheid van de reizigersverenigingen inzake bijvoorbeeld one man car. De dienstregeling na de werkuren en tijdens het weekend verdient inderdaad nadere aandacht. Nederland heeft uitgewezen dat dit tot bijkomende treinreizigers kan leiden. Er is inderdaad nood aan meer homogenisering tussen de diverse treinsteltypen. Een rechtstreekse verbinding tussen Hasselt en Antwerpen via de luchthaven van Zaventem laten rijden is een voorbeeld van een weinig logische verbinding. Het is aan de NMBS om dit te verhelpen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) looft het realisme van de diverse uiteenzettingen van de reizigersorganisaties. Het alternatief voor de auto moet ruimer zijn dan het klassieke openbare vervoer en ook de fiets verdient daarbij de nodige aandacht. Buitenlandse stations beter integreren in het Belgische net zal ongetwijfeld ook kosten met zich meebrengen, door de vergoeding voor het gebruik van buitenlandse spoorinfrastructuur. Het is niet vanzelfsprekend om Zwitserland met zijn knooppunten te vergelijken met het stervormige Belgische net rond Brussel. Hoe in België tot knooppunten komen, door treinen uit Brussel weg te halen?

Een hervorming van de infrastructuurvergoeding is het middel om het treinaanbod te kunnen opkrikken, uiteraard rekening houdend met de schuldpositie van

aberration dans une organisation nationale dotée d'un réseau ferroviaire national. Les économies d'investissements et de personnel entraînent aujourd'hui la fermeture des plus petites gares. À terme, d'autres suivront sans doute. Comment expliquer, enfin, que le temps de parcours Bruxelles-Charleroi soit beaucoup plus long que celui nécessaire pour couvrir une distance comparable vers Gand?

M. Gilles Foret (MR) loue la récente réorganisation du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires. À l'avenir, il sera indispensable de proposer une offre ferroviaire suburbaine dans différentes grandes villes belges. L'offre existante doit également être suffisamment utilisée, notamment pour le trafic ferroviaire international et le maintien de l'offre pour les voyageurs empruntant les plus petites lignes situées dans des régions plus reculées. Il doit être possible de s'entendre avec la SNCB sur des indicateurs de qualité adéquats, notamment en matière de ponctualité. À cet égard, une normalisation européenne est-elle envisageable? La Région wallonne a annoncé 18 priorités dans le cadre de son nouveau plan d'investissement pluriannuel. La plateforme de concertation entre les différentes autorités aura un rôle à jouer dans le cadre de l'harmonisation des politiques de mobilité des différents niveaux de pouvoir.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) est satisfaite de l'ouverture d'esprit des associations de voyageurs concernant par exemple le concept du one man car. Il convient en effet d'être plus attentif aux horaires de train en vigueur après les heures de travail et durant le week-end. Les Pays-Bas ont prouvé que de meilleurs horaires pouvaient attirer des voyageurs supplémentaires. Il faut bien entendu homogénéiser davantage les différents types de rame. Il n'est, par exemple, guère logique de faire passer une liaison directe entre Hasselt et Anvers par l'aéroport de Zaventem. Il revient à la SNCB de rationaliser ses trajets.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) salue le réalisme des différents exposés des organisations de voyageurs. L'offre d'alternatives à la voiture doit aller au-delà des transports en commun classiques et le vélo mérite également une certaine attention à cet égard. Mieux intégrer les gares étrangères dans le réseau belge entraînera certainement aussi des coûts en raison du paiement de la redevance due pour circuler sur les infrastructures ferroviaires à l'étranger. Il n'est pas facile de comparer les nœuds ferroviaires suisses au réseau belge en étoile autour de Bruxelles. Comment mettre en place des nœuds en Belgique en éloignant les trains de Bruxelles?

Pour pouvoir augmenter l'offre de trains, il faudra réformer la redevance ferroviaire mais il conviendra naturellement aussi de tenir compte, à cet égard, de

Infrabel en de eventuele consolidatie van deze schuld binnen de parameter van de overheid.

De spreker heeft zelf weinig ervaring met klachten over de langere reistijd, mits de trouwbaarheid van de uurregeling verzekerd blijft. Gegarandeerde vertragingen wekken meer wrevel op dan de langere reistijd. Het nieuwe vervoersplan uit 2014 leidde tot veel opmerkingen en kritiek. In hoeverre heeft de NMBS daar rekening mee gehouden? Toen zijn eveneens een reeks vroege en late treinen afgeschaft, telkens er minder dan 30 reizigers waren. De kost weegt immers niet op tegen de baten. Wat denken de reizigersorganisaties over deze afweging?

Wat is de minimale uitrusting voor stations en onbemande haltes? Wat is het belang en de prioriteit van de verdere uitrol van ETCS en het standpunt over variabele prijzen voor spitsstreinen?

De heer David Geerts (sp.a) wijst op de tegenstelling tussen het algemene pleidooi voor het openbare vervoer en investeringen in het openbaar vervoer enerzijds en anderzijds het besparingsbeleid zonder toekomstvisie van de huidige regering. Het moderniseringsplan van de minister is in feite een louter besparingsplan. Het uitblijven van investeringen moet op termijn wel tot problemen met de stiptheid leiden. De besparingen voor 2016 staan ondertussen ingeschreven in de begroting, maar voor de spoorbedrijven moet de nodige klaarheid nog volgen.

Klopt dat de verdeelsleutel 60/40 tussen de Gewesten bij het onderhoud van de lijnen niet langer vol te houden is? De spreker stelt een driedeling indeling van de treinverbindingen voor: primaire lijnen die Brussel verbinden met de provinciehoofdsteden, secundaire tussen grotere steden en ten slotte tertiaire lijnen met de meer afgelegen stations.

De spreker betwist de argumentatie voor hogere tarieven. De NMBS heeft immers vergeleken met landen waar reizigers gemiddeld veel langere verbindingen maken. De NMBS kan integendeel meer doen om klanten te lokken. Blijft de korting voor gezinnen bijvoorbeeld behouden?

Een derde van de inkomsten van een treinticket moet worden afgestaan aan de rijpadvergoeding. Soms zou een lege trein de NMBS minder kosten dan een volle.

l'endettement d'Infrabel et de la consolation éventuelle de cet endettement dans le paramètre public.

