

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 7 NOVEMBER 2017

Namiddag

---

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

du

MARDI 7 NOVEMBRE 2017

Après-midi

---

La réunion publique de commission est ouverte à 14.38 heures et présidée par Mme Karine Lalieux. De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.38 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La **présidente**: Chers collègues, le ministre est arrivé. Il s'était fait excuser pour son retard. Nous allons commencer nos travaux, mais je donne auparavant la parole à M. Devin.

**Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, je peux comprendre que M. le ministre arrive en retard. Je le vois même faire profil bas sur son siège vacillant. Je lui laisserai le temps de retrouver l'assise nécessaire à sa fonction. Je demande que les questions que je n'aurai pas pu poser aujourd'hui soient transformées en questions écrites.

La **présidente**: C'est entendu, monsieur Devin.

La question n° 19466 de Mme Dumery est transformée en question écrite.

**01** Question de M. Paul-Olivier Delannois au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la possibilité pour les agents de contrôle et de sécurité de la SNCB de constater les infractions pouvant faire l'objet d'une sanction administrative" (n° 20581)

**01** Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de mogelijkheid voor controle- en veiligheidsagenten van de NMBS om inbreuken vast te stellen die kunnen leiden tot een administratieve sanctie" (nr. 20581)

**01.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'interviens régulièrement dans les commissions de l'Infrastructure et de l'Intérieur concernant la sécurité et la propreté dans et aux abords de la gare de Tournai. Mon interrogation se porte sur la possibilité pour les agents de contrôle et de sécurité de la SNCB de constater les infractions pouvant faire l'objet d'une sanction administrative.

La loi sur les sanctions administratives communales prévoit dans son article 21 que les infractions qui peuvent uniquement faire l'objet de sanctions administratives peuvent également faire l'objet d'un constat par les agents de sociétés de transport en commun appartenant à une des catégories déterminées par le Roi, dans le cadre de leurs compétences.

Par ailleurs, je constate que cet arrêté royal spécifique n'est pas publié.

Monsieur le ministre, quand cet arrêté royal sera-t-il publié? Permettra-t-il aux agents de contrôle et de sécurité de la SNCB de constater les infractions administratives?

**01.02** **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, la loi sur les sanctions administratives communales à laquelle vous faites référence ne dépend pas de mon département, mais de celui de mon collègue de l'Intérieur. Je vous laisse donc interroger ce dernier à ce sujet, si vous le souhaitez.

Pour ce qui me concerne, je tiens simplement à signaler que les agents de sécurité appartenant à Securail sont compétents pour constater les souillures dans les gares, conformément à la législation sur la police des chemins de fer. Il s'agit d'infractions pénales sanctionnées par les tribunaux de police.

Toutefois, le projet de loi que je déposerai sous peu au parlement permettra de décharger les tribunaux de ces faits en laissant la SNCB infliger elle-même une amende administrative. Cela devrait permettre une réactivité plus rapide et une lutte plus efficace contre certains abus tels que ceux qui avaient motivé l'élaboration de la loi SAC qui est d'application dans les communes.

**01.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je pense effectivement que, dans ce genre de situation, la rapidité est un élément important.

Cela dit, je vous informe qu'au départ, j'avais adressé ma question à M. Jambon, mais que les services du parlement m'ont redirigé vers vous.

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

**La présidente:** Chers collègues, je vous propose que les questions qui ne pourront pas être posées aujourd'hui soient transformées en questions écrites ou qu'elles soient posées, demain, lors de la discussion sur la note de politique générale.

**02 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tickets *online* de la SNCB" (n° 20236)**

**02 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onlinetickets van de NMBS" (nr. 20236)**

**02.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, dans son rapport annuel 2016, le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires consacre un chapitre aux problèmes soulevés concernant le ticket *online* parmi lesquels le fait que ces tickets ne soient ni remboursables, ni échangeables selon les conditions de transport de la SNCB. Le service de médiation pointe d'ailleurs la contradiction: "La SNCB (...) encourage ses clients à acheter leurs titres de transport en ligne, mais de l'autre, en cas d'annulation, elle punit ces voyageurs en leur refusant tout remboursement."

Dans le même esprit, les guichets disparaissent. De plus en plus de personnes sont donc obligées de recourir aux applications en ligne qui n'offrent pourtant pas un environnement très convivial. Voici quelques éléments mis en exergue dans le rapport du médiateur:

- les réductions ne sont pas suffisamment visibles sur le site, par exemple la gratuité pour les enfants de moins de douze ans;
- la date de voyage se transforme au cours de la procédure d'achat;
- des achats ineptes sont possibles, par exemple l'achat d'un billet alors que le dernier train est déjà parti;
- la modification de la méthode de livraison du billet est impossible;
- le remboursement en cas de maladie se fait uniquement sous certificat avec sortie non autorisée;
- les frais administratifs sont à charge des voyageurs, etc.

Dès lors, monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser quelques questions.

Pourquoi un voyageur ne peut-il se faire rembourser ou changer un ticket *online*? Pourquoi un voyageur ne peut-il modifier le mode de livraison d'un billet en ligne entre l'achat et l'utilisation? Pourquoi ne pas mettre en place un système de contrôle permettant de reconnaître les billets annulés? Pourquoi charge-t-on des frais administratifs à des voyageurs qui sont visiblement dans leur droit puisqu'ils reçoivent un remboursement? Enfin, pourquoi les voyageurs n'ont-ils tout simplement pas droit à un outil *online* convivial et performant?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

**02.02 François Bellot, ministre:** Chère collègue, le site web de la SNCB permet la vente de billets en ligne au format PDF depuis 2004. Actuellement, le site web n'est plus adapté aux besoins des clients, notamment

en ce qui concerne la consultation depuis un smartphone ou une tablette en mode *responsive design*. La SNCB a donc démarré fin 2016 un projet de modernisation et de refonte totale du site, en partenariat et en mode co-création avec des clients et des associations de voyageurs. Le but est de fournir un outil convivial et performant d'information, de service et d'achat de titres de transport en ligne. La SNCB m'informe que le *roll out* de ce nouveau site sera progressif.

Dans l'état actuel des choses, il n'est techniquement pas possible d'annuler, dans les systèmes de vente, un billet acheté en ligne. La SNCB précise qu'elle investit actuellement les meilleures techniques de sécurisation des billets achetés en ligne et de contrôle de l'unicité de ces billets. Ce sont deux pré-requis pour permettre le remboursement ou l'échange, tout en évitant la fraude qui est potentiellement massive et organisée. Tout cela nécessite la modernisation du système de vente; elle est en cours.

Il n'est pas non plus possible de modifier le mode de fourniture d'un billet en ligne. Le client peut cependant présenter son billet PDF sur différents supports: papier, smartphone, tablette ou ordinateur portable. La SNCB rappelle enfin que, depuis le 1<sup>er</sup> février 2017, elle a adapté ses conditions de transport et ne comptabilise plus de frais administratifs sur le remboursement de ses billets.

**02.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, je note qu'il va falloir attendre que le nouveau site soit en ligne pour vérifier si la situation s'améliore pour les voyageurs. J'espère que ce sera le cas.

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

**03 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnisation par la SNCB des voyageurs qui ratent leur avion à la suite de problèmes sur le rail" (n° 20237)**

**03 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schadeloosstelling door de NMBS van reizigers die hun vliegtuig missen als gevolg van problemen op het spoor" (nr. 20237)**

**03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, dans son rapport annuel 2016, le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires plaide pour que la SNCB contracte une assurance en responsabilité civile.

Cela permettrait à la SNCB d'indemniser, au-delà du remboursement du billet de train, les voyageurs qui ratent leur avion à cause de trains à l'arrêt.

Selon la SNCB, il revient au voyageur de se couvrir lui-même contre ce genre de dommage. Néanmoins, l'argument des médiateurs, indiquant qu'une assurance ne couvre pas les dommages causés par des tiers, semble pertinent. La SNCB étant à l'origine du dommage, elle est la seule à pouvoir s'assurer contre ce qu'elle cause elle-même.

Dès lors, monsieur le ministre, que pensez-vous de cette proposition formulée par le service de médiation? Pensez-vous qu'une avancée soit possible en la matière? Si oui, sous quelles conditions et dans quel délai?

**03.02 François Bellot, ministre:** Madame Grovonius, la mission de la SNCB est d'acheminer les voyageurs d'une gare de départ à une gare de destination. La SNCB m'informe que par conséquent, elle ne peut pas être tenue responsable des conséquences indirectes et imprévisibles d'un retard de train. En effet, un autre élément déterminant est le délai prévu entre l'arrivée à l'aéroport en train et la fermeture des portes d'embarquement de l'avion.

**03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, j'estime que cela ne répond pas du tout à la question, qui est pourtant simple.

Si, à cause d'un train à l'arrêt, les voyageurs ratent leur avion, – ce qui arrive visiblement car c'est le service de médiation qui le soulève – ceux-ci n'ont aucune voie de recours. Leur propre assurance leur dit qu'elle ne peut pas les couvrir car le dommage est causé par un tiers et dans votre réponse, à aucun moment, je n'entends que la SNCB compte, d'une quelconque manière, s'assurer pour permettre de dédommager ces voyageurs. On se retrouve donc dans une situation où malheureusement, l'usager est lésé. Or, la mission de la SNCB est, j'en conviens, de le conduire d'un point A à un point B pour qu'il puisse prendre son avion. Par

ailleurs, monsieur le ministre, je n'entends pas, dans votre chef, une volonté de trouver une solution. Je le regrette et je crains que ces remarques soient à nouveau formulées dans le rapport l'année prochaine.

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

**04** Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le remboursement des retards par la SNCB" (n° 20243)

**04** Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatie voor treinvertragingen bij de NMBS" (nr. 20243)

**04.01** Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, dans son rapport annuel 2016, le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires relève une incohérence flagrante. Des voyageurs se seraient vus refuser la compensation prévue en cas de retard au motif que les travaux sur la ligne avaient fait l'objet d'une annonce une semaine auparavant.

Si cette analyse peut paraître compréhensible si le billet est acheté au cours de la semaine en question, elle paraît nettement moins fondée lorsque les billets sont achetés à l'avance.

Monsieur le ministre, comment expliquer que la SNCB choisisse d'occulter le fait que la publicité des travaux est postérieure à la date d'achat du billet? Dans ces circonstances, comment peut-on prétendre que le voyageur était au courant des travaux sur la ligne au moment de l'achat?

Quelles sont les explications de la SNCB? Comptez-vous agir afin que la SNCB respecte enfin tant ses propres conditions de transport que la réglementation européenne?

**04.02** François Bellot, ministre: Chère collègue, la SNCB explique que la réglementation européenne permet aux entreprises ferroviaires d'adapter plusieurs fois par an l'horaire de service applicable par défaut. Dans le cas concret de la SNCB, l'horaire de service dit saisonnier fait l'objet d'une adaptation mi-décembre et de quatre autres adaptations en cours d'année. Lorsqu'il arrive que ces adaptations d'horaire se produisent entre la conclusion du contrat et le trajet effectué, la clientèle en est informée préalablement au voyage et dans les meilleurs délais, notamment par le biais du *Route Planner* qui est consultable sur le site internet de la SNCB, d'annonces affichées dans les gares concernées par la modification d'horaire voire par le biais des médias.

Dans ce cas, il n'est pas question de retard au sens de la réglementation européenne. L'attention de la SNCB a été attirée sur le fait qu'elle devait en priorité prendre en compte les difficultés rencontrées par les passagers pour changer les conditions de leur voyage et que de telles modifications des horaires ne devraient être réalisées que pour assurer le bon fonctionnement du trafic ferroviaire et uniquement celui-là.

**04.03** Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, j'entends bien que l'attention de la SNCB a été attirée sur ce problème – et c'est fort bien. Néanmoins, ce qu'indique le rapport du service de médiation me semble plein de bon sens.

Je dois avouer qu'il me paraît incompréhensible que l'on puisse reprocher à des voyageurs qui ont acheté leur billet suffisamment à l'avance de ne pas être informés de retards survenus ultérieurement et, en outre, de leur refuser les compensations que prévoit pourtant la réglementation.

Sans doute retrouvera-t-on ces questions dans le prochain rapport. Nous devons donc probablement en discuter, alors que du simple bon sens permettrait de corriger ces situations qui ne sont pas légion. De la sorte, l'usager pourrait bénéficier d'un avis qui encouragerait tout un chacun à prendre davantage le train, en dépit de retards imprévisibles.

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

**05** Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les accidents de travail" (n° 20661)

**05** **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "arbeidsongevallen" (nr. 20661)**

**05.01** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, selon nos informations, des cheminots, soutenus par l'ASBL Mobilité et transport intermodal de service public, ont introduit à la Cour constitutionnelle un recours en annulation de certains articles de la loi du 20 décembre 2016 portant des dispositions diverses en matière sociale.

En effet, la loi autorise HR Rail, la structure de gestion du personnel de l'entreprise ferroviaire SNCB et du gestionnaire d'infrastructure Infrabel, à durcir les conditions de reconnaissance des accidents de travail, mais uniquement pour les agents statutaires. Sur base de l'habilitation, HR Rail a ajouté une nouvelle condition qui demande à l'agent victime d'un accident sur le lieu de travail d'apporter la preuve que l'accident n'est pas lié à son organisme, par exemple par une défaillance physique.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer ces informations? Ne voyez-vous pas là la volonté claire de marquer la différence entre le personnel contractuel et statutaire, pour lequel la mesure est défavorable? Pouvez-vous nous garantir que les articles visés par ladite plainte respectent le principe de l'égalité garanti par l'article 23 de la Constitution?

**05.02** **François Bellot**, ministre: Chère collègue, HR Rail m'a communiqué les éléments suivants. Un recours a bien été introduit auprès de la Cour constitutionnelle sous le numéro de rôle 6701 (FR). Les chemins de fer belges considèrent l'interprétation faite par les requérants des dispositions attaquées comme étant en tous points erronée. D'après HR Rail, les travaux préparatoires de la loi du 25 décembre 2016 portant des dispositions diverses en matière sociale en témoignent.

Les membres du personnel statutaire des chemins de fer belges bénéficient depuis longtemps d'une réglementation spécifique en matière d'accidents du travail et assimilés, contenue dans les statuts du personnel et dans les RGPS, fascicule 572, alors que le personnel contractuel est soumis à la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail.

La distinction entre les membres du personnel statutaire et les membres du personnel contractuel de HR Rail a pour but d'assurer que les membres du personnel de HR Rail, respectivement contractuels et statutaires, tombent, en matière d'accidents du travail, sous le régime établi par la loi qui leur est propre, et/ou en vertu de celle-ci. Ces lois leur sont propres et tiennent compte de la nature de leur position juridique et des différentes lois et règlements qui en font partie.

Les dispositions attaquées de la loi du 25 décembre 2016, visées par la requête, ne sont pas défavorables, ni pour le personnel statutaire, ni pour le personnel contractuel des chemins de fer belges. Elles ne font que confirmer la situation existante. HR Rail continue son plaidoyer en démentant l'affirmation selon laquelle les conditions de reconnaissance d'un accident de travail pour le personnel statutaire auraient été récemment durcies. En fin de compte, il appartiendra à la Cour constitutionnelle de se prononcer.

**05.03** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Affaire à suivre, donc.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06** **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 suppression de trains entre Manage et Braine-le-Comte" (n° 20747)**

**06** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van treinen tussen Manage en 's Gravenbrakel" (nr. 20747)**

**06.01** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, la presse a fait écho des propos d'élus locaux de Manage qui s'inquiètent de la réduction du nombre de trains entre les gares de Manage et de Braine-le-Comte. Vous ne pouvez ignorer que la réduction du nombre de trains sur une ligne est la première étape vers une désertification de la ligne. Toute réduction de l'offre entraîne tôt ou tard une réduction de la fréquentation et une concentration sur les publics dits captifs, c'est-à-dire n'ayant d'autre choix que de se plier aux réductions engendrées.

La suppression d'un train n'entraîne pas seulement la perte des voyageurs de ce train, mais également des voyageurs qui ont besoin d'une souplesse horaire en cas d'imprévu, autant de voyageurs qui préféreront alors prendre une voiture, solution plus coûteuse, accidentogène, polluante et génératrice d'embarras de circulation.

Monsieur le ministre, quelle va être l'évolution de la fréquence des trains sur la ligne entre Manage et Braine-le-Comte? Comment cette évolution est-elle justifiée? Quel impact sur l'environnement et sur la circulation routière aura cette évolution?

Je vous remercie déjà pour vos réponses.

**06.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, il existe actuellement une relation L circulant toutes les heures en semaine entre Manage et Braine-le-Comte. Cette relation montre une faible fréquentation en heures creuses et en soirée. Le Plan de transport 2017-2020 prévoit la création d'une relation entre Braine-le-Comte et La Louvière-Sud. La relation L entre Braine-le-Comte et Manage, quant à elle, ne circulera plus à partir de décembre 2017. Trois trains P seront prévus le matin entre Manage et Braine-le-Comte et trois trains P seront prévus dans l'autre sens le soir, lorsque la demande est importante de la part des navetteurs et des étudiants vers Bruxelles et Braine-le-Comte.

La SNCB précise qu'elle a choisi de réorienter ses moyens là où la demande est la plus forte, en réorganisant son offre de trains L. L'offre de liaison entre La Louvière-Sud et Bruxelles sera doublée toute la journée, une fois par heure avec une relation directe et une fois par heure avec une correspondance à Braine-le-Comte. Braine-le-Comte bénéficiera d'une deuxième relation vers La Louvière-Sud, où des correspondances seront prévues avec des IC de la dorsale wallonne, tant vers Mons que vers Charleroi et Namur.

Manage conservera sa relation L Charleroi-Sud - La Louvière-Sud, Manage, Luttre, relation qui offrira des correspondances toutes les heures vers Bruxelles, tant à Luttre qu'à La Louvière-Centre. La correspondance à La Louvière-Centre permettra également de relier Braine-le-Comte toutes les heures.

L'impact sera globalement positif car les moyens seront alloués là où la demande est la plus forte et toutes les possibilités de voyage seront maintenues au départ de Manage, notamment en heures de pointe.

Je rappelle que ces modifications de l'offre ont été présentées lors du *roadshow* de la SNCB en province du Hainaut, le 31 mars 2017.

**06.03 Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse mettant en évidence que, pour renforcer une ligne, on diminue les services sur une autre ligne. Ceci a été fait en fonction de la fréquentation d'une ligne au détriment de l'autre. Je ne manquerai pas de relayer vos propos à qui de droit.

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

**07 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Antwerpen-Centraal" (nr. 20749)**

**07 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire à Anvers-Central" (n° 20749)**

**07.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, op 15 september belandde een trein die van Hasselt kwam tegen een paal in het station van Antwerpen, daarbij raakten drie personeelsleden lichtgewond. Gelukkig raakten er geen passagiers gewond.

Mij gaat het voornamelijk over de omstandigheden van dat ongeval. Kent u daar al de precieze oorzaak van? Was het hulpsysteem TBL1+ of het veiligheidssysteem ETCS aanwezig op het dode spoor, zoals de bovenste sporen worden genoemd in het vakjargon? Indien ja, hoe komt het dan dat die trein niet tot stilstand is gekomen vooraleer het tot een botsing kwam? Of zijn de sporen daarmee niet uitgerust en is de zogezegde dekkingsgraad van 99,9 % daarop dan niet van toepassing? Was het treinstel zelf uitgerust met ETCS of TBL1+?

**07.02** Minister **François Bellot**: Op vrijdag 15 september 2017 om 22.18 uur rijdt reizigerstrein E2642 Hasselt-Antwerpen-Centraal het station van Antwerpen-Centraal binnen als eindbestemming van de trein. De trein komt aan met drie minuten vertraging. De trein E2642 vertrok om 20.38 uur in Hasselt. De trein wordt in Antwerpen-Centraal ontvangen op het spoor 502, perron 2. De trein E2642 rijdt het stootblok aan en komt tot stilstand tegen de bovenleidingpalen aan het einde van het perron. Als gevolg van de aanrijding ontspoord de eerste wagon van toestel 357.

Er waren twee lichtgewonde reizigers, die geen verzorging wensten. De treinbestuurder en de treinbegeleider waren gewond.

Het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval is nog steeds lopende. Er kan momenteel dan ook nog geen uitsluitstel worden gegeven over de precieze oorzaak van het ongeval. Ik wil geenszins op de conclusies van het onderzoek vooruitlopen, maar het volgende werd mij al meegedeeld.

Het stootblok maakt geen deel uit van de gevaarlijke punten die door het systeem TBL1 dienen te worden beschermd, gelet op de lage naderingsnelheid van 20 km/u, die normalerwijze op dergelijke plaatsen wordt verwacht. Het laatste sein om naar het dood spoor 502 te rijden, is wel uitgerust met een ETCS- en TBL1-baken. Omdat het sein de doorrit naar het dood spoor toeliet, is het baken niet tussenbeide gekomen om de beweging te stoppen. Het treinstel is met TBL1 uitgerust.

**07.03** **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik vind het raar dat ook al zijn de seinen uitgerust met TBL1+ en ECTS, er toch geen stopsignaal gegeven is. Dat zal waarschijnlijk nader onderzocht worden.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgroep van Infrabel rond duurzame alternatieven van onkruidbestrijding op het Belgische spoorwegennet" (nr. 20811)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onkruidtrein Weedfree van Infrabel" (nr. 20846)
- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar alternatieven voor het pesticidengebruik bij het onderhoud van spoorwegen" (nr. 21148)

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

- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le groupe de travail d'Infrabel dédié aux alternatives durables au désherbage du réseau ferroviaire belge" (n° 20811)
- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train de désherbage Weedfree d'Infrabel" (n° 20846)
- **M. Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la recherche d'alternatives à l'utilisation de pesticides pour l'entretien des voies ferrées" (n° 21148)

**08.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert van eind september. Wie toen in de buurt van een treinspoor vertoefde, heeft de onkruidtrein van Infrabel weer zien passeren. Zoals elk jaar heeft de spoornetbeheerder die speciale trein ingezet om de Belgische spoorwegen onkruidvrij te houden. Helaas worden daarvoor telkens honderdduizenden liters met water verdunde pesticiden en herbiciden de lucht ingespoten.

Ik deed daarom het voorstel om een bijzondere werkgroep op te richten die een plan van aanpak moest uitwerken voor een duurzame en financieel haalbare methode van onkruidbestrijding. Die resolutie werd in juli 2016 unaniem goedgekeurd. Tijdens de commissievergadering van 3 mei 2017 vroeg ik u naar de evolutie in dit dossier. Tot mijn spijt vernam ik toen dat er nog steeds geen werkgroep werd samengesteld.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende opvolgingsvragen.

Werd er intussen een werkgroep samengesteld? Indien ja, is die werkgroep al bijeengekomen? Welke actoren zijn daarin vertegenwoordigd? Indien die groep nog niet is samengekomen, zult u Infrabel aansporen om meer dan een jaar na de goedkeuring van de resolutie in dit Huis vaart te zetten achter het dossier?

**08.02 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij de vraag van collega Raskin.

De onkruidtrein beschikt weliswaar over negen slimme camera's, maar gebruikt nog steeds 625 000 liter per jaar om het spoornet onkruidvrij te houden, voor een totale kostprijs van 1,3 miljoen euro.

Net zoals collega Raskin wil ik vragen naar een stand van zaken van die werkgroep.

**08.03 Minister François Bellot:** Mevrouw de voorzitter, collega's, het verbod op het gebruik van glyfosaat geldt uiteraard ook voor de sproeitrein. Infrabel heeft echter een afwijking op dit verbod bekomen en dit om redenen die verband houden met de exploitatieveiligheid. Dit belet niet dat er met het oog op het uitwerken van een doeltreffend alternatief voor het gebruik van pesticiden thans binnen Infrabel een technische werkgroep werkzaam is.

Er wordt in deze technische werkgroep naar alternatieven gezocht voor het gebruik van pesticiden op spoorterreinen en –installaties. Er gebeurt ook een onderzoek naar de kostprijs van deze alternatieven. Naast het bestaan van deze technische werkgroep binnen Infrabel, heb ik ook de FOD Mobiliteit en Vervoer ermee belast een werkgroep op te richten om de samenwerking te coördineren met verschillende belanghebbende instanties. Uit de eerste contacten bleek al gauw dat de samenstelling van deze werkgroep kon worden beperkt tot Infrabel en de drie Gewesten, met de FOD Mobiliteit en Vervoer als coördinator. Van deze werkgroep vond een eerste vergadering plaats op 11 september 2017 en een tweede op 12 oktober 2017. Een volgend overleg is gepland op 12 december 2017, teneinde een antwoord te bieden op de vragen van de resolutie tegen het voorjaar 2018.

Het project *Herbie - Guidelines, State of Art and Integrated Assessment of Weed Control and Management for Railways* omvat een benchmarkstudie van deze technieken die gebruikt worden voor het onderhoud van het spoorwegdomein. Het rapport wordt verwacht in het voorjaar 2018. Infrabel werkt hieraan mee en volgt deze studie op.

Infrabel is niet op de hoogte van het feit dat de onkruidtrein eigendom is van Monsanto. De onkruidtrein, die door Infrabel wordt ingehuurd voor het Belgische spoorwegnet, conform de wet op de overheidsopdrachten, wordt geëxploiteerd door de firma Weedfree.

Dankzij de cameratechnologie, waarmee deze trein is uitgerust, worden de pesticiden enkel op bepaalde plaatsen verstrooid en zo kan het gebruik van pesticiden op het spoordomein worden beperkt.

**08.04 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, u herhaalt nogmaals dat Infrabel een afwijking heeft verkregen om die pesticiden en herbiciden te gebruiken. Dat is duidelijk. Het staat ook niet ter discussie dat wij het spoorwegnet op een fatsoenlijke manier onkruidvrij houden teneinde de veiligheid te garanderen. Dat moet absoluut duidelijk zijn, maar u bevestigt ook in uw antwoord – dat onderschrijf ik – dat wij anno 2017 de ambitie mogen hebben om een stap naar een duurzamer onkruidbeheer te zetten.

De technische werkgroep is ondertussen opgestart, dat is goed. Als ik u goed heb begrepen, hebt u ook het initiatief genomen om, parallel hiermee, in de FOD Mobiliteit een werkgroep op te richten. Ik ga mij niet uitspreken over de samenstelling. Ik ben geen specialist en wil ook geen hypotheek leggen op wat de werkgroep doet, maar de werkgroep blijft redelijk beperkt. Hij is echter aan het werk, is al samengekomen en zal ook in december van dit jaar nog samenkomen. De werkgroep zal met een oplossing moeten komen in het voorjaar van 2018. Ik ben blij dat de trein op het juiste spoor zit. In het voorjaar van 2018 zullen wij hierover opnieuw van gedachten wisselen.

**08.05 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, wij moeten inderdaad de conclusies van de werkgroep afwachten. Het is echter belangrijk dat de resolutie wordt uitgevoerd, zodat er minder pesticiden worden gebruikt op ons netwerk.

*L'incident est clos.*



*Het incident is gesloten.*

**09** Question de Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "la mise sur pied d'une campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports publics" (n° 20821)

**09** Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een campagne tegen ongewenst gedrag in het openbaar vervoer" (nr. 20821)

**09.01** Stéphanie Thoron (MR): Monsieur le ministre, début 2016, j'interrogeais Mme Galant au sujet du problème du harcèlement et des agressions sexuelles dans les transports. Dans ma question, je me référais notamment à la campagne "Stop, ça suffit", qui avait été lancée en France.

Dans sa réponse, la ministre m'indiquait qu'aucune campagne spécifique n'était alors prévue. Toutefois, elle ajoutait que, d'après des contacts pris avec le département de l'Intérieur, il n'était pas exclu qu'une campagne fût organisée dans les plus brefs délais, du point de vue de la prévention des actes de violence.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interroger également à ce propos. Une campagne similaire à "Stop, ça suffit" serait-elle à l'ordre du jour dans notre pays? Si tel n'est pas le cas, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux de programmer une campagne de sensibilisation des voyageurs au problème du harcèlement? Enfin, une telle campagne, pour être efficace, n'aurait-elle pas vocation à être nationale, en impliquant tous les transports publics? Dans ce cas, une coopération avec vos homologues des entités fédérées ne serait-elle pas opportune?

**09.02** François Bellot, ministre: Madame Thoron, je ne peux que répéter ce que mon prédécesseur vous a répondu en réunion de la commission de l'Infrastructure de février 2016: aucune campagne spécifique n'est prévue par la SNCB. Toutefois, si tel devait être le cas, il semblerait judicieux de ne pas se cantonner à cette entreprise ni même, plus généralement aux transports en commun. Dans cette optique, je vous invite à adresser votre question à mon collègue de l'Intérieur.

Comme expliqué dans ma réponse du 25 janvier 2017 à la question orale n° 16611 de M. Devin, la SNCB ne dispose pas de chiffres relatifs au nombre de plaintes déposées pour des agressions sexuelles commises dans ses trains.

**09.03** Stéphanie Thoron (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Comme vous me le suggérez, je ne manquerai pas d'interroger le ministre Jan Jambon à ce propos.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**10** Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Vias institute" (nr. 20862)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naamswijziging van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 21023)

**10** Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Vias institute" (n° 20862)

- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le changement de nom de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 21023)

**10.01** Emir Kir (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, un article paru dans la presse le 13 septembre dernier relate qu'au cours d'une conférence de presse à Bruxelles, les responsables de l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) ont annoncé que l'IBSR, créé en 1986, s'appellera désormais le Vias institute.

Quelles sont les raisons de ce changement? De nouvelles compétences seront-elles attribuées à Vias

institute? Si oui, lesquelles? Des emplois sont-ils amenés à disparaître du fait de cette décision? Combien de personnes travaillent-elles à ce jour pour cette organisation?

**10.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la sixième réforme de l'État a entraîné la régionalisation d'une partie des missions auparavant dévolues à l'IBSR. Tenant compte de ces modifications, un processus d'adaptation de la forme juridique de l'Institut a été mené et conduit à son terme. L'IBSR est ainsi passé du statut d'ASBL à celui de société commerciale à finalité sociale. Comme toute entreprise et avec la préoccupation de maintenir l'emploi, l'IBSR a cherché d'autres voies pour exprimer son savoir-faire. Il a été décidé d'établir le spectre des études à la mobilité et à la sécurité en général, c'est-à-dire au-delà de la sécurité routière, dans un sens plus large.

Le changement de nom marque la fin d'un processus qui va permettre à l'Institut Vias de continuer à exister en tant qu'organisation indépendante axée non seulement sur la sécurité routière, mais également dans des domaines d'activité liés à la mobilité et à la sécurité en général.

L'objectif de Vias est de se profiler comme un centre d'expertise qui étudie le comportement humain dans ces domaines également.

Il y a aujourd'hui 123 employés. Je suis convaincu que l'élargissement des activités permettra à de nombreux collaborateurs de développer leur propre expertise. À long terme, la nouvelle structure offrira même de nouvelles opportunités d'emploi.

**10.03 Emir Kir (PS)**: Monsieur le ministre, vous avez parlé de missions régionalisées. Quelles sont-elles?

**10.04 François Bellot**, ministre: Tout ce qui concerne la sensibilisation est désormais une compétence des Régions. Il y avait dès lors deux solutions pour l'IBSR: se centrer sur ses missions résiduelles, ce qui aurait induit une baisse du volume de l'emploi, ou développer son expertise en mobilité et en sécurité.

C'est cette voie qui a été choisie. La mission de sensibilisation aux dangers de la route de l'IBSR ayant été modifiée, son cadre et son spectre d'intervention ont été élargis. Il a donc paru opportun au conseil d'administration de changer simultanément son nom.

Auparavant, l'IBSR était une ASBL. Comme l'entreprise va assurer des prestations également pour le compte d'organismes externes, une comparaison de ses différents modes d'organisation et de sa forme morale a été effectuée. Le choix s'est finalement porté sur la forme de société commerciale à finalité sociale, suite aux recommandations d'un juriste consulté par l'Institut Vias.

**10.05 Emir Kir (PS)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

La question de l'emploi était cruciale. Il fallait trouver de nouvelles activités pour ne pas risquer de perdre de l'emploi. Suite à ce changement de formule juridique, Vias institue prendra probablement des mesures pour se faire connaître des Régions et des communes. En ajoutant à la sécurité routière des études et un savoir-faire dans le domaine de la sécurité et de la mobilité, l'Institut deviendra un opérateur intéressant pour les pouvoirs publics. J'imagine que des campagnes seront menées, et que des informations seront communiquées aux autorités publiques.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

## **11 Questions jointes de**

- **M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les portiques de sécurité dans les gares" (n° 20889)**

- **M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'inefficacité des portiques de sécurité dans les trois grandes gares du pays" (n° 21113)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les portiques de sécurité dans diverses gares belges" (n° 21293)**

- **M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des passagers des trains internationaux" (n° 21667)**

**11 Samengevoegde vragen van**

- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de detectiepoortjes in stations" (nr. 20889)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ondoeltreffendheid van de detectiepoortjes in de drie grote stations van België" (nr. 21113)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de detectiepoortjes in verschillende Belgische stations" (nr. 21293)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de controle van reizigers in internationale treinen" (nr. 21667)

**11.01 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, dans un article paru le 4 octobre 2017 sur *dhnet.be*, des agents Securail dénonçaient l'inefficacité des portiques de sécurité, au sujet desquels on a tant communiqué.

En effet, plusieurs agents Securail, qui ont demandé à témoigner sous couvert de l'anonymat, mettent ouvertement en doute l'efficacité des portiques de sécurité installés dans les grandes gares du pays (Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins).

La critique première porte sur la nature même des contrôles. Ceux-ci ne peuvent être effectués qu'en présence de policiers, généralement issus de la police des chemins de fer. Or ce n'est un secret pour personne que celle-ci est en sous-effectif. Je vous cite les chiffres pour Bruxelles. Comme le révélait le même journal voici quelques semaines, en Région bruxelloise, au moins 50 % des patrouilles ne peuvent plus être réalisées dans les gares bruxelloises, faute de personnel suffisant. Avoir des portiques, c'est une chose mais, si le personnel qui va avec ne suit pas, l'objectif n'est pas atteint.

Outre le manque de personnel, les agents de la SNCB pointent aussi du doigt le côté aléatoire des contrôles, c'est-à-dire la méthodologie de travail. On se rappelle que M. Jambon disait: "On va faire des contrôles de temps en temps". Or, selon les agents Securail, des voyageurs transportant des objets interdits ou dangereux passent entre les mailles du filet. Bref, ils considèrent que ceci est un vrai cirque qui ne sert à rien, qui ne protège en rien les voyageurs et qui coûte très cher. Voilà ce qu'ils en pensent, même s'ils ont été très loin.

Du côté de la SNCB, on rappelle qu'il a toujours été question de mener les contrôles de façon aléatoire et non permanente: "C'est tout à fait normal et c'est ainsi que l'avaient décidé les autorités fédérales (...). N'importe qui peut se faire contrôler à n'importe quel moment (...). Ce dispositif fait partie des mesures décidées par le gouvernement fédéral dans le cadre de la lutte contre le terrorisme."

Rappelons qu'une enveloppe de 17 millions d'euros a été débloquée pour l'achat du matériel et l'engagement du personnel nécessaire pour réaliser lesdits contrôles. Selon les chiffres de votre ministère, près de 150 objets métalliques dangereux ont été saisis dans les trois gares internationales du pays depuis l'installation des portiques en juillet dernier.

Monsieur le ministre, la situation est loin d'être un succès, c'est le moins qu'on puisse dire. Confirmez-vous les critiques émises par les agents Securail? Disposez-vous de données plus précises? Quelle est votre position face à cette situation? Cette mesure a-t-elle déjà été évaluée? Selon l'article qui reprend vos propos, une réforme est actuellement étudiée afin d'augmenter le cadre organique de la police des chemins de fer. Qu'en est-il de sa mise en œuvre?

**11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le ministre, cet été, des portiques de sécurité ont été inaugurés dans plusieurs gares TGV belges. Ceux-ci ne sont pas utilisés de manière systématique pour réaliser des contrôles. Une machine se base en effet sur des algorithmes afin de déterminer qui doit être contrôlé ou non.

Monsieur le ministre, ma question est double. Elle porte, d'une part, sur l'aspect aléatoire des contrôles. Quelles sont les raisons concrètes qui expliquent ce choix? D'aucuns parlent d'un manque de personnel alors que selon d'autres, il s'agit d'un choix délibéré en vue de limiter les files d'attente. Je prends personnellement le parti qu'il s'agit de cela. Dans ce cas, comment expliquer que les contrôles dans les aéroports soient, eux, systématiques? Cela s'explique aussi par le fait que les gens acceptent de venir deux heures à l'avance pour prendre leur vol alors qu'ils seraient probablement très mécontents qu'on leur

demande la même chose pour prendre le Thalys.

D'autre part, pouvez-vous nous faire un premier bilan après quelques mois de mise en œuvre de ce dispositif, comme vous l'aviez déjà fait après les premières semaines? