

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE, DES  
COMMUNICATIONS ET DES  
ENTREPRISES PUBLIQUES

van

du

WOENSDAG 25 JANUARI 2017

MERCREDI 25 JANVIER 2017

Namiddag

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.20 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Beste collega's, welkom in de commissie Infrastructuur. Aangezien collega Devin nog niet hier is, stel ik voor dat we starten met de vraag van mevrouw Poncelet.

**01** Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les gares concernées par le projet pilote de tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 15833)

**01** Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de selectie van de stations voor het pilotproject met betrekking tot de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 15833)

**01.01** Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte sur le projet pilote de tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

Au mois de juillet, en réponse à ma question parlementaire, vous confirmiez qu'un projet pilote avec une tarification plus avantageuse et le Park & Ride (P&R) gratuit pour les navetteurs devrait être opérationnel pour le changement des horaires en décembre 2017. Nous ne pouvons que nous réjouir d'une telle initiative car il devient en effet impératif de désengorger le réseau routier vers le Grand-Duché de Luxembourg et singulièrement vers la ville de Luxembourg.

Il me revient que cette navette transfrontalière pourrait prendre son départ à Viville. Or la gare de Marbehan tient une position centrale dans le sud de la province de Luxembourg. En effet, avant l'application du dernier plan de transport, cette gare accueillait 5 025 navetteurs par semaine en moyenne, soit 822 personnes par jour. Après l'adoption du plan, ces chiffres ont malheureusement drastiquement diminué. Mais je pense également aux autres gares de la province qui accueillent également de très nombreux voyageurs se rendant à Luxembourg chaque jour.

Si, désormais, un tarif transfrontalier devait être appliqué uniquement au départ de Viville, ce serait purement et simplement la désertification de cette gare et des gares proches de Viville. Je pense notamment à celles de Marbehan et Habay. Si nous souhaitons conserver une offre de train vers Luxembourg, aussi petite soit-elle, nous nous devons d'élargir le nombre des gares qui pourront bénéficier d'un tarif préférentiel dans le cadre de ce projet pilote de tarification transfrontalière. Il en va de l'avenir de ce service public dans nos zones rurales. J'ajouterai que la gare de Marbehan est déjà largement équipée de grands parkings aux alentours.

Monsieur le ministre, en quoi consiste concrètement ce projet pilote de tarification transfrontalière? Quand sera-t-il mis en œuvre et pour quelle durée? Quelles gares seront-elles concernées? Enfin, serait-il possible d'élargir la zone d'application du projet pilote à d'autres gares et, à tout le moins, à la gare de Marbehan?

**01.02** François Bellot, ministre: Chers collègues, madame Poncelet, la SNCB me dit que les négociations

avec les CFL relatives à une tarification transfrontalière plus intéressante pour le transport domicile-travail entre la Belgique et le Luxembourg sont actuellement toujours en cours mais ont déjà abouti à une proposition de réduction uniforme qui serait appliquée à tous les abonnements domicile-travail mensuels et annuels entre les gares reprises à la zone frontalière actuelle et le Grand-Duché de Luxembourg. En appliquant une réduction uniforme, la volonté explicite de la SNCB est d'éviter toute discrimination entre des voyageurs de communes différentes.

La SNCB répète que l'introduction d'un tarif réduit aura comme conséquence inévitable une diminution de ses revenus, estimée à ce jour à 253 000 euros en cas de réduction de 13,50 euros sur tous les abonnements domicile-travail actuels. Évidemment, ce montant dépendra des ventes effectivement réalisées. C'est donc via une collaboration suivie que la SNCB et les CFL tentent de rendre la relation transfrontalière plus attractive et ce, afin de favoriser un transfert modal de la voiture vers le train.

**01.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Vous n'avez pas cité de gare en particulier. Je sous-entends donc que ce sont les abonnés qui seraient bénéficiaires.

**01.04 François Bellot**, ministre: J'ai parlé de réduction uniforme.

**01.05 Isabelle Poncelet** (cdH): Ce n'est pas lié aux gares? C'est une bonne nouvelle.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

## **02 Questions jointes de**

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le renforcement de la sécurité sur le réseau de la SNCB" (n° 15698)

- **M. Laurent Devin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares" (n° 16115)

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité dans les gares et les trains" (n° 16135)

## **02 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Gautier Calomne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verhogen van de veiligheid op het NMBS-net" (nr. 15698)

- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de stations" (nr. 16115)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid in de stations en in de treinen" (nr. 16135)

**02.01 Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le gouvernement a décidé de l'octroi d'un budget de 13,5 millions d'euros pour soutenir les dispositifs de sécurité sur le réseau de la SNCB. Cet effort de grande importance s'inscrit dans la nécessité impérieuse de protéger, au même titre que la population, les infrastructures ferroviaires face à la menace terroriste que nous connaissons malheureusement depuis quelques années.

D'emblée, je me réjouis que le gouvernement ait agi concrètement dans le cadre des mesures antiterroristes décidées. Toutefois, je souhaiterais prendre connaissance de l'affectation de ces moyens.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Quels sont les principaux postes d'investissement retenus pour ces importantes marges budgétaires? Pourriez-vous nous en communiquer les grandes lignes?

Outre les investissements technologiques, qu'est-il prévu en termes de renforts pour les ressources humaines?

Enfin, quel est le calendrier général des opérations qui a été défini ? Certains chantiers sont-ils réputés

prioritaires par rapport à d'autres? Le cas échéant, lesquels?

**02.02 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Men kondigde afgelopen weken heel wat maatregelen aan rond veiligheid in stations en treinen. Ik overloop ze even.

Ten eerste, de NMBS zal 3 000 bewakingscamera's plaatsen in de 445 nieuwe M7-dubbeldektreinen, die tussen 2018 en 2021 in dienst worden genomen. Ze zullen de passagiers permanent filmen en de beelden in realtime verzenden naar het centraal controlecentrum van de NMBS.

Ten tweede, minister van Binnenlandse Zaken Jan Jambon wil het speciale beveiligingssysteem van de luchthaven in Zaventem ook naar treinstations brengen. NMBS laat onderzoeken of zulke slimme camera's met gezichtsherkenning nuttig zijn. Dat meldde uw voorganger ook al tijdens de commissievergadering van 2 maart 2016.

Ten derde, dit jaar zal men 13,5 miljoen euro investeren, boven op de algemene veiligheidsenveloppe van 400 miljoen euro voor veiligheidsmaatregelen in onze stations. Een deel van het budget zou gaan naar de aanwerving van 100 extra Securailagenten, de rest zou in veiligheidsinfrastructuur worden geïnvesteerd in stations als Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid en Luik-Guillemins.

In de commissie voor de Infrastructuur in mei 2016 verklaarde u over Securail – ik citeer: "Het is aan de regering om over een mogelijke toenadering tussen de diensten van Securail, die 540 voltijdse equivalenten tellen, en de Spoorwegpolitie na te denken. Voordien moet er overleg zijn met alle betrokken partijen. Ik ben van mening dat Securail haar link met de spoorsector moet behouden".

Kunt u de plannen met betrekking tot de camera's in detail toelichten?

Wat is de planning voor de installatie van de camera's op nieuwe treinen en bijkomende camera's in stations en parkings?

Hoeveel zijn er nu al geïnstalleerd? Kunt u, indien mogelijk, de tien locaties met de meeste camera's vermelden?

Wat is de timing voor het onderzoek naar het gebruik van slimme camera's met gezichtsherkenning?

Kunt u in detail toelichten waarvoor het budget dat dit jaar bestemd is voor veiligheidsmaatregelen in stations, wordt gebruikt?

Is er al een beslissing over de al dan niet integratie van agenten van Securail in de Spoorwegpolitie?

**02.03 Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, nous avons appris que le Conseil des ministres a validé l'octroi d'une dotation complémentaire de 13,5 millions d'euros à la SNCB afin de financer des mesures de protection antiterroristes, notamment pour la sécurisation des gares. Pouvez-vous nous donner de plus amples précisions concernant ces nouvelles mesures de protection? Pouvez-vous nous donner le détail du financement de ces nouvelles mesures? Qu'en est-il, alors, de l'engagement de nouveaux agents Securail?

**02.04 François Bellot**, ministre: Chers collègues, voici la situation concernant les investissements visant à renforcer la sécurité sur le réseau de la SNCB.

Mme Lahaye-Battheu et MM. Calomne et Devin font état de la dotation complémentaire octroyée à la SNCB par le Conseil des ministres afin de financer les mesures de protection antiterroristes. La presse a relayé un montant de 13 500 000 euros là où elle citait auparavant 17 millions d'euros. Mais il s'agit toujours bien du même budget alloué à la SNCB dans le cadre du plan Canal, afin de mettre en place un système de contrôle des voyageurs empruntant les lignes internationales. La différence s'explique par le fait que certains montants tiennent compte ou pas, non seulement de la répartition entre les années 2016 et 2017, mais également de la répartition entre frais d'investissements et frais récurrents.

De manière précise, le budget se base sur une estimation de dépense de frais d'investissements de 8,4 millions d'euros en 2016 et 6,9 millions d'euros en 2017. Un budget récurrent de 6,6 millions d'euros par an est prévu pour le personnel, l'entretien, les dispositifs et les caméras.

Quels vont être les investissements réalisés avec cette dotation?

Dans les gares internationales de Bruxelles-Midi, Anvers Central et Liège Guillemins, ainsi qu'à la gare de Bruxelles Airport-Zaventem, les dispositifs de sécurité - notamment des appareils de rayons X et des portiques de détection - seront prochainement mis en place, à l'issue du respect des procédures légales en matière de marchés publics.

Par ailleurs, le parc de caméras est en cours d'extension dans ces gares. Dans les autres gares, la vidéosurveillance est améliorée. Une étude sur l'utilisation des caméras intelligentes est actuellement en cours. Étant donné l'importance stratégique, l'atelier et le faisceau de Forest seront, eux aussi, mieux protégés.

De regering bereikte daarover een akkoord en Securail blijft binnen de NMBS. Voor meer details verwijst ik u naar mijn antwoord dat ik u heb gegeven op de schriftelijke vraag nr. 1941.

Cent équivalents temps plein supplémentaires sont recrutés chez Securail. Ils seront formés pour utiliser les dispositifs de sécurité mais ils peuvent également être employés sur l'ensemble du domaine de la SNCB et d'Infrabel. De cette façon, il est prévu une présence accrue dans les gares et dans les trains. De même, des agents sont formés pour le suivi de la vidéosurveillance.

Wat de camera's in de stations en op de parkings betreft, kunt u hieronder de tien locaties met de meeste camera's vinden. In 2016 werd de camerabewaking in de drie internationale stations verbeterd. Deze werven worden in de loop van het eerste kwartaal van 2017 afgewerkt. Een upgrade van de camera's in de andere stations is in volle voorbereiding en zal vanaf het tweede kwartaal van 2017 worden uitgerold.

En plus de ces investissements pour la sécurité, réalisés grâce à des dotations complémentaires, la SNCB a prévu une autre mesure.