À titre personnel, l'intervenant n'a pas connaissance de beaucoup de plaintes concernant l'allongement des temps de parcours pour autant que la fiabilité des horaires soit assurée. Les retards systématiques suscitent plus d'amertume que l'allongement des temps de parcours. Le nouveau plan de transport 2014 a donné lieu à de nombreuses observations et à de nombreuses critiques. Dans quelle mesure la SNCB en a-t-elle tenu compte? Dans ce cadre, plusieurs trains transportant moins de trente voyageurs ont été supprimés en début et en fin de journée au motif que les coûts étaient supérieurs aux bénéfices pour ces trains. Quel est le point de vue des organisations de voyageurs à propos de cette mise en balance?

Quel est l'équipement minimum des gares et des arrêts dépourvus de guichet? Quelle est l'importance et la priorité de la poursuite du déploiement de l'ETCS et quelle est la position concernant les prix variables pour les trains des heures de pointe?

M. David Geerts (sp.a) relève la contradiction existant entre, d'une part, le plaidoyer général en faveur du transport public et des investissements dans le transport public et, d'autre part, la politique d'économie dépourvue de vision d'avenir du gouvernement actuel. En fait, le plan de modernisation de la ministre n'est rien d'autre qu'un plan d'économie. À terme, l'absence d'investissements posera bien des problèmes de ponctualité. Les économies de 2016 sont entre-temps inscrites dans le budget, mais la clarté doit encore être faite pour les entreprises ferroviaires.

Est-il exact que la clef de répartition 60/40 entre les Régions en ce qui concerne la maintenance des lignes n'est plus tenable? L'intervenant propose de répartir les liaisons ferroviaires en trois catégories: les lignes primaires reliant Bruxelles aux chefs-lieux de province, les lignes secondaires reliant entre elles les grandes villes et, enfin, les lignes tertiaires vers des gares plus éloignées.

L'intervenant conteste les arguments avancés en faveur de tarifs plus élevés. En effet, la SNCB a fait des comparaisons avec des pays dans lesquels les liaisons moyennes des voyageurs sont nettement plus longues. En revanche, la SNCB peut faire davantage pour attirer les clients. La réduction accordée aux ménages est-elle maintenue, par exemple?

Un tiers des revenus générés par un ticket de train doit être cédé à la redevance pour l'utilisation des sillons. Un train vide coûterait parfois moins à la SNCB

Wat is de ten slotte de houding met betrekking tot de eventuele installatie van toegangspoortjes en de fiscale aanmoediging van bedrijfswagens?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vraagt of NMBS en Infrabel zich reeds hebben uitgesproken over de aangehaalde scenario's met betrekking tot de hervorming van de infrastructuurvergoeding. Welke kalender zullen de spoorbedrijven hierbij hanteren? Welke investeringen moeten prioritair gebeuren om het spoor netwerk meer tot een netwerk van knooppunten te kunnen omvormen? Hebben de treinreizigersorganisaties zelf voldoende overleg met gelijkaardige organisaties van de gebruikers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen? Het vervoersplan van 2014 had immers vooral te lijden van een gebrekkige afstemming met deze maatschappijen.

Het behoud van de capaciteit vergt investeringen, jaarlijks tot 490 miljoen euro. Deze investeringen lopen vertraging op, vooral aan Waalse kant gezien de geografische kenmerken van het Waalse treinnet. Het Raadgevend comité voor de treinreizigers geniet slechts bescheiden middelen. Zullen de reizigersorganisaties voldoende betrokken worden bij de opmaak van het volgende vervoersplan voor 2017? Heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer geen rol te spelen als organisator van een studie naar het huidige en toekomstige mobiliteitsgebruik? Wat is er gebeurd met een eerdere bestelde en uitgevoerde studie van deze FOD over het treinaanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) vraagt naar de optimale planning van de nodige investeringen teneinde de capaciteit op peil te houden. Kunnen er prioriteiten naar voren worden geschoven? Zijn er bijvoorbeeld besparingen die niet door de beugel kunnen? Het Belgische net is weliswaar gericht op Brussel, maar voor sommige regio's zoals de provincie Luxemburg is Brussel veraf. Kan er voor de knooppunten ook gekeken worden naar buitenlandse stations, zoals Luxemburg stad?

De heer Marco Van Hees (PTB-GOI) dringt aan op meer ambitie inzake het openbaar vervoer. De bedoeling moet net zijn om het aandeel van het openbaar vervoer in grote mate op te krikken, tot bijvoorbeeld 20 % van de pendel in 2030. Hoe moeten de dotaties aan de spoorbedrijven idealiter evolueren, in plaats van de door de regering opgelegde besparingen? Is het mogelijk hetzelfde aanbod te garanderen met minder treinpersoneel? Welke impact hebben liberalisering en privatisering op het openbaar vervoer. De spreker refereert aan de geschiedenis van de spoorwegen in het

qu'un train plein. Quelle est enfin l'attitude adoptée concernant l'éventuelle installation de portiques d'accès et l'avantage fiscal en faveur des voitures de société?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande si la SNCB et Infrabel se sont déjà prononcés au sujet des scénarios évoqués concernant la réforme de la redevance d'infrastructure. Quel sera le calendrier des entreprises ferroviaires à cet égard? Quels investissements doivent être réalisés prioritairement afin de pouvoir transformer davantage le réseau ferroviaire en un réseau de nœuds? Les organisations d'utilisateurs du rail se concertent-elles elles-mêmes suffisamment avec les organisations similaires d'utilisateurs des sociétés régionales de transport? Le plan de transport 2014 souffrait en effet surtout d'un manque de coordination avec ces sociétés.

Le maintien de la capacité requiert des investissements, jusque 490 millions d'euros par an. Ces investissements connaissent du retard, notamment du côté wallon compte tenu des caractéristiques géographiques de son réseau ferroviaire. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires ne bénéficie que de modestes moyens. Les organisations de voyageurs seront-elles suffisamment associées à l'élaboration du prochain plan de transport pour 2017? La SPF Mobilité et Transports n'a-t-il aucun rôle à jouer en tant qu'organisateur d'une étude sur les comportements actuels et futurs en termes de mobilité? Qu'est-il advenu d'une étude commandée et réalisée précédemment sur l'offre de trains dans la Région de Bruxelles-Capitale?

