

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 november 2018

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**

voor het begrotingsjaar 2019

ADVIES

**over sectie 33 –
FOD Mobiliteit en Vervoer
(*partim*: Regulering spoor- en
luchtverkeer)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Nele LIJNEN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	8
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	8
B. Antwoorden.....	11
C. Replieken	13
III. Advies	13

Zie:

Doc 54 **3294/ (2018/2019):**

- 001: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting.
- 002: Amendement.
- 003: Verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 novembre 2018

**PROJET DU BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**

pour l'année budgétaire 2019

AVIS

**sur la section 33 –
SPF Mobilité et Transports
(*partim*: régulation du transport
ferroviaire et aérien)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Nele LIJNEN**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif	3
II. Discussion	8
A. Questions et observations des membres	8
B. Réponses.....	11
C. Répliques	13
III. Avis	13

Voir:

Doc 54 **3294/ (2018/2019):**

- 001: Projet du Budget général de dépenses.
- 002: Amendement.
- 003: Rapport.

9680

**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, Robert Van de Velde
PS	Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, 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	Anne-Catherine Goffinet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Steven Vandeput, Bert Wollants
Michel Corthouts, Julie Fernandez Fernandez, Olivier Henry, Emir Kir, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, 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-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Regulering van het spoor en de luchtvaart) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2019 alsook de daaraan gereleerde beleidsnota (DOC 54 3296/20, blz. 25-30) besproken tijdens haar vergadering van 7 november 2018.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER DENIS DUCARME, MINISTER VAN MIDDENSTAND, KMO'S, LANDBOUW EN MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE

De bevoegdheden inzake het spoor en het luchtverkeer zijn technisch. Maar daarom zijn zij niet minder essentieel. Essentieel omdat zij te maken hebben met de veiligheid. Maar naast de veiligheid van de personen, die natuurlijk de absolute prioriteit moet blijven, moet rekening worden gehouden met de grote potentiële impact die daaraan verbonden kan zijn.

Laten we het voorbeeld van het spoor nemen. Veilig spoorverkeer is natuurlijk een noodzakelijke voorwaarde voor de gebruikers van het spoor, maar ook voor diegenen die werken in deze belangrijke sector. Het is ook een garantie voor meer mobiliteit, met meer respect voor het milieu, en dat is van primordiaal belang. Tot slot is het een garantie voor economische ontwikkeling, waarvan het spoor ook een vector is.

Het gaat er natuurlijk om er voor te blijven zorgen dat de veiligheid en de preventieve maatregelen die daarmee gepaard gaan, de nodige aandacht blijft krijgen, met name in het kader van de tenuitvoerlegging van het vierde spoorwegpakket.

Om dit te doen, kan de politieke actie van de minister steunen op verschillende actoren. Het is belangrijk om een balans op te maken van het afgelopen jaar, maar natuurlijk ook om de hoofdlijnen uit te tekenen waaraan zij de komende maanden zullen werken.

A. Het Onderzoeksorgaan

Door de gepaste aanbevelingen te formuleren, speelt het een sleutelrol inzake preventie. Het Onderzoeksorgaan blijft een gewaardeerde en erkende speler in de spoorwegsector. Dit is in de eerste plaats te danken aan de instrumenten en de procedures die het ontwikkelt, waarbij een constante dialoog met de operatoren in stand wordt gehouden. Zo draagt het bij aan de versterking en het behoud van de veiligheidscultuur in de spoorwegsector.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de sa réunion du 7 novembre 2018, votre commission a examiné la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: régulation du transport ferroviaire et aérien) du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2019, ainsi que la note de politique générale y afférente (DOC 54 3296/20, p. 25-30).

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. DENIS DUCARME, MINISTRE DES CLASSES MOYENNES, DES PME, DE L'AGRICULTURE ET DE L'INTÉGRATION SOCIALE

Les compétences relatives à la régulation du rail et de l'aérien sont des compétences techniques. Elles n'en demeurent pas moins essentielles. Essentielles, parce qu'elles touchent notamment à la sécurité. Mais au-delà de la sécurité des personnes, qui reste bien entendu une priorité absolue, il faut tenir compte des impacts potentiels importants qui y sont liés.

Prenons, en l'occurrence, l'exemple du rail. Un rail sûr, c'est d'abord une condition nécessaire évidente pour les usagers du rail mais aussi pour ceux qui travaillent dans cet important secteur. C'est aussi un gage de mobilité accrue, plus respectueuse de notre environnement, et c'est primordial. C'est, enfin, un gage de développement économique, dont le rail est également un vecteur.

Il s'agit bien entendu de veiller à ce que la sécurité du rail, et les mesures de prévention qui l'accompagnent, continuent à recevoir toute l'attention requise, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire.

Pour ce faire, l'action politique du ministre peut s'appuyer sur différents acteurs. Il est important de dresser leur bilan de l'année écoulée mais aussi, bien entendu, de tracer les axes sur lesquels ils travailleront au cours des prochains mois.

A. L'Organisme d'Enquête

En formulant les recommandations adéquates, il joue bien entendu un rôle primordial en matière de prévention. L'Organisme d'Enquête demeure un acteur apprécié et reconnu par le secteur ferroviaire. Cela s'explique d'abord par les outils et les procédures qu'il élabore, tout en maintenant en permanence le dialogue avec les opérateurs. *Il contribue ainsi à renforcer et entretenir la culture de sécurité au sein du secteur ferroviaire.*

In de komende maanden zal het ook een nieuwe website lanceren. Het doel van deze aanpak is om zijn communicatieprocedures met alle belanghebbenden in het spoorverkeer te verbeteren.

Er moet echter voor worden gezorgd dat het over alle instrumenten beschikt die nodig zijn om zijn rol verder te versterken.