Ik kan bevestigen dat er camera's zullen komen in de M7-treinen die tussen eind 2018 en 2021 in dienst zullen worden genomen. Studies voor het plaatsen van de camera's in ander rollend materieel worden momenteel uitgevoerd. Momenteel zijn er enkel de camera's in de Desiro-treinen.

**02.05 Gautier Calomne (MR):** Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse.

**02.06 Laurent Devin (PS):** Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour l'ensemble des éléments qu'il a communiqués à la commission aujourd'hui.

Je voudrais juste une petite précision en ce qui concerne le Conseil des ministres car j'ai mal compris ce morceau de réponse que vous avez donné en néerlandais. Vous allez présenter le projet au Conseil des ministres ou bien cela a-t-il déjà été décidé par le Conseil des ministres?

**02.07 François Bellot, ministre:** Cela a déjà été décidé.

**02.08 Laurent Devin (PS):** Très bien, merci.

**02.09 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Als ik het goed begrepen heb, loopt het onderzoek naar de mogelijkheid en het nut van de slimme camera's met gezichtsherkenning nog altijd. Dat was ook al het antwoord van uw voorganger in de maand maart vorig jaar. Wat is uw timing? Men zal toch eens een conclusie uit dat onderzoek moeten halen.

Op de vraag over de tien locaties met de meeste camera's hebt u "de lijst hieronder" geantwoord. Zal die lijst afgegeven worden?

**02.10 François Bellot, ministre:** Nous avons perdu un peu de temps dans la procédure de marché public parce qu'il y a eu un souci au sein de la SNCB. Pour être correct et éviter tout recours, la procédure a pris un peu plus de temps.

**Le président:** A-t-on une liste de ces dix gares?

**02.11 François Bellot**, ministre: Oui, nous allons vous la donner. Nous pouvons la remettre aux trois parlementaires qui ont posé des questions à ce sujet.

**02.12 Laurent Devin** (PS): Étant donné que le dernier mot revient aux parlementaires, je tiens à saluer et à remercier le ministre pour sa précision et son souhait que cela puisse être distribué à tout un chacun. Le fait que vous ayez précisé ce qu'il en était vous honore, monsieur le ministre.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **03 Questions jointes de**

- **M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "le logiciel de gestion des voies aériennes testé par Belgocontrol" (n° 15706)**

- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "le nouvel outil RAAS de Belgocontrol" (n° 16116)**

### **03 Sameengevoegde vragen van**

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het door Belgocontrol geteste programma voor het beheer van het luchtverkeer" (nr. 15706)**

- **de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "RAAS, de nieuwe tool van Belgocontrol" (nr. 16116)**

**03.01 Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, cela fait maintenant plusieurs années que la question de la dispersion des vols de l'aéroport de Bruxelles-National se pose.

Tout le monde en est conscient, il s'agit d'un dossier d'une très grande complexité et, d'évidence, la bonne volonté de tous les acteurs concernés est indispensable pour trouver une solution durable et équilibrée. Celle-ci devra, fort logiquement, tenir compte du droit à la quiétude de tous les riverains, qu'ils soient bruxellois, flamands ou wallons, mais aussi du développement économique de notre aéroport national, pourvoyeur d'emplois et vecteur majeur de croissance.

Nous savons que vous travaillez à des solutions équilibrées et nous avons toute confiance en vous pour aboutir.

À cet égard, il semblerait qu'un nouvel élément soit entré en ligne de compte. En effet, Belgocontrol testerait en ce moment l'application d'un logiciel de gestion des voies aériennes, basé sur des critères objectifs dont le vent, la météorologie, la disponibilité des pistes ou encore la destination de l'avion. Cet outil avait été développé à l'origine pour l'aéroport d'Amsterdam, et ce afin d'aider les contrôleurs aériens dans leurs choix. Ce logiciel est aujourd'hui d'application au sein de l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg, aussi appelé EuroAirport, qui, du point de vue de la complexité géographique, pourrait être comparé à notre aéroport national.

En effet, situé en territoire français mais aussi aux frontières suisses et allemandes, ses nuisances affectent, non pas trois Régions, mais les territoires des trois États. Depuis le mois de septembre dernier, ce logiciel est testé par Belgocontrol. Les critères qui devront alimenter son évaluation devront évidemment tenir compte de la complexité de notre situation au sol, en particulier l'usage et l'équipement de trois pistes dont deux qui se croisent, mais aussi de données spécifiques comme la capacité de l'aéroport, les périodes de pointe ou encore les horaires de nuit.

À l'aune des efforts déjà déployés pour trouver une solution équilibrée au dossier épineux, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Pouvez-vous nous communiquer un état des lieux de la situation quant à ce dossier?

S'agissant du logiciel évoqué, qu'est-il exactement prévu au niveau des tests réalisés à l'heure actuelle et quelles sont les conditions définies pour son éventuelle adoption définitive?

Enfin, comment la décision finale de mise en opération de cet outil informatique sera-t-elle prise?

**03.02 Laurent Devin (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, Belgocontrol a fait part de son intention de se munir d'un nouvel outil appelé le RAAS (*Runway Allocation Advisory System*). Cet outil doit servir notamment d'aide à la décision des contrôleurs et des différentes parties prenantes quant au choix des pistes à utiliser à Brussels Airport lors de l'atterrissage d'un avion.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur ce nouvel outil? En quoi aidera-t-il les contrôleurs à définir les meilleurs choix de pistes à utiliser? Quand sera-t-il opérationnel? Quel est le planning de formation des agents de Belgocontrol à ce nouvel outil?

**03.03 François Bellot, ministre:** Monsieur le président, chers collègues, en 2015, il a été demandé à Belgocontrol d'acquiescer un système d'aide à la décision pour la sélection des pistes en usage de l'aéroport de Bruxelles-National et, dès mon arrivée, j'ai moi-même insisté pour qu'on accélère la mise en place de ce nouveau système.

Les avantages offerts sont, outre une aide aux contrôleurs dans le choix des pistes, une meilleure transparence et une meilleure information des parties prenantes quant aux déviations du système préférentiel des pistes et aux prévisions de l'utilisation des pistes, notamment en fonction de l'orientation et de la force des vents. En effet, avec un tel système, le choix automatique des pistes repose sur les paramètres de l'outil et, bien entendu, le contrôleur peut toujours intervenir pour modifier la piste proposée. Et c'est une obligation quand des questions de sécurité l'imposent. Chaque modification devra toutefois faire l'objet d'une justification par rapport au système prévu dans le logiciel.

Ce nouveau système a été déployé dans la tour de contrôle fin septembre 2016 et a subi les tests techniques requis en décembre. Il est aujourd'hui en phase de tests opérationnels. Cette phase passe par une validation des paramètres qui seront utilisés dans la configuration du système. Il est en effet primordial de s'assurer que les bons paramètres sont choisis, notamment en fonction du PRS, des AIP, des instructions, etc. Ce n'est qu'à cette condition, que cet outil permettra d'aider correctement les contrôleurs à objectiver les décisions prises dans ce domaine techniquement et opérationnellement complexe et politiquement sensible et d'apporter de la clarté et de la sérénité dans ce dossier.

Pour ce faire, j'ai chargé la Direction générale du transport aérien de procéder à la validation du concept opérationnel de l'équipement – le RAAS (*Runway Awareness and Advisory System*) – que m'a soumis Belgocontrol, afin de veiller à ce que les paramètres régissant la logique du choix de pistes de cet outil soient conformes aux instructions en vigueur dans ce domaine, ni plus ni moins.

**03.04 Gautier Calomme (MR):** Monsieur le ministre, merci pour votre réponse qui, comme vous l'avez dit, traite d'un dossier qui est non seulement politiquement sensible, mais aussi complexe sur le plan technique.

Le test qui a été fait avec cet outil montre qu'il permettrait d'objectiver une grande partie des données, et donc aussi de contribuer à trouver une solution dans ce dossier dont on parle depuis des années, voire des décennies.

Je continuerai à suivre l'évolution de ce dossier, dont on entendra encore probablement parler.

**03.05 Laurent Devin (PS):** Je remercie monsieur le ministre pour sa réponse.

Ce dossier est éminemment important et nous serons appelés à en reparler tous ensemble.

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

**04 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fraudemanagement policy van Infrabel" (nr. 15867)**

**04 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de gestion des risques de fraude chez Infrabel" (n° 15867)**

**04.01 Wouter Raskin (N-VA):** Bedankt voorzitter en collega's. Ik word verwacht in de commissie voor de Sociale Zaken, vandaar mijn wens om mijn vragen hier in één beweging te stellen, waarvoor dank.

Wat betreft de vraag over de fraudemanagement policy van Infrabel, verwijs ik naar de wet van maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Deze voorziet erin dat de minister jaarlijks documenten bezorgt aan het Parlement, onder meer het jaarverslag van de raad van bestuur aan de algemene vergadering van aandeelhouders, de jaarrekening en het verslag van het college van commissarissen over de jaarrekening.

Uit het laatste verslag, voor de boekjaren 2014 en 2015, blijkt dat Infrabel stappen ondernam om een fraudemanagement policy uit te werken. Het college van commissarissen is echter ook van mening dat frauderisico's nog verder in kaart dienen gebracht te worden. Ook moet worden nagegaan of de bestaande procedures aangepast zijn om de frauderisico's te beheersen.

Ik heb dan ook volgende vragen.

Ten eerste, sedert welk jaar wordt deze aanbeveling kenbaar gemaakt in het verslag van het college van commissarissen en wat was daartoe de concrete aanleiding?

Ten tweede, welke stappen heeft Infrabel ondernomen om die aanbeveling op te volgen en tot welke concrete resultaten heeft de aanbeveling van het college geleid?

Tenslotte, bent u, mijnheer de minister, van mening dat de huidige fraudemanagement policy volstaat om fraude uit te sluiten of zijn verdere stappen noodzakelijk? Indien ja, welke?

**04.02** Minister **François Bellot**: Het college van commissarissen vermeld in zijn verslag het volgende: "Sinds 2014 is fraude een des te belangrijker aandachtspunt geworden voor het college van commissarissen, en dit naar aanleiding van een wijziging in de wetgeving. De oude kantoren in België zijn sinds het boekjaar 2014 verplicht de ISA-norm (International Standard on Auditing), toe te passen voor alle ondernemingen."

Voorheen gold dit enkel voor de zogenaamde "entiteiten van openbaar belang", zoals banken, verzekeraars en beursgenoteerde ondernemingen. In het kader van de ISA-normen heeft het frauderisico aan belang gewonnen in de financiële audit van de jaarrekening. Binnen Infrabel staat een *compliance officer* in voor een preventief en reactief beleid inzake fraude.

Diverse maatregelen zijn ingebouwd en aangescherpt om frauderisico's te beperken. Voorbeelden hiervan zijn interne controlemaatregelen, dubbele handtekening, delegatie van bevoegdheden en scheiding van functies. Het opstellen van een frauderisicomatrix is een project dat lopende is binnen Infrabel.