Mme Isabelle Poncelet (cdH) demande quel est le planning optimal à respecter pour la réalisation des investissements nécessaires au maintien de la capacité à niveau. A-t-on pu identifier des priorités? Y a-t-il par exemple des économies qui sont inacceptables? Le réseau belge est certes axé sur Bruxelles, mais certaines zones, comme la province de Luxembourg, sont très éloignées de notre capitale. Pourrait-on également tenir compte de gares étrangères comme celle de Luxembourg-Ville pour ce qui est des nœuds ferroviaires?

M. Marco Van Hees (PTB-GOI) estime qu'il faut se montrer plus ambitieux en matière de transports en commun. Le but doit précisément être d'augmenter fortement la part de ce type de transports, qui pourraient par exemple assumer 20 % de la migration pendulaire d'ici 2030. Comment l'octroi de dotations aux entreprises ferroviaires devrait-il idéalement évoluer et se substituer aux économies imposées par le gouvernement? Est-il possible de garantir une offre identique en réduisant le personnel des trains? Quel est l'impact de la libéralisation et de la privatisation sur les transports en

Verenigd Koninkrijk. Dreigt een hervorming van de infrastructuurvergoeding bij een privatisering niet te leiden tot een subsidiëring van private spoorondernemingen? Wat met het voorstel van de NMBS om de prijzen te laten variëren naargelang het tijdstip. Kan een prijsverlaging integendeel niet voor de nodige bijkomende klanten zorgen voor de spoorwegen?

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

a. Mevrouw Céline Tellier

Mevrouw Céline Tellier verduidelijkt dat een knooppuntennetwerk voor het Belgische spoor betekent dat meerdere stations, naast Brussel, als knooppunt worden benut. Dit zou een voordeel kunnen opleveren voor de lijnen met weinig aansluitingen. De totale reistijd voor treingebruikers met overstappen zou op die manier omlaag kunnen. Ook de uurregelingen van de gewestelijke vervoersmaatschappijen zouden hierop kunnen worden afgestemd. Dit alles hoeft niet te betekenen dat rechtstreekse verbindingen over een langere afstand zouden verdwijnen. Eens de knooppunten zijn vastgelegd, kan gekeken worden waar investeringen nuttige tijdswinst zouden opleveren, bijvoorbeeld tijdswinst die het mogelijk maakt snel een aansluiting te vinden. Idealiter werken de federale overheid en de Gewesten, via hun vervoersmaatschappijen, hierover samen. Een model zoals in Zwitserland is wel degelijk uit te voeren in een land als België.

Investeringen moeten gericht zijn op de betere aansluitingen van de lijnen. Vaak zijn het stations die nodige capaciteitstoename ontberen. Meer treinverbindingen vergt immers meer perrons. De ambities mogen dan wel voluntaristisch zijn, op het vlak van de budgetten is realisme geboden.

De Waalse verzuchtingen uit 2013 met betrekking tot het meerjarig investeringsplan betroffen vooral de continuïteit van het treinaanbod en van de grote werven, met name het Brusselse voorstadnetwerk en de werken aan de as 3 (Brussel — Luxemburg). Inter-environnement Wallonie steunt deze vraag, maar was niet gewonnen voor de Waalse vraag om investeringen aan de treinverbinding in Gosselies.

De verdeelsleutel 60/40 over het gehele meerjarige investeringsplan kan behouden blijven. Enige flexibiliteit is evenwel geboden, bijvoorbeeld het laten toepassen over meerdere jaren. Nu is de verdeelsleutel erg rigide toegepast en dit leidt soms tot verspillingen. Investeringen

commun? L'intervenant évoque l'histoire des chemins de fer du Royaume-Uni. Le fait de réformer la redevance d'infrastructure dans le cadre d'une privatisation ne risque-t-il pas de revenir à subsidier des entreprises ferroviaires privées? Qu'en est-il de la proposition de la SNCB de faire varier les prix en fonction de l'heure? Une diminution des prix ne permettrait-elle pas au contraire d'attirer les clients supplémentaires dont le rail a besoin?

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

a. Mme Céline Tellier

Mme Céline Tellier précise que la mise en place d'un réseau constitué de plusieurs nœuds ferroviaires en Belgique aurait pour conséquence que plusieurs gares devraient servir de nœud ferroviaire en plus de Bruxelles. Cette solution pourrait être avantageuse pour les lignes où il y a peu de correspondances et elle permettrait en outre de réduire le temps de parcours des voyageurs qui ont des correspondances. Les horaires des sociétés de transport régionales pourraient être adaptés en conséquence. Cette solution ne doit pas entraîner l'abandon des liaisons directes sur une plus longue distance. Lorsque ces nœuds seront établis, la question de savoir où des investissements permettraient de réaliser des gains de temps utiles, par exemple pour accéder rapidement à une correspondance, pourrait être examinée. Idéalement, il faudrait que l'autorité fédérale et les régions travaillent ensemble dans ce domaine au travers de leurs sociétés de transport. On pourrait mettre en place, en Belgique, un modèle semblable au système suisse.

Il convient que les investissements visent à assurer de meilleures correspondances entre les lignes. Souvent, il s'agit de gares où manque une augmentation de capacité nécessaire. En effet, pour accueillir plus de trains, il faut plus de quais. Les ambitions volontaristes doivent s'accompagner de réalisme sur le plan budgétaire.

Les aspirations wallonnes de 2013 relatives au plan pluriannuel d'investissements concernaient principalement la continuité de l'offre ferroviaire et des grands chantiers, à savoir le réseau suburbain bruxellois et les travaux sur l'axe 3 (Bruxelles-Luxembourg). Si Inter-environnement Wallonie soutient cette demande, elle n'était pas favorable à la demande wallonne visant à investir dans la liaison ferroviaire à Gosselies.

La clé de répartition 60/40 peut être maintenue pour l'ensemble du plan pluriannuel d'investissements. Une certaine flexibilité s'impose toutefois, par exemple, en étalant la mise en œuvre sur plusieurs années par exemple. Aujourd'hui la clé de répartition est appliquée

om de capaciteit op punt te houden kunnen er best uit worden gelicht.

Inter-environnement Wallonie heeft geen concrete voorstellen met betrekking tot de standaardisering van de stations, maar dringt er op aan om geen geld te investeren in monumentale stationsgebouwen.