Samen met de minister van Mobiliteit werd een ontwerp van koninklijk besluit in eerste lezing goedgekeurd. Dit ontwerp bevindt zich momenteel voor advies bij de Raad van State. Het zal het Onderzoeksorgaan toelaten naar de plaats van het ongeval te gaan, nog voor het beslist om al dan niet een onderzoek te openen. De elementen van een ongeval zullen niet verplaatst mogen worden tot het orgaan daarvoor groen licht zal gegeven hebben. Het zal bovendien gemakkelijker kunnen samenwerken met zijn tegenhangers uit andere landen. Bovendien zullen de procedures aangepast worden om ervoor te zorgen dat het eenvoudiger zal beschikken over de rapportelementen inzake ongevallen en incidenten.

Al deze aanpassingen zullen het werk van deze organisatie vergemakkelijken, zonder haar missie te wijzigen. De kwestie van de verantwoordelijkheid blijft uiteraard het voorrecht van de gerechtelijke instanties. Maar het is van essentieel belang dat het Onderzoeksorgaan de nodige lessen kan blijven trekken wanneer zich een spoorwegongeval voordoet.

Dit is met name het geval voor het tragische ongeval dat zich nu iets minder dan een jaar geleden heeft voorgedaan in Morlanwelz.

Ter herinnering, op 27) november 2017 was een trein betrokken bij een eerste ongeval op het grondgebied van de gemeente Morlanwelz.

Tijdens het wegtakelen van de beschadigde trein na het eerste ongeval, is de locomotief losgekomen die aan de basis lag van de ongevallen 's avonds.

Bij de twee ongevallen die daarop volgden zijn twee personen omgekomen. Negen anderen geraakten gewond, van wie zes ernstig.

Twee rapporten, het eerste over het ongeval 's ochtends en het andere over het loskomen van de locomotor en de gevolgen daarvan, zullen binnenkort gepubliceerd worden. Omwille van transparantie worden zij ook bezorgd aan de Kamer.

Dans les mois à venir, il lancera par ailleurs un nouveau site web. L'objectif de cette démarche est d'améliorer ses procédures de communication avec l'ensemble des acteurs du trafic ferroviaire.

Il convient cependant de veiller à ce qu'il puisse disposer de l'ensemble des outils lui permettant de renforcer encore le rôle qui est le sien.

Avec le ministre de la Mobilité a été adopté en première lecture un projet d'arrêté royal actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État. Il permettra à l'Organisme d'Enquête de descendre sur le lieu d'un accident avant de décider s'il lance ou non une enquête. Les éléments d'un accident ne pourront être déplacés que lorsqu'il aura donné son feu vert. Il pourra en outre collaborer plus facilement avec les instances analogues d'autres pays. Les procédures seront par ailleurs adaptées afin qu'il puisse disposer plus facilement des éléments de rapport sur les accidents et les incidents.

Toutes ces adaptations permettront de faciliter le travail de cet organisme, sans pour autant dénaturer sa mission. La question des responsabilités restera, bien entendu, l'apanage des autorités judiciaires. Mais il est essentiel que l'Organisme d'enquête puisse continuer à tirer les leçons nécessaires lorsqu'un accident ferroviaire se produit.

Tel est notamment le cas de l'accident tragique qui, il y a maintenant un peu moins d'un an, s'est produit à Morlanwelz.

Pour rappel, le 27 novembre 2017, au matin, un premier accident avait impliqué un train sur le territoire de la commune de Morlanwelz.

C'est au cours du remorquage du train sinistré suite à ce premier accident que se produisit la désolidarisation d'une locomotrice à l'origine des accidents du soir.

Au cours des deux accidents qui s'en suivirent, deux personnes ont perdu la vie. Neuf autres ont été blessées, dont six grièvement.

Deux rapports, le premier portant sur l'accident du matin et l'autre sur la désolidarisation de la locomotrice et ses conséquences, seront bientôt publiés et, par souci de transparence, transmis à la Chambre.

B. Een tweede belangrijke speler: de DVIS

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) heeft een reeks cruciale verantwoordelijkheden.

Hij levert de veiligheidsvergunning af van de infrastructuurbeheerder en houdt er toezicht op. De veiligheidscertificaten van de spoorwegondernemingen. De toelatingen voor de ingebruikname van rollend materieel of installaties zoals seinen. Hij houdt ook toezicht op de opleidingscentra voor treinbestuurders.

Hij verzekert tot slot, en dit is bijzonder belangrijk, de opvolging van de uitvoering van de aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan door de spoorwegondernemingen en door de infrastructuurbeheerder.

Naar het voorbeeld van het Onderzoeksorgaan, gaat de DVIS dus volledig mee in de dynamiek van de veiligheidscultuur die blijvend moet evolueren.

De wet van 23 november 2017 die de Spoorcodex heeft aangepast, heeft het mogelijk gemaakt om het overleg te systematiseren tussen de DVIS en alle actoren in de veiligheid op het spoor, met inbegrip van de spoorwegondernemingen.

Deze dynamiek past volledig in het kader van de omzetting in Belgische wetgeving van het vierde spoorwegpakket. Dit bevordert immers een meer uitgesproken begeleidende rol van de nationale instanties voor de veiligheid op het spoor. De certificatie- en homologatietaken zullen meer worden toevertrouwd aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie (*European Railways Agency*, ERA).

Twee projecten van de DVIS die in de komende maanden uitgevoerd zullen worden, passen eveneens in deze dynamiek.

Het eerste bestaat uit de ontwikkeling, voor een bedrag van 87 000 euro van een IT-tool. Deze tool zal de DVIS toelaten om het risicobeheer van de spoorwegondernemingen tijdens operaties beter te evalueren.

Bovendien zal er binnenkort een studie worden uitgevoerd over de eindseinen van treinen.

Deze studie zal het mogelijk maken te evalueren of het drukke spoorwegverkeer in België het al dan niet verantwoordt om het rode sein aan het einde van de trein te vervangen door reflecterende platen, zoals het geval is in andere landen van de Europese Unie.

