

Wat is bij ons de stand van zaken met betrekking tot ETCS? In hoeverre is dat reeds overal uitgerold? Welke invloed heeft de beperkte spoorbegroting op de implementatie ervan?

Ook bij ons rijden er soms treinen door een rood sein. Hoeveel waren dat er precies in 2022? Hoe evolueren die cijfers?

Een van de belangrijkste aanbevelingen van de commissie naar aanleiding van de treinramp in Buizingen was de eenmaking van NMBS en Infrabel. Hoe staat het met die aanbeveling? Waarom maken we hiervan in België geen werk? Wij hebben ook reeds een voorstel gedaan om die terug samen te brengen.

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, wat er vorige week in Griekenland is gebeurd, is een absoluut drama. Ik heb een brief gestuurd naar mijn Griekse collega-minister om mijn medeleven te betuigen met het land en met de familie en naasten van alle slachtoffers alsook om onze expertise na het ongeluk van Buizingen te delen.

Laat mij eerst en vooral beginnen met het allerbelangrijkste: de veiligheid van het treinverkeer is steeds prioriteit nummer een in iedere beslissing met betrekking tot het spoor en in de dagelijkse werking van de NMBS en Infrabel. Daar wordt nooit op toegegeven.

De regering investeert sinds twee jaar weer massaal in het spoor, na jaren van desinvestering. Het gaat daarbij niet alleen om cijfers – 44 miljard euro op 10 jaar – maar ook om het kader met perspectief dat ik de treinreiziger en de NMBS en Infrabel opnieuw bied: een visie op 20 jaar en twee beheerscontracten met bijbehorende investeringsplannen op 10 jaar. Wat u zegt over een gebrek aan budget, is, met andere woorden, totaal naast de kwestie.

U stelde ook een vraag over het ETCS. In het meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel zijn de nodige financiële middelen ter beschikking gesteld, zodat beide bedrijven hun wettelijke verplichtingen met betrekking tot de uitrol ervan kunnen nakomen. Het is nu aan hen om dat in de praktijk om te zetten. Wij overleggen met de verschillende belanghebbenden om na te gaan of de tijdlijn kan worden gehandhaafd of moet worden aangepast, uiteraard zonder de veiligheidsvoorwaarden in het gedrang te brengen. In ieder geval blijft België een van de meest geavanceerde landen in Europa wat betreft de invoering van het ETCS en dat moet zo blijven.

Wat de seinvoorbijrijdingen betreft, deelt Infrabel

mij mee dat het risico nog nooit zo laag is geweest en dat het verder is gedaald in het afgelopen jaar. Dankzij de steeds betere beveiligingssystemen stopt de trein in kwestie meer en meer vooraleer hij het eerste potentieel gevaarlijke punt bereikt, wat absoluut onze uitzonderingsgevallen zijn.

Ik rond af. Wat voor mij als minister telt, is een goede samenwerking tussen beide spoorbedrijven met als doel een degelijke dienstverlening waarin veiligheid centraal staat, binnen het bestaande wettelijke kader.

16.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): U bent er voorstander van dat de NMBS en Infrabel publieke bedrijven zijn. De situatie in Griekenland toont echt aan dat het geen goede politieke keuze is om het spoor in privéhanden te geven. Ook in Amerika zijn er enorm veel ongevallen op het spoor. Het is een goede zaak dat wij blijven stellen dat het spoor een publiek bedrijf moet blijven. U investeert in de veiligheid. Op de meeste plaatsen loopt dit vrij goed in België. Wij zouden toch nog altijd liever hebben dat de NMBS en Infrabel samensmelten. Dat zou een goede keuze zijn voor ons land.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 **Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne de train reliant Tournai à Lille" (55034757C)**

17 **Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Doornik en Rijsel" (55034757C)**

17.01 **Daniel Senesael** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en février dernier, je vous interrogeais, souhaitant recevoir de plus amples informations concernant de nombreux retards et de nombreuses suppressions de train sur la ligne ferroviaire Tournai-Lille, ainsi que sur le suivi de la création d'un comité de pilotage composé des compagnies ferroviaires belge et française "chargé du suivi de ces dessertes et de l'analyse des mesures à prendre pour l'amélioration de la qualité de l'offre".

Lors de cet échange, vous nous indiquiez avoir été informé par Infrabel que les causes des nombreuses suppressions sur cette ligne 94 étaient liées, dans 85 % des cas, à des événements survenus sur le réseau français, marquant donc l'importance d'une collaboration accrue avec nos voisins qui est, par ailleurs, l'objectif premier du comité de pilotage.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous partager la composition actuelle de ce comité de pilotage en

nous détaillant les membres qui y siègent ainsi que leurs fonctions respectives? Combien de réunions ont-elles eu lieu depuis la création de ce comité? Pourriez-vous nous indiquer le détail de ces dernières? Des conclusions ont-elles déjà été dressées depuis la création de cet organe franco-belge? Le cas échéant, pouvons-nous recevoir un retour de votre part au sujet de ces dernières? Enfin, êtes-vous informé des détails des événements survenus sur le réseau français et causant des suppressions récurrentes de train sur la ligne 94? Pouvez-vous nous établir un état des lieux sur le sujet? Des perspectives d'amélioration ont-elles été évoquées dans le cadre des discussions menées au sein du comité de pilotage?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Senesael, comme je vous l'ai indiqué lors de notre précédent échange dans cette commission, l'amélioration de la ponctualité est un défi permanent pour lequel mon cabinet, les collaborateurs de la SNCB et d'Infrabel s'engagent en permanence. Ce principe s'applique à toutes les lignes ferroviaires y compris la ligne 94 entre Tournai et Lille. Chaque mois, les chiffres de ponctualité sont fournis par Infrabel, ce qui permet à la SNCB de prendre des mesures spécifiques en termes de gestion des différentes lignes ferroviaires, de causes de retards, de trains supprimés, de premiers départs, d'analyse d'incidents sur du matériel spécifique et de disponibilité du matériel ferroviaire en général. Les différentes équipes au sein de la SNCB et d'Infrabel identifient ensuite les causes primaires à l'origine de la baisse de la ponctualité sur les différentes lignes. Sur cette base, ils identifient les leviers d'amélioration de la ponctualité et élaborent des plans d'action détaillés pour réaliser ces leviers.

En réponse à vos questions, la SNCB m'informe que la ligne 94 de Tournai à Lille est bien suivie par un groupe de travail formel entre la SNCB et la SNCF. La SNCB y représentée par la direction qui gère les partenariats avec les pays voisins. En règle générale, il y a des réunions sur l'offre et la qualité trois fois par an, en janvier, en juin et en septembre.

Outre ces réunions, il y a des échanges très réguliers entre les différents réseaux. La SNCB veut accentuer la bonne relation avec ses collègues de la SNCF. La SNCB me confirme que la gestion de la ligne 94 est complexe dans le sens où le moindre incident peut avoir un impact sur les autres trains. Une des plus grandes problématiques à aborder, typique pour cette ligne, est le manque de conducteurs de trains français dans la région du nord de la France. Nous ne

sommes pas les seuls en difficultés dans le recrutement, mais cela a évidemment un impact sur le service.

Pour terminer, j'ai aussi une bonne nouvelle pour vous. Les cinq trains qui ne roulaient plus à cause de la pénurie de personnel côté SNCF vont de nouveau rouler à partir du 17 avril 2023. Je n'en doute pas, les habitants de Wallonie picarde en seront très heureux.

Le **président**: Merci, monsieur le ministre, pour cette bonne nouvelle annoncée à notre collègue.

17.03 **Daniel Senesael** (PS): Je remercie monsieur le ministre pour la qualité de sa réponse, et pour les bonnes nouvelles qu'il vient de nous annoncer.

Le **président**: Elle était excellente. Dont acte pour le rapport.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

18 **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vakbondsprotest tegen de liberalisering van het openbaar vervoer" (55034758C)**

18 **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation des syndicats contre la libéralisation des transports en commun" (55034758C)**

18.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de vakbonden uit verschillende Europese landen hebben op dinsdag 28 februari voor het Europees Parlement in Brussel actiegevoerd tegen de verdere liberalisering van ons openbaar vervoer. Ruim honderd werknemers uit een tiental landen hebben deelgenomen aan het protest, dat uitgaat van de Europese Transportvakbond (ETF). De vakbonden kanten zich tegen de plannen van de Europese Commissie voor een verdere liberalisering van het openbaar vervoer op het spoor en op de weg. Ze vrezen dat die liberalisering leidt tot slechtere arbeidsomstandigheden, minder werkzekerheid en een achteruitgang van de dienstverlening.

Volgens de ETF wil de Commissie die plannen bovendien achter de rug van de parlementsleden doorvoeren. Europees Commissaris voor Vervoer Adina Valean tracht dit door te drukken zonder het voor te leggen aan het Europees Parlement. Ze laat de democratie dus achterwege, klaagt Günther Blauwens van ACOD Spoor aan. De Europese Commissie wil van de openbare aanbesteding de norm maken. Ze wil daarvoor interpretatieve