Infrabel laat opmerken dat men fraude nooit volledig kan uitsluiten. De ingebouwde controlemaatregelen zijn erop gericht om dit maximaal te voorkomen. Het huidige fraudemanagement is in lijn met de *best practices* ter zake. Er zijn hieromtrent geen verdere stappen noodzakelijk.

Infrabel hecht veel belang aan een ethisch en integer gedrag van zijn medewerkers en heeft daarom een gedragscode voor zijn medewerkers. Alle nieuwe medewerkers krijgen hierover de nodige uitleg bij hun eerste werkdag. Er is een meldpunt voor fraude, dat via affiches en webnews gecommuniceerd wordt naar de medewerkers. Sensibilisering van het personeel is een continu proces.

**04.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, het is duidelijk wanneer het werd opgestart. U hebt ook heel duidelijk aangegeven wat de aanleiding was. Ik snap uiteraard ook dat fraude nooit helemaal uit te sluiten is, maar het is goed dat wij het blijven bewaken.

Het nieuws van de afgelopen week, waar ik in mijn volgende vraag ook even op terugkom, geeft toch aan dat wij ons niet in slaap mogen laten wiegen wat dat betreft. Wij moeten er, zeker in deze budgettaire krappe tijden, voor zorgen dat het belastinggeld terechtkomt waar het hoort. Dat is in het verleden niet altijd het geval geweest. Kijk naar het verhaal van Eurostation van vorige week.

Ik heb u ook in de plenaire vergadering gevraagd om samen met de collega's de ambitie ter harte te nemen om komaf te maken met zulke praktijken, om die fraude te voorkomen en om ze zwaar te bestraffen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**05** Vraag van de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "audits bij de dochterbedrijven van de NMBS en Infrabel" (nr. 16048)

**05** Question de **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les audits au sein des filiales de la SNCB et d'Infrabel" (n° 16048)

**05.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil nog even refereren aan het gerechtelijk onderzoek, aan het dossier dat net ook al ter sprake kwam, namelijk het onderzoek naar fraude, corruptie en omkoping bij de vastgoedochter Eurostation. Dat onderzoek is er, zoals wij ondertussen allemaal weten, gekomen na twee audits die een aantal wanpraktijken aan het licht brachten. Dat doet, bij mij althans, de vraag rijzen of er ook bij andere dochterondernemingen van Infrabel of van de NMBS ongeoorloofde dingen zijn gebeurd.

Donderdag heb ik u tijdens het vragenuurtje in de plenaire vergadering gevraagd of u bereid was om ook aan de andere dochterondernemingen van de NMBS en Infrabel te vragen om ze te laten doorlichten. Het antwoord dat u mij toen gaf, luidde dat aan elke audit of analyse van het Rekenhof een dergelijke bereidwillige medewerking zal worden verleend. Daarmee antwoordde u echter niet helemaal op mijn vraag, die ik daarom vandaag graag opnieuw stel.

Mijnheer de minister, bent u al dan niet bereid om aan de CEO's van de NMBS en Infrabel te vragen om een audit te laten uitvoeren bij elk van hun dochterbedrijven? Waarom wel of eventueel waarom niet?

**05.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, indien achter uw vraag over de uitvoering van een audit bij elk dochterbedrijf de intentie schuilt om de controle op de CT-dochterondernemingen van de NMBS en van Infrabel te verbeteren, dan deel ik die doelstelling volkomen. Maar naast het bepalen van een doelstelling moeten in elke aanpak ook de meest geschikte middelen worden bepaald om de doelstelling te halen. De aangewende middelen om een doelstelling te (...), moeten in verhouding staan tot dat doel en mogen niet leiden tot een afbraak van een instantie, maar wel tot het verbeteren ervan.

Concreet deel ik mijn antwoord in vier punten in.

Ten eerste, ik herhaal dat in deze legislatuur een doelstelling werd aangenomen om het aantal dochterondernemingen te verminderen. Die wordt uitgevoerd. Zo werd tussen 2014 en 2 januari 2017 het aantal dochterbedrijven verminderd van 38 tot 29 bij de NMBS en van 23 tot 17 bij Infrabel.

Ten tweede, ik herhaal dat het bestaan van een normatief kader een belangrijk element is in de controle van een dochterbedrijf. Dat kader bepaalt de na te leven richtlijnen. Zowel de NMBS als Infrabel hebben zo'n kader vastgelegd. Wat de NMBS betreft werd dat kader aangevuld als gevolg van de vaststellingen uit de audit van de dochteronderneming Eurostation en Euroguards.

Volgens mij werd dat kader al toegelicht aan de commissieleden naar aanleiding van parlementaire vragen. Het mag alleen worden toegepast in de dochteronderneming waar de spoorwegonderneming hoofdaandeelhouder is. Voor de overige dochterondernemingen is het akkoord van de andere aandeelhouders vereist. De verbetering van het normatieve kader is tevens een belangrijke stap die in deze legislatuur werd verwezenlijkt.

Ten derde, het is belangrijk dat de richtlijnen op regelmatige tijdstippen worden aangepast op grond van eventuele vaststellingen, maar ook dat daarover verslag wordt uitgebracht aan de raad van bestuur van de moedermaatschappij. Ik zal erop toezien dat de bestaande jaarlijkse verslaggeving, naast de financiële aspecten, ook wel degelijk de naleving van de governanceregels behandelt.

Tot slot, lijkt het me onevenredig om een audit te willen uitvoeren van alle dochterondernemingen, omdat de configuratie-eindtermen van aandeelhouderschap of van activiteiten helemaal niet dezelfde zijn voor alle ondernemingen.

In termen van aandeelhouderschap moet een onderscheid worden gemaakt tussen de dochteronderneming waar de spoorwegonderneming een minoriteit is, slecht 50 % bezet, en die waar ze hoofdaandeelhouder is.

In termen van activiteiten moet een onderscheid worden gemaakt tussen de dochterondernemingen die louter financieel van aard zijn en werden opgericht om projecten te implementeren en dus spitsvondige financieringsformules vereisen, en daarnaast de dochterondernemingen die een operationele activiteit hebben.

Eerder dan een audit te vragen van elke dochteronderneming, lijkt het me bijgevolg nuttig om naast wat ik al heb aangekaart, te voorzien in een regelmatige audit. Deze audit moet worden uitgevoerd volgens een realistische en haalbare planning van elke dochteronderneming waar de spoorwegonderneming meer dan 50 % van het kapitaal bezit en die een operationele activiteit heeft.

De informatie die ik van beide ondernemingen ontvang, geeft aan dat deze aanpak reeds wordt toegepast op het niveau van hun respectieve interne auditdiensten.

Indien u enige informatie hebt die u doet vermoeden dat de *governance* niet wordt nageleefd in een of meerdere dochterondernemingen van de NMBS of van Infrabel, sta ik uiteraard te uwer beschikking om dit door te geven aan de CEO en aan de voorzitter van het auditcomité van de betrokken moedermaatschappijen.

**05.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, ik ben tevreden met uw omstandige antwoord, het was een duidelijk antwoord op de vraag die ik stelde. Ik ga niet stap voor stap herhalen wat u mij geantwoord hebt. Uw antwoord is duidelijk: er zijn stappen gezet, u hebt initiatieven genomen om die mogelijke fraude tegen te gaan.

Het is een belangrijk item en een belangrijke verantwoordelijkheid van u als voogdijminister om dat te blijven opvolgen. Misschien moeten wij allemaal een tandje bijsteken, want wij moeten echt af van de wanpraktijken zoals die zich in het verleden hebben voorgedaan. Het verhaal van Eurostation, een dochter van de NMBS, is redelijk degoutant.

Ik wil nogmaals, ik heb dat donderdag ook gedaan, even een bruggetje maken naar de treinramp in Saint-Georges. Bij de manier van aanbestedingen van TUC RAIL, een dochter van Infrabel, kunnen ook vragen worden gesteld. De mensen liggen daarvan wakker, het gaat over belastinggeld, zoals ik daarnet zei.

Mijnheer de minister, nogmaals, uw antwoord bevredigt mij, wij moeten samen de focus voor een stuk op dat probleem leggen.

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

**06 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met twee vliegtuigen in het Oost-Vlaamse luchtruim" (nr. 15929)**

**06 Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident ayant impliqué deux avions dans l'espace aérien de Flandre orientale" (n° 15929)**

**06.01 Karin Temmerman (sp.a):** Mijnheer de minister, op 1 januari werd boven Oost-Vlaanderen een botsing tussen twee vliegtuigen nipt vermeden. Een Egyptisch vrachtvliegtuig, dat opgestegen was op de luchthaven van Oostende, kwam op grote hoogte gevaarlijk dicht bij een passagierstoestel van Air France, dat op weg was van Parijs naar Amsterdam.

Uit de eerste gegevens blijkt, althans volgens de media, dat het Egyptische vliegtuig tot drie keer toe de instructies van de luchtverkeersleiding zou genegeerd hebben. De Egyptische bemanning negeerde ook het waarschuwingssysteem TCAS dat in werking trad om hen te wijzen op het naderende Franse toestel. Gelukkig kwam het niet tot een botsing.

Terwijl in het luchtruim een catastrofe nipt werd vermeden, was er op de grond echter geen vuiltje aan de lucht. De gouverneur van Oost-Vlaanderen noch de burgemeesters van de betrokken steden waren als verantwoordelijken voor de noodplanning op de hoogte van wat er zich boven hun hoofden aan het afspelen was. De Air Accident Investigation Unit van de FOD Mobiliteit zou ondertussen een onderzoek gestart zijn.

Ik heb de volgende vragen.

Kan u meer duiding geven bij het incident dat zich op 1 januari boven Oost-Vlaanderen heeft afgespeeld?

Werden op basis van de eerste bevindingen reeds maatregelen genomen tegen de Egyptische vliegtuigmaatschappij? Wat houden deze maatregelen in?

Hoe wil u dergelijke incidenten in de toekomst vermijden?

Is er een noodprocedure waarbij ook de lokale overheden, politie- en brandweerkorpsen enzovoort worden verwittigd wanneer in hun luchtruim een incident dreigt voor te vallen?

Indien ja, waarom werden de lokale overheden op 1 januari niet verwittigd? Indien niet, zal u in samenspraak met de minister van Binnenlandse Zaken de nodige stappen zetten om zo'n noodprocedure uit te werken?

**06.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, wij hebben, net zoals u, vernomen dat er zich op 1 januari 2017 een ernstig incident heeft voorgedaan boven de streek van Gent.

Twee vliegtuigen hebben elkaar gekruist, zonder dat daarbij de reglementaire scheidingsafstanden werden nageleefd, noch in de breedte (negen kilometer) noch in de hoogte (1 000 voet).

Zoals bij elk luchtvaartincident, en overeenkomstig de geldende regels, werd de onderzoeksceel, namelijk de AAIU (Air Accident Investigation Unit), met een onderzoek belast. Die cel onderzoekt de omstandigheden en de gebeurtenissen die tot het incident hebben geleid.