B. Un second acteur important: Le SSICF

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) assume en effet une série de responsabilités cruciales.

Il délivre et surveille l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure. Les certificats de sécurité des entreprises ferroviaires. Les autorisations de mise en service de matériel roulant ou d'installations telles que les signalisations. Il supervise aussi les centres de formation des conducteurs de train.

Il assure enfin, et il s'agit là d'un rôle particulièrement important, le suivi de la mise en œuvre des recommandations de l'Organisme d'Enquête par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure.

A l'instar de l'Organisme d'Enquête, le SSICF s'inscrit donc pleinement dans la dynamique de culture de la sécurité qui doit continuer à évoluer.

La loi du 23 novembre 2017 qui a adapté le Code ferroviaire a permis de systématiser la concertation entre le SSICF et l'ensemble des acteurs de la sécurité du rail, en ce compris les entreprises ferroviaires.

Cette dynamique s'inscrit pleinement dans la philosophie de la transposition en législation belge du quatrième paquet ferroviaire. Celui-ci promeut en effet un rôle d'accompagnement beaucoup plus marqué des autorités nationales de sécurité ferroviaire. Les tâches de certification et d'homologation seront davantage conférées à l'Agence de l'Union européenne pour les Chemins de fer (*European Railways Agency*, ERA).

Deux projets du SSICF qui seront exécutés dans les mois à venir s'inscrivent également dans cette dynamique.

Le premier consiste dans le développement, pour un montant de 87 000 euros, d'un outil informatique qui permettra au SSICF de mieux évaluer la gestion des risques par les entreprises ferroviaires au cours des opérations.

En outre, une étude sur les signaux en queue de train sera prochainement mise en place.

Cette étude permettra d'évaluer si la densité du trafic ferroviaire belge justifie ou non de remplacer le feu rouge situé en queue des trains de marchandises par des plaques réfléchissantes, comme c'est d'ailleurs déjà le cas dans d'autres pays de l'Union européenne.

Tot slot, wat betreft zijn taken op het vlak van homologatie en toezicht, werkt de DVIS samen met alle diensten die een rol spelen in de geleidelijke uitrol van het ETCS-systeem op het netwerk en op het rollend materieel.

Samen met de minister van Mobiliteit besteedt de minister natuurlijk een bijzondere aandacht aan de concretisering van dit dossier. Dit ligt immers in het verlengde van de aanbevelingen geformuleerd door de bijzondere Kamercommissie na het ongeval van Buizingen.

België is een pionier ter zake en zal een offensieve houding blijven aannemen in het kader van het overleg met de buurlanden.

C. De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

De voorbereiding van de hervorming inzake de autonomisering van de Dienst Regulering gaat voort, in samenwerking met de collega's van Mobiliteit, Begroting en Ambtenarenzaken. Deze hervorming zal natuurlijk impliceren dat voorafgaand de modaliteiten bepaald worden die het mogelijk maken om de continuïteit van de dienst te verzekeren als een nieuwe entiteit wordt opgericht.

Op initiatief van de minister heeft het directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer, onlangs een studie gelanceerd die de minister in staat zal stellen om een beslissing te nemen over de laatste kwesties om te kunnen voldoen aan de Europese vereisten.

In het kader van het toekomstige governance van het Belgische spoorwegnetwerk, zal er immers op toegezien moeten worden dat de openbare dienstverlening optimaal verzekerd wordt.

Deze sterke en autonome Dienst Regulering zal bovendien een sleutelrol moeten spelen in de voorbereiding van de beslissingen van de federale regering op het vlak van het spoor- en het luchtverkeer. De regulator blijft immers aan belang winnen naarmate het aantal passagiers en vluchten op de luchthaven Brussel-Nationaal toeneemt.

D. Spoorvergunningen

Wat betreft de dossiers van de spoorvergunningen, zal de minister de lopende werkzaamheden met het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer voortzetten. Ook hier moeten

Concernant, enfin, ses tâches d'homologation et de supervision, le SSICF collabore avec tous les services concernés en matière de déploiement progressif du système ETCS sur le réseau et sur le matériel roulant.

Avec le ministre de la Mobilité, une attention toute particulière est bien entendu portée à la concrétisation de ce dossier. Celui-ci s'inscrit en effet dans les recommandations formulées par la commission spéciale de la Chambre suite à l'accident de Buizingen.

La Belgique est pionnière en la matière et continuera à adopter une position offensive dans le cadre des concertations avec les pays limitrophes.

C. Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National

La préparation de la réforme relative à l'autonomisation du Service de régulation se poursuit avec les collègues en charge de la Mobilité, du Budget et de la Fonction publique. Cette réforme impliquera bien entendu de déterminer au préalable les modalités permettant d'assurer la continuité du service en cas de création d'une nouvelle entité.

À l'initiative du ministre, la direction générale Politique de Mobilité durable et Ferroviaire du SPF Mobilité et Transports a récemment lancé une étude qui permettra de trancher les dernières questions qui subsistent afin de pouvoir rencontrer les exigences européennes.

Dans le cadre de la future gouvernance du réseau ferroviaire belge, il s'agira en effet de veiller à ce que le service au public soit assuré de façon optimale.

Ce Service de Régulation fort et autonome sera par ailleurs amené à jouer un rôle clef dans la préparation des décisions du gouvernement fédéral, tant d'ailleurs pour ce qui concerne le rail que l'aérien. Le régulateur ne cesse en effet de gagner en importance au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de passagers et de mouvements aériens à l'aéroport du Bruxelles-National.

D. Les licences ferroviaires

En ce qui concerne les dossiers de licences ferroviaires, le travail en cours avec la direction générale Politique de mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports sera poursuivie. Il faut, là aussi,

worden geanticipeerd op de komende liberalisering van de Europese spoorwegruimte.