Er heerst een zeker politiek taboe over investeringen inzake veiligheid. Toch kan het niet de bedoeling zijn om door een investering van 5 miljard euro aan het ETCS-systeem tot 2025 andere veiligheidsinvesteringen onmogelijk te maken. De uitvoeringskalender met betrekking tot ETCS kan eventueel versoepeld worden, temeer het rollend materieel het tempo van Infrabel niet zal kunnen volgen.

Volgens de schattingen van Inter-environnement Wallonie zou een jaarlijkse inspanning van 490 miljoen euro een gewogen stiptheid tot 90 % kunnen realiseren. Investeringsprioriteiten dienen te worden opgesteld na de opmaak van toekomstvisie. De gewijzigde investeringskalender voor ETCS en het vermijden van nieuwe monumentale stationsgebouwen zijn tegelijk voorbeelden van mogelijke besparingen. Hetzelfde geldt voor eventueel kleinere parkings bij de stationsgebouwen in de grotere steden.

De huidige alternatieve berekeningen voor de infrastructuurvergoeding zijn gebaseerd op de actuele parameters. Deze zullen ongetwijfeld wijzigen bij een nieuwe berekeningswijze. Inderdaad moet worden gewaakt over de schuldpositie van Infrabel. Inter-environnement Wallonie heeft hierover inderdaad kunnen overleggen met NMBS en Infrabel. De kalender voor de hervorming zal rekening moeten houden met de beslissingen op Europees vlak, zonder overhaast tewerk te gaan vóór de Europese beslissing. NMBS is gewonnen voor een forfait, die een degressief effect heeft naarmate meer treinen worden aangeboden. Dit botst echter met de visie van de Europese Commissie, die variabele tarieven vraagt. De huidige regeling voorziet in een hoge overheidsdotatie voor de NMBS en vormt dus een geprolegeerde positie voor dit overheidsbedrijf.

De FOD Mobiliteit en Vervoer levert diverse kwaliteitsvolle studies af, bijvoorbeeld over het treinaanbod in Brussel en de infrastructuurvergoeding. De studie over het treinaanbod in Brussel is wel vooralsnog niet openbaar gemaakt.

de manière très rigide, ce qui donne parfois lieu à des gaspillages. Mieux vaut en retirer les investissements destinés à maintenir la capacité.

Inter-environnement Wallonie n'a pas de propositions concrètes concernant la standardisation des gares, mais insiste pour que l'on n'investisse pas dans la construction de gares monumentales.

Les investissements dans la sécurité butent sur un certain tabou politique. Il n'est tout de même pas admissible qu'un investissement de 5 milliards d'euros dans le système ETCS rende tous les autres investissements dans la sécurité impossibles jusqu'en 2025. Le calendrier de la mise en œuvre de l'ETCS pourrait éventuellement être assoupli, d'autant que le matériel roulant ne pourra pas suivre le rythme d'Infrabel.

Selon les estimations d'Inter-environnement Wallonie, un effort annuel de 490 millions d'euros permettrait d'atteindre une ponctualité pondérée allant jusqu'à 90 %. Les priorités d'investissement doivent être établies après l'élaboration de la vision d'avenir. De même, d'éventuelles économies peuvent être réalisées, par exemple, en modifiant le calendrier d'investissement pour l'ETCS et en évitant la construction de nouvelles gares monumentales. Cela vaut également pour d'éventuels petits parkings de gare dans les grandes villes.

Les calculs alternatifs actuels de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure se basent sur les paramètres actuels. Il ne fait aucun doute qu'ils seront modifiés en cas de nouveau mode de calcul. Il va de soi qu'il faut prêter attention à l'endettement d'Infrabel. Inter-environnement Wallonie a effectivement pu se concerter à ce sujet avec la SNCB et Infrabel. Le calendrier de la réforme devra tenir compte des décisions européennes, sans agir dans la précipitation avant la décision européenne. La SNCB est favorable à un forfait, assorti d'un effet dégressif selon que les trains proposés sont plus nombreux. Cette position se heurte toutefois à la vision de la Commission européenne, qui demande des tarifs variables. La réglementation actuelle prévoit une dotation publique élevée pour la SNCB, cette entreprise publique bénéficiant dès lors d'une position privilégiée.

Le SPF Mobilité et Transports propose diverses études de qualité, par exemple au sujet de l'offre ferroviaire à Bruxelles et de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure. L'étude sur l'offre ferroviaire à Bruxelles n'a cependant pas encore été publiée.

b. De heer Stefan Stynen

De heer Stefan Stynen wil inzake de Brusselse noord-zuid verbinding slechts in allerlaatste instantie voor grote investeringen kiezen. Er circuleren immers cijfers tot 5 miljard euro voor een nieuwe Brusselse tunnel. Eventueel kunnen treinen via Mechelen of de Josaphattunnel worden omgeleid. Het is mogelijk meer treinen door de tunnels te krijgen en meer dubbele treinen in te zetten, maar het station Brussel-Centraal moet bijkomende reizigers kunnen slikken. Er is wellicht nog groeimarge in stations aan de rand van de steden, zoals Haasrode voor Leuven. Dit zou een oplossing kunnen bieden voor de treinontsluiting voor sommige bedrijventerreinen.

Het Belgische net is er niet op gericht om de verbindingen in Brussel door te knippen. Er zijn in dat scenario immers te weinig sporen om het huidige aanbod te kunnen handhaven, terwijl het aanbod in de toekomst nog zal moeten toenemen.

Op sommige treinlijnen wordt de reistijd niet goed benut. Zo staat de trein van Gent naar Rijsel zowel in Kortrijk als Moeskroen telkens tien minuten stil. Dit betekent bovendien soms een bijkomende kost voor de NMBS.

Er kan bespaard worden door oudere treinstellen, die al een levensduur van 40 of meer jaar hebben, vlak voor hun uitdienstneming niet meer te moderniseren. Er zijn wellicht te veel leidinggevende posities binnen de administratie en de ondersteunende diensten van de NMNS, terwijl er te weinig rijdend personeel is. Bij sommige investeringen in stationsgebouwen zijn eveneens vragen te stellen. Nu is 20 % van het rollend materieel steevast in onderhoud. Dit cijfer omlaag krijgen zou ook een winst voor de NMBS betekenen.