Ik wil mij niet inmengen in de lopende werkzaamheden, om zo geen informatie te onthullen waarvan de juistheid vandaag niet gegarandeerd kan worden. Ik wil u dan ook vragen om het einde van dat onderzoek af te wachten en dan kennis te nemen van de conclusies ervan. Vermits het onderzoek nog loopt en de conclusies ervan nog worden afgewacht, werd nog geen enkele preventieve maatregel genomen tegen de Egyptische vliegtuigmaatschappij.

De Belgische Air Accident Investigation Unit heeft contact opgenomen met alle nationale overheden en actoren die bij het incident betrokken zijn, teneinde de relevante inlichtingen te verzamelen voor een goed begrip van wat er gebeurd is. Eventuele aanbevelingen en maatregelen zullen na afloop van het onderzoek worden bepaald.

De noodplannen worden pas in geval van een ongeval afgekondigd. Een wijziging van de wetgeving ter zake wordt op dit moment niet in het vooruitzicht gesteld.

**06.03** **Karin Temmerman** (sp.a): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik ben uiteraard bereid de resultaten van het onderzoek af te wachten. Kunt u mij een timing geven? Wanneer kunnen wij die resultaten verwachten?

**06.04** Minister **François Bellot**: Ik weet het niet.

Wij hebben contact opgenomen met een aantal nationale luchtvaartmaatschappijen in Egypte. Daar werd ook een onderzoek gedaan. Het is voor mij echter onmogelijk een datum te geven.

**06.05** **Karin Temmerman** (sp.a): Dan is het voor mij moeilijk een opvolgingsvraag te stellen.

**06.06** Minister **François Bellot**: Hetzelfde gold voor het incident van 5 oktober. Ook daar hebben wij geen datum voor.

**06.07** **Karin Temmerman** (sp.a): Ik zal u regelmatig de vraag stellen. U moet dan maar zeggen dat het onderzoek nog loopt.

Ik heb wel nog twee opmerkingen.

Het gaat volgens mij niet over negen kilometer; zij hebben elkaar verticaal gekruist op een afstand van

negentig meter. U zei in uw antwoord negen kilometer, maar volgens de informatie die ik heb, gaat het om negentig meter, namelijk 300 voet.

06.08 **Minister François Bellot**: Negen kilometer in de breedte, en 1 000 voet voor de hoogte.

06.09 **Karin Temmerman** (sp.a): Horizontaal 1 370 meter en verticaal 90 meter. Dat staat in verschillende...

Negen kilometer lijkt mij toch een redelijke afstand tussen de twee.

06.10 **François Bellot**, ministre: En distance, c'est 9 kilomètres et en hauteur plus ou moins 300 mètres.

06.11 **Karin Temmerman** (sp.a): Oké, dan is de informatie die ik heb verkeerd.

Ik heb alle artikels nochtans snel nagekeken en deredactie.be heeft het over 91 meter en in de twee krantenartikels is het ook telkens 90 meter. Misschien is hun informatie verkeerd.

06.12 **Minister François Bellot**: Ik zal u de precieze informatie geven.

06.13 **Karin Temmerman** (sp.a): Dank u.

06.14 **Minister François Bellot**: Dat is wat zij zeggen, hier in het antwoord.

06.15 **Karin Temmerman** (sp.a): Zij weten het natuurlijk het beste.

06.16 **Minister François Bellot**: Negen kilometer in de breedte en 1 000 voet voor de hoogte.

06.17 **Karin Temmerman** (sp.a): Oké.

De **voorzitter**: Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

La question n° 14901 de Mme Cassart-Mailleux est transformée en question écrite. La question n° 15939 de Mme Jadin est reportée. Les questions n<sup>os</sup> 15958 et 15959 de M. Foret sont transformées en questions écrites.

07 **Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diffusion des conclusions de l'étude Masterplan ETCS" (n° 15964)**

07 **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bekendmaking van de conclusies van de studie over het Masterplan ETCS" (nr. 15964)**

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le SPF Mobilité et Transports était chargé de piloter une étude concernant la mise en œuvre du masterplan ETCS, via un contrat-cadre passé avec un consultant. Le 2 mars 2016, je demandais à la ministre Galant, qui vous a précédé à la tête du département de la Mobilité, de disposer des résultats de cette étude. Elle me répondait: "J'ai demandé à mon administration des compléments d'informations par rapport à des conclusions intermédiaires mais celles-ci ne sont pas encore disponibles." À ma connaissance, cette étude n'a pas encore été diffusée et ses conclusions ne sont toujours pas connues. J'ose espérer que cette étude est maintenant terminée. Des résultats intermédiaires doivent donc être aujourd'hui disponibles. Je reviens donc vers vous.

Où en est cette étude? Quelles en sont les conclusions, y compris intermédiaires, à ce stade? Quand sera-t-elle disponible et diffusée à la commission?

07.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le SPF Mobilité a été chargé de veiller au suivi des investissements ferroviaires du masterplan ETCS. Il s'agit ici d'un contrat-cadre passé

avec un consultant et qui court sur plusieurs années. L'étude n'est donc pas clôturée.

Les rapports intermédiaires ont constaté des risques qui doivent être gérés par Infrabel et la SNCB pour garantir une implémentation efficace et dans les délais prévus. Grâce à cette étude et à des recherches internes d'Infrabel, des mesures ont été prises pour améliorer le déploiement et respecter les délais. L'étude s'est entre-temps réorientée conformément à son cahier des charges vers un suivi de l'implémentation de manière holistique pour tout le programme financé par l'État en conservant un œil sur les effets pour les entreprises privées.

Je propose de transmettre le résultat intermédiaire de la première phase de l'étude aux membres de la commission de l'Infrastructure à la fin du mois de février. Mais vu les changements journaliers et les mesures de mitigation mises en place entre-temps sur le terrain, ils ne seront, par définition, pas à jour.

Ce que je vous transmettrai, c'est une étude à un instant donné. Mais comme entre-temps les choses ont évolué, vous recevrez le résultat intermédiaire d'une étude qui, dans les faits, sera légèrement dépassée. Cela dépendra de la date à laquelle on me dira que l'étude est valable. Je propose de vous l'envoyer fin février comme les services du SPF s'y sont engagés.

**07.03 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Je pense l'avoir bien compris. Cette étude qui, au départ se situait dans le cadre d'un contrat-cadre avec un consultant, et qui était de portée X a évolué en cours de travail vers un suivi de l'implémentation concrète et en fonction des retours du terrain. J'attends avec impatience la fin du mois de février pour pouvoir constater les résultats de cette enquête intermédiaire. J'ai bien compris les conditions précises fixées par le ministre et je l'en remercie.

Monsieur le président, je compte sur vous afin que cette étude intermédiaire soit bien réceptionnée par vos soins.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **08 Questions jointes de**

- **M. Marcel Cheron** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "la fermeture des guichets de la gare de Tubize" (n° 16004)

- **M. Stéphane Crusnière** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "l'annonce de la suppression du guichet de la gare de Tubize" (n° 16110)

#### **08 Samengevoegde vragen van**

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten van het station Tubeke" (nr. 16004)

- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van de sluiting van het loket in het station Tubeke" (nr. 16110)

**08.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous interrogeais ici, il y a quelques semaines, sur l'avenir de la gare de Tubize. Qu'il s'agisse des cadences mal réparties, de l'état de la gare, des parkings, du manque de trains, de la vitesse commerciale et, surtout, en particulier à cette époque, de la ponctualité, il semblerait que les chiffres définitifs de l'année 2016 ne soient pas brillants. Plus globalement, tous les indicateurs sont au rouge. Les navetteurs de la région de Tubize étaient déjà à bout de souffle. J'insistais à l'époque sur le niveau de service déplorable de cette gare, pourtant centrale dans un bassin de vie peu desservi par les transports en commun et appelé à voir sa population croître assez fortement dans les années qui viennent.

Pourtant, monsieur le ministre, au-delà de cet état qui est déjà insatisfaisant, un nouveau coup pourrait être porté aux usagers ferroviaires de Tubize. En effet, la presse nous a rapporté, il y a quelque temps, la fermeture annoncée des guichets de la gare, au moins pour une grande partie de la journée. Si cette information est confirmée, elle me paraît inadmissible. Nous avons eu dans cette commission un débat, la semaine dernière, je pense, sur une résolution de la N-VA à propos d'une alternative aux guichets pour la

vente de tickets. J'ai expliqué combien il était pervers de déjà considérer que ce n'était plus au service public de vendre dans les guichets mêmes de la gare, des tickets pour prendre le train.

J'en ai ici l'explicitation et la démonstration. Depuis 2013, 33 guichets ont déjà été fermés dans des gares wallonnes. C'est du service en moins pour les usagers: difficulté de renouvellement des abonnements, plus de recherche du meilleur tarif, insécurité, et bientôt probablement, fermeture pure et simple de la salle d'attente. Avec cette mesure, combinée aux problèmes liés aux pannes d'automates et à l'application automatique du tarif à bord -nouveau système -, on se demande si la SNCB ne cherche tout simplement pas à faire fuir les voyageurs.

Alors que la population de l'ouest du Brabant wallon va exploser, la gare de Tubize draine déjà plus de voyageurs que celles de Dinant, Deinze, Schaerbeek, et autant que celle d'Arlon! Ses nombreux voyageurs méritent une gare de premier plan, avec un niveau de service à la hauteur. Ce qui est loin d'être le cas, aujourd'hui.

Monsieur le ministre, voici une question très simple, confirmez-vous cette fermeture par la SNCB, à certaines heures, du guichet de la gare de Tubize? Quelles sont les autres gares menacées d'une fermeture des guichets dans les deux prochaines années?

**08.02 Stéphane Crusnière (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, comme mon collègue, au même moment d'ailleurs, peu avant les vacances, je vous ai interrogé sur la gare de Tubize et les services qui y sont proposés pour les usagers. Lors de ma dernière intervention, je vous avais fait part de mon inquiétude quant à l'offre insuffisante face à la hausse continue du nombre des usagers que mon collègue vient également d'indiquer.

Vous aviez alors été assez rassurant disant que vous alliez tout mettre en œuvre pour améliorer les services proposés aux voyageurs. On s'en était réjoui. Malheureusement, nous avons très vite déchanté en ce début d'année. En effet, la première mesure en vue d'améliorer les services proposés consiste à fermer les guichets de cette gare de Tubize.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette information? Si oui, c'est vraiment quelque chose de regrettable. Ce n'est pas anodin, étant donné que 3 500 voyageurs prennent quotidiennement le train à Tubize. Il ne s'agit donc pas d'une gare de seconde zone.

Monsieur le ministre, ma question est donc identique à celle de mon collègue. Confirmez-vous cette fermeture? Pouvez-vous nous communiquer les motivations qui vous ont poussé, qui ont poussé les services à faire ce choix?

**08.03 François Bellot, ministre:** Monsieur le président, chers collègues, je signale tout d'abord qu'il s'agit d'une entreprise publique autonome et non pas d'un service d'État. Ce n'est donc pas le ministre qui décide d'ouvrir ou de fermer des guichets. Il faut que les choses soient claires.