De dossiers van de spoorwegondernemingen die momenteel worden onderzocht, zullen strengere eisen bevatten voor financiële waarborgen.

Daarnaast wordt momenteel, samen met de minister van Mobiliteit, gewerkt aan een koninklijk besluit dat aan de Europese spoorwegondernemingen dezelfde eisen op het gebied van burgerlijke aansprakelijkheid zal opleggen als aan de Belgische ondernemingen. En dat zijn eisen van hoog niveau. Een maatregel die zal bijdragen aan een betere bescherming van de reizigers, het personeel en alle burgers die direct of indirect in contact komen met het treinverkeer.

E. De museumlijnen en het historisch rollend erfgoed

De trein maakt integraal deel uit van de eigen geschiedenis. België was vanaf 1835 het eerste land van continentaal Europa dat een spoorlijn inhuldigde.

Organisaties van vrijwilligers leveren grote inspanningen om het verleden en het spoorerfgoed te doen herleven, en de uitstraling ervan te promoten, ook op het vlak van toerisme.

Terwijl deze “museumlijnen” onmiskenbaar een bijzondere aandacht verdienen, is het ook evident dat erop moet worden toegezien dat zij de nodige garanties bieden op het vlak van veiligheid.

Samen met de minister van Mobiliteit wordt aan een nieuw eigen wetgevend kader voor deze museumlijnen gewerkt. Dit kader zal het toelaten om de verantwoordelijkheden van de uitbaters van deze lijnen en de rollen van de DVIS en het Onderzoeksorgaan ter zake beter te definiëren.

Een deel van het certificatiewerk zal worden uitgevoerd door derden gespecialiseerde deskundigen inzake materieel, die onder het toezicht zullen blijven staan van de DVIS.

Samen met de minister van Mobiliteit worden bovendien de voorwaarden onderzocht die opnieuw rollend erfgoedmaterieel zouden toelaten op het nationaal netwerk, naar het voorbeeld van wat al kan in andere Europese landen. Het is natuurlijk essentieel vooraf de noodzakelijke veiligheidsvoorwaarden te bepalen.

continuer à anticiper la libéralisation prochaine de l'espace ferroviaire européen.

Les dossiers d'entreprises ferroviaires actuellement à l'étude contiendront des exigences plus strictes en matière de garanties financières.

En outre, avec le ministre de la Mobilité, un arrêté royal qui imposera aux entreprises ferroviaires européennes les mêmes exigences, en matière d'assurance responsabilité civile qu'aux entreprises belges, est en cours de préparation. Et ce sont des exigences de haut niveau. Une mesure qui contribuera à renforcer la protection des voyageurs, du personnel et de tous les citoyens qui, de près ou de loin, entrent en contact avec le trafic ferroviaire.

E. Les lignes musées et le patrimoine historique roulant

Le train fait partie intégrante de notre histoire. Dès 1835, la Belgique devint le premier pays d'Europe continentale à inaugurer une ligne de chemin de fer.

Des associations de bénévoles déploient de grands efforts pour faire revivre le passé et le patrimoine ferroviaire et de promouvoir son rayonnement, aussi sur le plan touristique.

S'il est indéniable que ces “lignes musée” méritent une attention toute particulière, il est tout aussi évident qu'il convient de veiller à ce qu'elles présentent toutes les garanties nécessaires en termes de sécurité.

Avec le ministre de la Mobilité, un nouveau cadre législatif propre à ces lignes musées est en cours d'élaboration. Ce cadre permettra de mieux définir les responsabilités des exploitants de ces lignes ainsi que les rôles du SSICF et de l'Organisme d'Enquête en la matière.

Une partie du travail de certification sera réalisé par des experts “matériel” tiers spécialisés dont le SSICF conservera la supervision.

Avec le ministre de la Mobilité, les conditions qui permettraient au matériel roulant patrimonial de rouler à nouveau sur le réseau national, à l'instar de ce qui prévaut déjà dans d'autres pays européens, sont d'ailleurs examinées. Il est bien entendu essentiel de déterminer au préalable les conditions de sécurité nécessaires.

F. Besluit

De veiligheid op het spoor zal bijzondere aandacht blijven genieten. In de eerste plaats omwille van het menselijke aspect. Vervolgens omdat een veilig spoorweganetwerk een vector is van de economische ontwikkeling, maar ook van een toegenomen mobiliteit. Een mobiliteit die bovendien beter is voor het milieu dan andere vervoersmiddelen.

Het beleid dat tot dusver op het gebied van de spoorwegveiligheid werd gevoerd, maakt ook deel uit van een reeks hervormingen die gericht zijn op de totstandbrenging van een echte Europese spoorwegruiimte.

Sinds het begin van de regeerperiode is er een reeks vorderingen gemaakt. De actoren op het gebied van de veiligheid van het spoor zijn efficiënter geworden. Ze werden dan ook aangemoedigd om een grotere rol te spelen bij de ondersteuning van andere spoorwegactoren. Daarnaast werden een aantal stappen gezet in de richting van een hervorming van de Dienst Regulering.