TreinTramBus is gewonnen voor een nachtnet, maar dan op specifieke lijnen. Het voorbeeld in Nederland heeft uitgewezen dat een nachtaanbod tussen de grote steden nuttig is. De kost blijft beperkt tot de exploitatiekost. De lijnen liggen er immers. Luchthavens zouden op deze manier beter ontsloten kunnen worden.

Een minimale dienstverlening is geen prioriteit. Wel zijn sabotageacties bij stakingen onaanvaardbaar. In andere bedrijfssectoren wordt zo iets evenmin getolereerd. Het kan zeker nuttig zijn om werkwilligen de tijd te geven zich te melden. Veiligheid wordt als argument

b. M. Stefan Stynen

M. Stefan Stynen estime, en ce qui concerne la Jonction Nord-Midi à Bruxelles, que la réalisation d'investissements importants doit être la dernière option à envisager. Des chiffres de l'ordre de 5 milliards d'euros circulent à propos de la construction d'un nouveau tunnel bruxellois. Des trains peuvent éventuellement être déviés par Malines ou par le tunnel Josaphat. Il est possible de faire circuler davantage de trains dans les tunnels et de mettre en circulation davantage de trains à deux étages, mais la gare de Bruxelles-Centrale doit pouvoir absorber le nombre supplémentaire de voyageurs. Les gares situées en périphérie urbaine, comme la gare d'Haasrode près de Louvain, ont sans doute encore une marge de croissance. Ces gares pourraient être la solution au désenclavement ferroviaire de certains sites industriels.

Le réseau belge ne permet pas de scinder les liaisons ferroviaires à Bruxelles. Dans ce cas de figure, il y aurait en effet trop peu de voies pour assurer le maintien de l'offre actuelle, offre qui devra être encore davantage élargie à l'avenir.

Sur certaines lignes, le temps de parcours est mal utilisé. Par exemple, le train Gand-Lille s'arrête à chaque fois dix minutes en gare de Courtrai et de Mouscron. En outre, cette mauvaise utilisation du temps se traduit parfois par des coûts supplémentaires pour la SNCB.

Des économies peuvent être réalisées en cessant de moderniser, juste avant leur retrait de la circulation, les anciennes rames en service depuis au moins 40 ans. La SNCB compte sans doute trop de fonctions dirigeantes au sein de son administration et de ses services d'appui et pas suffisamment de personnel roulant. Certains investissements réalisés dans l'infrastructure des gares posent également question. Actuellement, 20 % du matériel roulant est systématiquement à l'entretien. Si la SNCB parvenait à réduire ce pourcentage, elle pourrait également en tirer profit.

TrainTramBus est favorable à l'idée d'un réseau de nuit, mais sur des lignes spécifiques. L'exemple des Pays-Bas a prouvé qu'une offre de nuit entre les grandes villes est utile. Son coût reste limité au coût d'exploitation. Les lignes existent en effet. Ce serait également une manière de mieux desservir les aéroports.

L'instauration d'un service minimum n'est pas une priorité. Les actions de sabotage dans le cadre de grèves sont par contre inadmissibles. De telles actions ne sont pas non plus tolérées dans les autres secteurs d'activité. Il peut certainement être utile de donner à

soms misbruikt om geen debat over de minimale dienstverlening te hoeven voeren.

De heer Stynen is gekant tegen de installatie van toegangspoortjes in de stations. De gigantische kostprijs zal niet opwegen tegen mogelijke baten. De stationsgebouwen zijn de afgelopen jaren trouwens net meer opengemaakt met winkelruimte.

Een liberalisering van het treinverkeer mag in geen geval leiden tot concurrentie op eenzelfde lijn tussen diverse treinmaatschappijen, met andere tarieven en treinschema's. Een liberalisering kan via een aanbesteding misschien zaken mogelijk maken die vandaag niet haalbaar zijn, zoals een voorstadnetwerk rond Antwerpen met een verbinding tot Boom en Puurs.

In het verleden zijn te vaak treinen afgevoerd zonder eerst een studie te voeren naar de reden van een te lage vraag. Het station van Wezemaal haalde ooit 50 reizigers per dag en zou dus gesloten worden. Door een hoger treinaanbod is de vraag echter 10 maal groter geworden. Wezemaal sluiten louter afgaand op een cijfergrens zou dus een funeste beslissing zijn geweest.

c. De heer Gianni Tabbone

De heer Gianni Tabbone verwijst voor zijn standpunt over de minimale dienstverlening naar de website van Navetteurs.be. Stakingen bij het spoor vervoer treffen enkel de treingebruikers. Een minimale dienstverlening zou evenwel nog het meest lijken op dagen met bijzonder sterk verstoord treinverkeer en dus slechts weinigen gelukkig maken. Een soort gegarandeerde dienstverlening kan niet eenzijdig worden opgelegd, maar dient te worden uitgewerkt in overleg tussen NMBS, vakbonden en de bevoegde minister.

Er zijn inderdaad goede kanten aan het vervoersplan van 2014, bijvoorbeeld het aanbod op de grote verbindingen, zoals tussen Brussel en Luik. De spreker betreurt echter dat dit is gebeurd ten nadele van de kleinere lijnen in minder dichtbevolkte gebieden. De lijn 132, van Charleroi naar Couvin, is een voorbeeld van een lijn die duidelijk te weinig aandacht krijgt. Nochtans komt de vraag er pas indien er een voldoende aanbod is gecreëerd.

ceux qui veulent travailler le temps de se présenter. La sécurité est parfois utilisée — abusivement tort — comme argument pour ne pas devoir mener le débat sur le service minimum.

M. Stynen est opposé à l'installation de portiques d'accès dans les gares. Le coût gigantesque d'une telle mesure est démesuré par rapport au bénéfice qui en sera retiré. Au cours des dernières années, les bâtiments des gares ont d'ailleurs été précisément davantage ouverts sur l'extérieur avec l'aménagement d'espaces commerciaux.

Une libéralisation du transport ferroviaire ne peut en aucun cas donner lieu à une concurrence sur une même ligne entre différentes sociétés de chemin de fer, chacune appliquant ses propres tarifs et horaires. Une libéralisation peut, par la voie d'un marché public, peut-être permettre des choses qui ne sont pas réalisables aujourd'hui, comme un réseau suburbain autour d'Anvers avec une liaison jusqu'à Boom et Puurs.