La fermeture complète de la fonction de guichet de la gare de Tubize n'est pas prévue. La SNCB m'informe qu'elle a décrété un moratoire jusqu'en 2020 en ce qui concerne la fermeture complète des fonctions de guichet dans les gares. La SNCB précise qu'elle fait toutefois évoluer, chaque année, les heures d'ouverture de plusieurs gares si les volumes des ventes et les taux d'activité des guichets ont diminué dans une mesure telle qu'une prestation de services n'est plus justifiable.

Chaque proposition d'adaptation des heures d'ouverture doit être évaluée non seulement sous la perspective de la gare concernée, mais aussi sous une perspective géographique plus large: Régions, provinces, potentiel, lignes ferroviaires, etc. J'ai récemment rappelé à la SNCB que toute réduction des heures d'ouverture d'un guichet ne pourrait se faire que si une solution avait été trouvée pour garantir l'accès à la salle d'attente et après avoir informé les autorités communales.

Ceci sera également repris dans le futur contrat de gestion.

Par ailleurs j'ai demandé à la SNCB d'envisager la révision des heures d'ouverture des guichets, annuellement et plus au coup par coup, ni au gré des demandes des services de la SNCB tout au cours de l'année.

**08.04** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je remercie le ministre.

Tout d'abord, point zéro pour son rappel de ce qu'est une entreprise publique autonome. C'est toujours bien d'entendre les choses, même quand on les connaît.

Point un: je n'arrête pas de parler du contrat de gestion, mais comme il ne vient pas, on est obligé de vous poser des questions. On s'est donc permis de le faire. Par votre réponse, j'ai bien compris que vous étiez en contact avec la SNCB, que je ne peux pas interroger directement, bien que cela me plairait: recevoir Mme Dutordoir serait un vrai bonheur. Mais en attendant, je prends note de votre réponse, et j'ai bien compris que vous avez parlé de "fermeture complète qui n'aurait pas lieu", ce qui signifie que des fermetures incomplètes auront lieu. C'est comme cela que je comprends vos propos. J'ai un esprit un peu paysan, un peu simple.

Point deux: j'ai quand même noté votre ouverture concernant une prise en compte plus intelligente et annuelle. Mais, si l'on veut réaliser un vrai travail volontariste et dynamique en termes de transport en commun, cela doit être pluriannuel. On a un bassin de vie. Je ne connais pas l'avenir de Tubize, mais comme mon collègue, j'espère que l'avenir de cette région sera meilleur. Cette région du Brabant wallon a été touchée: les forges de Clabecq, des problèmes industriels, d'emploi, etc. mais nous sommes dans la tentative d'instaurer une nouvelle dynamique, et dans l'attente.

En effet, les chiffres démographiques annoncés dans cette région, monsieur le ministre, comme on pourra le dire à la SNCB, sont importants. La population croît. Il ne faudrait pas figer la situation en fonction du nombre d'usagers actuels. Au jour le jour ou mois par mois, ou même sur une année, l'attractivité que devrait avoir le transport en commun dans une zone, monsieur le ministre, qui est en plus tournée vers Bruxelles, est à prendre en compte. Je ne vais pas le redire ici, mais on sait combien les embouteillages et le trafic routier ont cessé d'être une alternative aujourd'hui. C'est par le transport en commun structurant qu'est la SNCB, que passe la solution.

Nous avons la gare de Tubize. Sur la base des chiffres actuels, mais surtout de ceux qui sont attendus, la tendance est positive.

Il nous paraît important de prendre cela en compte avant de prendre des décisions contre-productives qui détournent les gens du train et rendent la mobilité encore plus immobile.

**08.05** **Stéphane Crusnière** (PS): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse.

Plusieurs choses dans celle-ci: la première, j'en prends acte, ce n'est pas une fermeture complète – cela, j'avais déjà pu le comprendre d'après les informations que j'en avais; la seconde, c'est que cela signifie une fermeture partielle. Ce qui veut dire, *a contrario*, une ouverture qui peut varier d'une heure à quelques heures. Nous n'avons pas d'information à ce sujet.

Vous dites que cette fermeture partielle doit être faite sous deux conditions: que l'accès à la salle d'attente soit garanti et que le Collège en soit informé. Pour bien connaître le bourgmestre de Tubize, je peux vous dire qu'aucune réunion d'information n'a été tenue avec les autorités communales.

Il ne faut pas oublier que la SNCB est avant tout un service public. Il n'y a pas que la délivrance de tickets. Je signale incidemment que 400 personnes sur 3 500 en achètent quotidiennement à la gare de Tubize. Ce n'est pas anodin. Parmi les rôles de service public que doit rencontrer la SNCB, l'information est aussi parfois utile et nécessaire. J'insiste, tout comme mon collègue à propos du développement futur de la gare de Tubize, pour que cette décision soit reconsidérée et que les guichets demeurent ouverts en permanence, comme auparavant.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**Le président:** La question n° 15984 de Mme Heeren est transformée en question écrite. De même pour la question n° 16035 de M. Maingain, la question n° 16038 de M. Van Hees et la question n° 16043 de M. Gilkinet. Les questions jointes n° 16075 de Mme Cassart et n° 16106 de M. Van den Bergh sont également transformées en questions écrites.

**09** Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les règles en matière de sécurité concernant les coursiers à vélo des sociétés de livraison" (n° 16080)

**09** Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsregels voor fietskoeriers" (nr. 16080)

**09.01** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, de plus en plus de sociétés de livraison se développent, en particulier dans le domaine de la restauration, notamment grâce au potentiel important de l'économie collaborative.

Dans bon nombre de cas, ces livraisons s'effectuent par des coursiers à vélo. À cet égard, il semblerait qu'en matière de sécurité, tous les cyclistes ne soient pas logés à la même enseigne. En effet, il nous est revenu que certaines sociétés de livraison ne fourniraient aucun équipement, à l'exception d'un sac de transport. Ceux-ci doivent alors effectuer leurs courses avec l'équipement dont ils disposent.

Or, plusieurs cas d'absence de casques et de catadioptrés, voire même de pneus trop usés, ont été constatés sur le terrain. Il en résulte que la sécurité de ces travailleurs ne semble pas toujours optimale.

C'est pourquoi, je souhaiterais néanmoins vous poser les questions suivantes.

Quel cadre normatif est-il prévu pour assurer la sécurité des coursiers? À votre connaissance, dans quelle mesure ces règles sont-elles respectées dans notre pays? Qu'en est-il des contrôles effectués à ce sujet? Combien d'infractions ont-elles été constatées en 2015 et en 2016? Comptez-vous prendre des dispositions en vue d'améliorer la sécurité de ces coursiers et, partant, de renforcer celle des usagers sur la voie publique? Des contacts ont-ils été noués entre vos services et ceux en charge de l'Inspection du travail en vue éventuellement de développer des programmes d'information et de sensibilisation de ces entreprises, mais aussi des coursiers? Dans ce cadre, quel est l'état des synergies avec votre collègue en charge de l'Emploi?

**09.02** **François Bellot**, ministre: Monsieur Calomne, à partir d'une question simple, vous allez recevoir une réponse complexe en vertu du nombre de ministres concernés.

La circulation des cyclistes est régie par les règles du Code de la route. Plus spécialement, l'article 82 du Code de la route énumère spécifiquement les règles relatives à l'équipement. Un, les catadioptrés, deux, les pneus, trois, les avertissements sonores et, quatre, les freins qui améliorent la sécurité de ce type d'usagers.

Comme vous la savez, le port du casque devait être réfléchissant mais pas obligatoire pour l'ensemble des cyclistes bien que cela soit fortement recommandé, spécialement pour les plus jeunes usagers.

L'exemple que vous mentionnez concerne la sécurité des travailleurs, matière qui relève de la compétence de M. Kris Peeters, ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs. Je ne peux pas vous fournir de chiffres relatifs à des infractions commises lors de livraisons effectuées à vélo.

Je tiens également à vous rappeler que l'homologation des véhicules et de leur rééquipement, ainsi que la sensibilisation et la prévention routière incombent pour l'essentiel aux Régions.

Donc, nous n'allons pas en faire un plat - c'est le cas de le dire pour une livraison de repas! -, mais c'est devenu un sujet extrêmement complexe, comme vous le voyez. En effet, il touche à la fois au bien-être au travail, à la sécurité et à l'homologation des équipements. Il est exact que nous voyons parfois des vélos ou des mobylettes qui ont été transformés pour pouvoir assurer la distribution, mais les règles d'homologation constituent une attribution des Régions.

**09.03** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse que j'avais quelque peu anticipée. C'est la raison pour laquelle je l'avais aussi adressée à M. Peeters pour le volet "travailleurs". Je ne doute pas qu'un de mes homologues au parlement wallon ou bruxellois relayera cette préoccupation pour les aspects qui incombent aux Régions.

Comme vous l'avez dit, cette matière est complexe, notamment en termes de répartition de compétences. Il n'empêche qu'elle pose plusieurs problèmes pratiques à ces personnes. Il me semble donc important de les

protéger. Nous allons donc poursuivre le processus afin d'obtenir une réponse aussi complète que possible à cet égard.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **10** Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le passage à des *one man car* sur la ligne Charleroi-Couvin" (n° 16091)

- **M. Laurent Devin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains sans accompagnateur" (n° 16119)

#### **10** Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overstap naar het *one man car*-systeem op de lijn Charleroi-Couvin" (nr. 16091)

- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treinen zonder treinbegeleider" (nr. 16119)

Le **président**: M. Gilkinet m'a informé de son impossibilité à être présent.

**10.01** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, la SNCB désire faire circuler des trains sans accompagnateur. Seul le conducteur du train serait présent à bord. L'objectif inavoué de ce projet est de réaliser des économies à hauteur de 28 millions d'euros sur la masse salariale annuelle de l'entreprise.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur ce projet? Combien de trains seraient-ils concernés?

Par ailleurs, les accompagnateurs de train ne sont pas uniquement des contrôleurs de billets. Garants de la ponctualité, ils sécurisent également les navetteurs par leur simple présence. Quelle est votre position sur ce sujet en matière de sécurité et de non-accompagnement des usagers du train?

**10.02** **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le projet est en phase d'étude. La SNCB m'informe qu'aucune ligne pilote n'a encore été choisie. Le projet s'inscrit dans la volonté du gouvernement de permettre à la SNCB de rester le contractant historique pour les missions de service public au-delà de 2030, je ne cesse de le répéter. Cela impose un niveau de performance et une qualité de service élevés. Je vous invite d'ailleurs à prendre connaissance de la dernière édition de *Regards économiques* de décembre 2016, qui nous oblige à prendre des actions.

L'étude sur le *one man car* a été communiquée en toute transparence aux organisations représentatives du personnel. Elles seront impliquées via des groupes de travail lors d'une implémentation éventuelle du projet. Le champ d'application du projet n'est pas encore fixé. La SNCB précise néanmoins que les trains omnibus dont l'occupation est plutôt faible sont ceux qui s'y prêtent le mieux. Une autre possibilité est son application partielle ou totale en trafic suburbain autour de grandes villes comme Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Ce qui se fait pour la STIB, De Lijn et les TEC pourrait s'appliquer à la SNCB. En cas d'application de ce projet sur des lignes à faible fréquentation, ainsi qu'en trafic suburbain pour les villes précitées, la baisse des coûts d'exploitation est provisoirement estimée par la SNCB à environ 25 millions d'euros.

Les moyens techniques (caméras, matériel adapté, nouveaux moyens de communication) et des procédures adaptées doivent garantir un niveau de sécurité élevé, ce qui ne veut pas dire un niveau de sécurité dégradé.

Avant de concrétiser ce projet, des analyses de risques approfondies doivent être réalisées non seulement en termes de ponctualité mais aussi particulièrement aux plans de la sécurité sociétale et de la sécurité d'exploitation. C'est bien entendu une des conditions requises pour obtenir l'accord de l'autorité de sécurité SSICF qui, je le rappelle, ne dépend pas du ministre de la Mobilité.

Si le projet parvient à son terme, son déploiement se ferait par phases sur plusieurs années, en fonction du champ d'application retenu et en fonction de toutes les obligations liées notamment à la sécurité.

**10.03** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour l'état des lieux. Je comprends que

la mise en place de ce projet n'est pas encore pour demain.

Je n'ai pas pu lire *Regards économiques* mais je me nourris de ma propre expérience. Lille, un RER sans accompagnateur, sans même un conducteur, je le prends avec mon cousin. Un problème technique survient et nous nous retrouvons dans une rame bondée, dans le noir, sans accompagnateur. Il a fallu attendre cinquante minutes pour voir arriver des membres du personnel, des ambulances, des pompiers car quand il n'y a personne autour, un sentiment de panique envahit les usagers. Je ne fais pas du catastrophisme, je vous relate une expérience personnellement vécue.

Quand tout va bien, il n'y a jamais de problème. C'est quand il y a un problème, qu'on a justement besoin d'un accompagnant.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Je propose de transformer ma question n° 16107 en question écrite. La question n° 16108 est également transformée en question écrite.

Nous passons maintenant à la question n° 16111 de M. Devin sur "les violences sexuelles dans les trains".

**10.04** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, dans l'état d'esprit positif qui m'anime et pour le bon déroulement des travaux, je propose que Mme De Coninck pose sa question et qu'ensuite, nous passions aux questions jointes de Mme De Coninck et de moi-même afin de pouvoir ainsi libérer notre collègue. Je terminerai ensuite avec M. le ministre.

**10.05** **Inez De Coninck** (N-VA): Je vous remercie beaucoup, monsieur Devin. C'est très gentil de votre part.

**11** **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ernstige informaticaproblemen bij de spoorwegen" (nr. 16134)**

**11** **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes informatiques très graves aux chemins de fer" (n° 16134)**

**11.01** **Inez De Coninck** (N-VA): Infrabel levert heden ten dage nog veel dienstverlening aan de NMBS op het vlak van informatica. Dat werd zo geregeld bij de splitsing van de bedrijven. Enerzijds, beschouwt Infrabel dat niet meer als zijn kerntaak, wat ik terecht vind, en wil het die activiteiten dan ook afbouwen. Anderzijds, wil de NMBS zelfstandig zijn op het vlak van informatica voor haar strategische activiteiten.

Om die doelstellingen te bereiken werd er een IT-roadmap overeengekomen tussen beide ondernemingen. Het document beschrijft de afspraken tussen beide bedrijven om de transitie in goede banen te leiden. Die transitie verloopt echter allesbehalve vlot. Bij de NMBS leeft sterk de indruk dat Infrabel zijn IT-dienstverlening ten opzichte van de NMBS verwaarloost. Sommige hardware-infrastructuur van Infrabel zou niet langer *support* van de leverancier genieten, omdat die verouderd is. Die situatie vormt natuurlijk enorme risico's voor de openbardienstverlening van de NMBS.

Hoe beoordelen respectievelijk de NMBS en Infrabel de vooruitgang van het IT-roadmapprogramma? Loopt dat volgens het vooropgestelde tijdschema? Welke zijn de eventuele problemen in de samenwerking?

Welke aanbevelingen deed de NMBS aan uw kabinet met betrekking tot de voortgang van de IT-roadmap? Welke onderdelen moeten nog worden overgedragen?

Welke IT-hardware van Infrabel en NMBS beschikt niet langer over *support* van de leverancier? Welke risico's creëert het gebrek aan *support* voor de strategische activiteiten van de beide bedrijven?

**11.02** **Minister François Bellot**: In het IT-roadmapprogramma werden reeds belangrijke stappen gezet. Zo doet de NMBS niet langer een beroep op Infrabel voor de aankoop en de installatie van onder andere pc's en laptops. Ook het beheer van de gsm-toestellen en de bijhorende contracten voor het verbruik worden door de NMBS zelf afgehandeld. Het ontwikkelen van nieuwe software is reeds volledig in handen van de NMBS.

Voor de meer bedrijfskritieke activiteiten, bijvoorbeeld het exploiteren van IT-toepassingen, is de IT-roadmap onvoldoende realistisch.

Bij de transitie moet de continuïteit van dergelijke activiteiten verzekerd zijn. Het is immers onaanvaardbaar dat belangrijke IT-toepassingen van de NMBS zouden lijden onder een overhaaste overdracht.

Infrabel en de NMBS werken momenteel aan een meer realistische IT-roadmap. Die roadmap zal tegen eind februari 2017 klaar zijn. De NMBS benadrukt tevens dat de problematiek betrekking heeft op de relaties met de leveranciers en op de overdracht van kennis van de bestaande systemen. De NMBS heeft al aangegeven dat een aantal systemen nog moet worden overgedragen. Het overdragen van het mailsysteem zal een van de eerste stappen zijn.

Voor de andere diensten zal Infrabel het nieuwe plan van NMBS bekijken en op de meest constructieve manier meehelpen aan de uitvoering ervan. In nauw overleg met NMBS werd bekeken welke initiatieven nodig zijn om de continuïteit van de hardware, die niet langer door de leverancier wordt ondersteund, zo optimaal mogelijk te kunnen garanderen.

In de nieuw opgestelde roadmap geeft NMBS aan prioriteit te willen geven aan de continuïteit van het legatiesysteem, teneinde de risico's zo snel mogelijk weg te werken. Dat houdt vooral in dat het legatiesysteem wordt vervangen door moderne software.

**11.03 Inez De Coninck (N-VA):** Mijnheer de minister, ik zal uw antwoord zeker nog eens nalezen, maar ik onthoud alvast dat de beide bedrijven volop bezig zijn met de overdracht en erop bedacht zijn om de continuïteit te garanderen. Dat is essentieel.

Wij hebben steeds de onvolledige splitsing in twee spoorbedrijven betreurd. Misschien was het beter geweest dat reeds bij de splitsing een en ander duidelijker geregeld werd. Dan hadden wij nu niet te maken gehad met de aangehaalde problemen. Ik heb er bijvoorbeeld toch wel vragen bij dat de mailsystemen van NMBS nog bij Infrabel zitten, aangezien er dus commerciële gegevens bij een bedrijf zitten, dat daar niet echt een zicht op moet hebben.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **12 Questions jointes de**

- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 16117)**

- **Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'initiative législative tendant à instaurer un service garanti" (n° 16132)**

#### **12 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 16117)**

- **mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het wetgevend initiatief voor de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 16132)**

**12.01 Laurent Devin (PS):** Comme Mme De Coninck, je me pose des questions sur le service minimum, monsieur le ministre. Vous vous en doutez bien.

**12.02 François Bellot, ministre:** Avec la même conclusion?

**12.03 Laurent Devin (PS):** On sait toujours d'où l'on part, on ne sait jamais où on arrive.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, une initiative législative serait lancée pour mettre en place le service garanti en cas de grève à la SNCB. Ce n'est pas dans *Regards économiques* mais comme je sais que vous nous demandez de lire la presse, je le fais, nous l'avons appris dans la presse.

**12.04 François Bellot, ministre:** On est en congé le 1<sup>er</sup> janvier.

**12.05** **Laurent Devin** (PS): Vous peut-être, les bourgmestres pas.

**12.06** **François Bellot**, ministre: Je pense que je le suis un peu aussi.

**12.07** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur cette initiative législative? Pouvez-vous nous préciser les lignes directrices du service minimum que vous envisagez de mettre en place?

**12.08** **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw voorganger legde de deadline in december 2015 en u verlegde ze naar eind 2016. In de plenaire vergadering van 15 december 2016 zei u: "De gegarandeerde dienstverlening is onontbeerlijk om een betrouwbaar vervoersalternatief te kunnen garanderen." U gaf aan spoedig een wetgevend initiatief te nemen.

In deze commissie zagen wij de vier scenario's waarbij de NMBS bevestigde dat de exploitatieveiligheid bij het uitrollen ervan gegarandeerd zou zijn. Zo niet, dan zou de trein niet uitrijden. Ook aan het stakingsrecht moest er niet worden getornd; alle werknemers krijgen de individuele vrije keuze om al dan niet te staken.

Wat ons betreft is er geen enkele reden om nog langer te twijfelen en moet er tot actie worden overgegaan.

Wanneer hebt u opdracht gegeven om het wetsontwerp te schrijven? Baseert u zich daarvoor op de vier scenario's zoals wij ze in de commissie hebben besproken en zoals ze door de bedrijven zelf zijn ontworpen?

Hoe moet de gegarandeerde dienstverlening er volgens u uitzien?

Wanneer denkt u het wetsontwerp in het Parlement te kunnen indienen?

**12.09** **François Bellot**, ministre: Chers collègues, je tiens à rappeler que chaque grève sur le rail est une action de travailleurs contre d'autres travailleurs. Il faut garder cela à l'esprit car cela justifie la réussite de la mise en place d'un service garanti pour protéger les travailleurs, en respectant le droit de grève, qui est un droit individuel.

Je suis un ardent défenseur du dialogue social au sein des entreprises. Quand ce dialogue a eu plus de deux ans pour trouver une solution et n'y est pas parvenu, il faut prendre ses responsabilités. C'est ce à quoi je me suis engagé. Je n'ai jamais caché mes intentions, ni à vous ni aux syndicats.

Ik heb in dat midden reeds te kennen gegeven dat ik een wetgevend initiatief voorbereid met betrekking tot de gegarandeerde dienstverlening. Sinds HR Rail mij eind december 2016 heeft laten weten dat het sociaal overleg dienaangaande niet tot resultaten heeft geleid, voelde ik mij zo vrij om een concrete invulling te geven aan hetgeen in het regeerakkoord is overeengekomen. Het komt erop aan deze dienstverlening te verwezenlijken in overeenstemming met de stakingsvrijheid waarover iedere werknemer beschikt.

Ma feuille de route sera guidée par la défense de ceux qui veulent travailler.

De haalbaarheid en de wenselijkheid van de scenario's waarover in deze commissie tekst en uitleg is gegeven, zal in mijn onderzoek aan bod komen.

Ce projet de loi viendra dans le courant de l'année 2017.

**12.10** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

On l'attendait à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017 mais aujourd'hui, j'apprends que ce sera dans le courant de l'année 2017. Sera-ce pour l'hiver, le printemps, l'été, l'automne?

Je suis curieux de découvrir ce travail, sa réalisation pratique. En théorie, c'est possible mais en pratique, nous serons comptables de ce qui a été fait. Nous verrons ce qu'il en est.

**12.11** **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U eindigt met te zeggen dat u aan een wetsontwerp werkt en dat het dit jaar zal worden voorgelegd. Wij

hebben er dus geen idee van wanneer.

Zoals u weet, is ons geduld al lang op. Wij hebben al langer de conclusie getrokken dat de vakbonden zelf de sociale dialoog hebben opgeblazen. Het is goed dat HR Rail dat nu ook officieel bevestigt. Voor ons moet er nu actie komen. Ik hoop dat wij niet meer met stakingen worden geconfronteerd.

Wij hebben ons wetsvoorstel al lang geleden ingediend en hebben ondertussen gezien dat men het op Vlaams niveau voor De Lijn via de beheersovereenkomst heeft opgelost. Wij zullen initiatieven nemen mocht dat nodig blijken.

Als de beheersovereenkomst aan bod komt, zullen wij het idee van De Lijn zeker ook in dit Huis voorstellen, zodat de reiziger niet in de kou staat op een stakingsdag. Dat is alleszins al beter dan wat er nu is.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 15894 van mevrouw Lalieux wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**13** **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les violences sexuelles dans le train" (n° 16111)**

**13** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "seksueel geweld in de trein" (nr. 16111)**

**13.01** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, durant les six premiers mois de l'année 2016, 103 faits de violences sexuelles dans les transports en commun ont fait l'objet d'une plainte à la police. Combien d'actes de violences sexuelles ont-ils été recensés à la SNCB sur l'ensemble de l'année 2016? Quelles sont les mesures mises en place pour lutter contre ces actes de violences? Constatez-vous une augmentation des violences de ce type dans les trains au cours de ces dernières années ou au cours de l'année passée?

**13.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB ne dispose pas de chiffres relatifs aux plaintes déposées pour agressions sexuelles commises dans ses infrastructures. Je vous renvoie à mes collègues de l'Intérieur et de la Justice pour obtenir ces données puisqu'elles relèvent de l'autorité judiciaire.

Par contre, je peux vous communiquer que 143 appels sont parvenus au *Security Operations Center* (SOC) en 2016 pour des faits de mœurs, de manière générale, dans les trains et dans les gares. Il faut rappeler que le SOC a reçu en 2016 un total de 81 823 appels.

Les mesures mises en place par le *Corporate Security Services* de la SNCB sont les mêmes que celles liées à la violence en général, la problématique des agressions étant une priorité absolue pour la SNCB. Le Masterplan Anti-agression de la SNCB contient une cinquantaine de mesures afin de limiter les faits d'agressions. Le service de sécurité de Securail renforce, par exemple, sa présence dans les premiers et derniers trains ainsi que dans les trains à risques. Le numéro d'urgence 0800 est également affiché dans les infrastructures ferroviaires afin de permettre aux services de sécurité et de police d'intervenir dans les plus brefs délais. Les nouveaux trains de la SNCB sont équipés de systèmes de caméras de surveillance afin de dissuader les auteurs d'agressions mais aussi de faciliter la répression.

Je voudrais néanmoins souligner que la répression des agressions reste principalement un phénomène du ressort des services de police. C'est la raison pour laquelle la SNCB espère qu'elle pourra encore développer davantage en 2017 sa collaboration avec les services de police, notamment par le biais des déclarations d'intention qu'elle propose de signer avec les partenaires locaux.

En effet, si on se base sur le nombre d'appels parvenus au *Security Operation Center*, il y a effectivement une augmentation relativement importante des faits de mœurs entre 2015 et 2016. Voici les chiffres des dernières années: 2013, 131 faits; 2014, 125 faits; 2015, 101 faits; 2016, 143 faits.

Voilà les indications que je pouvais vous donner, monsieur Devin.

**13.03** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions.

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

**14** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la note de la SNCB par l'agence de notation Standard & Poor's" (n° 16112)

**14** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verlaging van de rating van de NMBS door kredietbeoordelaar Standard & Poor's" (nr. 16112)

**14.01** Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'agence de notation Standard & Poor's a récemment dégradé la note financière à long terme accordée à la SNCB, de A+ à A. Celle-ci justifie cette dégradation par le niveau de dette élevé de la compagnie ferroviaire belge (plus de 3 milliards d'euros), ainsi que par la génération d'un cash flow négatif. L'agence pourrait encore dégrader la note de la SNCB de plusieurs crans si le soutien de l'État belge à la SNCB venait à diminuer.

Monsieur le ministre, que comptez-vous mettre en place à court terme et à long terme pour redonner confiance en la SNCB aux agences de notation et donc aux investisseurs?

**14.02** François Bellot, ministre: Cher collègue, sans vouloir remettre en question le rôle et le sérieux des agences de notation, je me permets, en tant que membre de l'ancienne commission Crise financière 2008-2009, de rappeler que dans le cadre de la crise bancaire, des voix se sont élevées pour s'interroger sur la pertinence du mécanisme de *rating* tel qu'il existe.

Dans le cas qui nous occupe, à savoir l'évaluation de la SNCB, je tiens à relativiser votre question quand vous parlez de la "confiance des agences de notation". En effet, la dégradation porte sur une des deux notes financières d'une des deux agences de *rating*. Ainsi, le 22 novembre 2016, Moody's a confirmé le *rating* à long terme de la SNCB de A1, le *rating* à court terme de P-1. Le 19 décembre 2016, l'agence de notation Standard & Poor's a dégradé la note financière à long terme de la SNCB de A+ avec *outlook* négatif depuis le 29 novembre 2011 à A avec *outlook* stable et a confirmé la note financière à court terme A-1.

Les émissions de *commercial papers* effectuées par la société depuis la dégradation de la note prouvent que les investisseurs ont toujours confiance en la SNCB, puisque actuellement, les émissions se font à taux négatif.

Donc la SNCB emprunte à des taux négatifs.

Il est exact que Standard & Poor's mentionne qu'une dégradation d'un ou plusieurs crans pourrait avoir lieu si des changements dans le cadre législatif de la SNCB ou au niveau du soutien de l'État belge, se produisaient. Cependant, Standard & Poor's considère cette éventualité comme improbable. Le ministre que je suis vous le dit aussi.

Je peux confirmer que l'État n'a pas l'intention de revoir le cadre législatif de la SNCB, en ce compris l'actionariat, ni de diminuer le soutien qu'elle accorde à la SNCB, et que le contrat de gestion fixant les dotations est en cours de finalisation.

En attendant la signature de ce contrat de gestion, la répartition des dotations entre Infrabel et la SNCB pour la période 2016-2020 a été publiée par arrêté royal le 6 janvier 2017.

En outre, les mesures prises pour améliorer la productivité des économies permettent de prévoir pour le futur, du point de vue du plan d'entreprise et du plan d'investissements, premièrement une évolution positive de l'EBITDA et deuxièmement, une stabilisation de la dette en 2018, grâce à la génération d'un cash flow positif couvrant les charges d'intérêts à partir de 2018. Ces éléments sont de nature à renforcer la confiance des investisseurs pour le futur.

**14.03** Laurent Devin (PS): Je prends acte des déclarations de M. le ministre et de ses prévisions, qui devront être confrontées à la réalité.

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

**15** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de l'offre de la SNCB" (n° 16113)

**15** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van het NMBS-aanbod" (nr. 16113)

**15.01** Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, fin décembre, nous apprenions que le conseil d'administration de la SNCB avait approuvé un nouveau plan de transport qui accroîtra, à partir de décembre 2017, l'offre de l'entreprise publique ferroviaire de 3,9 millions train-kilomètre par rapport au plan de transport actuel.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus de précisions concernant cette augmentation de l'offre des trains? Quels seront les principaux investissements de ce nouveau plan de transport? Y a-t-il des changements de fréquence et d'amplitude horaire sur les lignes 96 (Mons-Bruxelles) et 108 (Binche-Turnhout)? Si oui, quels sont ces changements?

**15.02** François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que pour l'élaboration de son plan de transport 2017, elle met l'accent sur trois axes de développement. Outre l'extension quantitative de l'offre de transport à travers l'ajout de nouveaux trains (soit une augmentation de 5 % en train-kilomètre - je vous invite à considérer ce qui se passait il y a vingt ans, lors de chacun des plans de transport pour vérifier si c'était plus ou moins), elle vise également une amélioration qualitative de son plan de transport en augmentant autant que possible la vitesse commerciale de ses relations les plus fréquentées - en moyenne, une diminution de 3 % des temps de parcours -, et veille au développement des correspondances train-train et bus-train.

Le conseil d'administration de la SNCB a validé le plan de transport 2017, le 23 décembre 2016. La conception de ce plan s'est faite pour la première fois en concertation totale avec les sociétés régionales de transport et le Comité consultatif des usagers. Actuellement, les horaires précis sont à l'analyse, en collaboration avec les sociétés régionales de transport en commun.

La SNCB prévoit des *roadshows* au printemps 2017, en vue de communiquer en détail, les prochaines modifications de son offre en termes de volume, de vitesse commerciale, de correspondance et d'amplitude.

Monsieur Devin, en qualité de député, en qualité de bourgmestre, vous y serez bien entendu cordialement invité. Vous prendrez donc connaissance de toutes les modifications qui ont été apportées.

J'ai d'ailleurs observé qu'un de vos collègues avait dit: "Le ministre Bellot a ajouté des trains dans ma région." Mais ce n'est pas le ministre qui ajoute les trains, c'est la SNCB.

**15.03** Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, en ma qualité de député, je me disais que vous alliez pouvoir annoncer en commission, au parlement, ce qu'il en était. Vu que c'est sorti du conseil d'administration, je pensais que vous pouviez annoncer des choses aujourd'hui. Si vous me donnez rendez-vous au *roadshow* pour apprendre des choses, je viendrai mais je pensais sincèrement que je pourrais disposer d'une information aujourd'hui par rapport à ces deux lignes. Je ne pensais pas que cela relevait d'un secret d'État.

**15.04** François Bellot, ministre: Cela ne relève pas d'un secret d'État mais vous verrez les détails de l'offre.

**15.05** Laurent Devin (PS): Y a-t-il un changement de fréquence et d'amplitude horaire sur ces deux lignes? Je pensais sincèrement obtenir une réponse aujourd'hui. Je suis déçu.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**16** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Benelux" (n° 16114)

**16** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

## **Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-spoorverbinding" (nr. 16114)**

**16.01** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, je n'ai pas eu de chance avec les lignes locales, je vais essayer avec l'étranger. Il y a parfois des choses qu'on comprend mal dans sa région, et mieux au niveau international.