In de komende maanden zullen andere maatregelen geconcretiseerd worden. En zij zullen in het kader blijven passen van de veiligheidscultuur in dit land.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) is aangenaam verrast door de ambitie waarvan de beleidsnota van de minister blijk geeft. Wanneer zal het wetsontwerp inzake de mededinging op het spoor, samen met een aantal andere ministers, worden ingediend? Zal dit ook betrekking hebben op de liberalisering van het reizigersvervoer? Wanneer kan dit worden verwacht, want hoe vlugger dit kan worden doorgevoerd, hoe beter? Zal de uitbreiding van het toezicht van de DVIS op het terrein voelbaar zijn of betreft het hier louter een administratieve uitbreiding van de rapportering door de spoorbedrijven? In de verzelfstandiging van de dienst regulering, reeds aangevoerd in vorige beleidsnota's, zouden ook de Gewesten moeten worden betrokken. Wanneer zal dit evenwel in de commissie aan bod komen? Wat is de stand van zaken in het dossier "museumlijnen" dat reeds enige tijd aansleept en dat in de buurlanden allang en feit is? Welke visie houdt de minister erop na inzake de foutloze aansprakelijkheid bij spoorwegrampen, gezien de minister van Justitie een wetsontwerp voorbereidt maar aangaande de vraag of ze verplicht moet worden gemaakt voor de spoorbedrijven naar de bevoegde

F. Conclusion

La sécurité du rail continuera à faire l'objet d'une attention toute particulière. D'abord à cause de l'aspect humain. Puis parce qu'un réseau ferroviaire sûr, comme indiqué plus haut, est un vecteur de développement économique mais aussi d'une mobilité accrue. Une mobilité que l'on sait par ailleurs plus respectueuse de l'environnement que d'autres moyens de locomotion.

La politique menée jusqu'ici en matière de sécurité du rail s'inscrit par ailleurs dans une série de réformes qui visent à faire émerger un véritable espace ferroviaire européen.

Une série d'avancées ont été engrangées depuis le début de la législature. Les acteurs de la sécurité du rail ont gagné en efficacité. Le ministre les a aussi amenés à jouer davantage leur rôle d'accompagnement des autres acteurs du rail. En outre, une série d'avancées en vue de réformer le service de régulation ont été engrangées.

D'autres mesures seront concrétisées dans les mois à venir. Et elles continueront à s'inscrire dans la culture de sécurité qui prévaut dans ce pays.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Inez De Coninck (N-VA) se dit agréablement surprise de l'ambition dont témoigne la note de politique générale du ministre. Quand le projet de loi relatif à la concurrence sur le rail sera-t-il déposé de concert avec plusieurs autres ministres? Concernera-t-il également la libéralisation du transport de voyageurs? Quand peut-il être attendu, sachant que le plus tôt sera le mieux? L'extension de la supervision du SSICF sera-t-elle perceptible sur le terrain ou ne s'agit-il en l'occurrence que d'une extension administrative du rapportage réalisé par les entreprises ferroviaires? Les Régions devraient également être associées à l'autonomisation du service de régulation, déjà annoncée dans des notes de politique générale précédentes. Quand cette question sera-t-elle cependant abordée en commission? Où en est le dossier "lignes musées", qui s'éternise depuis un certain temps déjà et qui est déjà réalisé dans les pays limitrophes? Comment le ministre voit-il la responsabilité sans faute en cas de catastrophes ferroviaires, dès lors que le ministre de la Justice prépare un projet de loi mais renvoie au ministre compétent lorsqu'il s'agit de savoir si elle doit être imposée aux entreprises ferroviaires?

minister verwijst? Tot slot is er weliswaar een ontwerp van koninklijk besluit dat in minimumbedragen voorziet, maar de slachtoffers van de ramp in Wetteren wachten nog altijd op schadeloosstelling.

De heer Gilles Foret (MR) wenst meer te vernemen over het verscherpt toezicht dat de DVIS zal kunnen uitoefenen. Wat is de deadline voor het overleg, samen met de minister van Mobiliteit, met de Europese partners? Hoe kan de knoop inzake de interoperabiliteit in de 27 lidstaten van de Europese Unie in het dossier-Arriva worden doorgehakt? Wanneer zal het Onderzoeksorgaan over de nieuwe website beschikken? Hoe ver staat het met de technische pijler van het vierde spoorwegpakket die in 2019 moet worden afgerond?

De heer Veli Yüksel (CD&V) verheugt zich over de uitbreiding van de bevoegdheid van de DVIS maar benadrukt dat het vierde spoorwegpakket voor juni 2019 omgezet moet zijn. Zal die deadline wel worden gehaald? De constructeur van ETCS beschikt over een monopolie wat de uitrol van ETCS fel bemoeilijkt en zelfs verantwoordelijk is voor de immobilisering van 20 % van het rollend materieel van de NMBS. De zogeheten “drielandentrein” Luik-Maastricht-Aken, die met Nederlandse treinen wordt bediend, kan niet over het Belgisch grondgebied lopen zolang er in Nederland geen politiek akkoord is over ETCS. Uit het jaarverslag van de DVIS blijkt dat er in 2017 tegenover 2016 opmerkelijk meer ongevallen met doden en gewonden te betreuren zijn op het spoor. 90 % hiervan heeft plaats in een spooromgeving. Welke concrete stappen zal de minister zetten om de stijgende tendens te keren? Zal het noodzakelijk wetgevend werk inzake de “museumspoorlijnen” tijdens deze regeerperiode nog worden afgerond? Hoe zullen de controle en het toezicht worden georganiseerd?

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) onderschrijft de doelstellingen van de minister. Er rijst een probleem met het grensoverschrijdend verkeer wegens het feit dat niet alle treinen die de grens oversteken ETCS-gecertificeerd zijn. Het was nochtans de verwachting dat ETCS de interoperabiliteit zou verhogen. Wat kan de minister ondernemen om de bestaande obstakels zoveel mogelijk uit de weg te ruimen? Voorts worden de onderzoeken van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) dringend verwacht, temeer daar ook het gerecht, Infrabel en de NMBS hun eigen onderzoek voeren. Kan de minister een rol spelen in de tenuitvoerlegging van de aanbevelingen van het OOIS? Wat is ten slotte de stand van zaken in het dossier-“museumlijnen”? Zal de reiziger

Enfin, il existe certes un projet d'arrêté royal fixant des montants minimums, mais les victimes de la catastrophe de Wetteren attendent toujours un dédommagement.