Par le passé, des trains ont été trop souvent supprimés sans étudier tout d'abord la raison d'une trop faible demande. À une certaine époque, la gare de Wezemaal était fréquentée quotidiennement par 50 voyageurs et allait dès lors être fermée. La demande a toutefois été décuplée grâce à une offre supérieure de trains. Fermer la gare de Wezemaal en se basant uniquement sur un nombre minimum de voyageurs aurait donc été une décision funeste.

c. M. Gianni Tabbone

M. Gianni Tabbone renvoie au site Navetteurs.be pour son point de vue concernant le service minimum. Les grèves des transports ferroviaires ne touchent que les usagers du train. Un service minimum s'apparenterait tout au plus à des jours de perturbations particulièrement importantes du trafic ferroviaire et ne ferait dès lors que peu d'heureux. Une sorte de service garanti ne peut pas être imposé unilatéralement, mais doit être élaboré en concertation entre la SNCB, les syndicats et la ministre compétente.

Le Plan de transport de 2014 présente effectivement de bons côtés, comme par exemple l'offre sur les grands axes comme entre Bruxelles et Liège. L'orateur regrette toutefois que cela se soit fait au détriment des plus petites lignes dans les régions moins densément peuplées. La ligne 132 reliant Charleroi à Couvin est un exemple de ligne faisant manifestement l'objet d'une attention insuffisante. Pourtant, la demande est tributaire de la création d'une offre suffisante.

d. De heer Simon November

De heer Simon November verduidelijkt dat het verzoekschrift tot collectieve rechtsvordering van Testaankoop op 23 november 2015 is neergelegd bij de rechtbank van koophandel van Brussel, met een eerste zitting op 10 december 2015. De NMBS betwist echter de ontvankelijkheid.

De rapporteurs,

Inez DE CONINCK
Gwenaëlle GROVONIUS

De voorzitter,

Karine LALIEUX

d. M. Simon November

M. Simon November précise que l'action collective de Test-Achat a été déposée le 23 novembre 2015 au tribunal de commerce de Bruxelles. Une première audience a eu lieu le 10 décembre 2015. La SNCB conteste toutefois la recevabilité.

Les rapporteurs,

Inez DE CONINCK
Gwenaëlle GROVONIUS

La présidente,

Karine LALIEUX

BIJLAGE

ANNEXE

OBJECTIFS DE MOBILITÉ À LONG TERME

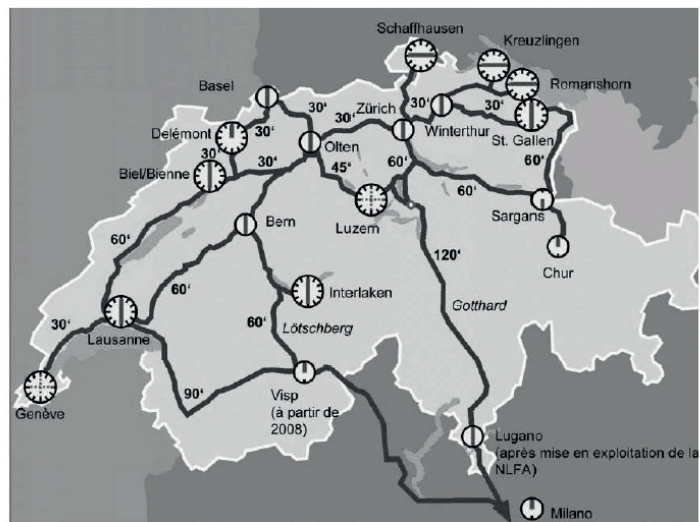
Afin de répondre aux enjeux climatiques, des objectifs de mobilité doivent être définis (réduction de la demande de 10% et transfert modal important vers les modes alternatifs)

Répartition de la mobilité des personnes entre modes de transport				
	<i>Parts modales actuelles (2012, pkm)</i>	<i>Perspectives Bureau du Plan horizon 2030 (scénario BAU, pkm)</i>		<i>Objectifs à soutenir pour répondre aux enjeux climatiques</i>
Voiture et moto	81%		83%	45%
Train	8%		8%	25%
Bus, métro, tram	7%		5%	20%
Vélo et marche	4%		4%	10%
Total	100%		100%	100%
		+ augmentation mobilité (+11% par rapport à 2012)		+ réduction demande mobilité (-10% par rapport à 2012)

FOCUS SUR LE CADENCEMENT EN RÉSEAU

Démarche suisse

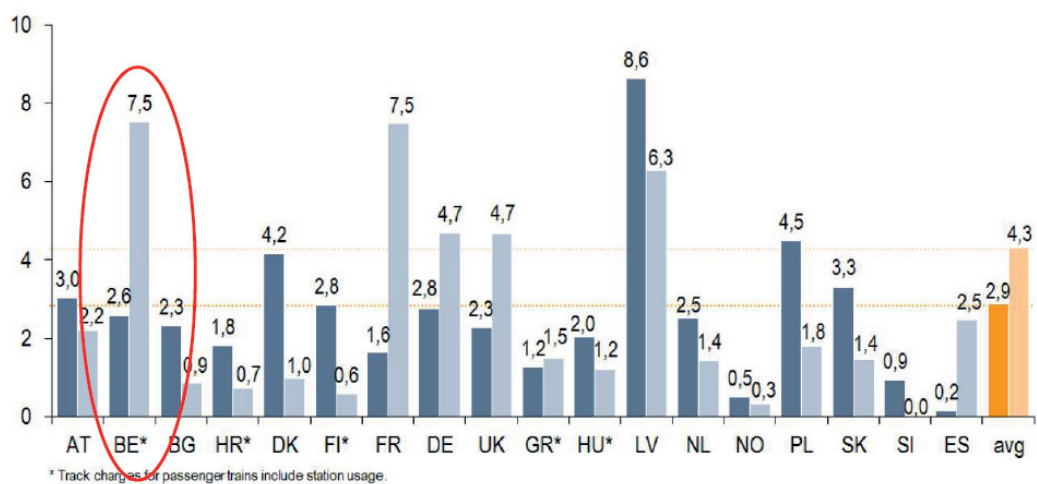
1. Définir des nœuds de correspondances ;
2. Obtenir des temps de parcours de 30' – 45' – 60' – 90' – 120' entre les nœuds ;
3. Regrouper les arrivées – départ des trains dans des plages de « rendez-vous » autour des minutes 0'-30' ou 15'-45' dans les nœuds ;
4. Généraliser le système à l'ensemble du pays, et à l'ensemble des moyens de transport.



GEMIDDELDE GEBRUIKSVERGODING IN 2013

Euro per train kilometre, 2013³

■ Freight trains ■ Passenger trains



Bron: Independent Regulators' Group – Rail, 3rd Annual Market Monitoring Report 2014, 3 avril 2015, p. 21.



GEWICHT VAN DE VERGOEDING BINNEN HET TOTAAL VAN EXPLOITATIEKOSTEN

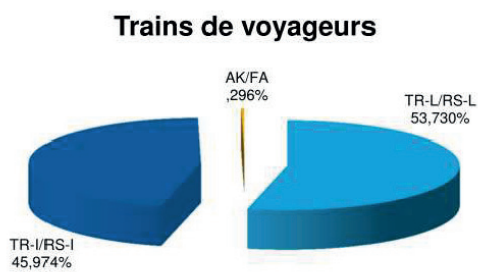
Tableau 38 Coûts d'exploitation par type de train ; montants en euros par train-km

Type de train correspondant au réseau belge	Coût train-km moyen selon benchmarking (en €)	Dont :				
		Achat du matériel roulant (amortissement)	Entretien du matériel roulant	Consommation d'énergie	Redevance à Infrabel ³⁵	Frais de personnel
IC	+/- 19 €	12 %	23 %	10 %	38 %	17 %
IR	+/- 18 €	09 %	23 %	08 %	40 %	20 %
CR	+/- 23 €	12 %	17 %	06 %	44 %	21 %
P	+/- 25 €	18 %	23 %	08 %	30 %	21 %
L	+/- 16 €	09 %	19 %	06 %	38 %	28 %
Light train ³⁶	+/- 12 €	09 %	21 %	06 %	42 %	22 %

Source : SPW, *Etude de potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans les agglomérations de Liège et Charleroi*, 2013.

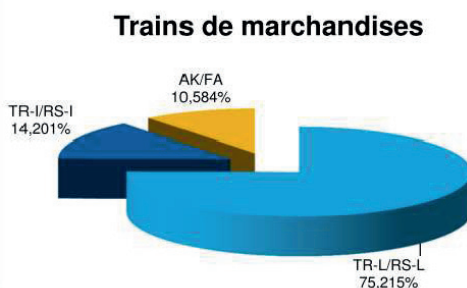


SAMENSTELLING VAN DE GEBRUIKVERGOEDING



De componenten van de gebruiksvergoeding :

- het treinpadrecht-lijn, voor het gebruik van de doorgaande spoorlijnen,
- het treinpadrecht-installatie, voor het gebruik van de perronsporen en sommige aankomst- en vertreksporen,
- het rangeerrecht, voor het gebruik van de rangeerinstallaties,
- de administratiekosten voor de behandeling van de capaciteitsaanvragen



Actuele gemiddelde prijs in België

Reizigersverkeer = 7€/tr.km

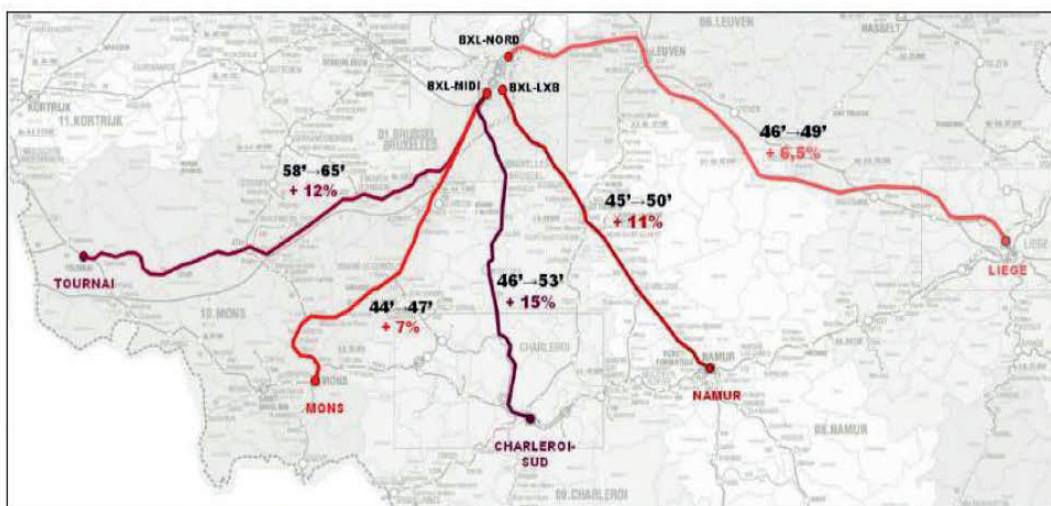
Goederenverkeer = 2€/tr.km

Hogesnelheidslijn = 11€/tr.km



VERVOERSPLAN 2014

Verlenging van de reistijden in Wallonie



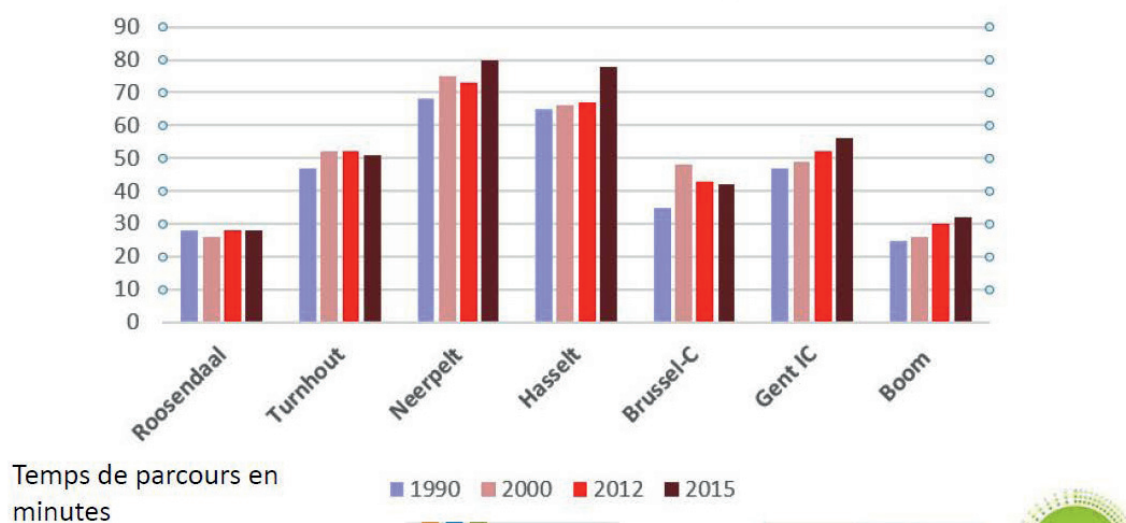
Fond de plan : Infrabel, 2013

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

VERVOERSPLAN 2014

Langere reistijden (Vlaanderen)

Reistijden vanuit Antwerpen



VERVOERSPLAN 2014

Inkrimping van de amplitude (Wallonië)

Type de desserte	Evolution de l'amplitude horaire en Wallonie				
	Amplitude ↗		Amplitude =	Amplitude ↘	
	# tronçons	Δ moyenne	# tronçons	# tronçons	Δ moyenne
L (hors zone RER)	7	+42'	7	52	- 1h52
L dans zone RER	3	+40'	8	17	- 1h17
IC	16	+41'	17	50	- 1h06
TOTAL	26	+ 41'	32	119	- 1h28
	15%		18%	67%	

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

Filosofie Vervoersplan 2014
« Aanbod aan de vraag aanpassen »



VERVOERSPLAN 2014 vs 2017

Amplitude | IC-verbindingen

Amplitudes ↗	
Luik - Maastricht	+ 1 trein in late avond
Namen - Lille Fl.	Doortrekking eerste trein Namen - Doornik tot Lille
Eigenbrakel - Brus.-Lux.	+ 2 treinen per richting
Amplitudes ↘	
Brussel - Welkenraedt	- Afschaffing 1ste en laatste treinen tussen Luik en Welkenraedt - Eerste trein vertrek uit Luik - Laatste trein beperkt tot Luik
Moeskroen - Brussel	Afschaffing eerste/laatste treinen in elke richting op traject Moeskroen - Doornik en treinen beperkt tot Doornik
Binche - Brussel	- Afschaffing eerste trein naar Binche - Twee laatste treinen beperkt tot La Louvière-Sud
Quiévrain - Brussel - Luik	Afschaffing laatste trein in elke richting op het volledige traject
Dinant - Brussel	Vervanging 3 laatste treinen in elke richting door verbindingen met overstap in Namen
Namen - Luik	Afschaffing eerste en laatste treinen van en naar Luik
Charleroi - Luik	Afschaffing laatste twee treinen naar Luik
Charleroi - Bergen	Afschaffing laatste trein naar Bergen
Charleroi - Couvin	Afschaffing laatste trein naar Couvin

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

VERVOERSPLAN 2014

Welk beleid inzake amplitude
Op het S-net rond Brussel?

	Premières arrivées à Bruxelles		Derniers départs de Bruxelles	
	2014	2015	2014	2015
Antwerpen	05:23	05:51	23:35	23:43
Leuven	05:38	05:25	23:22	22:34
Ottignies	05:41	05:34	22:46	22:52
Nivelles	05:59	05:42	00:01	00:18
Braine-le-Comte	05:54	06:03	22:39	22:26
Geraardsbergen	05:37	05:13	22:23	21:38
Zottegem	05:02	05:40	23:27	23:19
Aalst (via Jette)	05:55	06:00	23:07	21:59
Dendermonde	05:31	05:59	23:29	23:21

VERVOERSPLAN 2014

Afschaffing van eerste en laatste treinen

Gemiddeld wordt de amplitude met bijna 2u verminderd.

De volgende lijnen en trajecten worden het zwaarst getroffen (afschaffing 2 tot 4 treinen per dag) :

- L162 * Namur – Assesse ; Ciney – Jemelle ; Jemelle – Libramont, Libramont – Arlon
- L165 * Libramont – Bertrix
- L118 Mons – La Louvière
- L112 La Louvière – Charleroi-Sud
- L161 Namur – Ottignies
- L125 Namur – Huy
- L96 Quévy – Mons
- L116 Braine-le-Comte – Manage

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

VERVOERSPLAN 2014

Aansluitingen van en naar Brussel



Voorbeeld Charleroi-Sud

- ☐ Ottignies-Charleroi (L) naar Mons (L) : 44'
- ☐ Ottignies-Charleroi (L) naar Mons (IC) : 2' of 39'
- ☐ Ottignies-Charleroi (L) naar Erquelinnes (L) : 46'
- ☐ Ottignies-Charleroi (L) naar Brussel (IC) : 15'
- ☐ Namur-Charleroi (L) naar Mons (IC) : 32'
- ☐ Namur-Charleroi (L) naar Brussel (IC) : 12'
- ☐ Couvin-Charleroi (IC) naar Namur (L) : 32'
- ☐ Couvin-Charleroi (IC) naar Mons (IC) : 2' ou 25'
- ☐ Couvin-Charleroi (IC) naar Brussel (IC) : 17'
- ☐ Erquelinnes-Charleroi (L) naar Couvin (IC) : 32'
- ☐ Erquelinnes-Charleroi (L) naar Brussel (IC) : 11'
- ☐ Mons-Charleroi (IC) naar Couvin (IC) : 25'
- ☐ Mons-Charleroi (L) naar Erquelinnes (L) : 48'
- ☐ Mons-Charleroi (L) naar Ottignies (L) : 44'
- ☐ Mons-Charleroi (L) naar Brussel : 17'

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

ALGEMENE VEROUDERING VAN HET NET

Exemples des défis sur le plan de la maintenance



**1 km ligne
sur 4** est à remplacer



Câblage obsolète dans
différentes salles relais :
exécution indispensable du
programme EBP



225.000 traverses
à remplacer



23.000 relais de protection pour
des signaux à remplacer
(production arrêtée en 1980)



1 sous-station de traction
sur 5 est à renouveler



80% de nos ponts en
maçonnerie datent d'avant la
1^{ère} Guerre Mondiale



50% des passages à niv. à réaménager



10% doivent être réélectrifiés

INFRABEL
Right On Track

Source : Infrabel, mai 2015