Monsieur le ministre, il y a quelques mois, je vous ai interpellé sur la mise en place de liaisons directes entre grandes villes. En effet, vous aviez annoncé la création de nouvelles liaisons ferroviaires entre Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg et Zurich.

Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur ces créations de ligne? Quel est l'état des discussions avec les chemins de fer des pays voisins? Quels sont les moyens budgétaires mis sur la table pour la mise en place de ces lignes internationales?

**16.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, depuis 1987, deux trains EuroCity connus sous le nom de Vauban et d'Iris relient chaque jour Bruxelles et Bâle, desservant notamment Namur, Luxembourg, Metz, Strasbourg, Colmar et Mulhouse. Ces deux liaisons, qui résultaient d'une collaboration entre la SNCB, les CFL, la SNCF et les CFF, ont cessé d'être opérées le 3 avril 2016 malgré une volonté de la SNCB et des CFL de maintenir une offre de train directe vers la Suisse.

Défenseur depuis toujours de ce maintien, et souvent très seul d'ailleurs dans ce combat, monsieur Devin, j'ai pris mon bâton de pèlerin et j'ai sollicité une rencontre avec mes collègues suisse, français et luxembourgeois pour dégager, dès que possible, une piste de liaison internationale. Dans ce cadre, j'ai rencontré mon homologue suisse Mme Doris Leuthard le 24 novembre 2016 pour évoquer formellement les liaisons ferroviaires entre nos pays. J'ai en outre eu l'occasion de procéder à un échange de vues approfondi avec le secrétaire d'État français aux Transports, M. Alain Vidalies, en marge du Conseil européen des transports le 1<sup>er</sup> décembre 2016.

Sur la base de tous ces éléments, je vais demander la mise en place d'un groupe de travail entre opérateurs pour réactualiser le dossier d'analyse économique de ce projet de liaison Bruxelles-Zurich. Pour se rendre en Suisse, le voyageur belge dispose actuellement de plusieurs possibilités qui impliquent une correspondance à Paris, Cologne, ou Luxembourg. Indépendamment du volet économique, le retour d'une liaison internationale vers Luxembourg et la Suisse ne sera envisageable qu'à l'issue des travaux de modernisation de l'axe 3 et ne cadre donc pas avec le plan de transport 2017, puisque les travaux sur l'axe 3 doivent être finis en 2022.

Vous imaginez bien que je le regrette, monsieur Devin.

**16.03** **Laurent Devin** (PS): Comment rejoindre la Suisse pour bâtir la liaison Bruxelles-Luxembourg? C'est magnifique.

**16.04** **François Bellot**, ministre: Il y a une petite Suisse en Belgique, vous savez. Des trains y passent déjà. Mais nous désirons aller vers la grande Suisse. Ce n'est pas pour le plaisir d'aller en Suisse, mais pour la liaison majeure Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**17** **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Thalys wallon" (n° 16118)**

**17** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Waalse Thalys" (nr. 16118)**

**17.01** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, j'ai de la suite dans les idées. On construit des lignes jusqu'en Suisse. Vous me parlez de la France. Nous allons à présent parler du Thalys wallon.

Le gouvernement fédéral et la direction de la SNCB ont suspendu d'un commun accord deux lignes du Thalys en Belgique, dont celle qui reliait Liège à Paris le long de la dorsale wallonne, desservant Namur, Charleroi et Mons. Certes, ce n'est pas le Luxembourg; ce n'est pas rien non plus. La raison invoquée était notamment la réalisation de travaux de sécurisation et d'aménagement des voies, de sorte que le Thalys

wallon a été rendu inopérant durant plusieurs mois.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur la situation actuelle? Maintenant que les travaux d'aménagement et de sécurisation ont touché à leur fin, la SNCB va-t-elle relancer la ligne du Thalys wallon? Si oui, s'agira-t-il d'un rétablissement définitif de cette ligne?

Si la SNCB compte rétablir le Thalys wallon, quand celui-ci sera-t-il remis en service? Quelles seront les gares desservies et les horaires des premiers et derniers trains en semaine et le week-end? Quelle sera la fréquence du Thalys wallon en semaine et le week-end?

**17.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, le dossier relatif aux liaisons transfrontalières avec la France fait l'objet d'une attention particulière depuis de nombreux mois au sein de mon cabinet. Ce n'est pas une décision belge; il convient de savoir que le ministre Laurent Fabius a pris un arrêté dans le courant 2015 en vue de supprimer plusieurs reconnaissances de liaisons transfrontalières entre la France et la Belgique. Nous avons été totalement surpris de l'apprendre, mais en tout cas le Thalys n'est pas concerné.

Thalys International étant un opérateur ferroviaire autonome, devenu encore beaucoup plus autonome aujourd'hui, il décide lui-même de son offre en fonction de ses rames, de l'impact sur les résultats financiers et des engagements contractuels convenus.

Quant à la SNCB, elle ne dispose pas de rames à grande vitesse. Même si elle parvenait à en louer auprès de la SNCF, les villes de Liège et Namur ne pourraient pas être desservies, parce que ces rames françaises ne sont pas équipées d'une version ETCS compatible avec celle qui est actuellement installée sur le fameux tronçon qui pose question entre Namur et Auvelais.

Par conséquent, en ce qui concerne les dessertes grande vitesse, l'alternative actuellement proposée aux voyageurs par la SNCB, que l'on en soit content ou pas, est le passage via Bruxelles. La SNCB m'informe néanmoins que dans le cadre des évolutions futures de l'offre à l'horizon 2020, elle envisage d'analyser avec son partenaire français SNCF la pertinence, les potentiels, la faisabilité technique et les aspects économiques des dessertes futures entre la France et la Belgique. J'évoque notamment les liaisons entre Charleroi, Mons, Valenciennes et Maubeuge.

**17.03 Laurent Devin** (PS): (...)

**17.04 François Bellot**, ministre: Pour les villes belges, c'est Charleroi et Mons et de l'autre côté, c'est Maubeuge, Valenciennes et ensuite Paris. Tous ces scénarios sont à l'étude à la SNCB.

**17.05 Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, j'entends vos précisions. Y a-t-il un échéancier dans ce délai de réflexion et d'étude?

**17.06 François Bellot**, ministre: Des études sont menées conjointement entre la SNCB et la SNCF. Des difficultés existent, notamment le fait que le demandeur paie les sillons. Donc si la Belgique est demandeuse de passer en France, elle va payer un maximum sur le sillon français. Si les deux sociétés sont demanderesses, chacun supportera la part du sillon qui relève de son territoire national. Comme dans toute négociation, il y a toujours un rapport de forces. Je signale que la SNCF essaie de préserver les intérêts français, notamment le passage par les lignes à grande vitesse sur son territoire.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**18 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place de trains supplémentaires le soir du mardi gras du carnaval de Binche 2017" (n° 16120)**

**18 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van bijkomende treinen tijdens het carnaval van Binche 2017 op de avond van mardi gras" (nr. 16120)**

**18.01 Laurent Devin** (PS): Comme à carnaval, la commission se termine par un feu d'artifice, monsieur le ministre.

**18.02 François Bellot**, ministre: Des étincelles.

**18.03 Laurent Devin (PS)**: La lumière. La lumière dans les ténèbres. Nous sommes à quelques semaines de l'édition 2017 du carnaval de Binche, reconnu comme patrimoine oral et immatériel de l'humanité par l'Unesco. Un événement qui, comme vous le savez, rassemble des dizaines de milliers de participants.

En 2016, la SNCB avait mis à la disposition des navetteurs deux trains supplémentaires partant de Binche en direction de La Louvière et Bruxelles le jour du Mardi-Gras en soirée. Cela avait été acquis de haute lutte et, je dois bien le dire, Mme Galant avait joué un rôle non négligeable dans le bon suivi apporté à notre demande.

Monsieur le ministre, que comptez-vous mettre en place dans le cadre des trains supplémentaires pour l'édition de ce Mardi-Gras 2017 sachant qu'il y a un train supplémentaire mis à disposition des passagers à 19 h 04 qui ne pose pas de soucis? On avait demandé à pouvoir disposer d'un train supplémentaire après le feu d'artifice qui a lieu vers 21 h 30 et qui se termine vers 22 h 00, 22 h 15.

**18.04 François Bellot**, ministre: Cher collègue, en 2016, la décision de mettre en place un train supplémentaire au terme du cortège de l'après-midi et du feu d'artifice n'avait pas été concluante. Seuls 52 voyageurs avaient pris place dans le dernier train au départ de la gare de Binche. On va vous remettre le taux d'occupation des trains en question l'an dernier. La SNCB avait supporté, seule, la charge financière des trains.

Je peux comprendre que la météo capricieuse avait contribué au faible succès de l'occupation de ces trains en 2016, peut-être une inadéquation d'horaire aussi.

Par ailleurs, je reste convaincu que l'usage des transports en commun lors des grandes manifestations, telles que le carnaval de Binche, est de nature à réduire les risques d'accidents et les problèmes de mobilité liés à l'accessibilité de ces événements. Ainsi, la SNCB m'a communiqué la réponse qu'elle vous a adressée par courrier. Comme chaque année, elle s'associe à l'événement et proposera un billet "carnaval de Binche" valable en deuxième classe pour se rendre à la gare de Binche. Ce billet aller-retour octroie une réduction de 50 %. La capacité de certains trains en service régulier sera également augmentée le 28 février. Un train supplémentaire sera aussi mis en place. Il partira de Binche vers 19 h 00.

Toutefois, la SNCB pourrait également accéder à votre demande de mettre un deuxième train supplémentaire après le feu d'artifice et après la fin du service régulier, mais sans prendre, cette fois, le risque commercial. Ainsi, sur base d'un partenariat standard conclu avec tous les autres organisateurs, et dans lequel ils interviennent dans le financement de ce train, la SNCB pourrait le mettre en place et créer un billet spécifique, à côté du billet "carnaval de Binche", selon les modalités évoquées dans le courrier cité plus haut. Je ne sais pas si vous l'avez reçu. Je le reprends dans la réponse que je vous remets aujourd'hui.

Il me revient, par ailleurs, que l'an dernier, la SNCB avait conditionné la reconduction de cette expérience au succès rencontré par les trains supplémentaires mis en place et à une bonne campagne de communication. Je ne doute pas que l'impact budgétaire de ce risque reste très raisonnable par rapport à l'ensemble des frais impliquant l'organisation du carnaval. Si nécessaire, vous pouvez retourner négocier avec la SNCB pour envisager les modalités pratiques de la campagne de communication. Mais la SNCB dit: "Nous faisons un effort, il y a un risque commercial résiduel; nous demandons à l'organisateur, comme nous le faisons avec tous les autres événements, de participer à ce risque".

**18.05 Laurent Devin (PS)**: Je remercie M. le ministre pour ces précisions.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 16.14 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.14 uur.*