M. Gilles Foret (MR) demande des précisions quant au renforcement de la supervision que pourra exercer le SSICF. Quelle est la date butoir pour la concertation avec le ministre de la Mobilité et les partenaires européens? Comment la question de l'interopérabilité dans les 27 États membres de l'Union européenne pourra-t-elle être tranchée dans le dossier Arriva? Quand l'Organisme d'Enquête disposera-t-il d'un nouveau site internet? Où en est le volet technique du 4^e paquet ferroviaire qui doit être achevé en 2019?

Se félicitant de l'extension des compétences du SSICF, *M. Veli Yüksel (CD&V)* souligne toutefois que le 4^e paquet ferroviaire doit être transposé pour juin 2019. Cette échéance pourra-t-elle être respectée? Le constructeur de l'ETCS dispose d'un monopole, ce qui complique sérieusement le déploiement de l'ETCS et est même la cause de l'immobilisation de 20 % du matériel roulant de la SNCB. Le train dit des trois pays reliant Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle, qui opérera à l'aide de trains néerlandais, ne pourra rouler en territoire belge tant que l'ETCS n'aura pas fait l'objet d'un accord politique aux Pays-Bas. Il ressort du rapport annuel du SSICF que le nombre d'accidents avec des morts et des blessés a sensiblement augmenté sur le rail en 2017 par rapport à 2016. Parmi ceux-ci, 90 % se sont produits dans l'environnement ferroviaire. Quelles mesures concrètes le ministre prendra-t-il pour inverser cette tendance à la hausse? Le travail législatif nécessaire dans le cadre des “lignes musées” sera-t-il encore achevé sous la législature en cours? Comment le contrôle et la supervision sont-ils organisés?

Mme Nele Lijnen (Open Vld) souscrit aux objectifs exposés par le ministre. Le trafic transfrontalier pose problème, dès lors que tous les trains qui traversent la frontière ne sont pas certifiés ETCS. On s'attendait pourtant à ce que l'ETCS augmente l'interopérabilité. Quelles initiatives le ministre peut-il prendre pour lever au maximum les obstacles existants? Les enquêtes de l'Organisme d'Enquête sur les accidents et incidents ferroviaires (OE) sont par ailleurs attendues d'urgence, d'autant que la justice, Infrabel et la SNCB mènent également leur propre enquête. Le ministre peut-il intervenir dans la mise en œuvre des recommandations de l'OE? Où en est enfin le dossier “lignes musées”? Le voyageur pourra-il bientôt monter dans une voiture historique à la gare Centrale d'Anvers, entendons-nous

weldra in Antwerpen Centraal in een historisch rijtuig kunnen stappen, let wel: een historisch rijtuig en geen afgeleefd rijtuig, zoals die welke Limburg met de rest van het land verbinden.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) vraagt waarom het aantal ongevallen – voornamelijk werkongevallen trouwens – in 2017 ten opzichte van 2016 luidens het jaarverslag van de DVIS is verdubbeld. Het ongeval in Morlanwelz vormt hier slechts één tiende van. Wat is de verklaring voor de resterende stijging?

De heer David Geerts (sp.a) verheugt zich over het feit dat vorig jaar geen enkel treinongeluk heeft plaatsgehad, waardoor het debat over de beleidsnota van de minister zich kan beperken tot technische vraagstukken. Wat is de tendens van de minimumbedragen die aan spoorbedrijven worden opgelegd ingeval van ramp? Wat is de stand van zaken inzake de openstelling van de spoorwegmarkt? In 2018 zal een audit worden uitgevoerd aangaande het opleidingscentrum van treinbestuurders? Wat is daar de tendens? Het belang van een degelijke opleiding van de treinbestuurders kan niet genoeg onderstreept worden om ongevallen en seinvoorbijrijdingen te vermijden. De uitrol van ETCS blijkt niet alleen moeilijk te harmoniseren op Europees vlak maar zorgt ook in België zelf voor veel strubbelingen. Wat is daar de oorzaak van? Het gevolg is wel een fel gereduceerde interoperabiliteit. De spreker mist ook het debat over de infrastructuurvergoeding. Er is blijkbaar een afspraak gesloten tussen Infrabel en de NMBS maar er is geen transparantie over de berekeningswijze. Het jaarverslag van de DVIS toont aan dat het aantal ongevallen significant is gestegen (van 22 naar 33; met rijtuigen in beweging, van 7 naar 17, waarvan 5 gerelateerd zijn met werkzaamheden aan het spoor, en van 33 naar 49 wat het aantal slachtoffers betreft). Toch moet worden onderstreept dat het aantal dodelijke slachtoffers verwaarloosbaar klein is in vergelijking met het aantal dodelijke slachtoffers die te wijten zijn aan andere vervoersmodi. Niettemin moet nog meer geïnvesteerd worden daar de impact van een ongeval op het spoor groter is dan in andere risicogebieden. Blijkbaar heeft het Onderzoeksorgaan (OOIS) de analyse gemaakt van alle ongevallen. Zal deze analyse meer feedback opleveren en zal rekening worden gehouden met deze feedback?

Mevrouw Anne-Catherine Goffinet (cdH) kondigt aan dat ze haar commentaar zal beperken tot het toekomstige federaal agentschap ter regulering van het spoorverkeer en de interoperabiliteit voor wat het grensoverschrijdend treinverkeer betreft. Zal voornoemd federaal agentschap de rol vervullen van openbaarvervoersautoriteit? Wat de interoperabiliteit betreft, constateert de spreekster dat de tijd waarbinnen de

bien, une voiture historique, et non une voiture bonne pour la casse, comme celles-ci relient le Limbourg au reste du pays?

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) s'informe des raisons pour lesquelles, selon le rapport annuel du SSICF, le nombre d'accidents – essentiellement d'accidents du travail du reste – a doublé en 2017 par rapport à 2016. L'accident de Morlanwelz n'en constitue qu'un dixième. Comment explique-t-on le reste de l'augmentation?

M. David Geerts (sp.a) se réjouit que, l'année passée, on n'ait pas eu à déplorer le moindre accident ferroviaire, si bien que le débat relatif à la note de politique générale du ministre peut se limiter à des questions d'ordre technique. Quelle est la tendance des montants minimums imposés aux entreprises ferroviaires en cas de catastrophe? Quel est l'état d'avancement de l'ouverture du marché ferroviaire? En 2018, un audit sera-t-il réalisé au sujet du centre de formation des conducteurs de trains? Quelle en est la tendance? On n'insistera jamais assez sur l'importance de cette formation pour éviter les accidents et les franchissements de signaux. Le déploiement de l'ETCS ne semble pas seulement difficile à harmoniser au niveau européen, il est également source de frictions en Belgique. Pour quelle raison? Quoi qu'il en soit, cette situation nuit fortement à l'interopérabilité. L'intervenant regrette l'absence de débat quant à la redevance d'infrastructure. Manifestement, un accord a été conclu entre Infrabel et la SNCB, mais le mode de calcul manque totalement de transparence. Le rapport annuel du SSICF révèle une augmentation significative du nombre d'accidents (de 22 à 33; avec des wagons en mouvement, de 7 à 17, dont 5 sont liés à des travaux sur les voies, et de 33 à 49 en ce qui concerne le nombre de victimes). Il convient toutefois de souligner que le nombre de décès est négligeable par rapport au nombre de décès attribuées aux autres modes de transport. Il conviendra néanmoins d'investir encore plus, étant donné que l'incidence d'un accident est plus importante dans le domaine ferroviaire que dans d'autres secteurs à risque. Apparemment, l'organisme d'enquête (OE) a analysé tous les accidents. Cette analyse fournira-t-elle davantage de *feedback* et sera-t-il tenu compte de celui-ci?

Mme Anne-Catherine Goffinet (cdH) annonce que son commentaire se limitera à la future agence fédérale de régulation du transport ferroviaire et à l'interopérabilité en ce qui concerne le trafic ferroviaire transfrontalier. L'agence fédérale précitée assumera-t-elle le rôle d'autorité publique en matière de transports? En ce qui concerne l'interopérabilité, l'intervenante constate que le délai imparti pour la procédure d'homologation

hele homologatieprocedure doorlopen moet worden niet dezelfde is in ieder land. In België is dat conform artikel 77 van de Spoorcodex bijvoorbeeld vier maanden, terwijl dit in Luxemburg beperkt is tot drie maanden. Kunnen die termijnen door de DVIS niet worden ingekort? De termijn op het terrein is trouwens vaak nog langer. Een vereenvoudiging dringt zich op, zeker met oog op de ingebruikstelling van de M7's.

B. Antwoorden van de minister

Aansprakelijkheid spoorbedrijven

De lat moet zo hoog mogelijk worden gelegd. Het koninklijk besluit van 8 december 2013 – dat voor herziening voorligt bij de minister van Mobiliteit – voorziet in een dekking van 70 miljoen euro. Na benchmarking zouden de bedragen voor respectievelijk het personenvervoer, het vrachtvervoer, de hst en het vervoer van gevaarlijke stoffen opgetrokken tot minimaal 30, 10, 50 en 70 miljoen euro.

Regulering mededinging

Deze nieuwe dienst moet waken over het economisch evenwicht. Bij koninklijk besluit kan, aan de hand van objectieve criteria, de toegang tot het netwerk worden beperkt. De regulator moet een aantal audits uitvoeren en de spoorbedrijven financiële transparantie opleggen. Momenteel gaat een studie na hoe het evenwicht het best bewaard kan blijven en hoe de onafhankelijkheid van de regulator kan worden onderbouwd. Daarna zal de minister trancheren om aan de Europese vereisten tegemoet te komen.

Aantal ongevallen

Dit aantal is in België laag in vergelijking met het gemiddelde in de rest van Europa. Toch moet dit een aandachtspunt blijven, zeker in het licht van de geconstateerde stijging. Het aantal reizigers dat slachtoffer is van een treinongeval is niet gestegen maar het personeel van Infrabel en van bedrijven die werkzaam zijn aan het netwerk zijn wel vaker het slachtoffer van een ongeval. In januari 2019 is een seminarie gepland waarin samen met Infrabel, de Bouwfederatie en het Onderzoeksgaan wordt nagegaan welke maatregelen het aantal slachtoffers van deze categorie zou kunnen doen dalen. In verband met de ongevallen die gepaard gaan met overtredingen zal de minister van Mobiliteit een sensibiliseringscampagne opzetten. Deze categorie slachtoffers is weliswaar niet gestegen, maar blijft een aandachtspunt.

n'est pas identique dans tous les pays. En Belgique, par exemple, aux termes l'article 77 du code ferroviaire, il est de quatre mois, alors qu'il se limite à trois mois au Luxembourg. Le SSICF ne peut-il pas raccourcir ces délais? Sur le terrain, ces périodes sont en effet souvent encore plus longues. Une simplification s'impose, surtout dans la perspective de la mise en service des M7.

B. Réponses du ministre

Responsabilité des entreprises ferroviaires

La barre doit être placée le plus haut possible. L'arrêté royal du 8 décembre 2013 – en cours de révision auprès du ministre de la Mobilité – prévoit une couverture de 70 millions d'euros. Au terme d'un *benchmarking*, les montants minimums pour le transport de personnes, le transport de marchandises, le TGV et le transport de substances dangereuses devrait être respectivement relevés à 30, 10, 50 et 70 millions d'euros.

Régulation de la concurrence

Ce nouveau service doit veiller à l'équilibre économique. Il est possible, par arrêté royal, de limiter l'accès au réseau par le biais de critères objectifs. Le régulateur doit réaliser une série d'audits et imposer aux entreprises ferroviaires la transparence financière. Une étude est en cours pour analyser comment l'équilibre peut être préservé au mieux et comment l'indépendance du régulateur peut être renforcée. Le ministre tranchera ensuite pour répondre aux exigences européennes.

Nombre d'accidents

Ce nombre est faible en Belgique par rapport à la moyenne dans le reste de l'Europe. Cet aspect mérite toutefois une attention constante, surtout à la lumière de l'augmentation constatée. Si le nombre de voyageurs victimes d'un accident ferroviaire n'a pas augmenté, les accidents touchent davantage le personnel d'Infrabel et des entreprises actives sur le réseau. En janvier 2019, un séminaire rassemblera Infrabel, la Confédération de la construction et l'Organisme d'enquête pour identifier les mesures susceptibles d'entraîner une réduction du nombre de victimes de cette catégorie. En ce qui concerne les accidents liés aux infractions, le ministre de la Mobilité compte lancer une campagne de sensibilisation. Certes, cette catégorie de victimes n'a pas augmenté, mais elle n'en demeure pas moins importante.

Europees overleg

ETCS blijft een must. Tussen België en Luxemburg zou voor 30 juni 2021 ETCS geïnstalleerd moeten zijn. In februari 2017 zijn in Bettembourg drie dodelijke slachtoffers gevallen. Alstom en Siemens kunnen het aantal bestellingen momenteel niet tijdig verwerken. De discussies hieromtrent worden voortgezet.

Wat Arriva betreft, eigendom van de Deutsche Bahn, heeft de DVIS nog geen homologatieverzoek ontvangen voor de zogeheten “drielandentrein” tussen Duitsland en België via Nederland. De Belgische voorschriften zijn duidelijk: voor alle nieuwe treinen zonder ETCS geen homologatie. Voor de Nederlandse trein zonder ETCS tussen Maastricht en Luik wordt het overleg voortgezet.

Toezicht DVIS

In het raam van het vierde spoorwegpakket worden een aantal bevoegdheden van de DVIS overdragen aan het Europees Spoorwegagentschap (ERA). Het zal in de toekomst veeleer de spoorbedrijven begeleiden dan ze controleren.

Website Onderzoeksorgaan

Er zullen twee types toegang zijn: een onbeperkte voor het publiek (die in het raam van de veiligheids-cultuur recht heeft op transparante informatie) en een beperkte voor de spoorbedrijven (die de uitwisseling van cruciale data en rapporten zal vergemakkelijken). Momenteel loopt een openbare aanbesteding. Met sleutelwoorden zal men opzoeken kunnen doen, met zelfs verwijzingen naar aanbevelingen van buitenlandse onderzoeksorganen. Er zal ook worden voorzien in een Duitstalige versie voor de bewoners van de Oostkantons.

Opleidingscentrum treinbestuurders

Binnenkort – op 27 november 2018 – zal minister Bellot een audit laten uitvoeren.

Museumlijnen

De minister van Mobiliteit heeft in deze een ruimere bevoegdheid. Het is de bedoeling voor het einde van de regeerperiode het dossier af te ronden.

Concertation européenne

L'ETCS reste un must. Ce dispositif devrait être installé d'ici le 30 juin 2021 sur les trains circulant entre la Belgique et le Luxembourg. En février 2017, trois personnes ont perdu la vie à Bettembourg. À l'heure actuelle, Alstom et Siemens ne peuvent traiter le nombre de commandes dans les délais impartis. Les discussions se poursuivent en la matière.

S'agissant d'Arriva, propriété de la Deutsche Bahn, le SSICF n'a pas encore reçu de demande d'homologation pour les trains dits “trains des trois pays” qui relient l'Allemagne à la Belgique en passant par les Pays-Bas. Les prescriptions belges sont claires: aucune homologation pour les nouveaux trains non équipés de l'ETCS. Quant au train néerlandais sans ETCS qui circule entre Maastricht et Liège, la concertation se poursuit.

Supervision du SSICF

Dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, le SSICF a cédé une série de ses compétences à l'Agence ferroviaire européenne (AFE). À l'avenir, celle-ci va davantage accompagner les entreprises ferroviaires que les contrôler.

Site web de l'organisme d'enquête

Il y aura deux types d'accès: un accès illimité au public (qui, dans le cadre de la culture de sécurité, a droit à des informations transparentes) et un accès limité aux entreprises ferroviaires (accès qui facilitera l'échange de données et de rapports cruciaux). Une adjudication publique est actuellement en cours. Des recherches peuvent être effectuées à l'aide de mots-clés, assorties de renvois à des recommandations d'organismes d'enquête étrangers. Une version allemande sera également fournie pour les habitants des cantons de l'Est.

Centre de formation pour les conducteurs de train

Le ministre Bellot fera procéder à un audit sous peu, soit le 27 novembre 2018.

Lignes musées

Le ministre de la Mobilité exerce une compétence élargie en la matière. Le but est de clôturer le dossier d'ici la fin de la législature.

C. Replieken en antwoorden van de minister

Mevrouw Anne-Catherine Goffinet (cdH) hamert op de lange proceduredtijd, eerst in België en vervolgens in Luxemburg, voor de homologatie van de M7's.

De minister antwoordt dat de DVIS doet wat het kan om de procedures te versnellen.

III. — ADVIES

De commissie brengt met 9 stemmen en 2 onthoudingen een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Regulering van het spoor en de luchtvaart) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2019.

De rapporteur,

Nele LIJNEN

De voorzitter,

Karine LALIEUX

C. Répliques et réponses du ministre

Mme Anne-Catherine Goffinet (cdH) insiste sur la longueur de la procédure, d'abord en Belgique et ensuite au Luxembourg, pour homologuer les M7.

Le ministre répond que le SSICF fait de son mieux pour accélérer les procédures.

III. — AVIS

La commission émet, par 9 voix et 2 abstentions, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: régulation du transport ferroviaire et aérien) du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2019.

La rapporteuse,

Nele LIJNEN

La présidente,

Karine LALIEUX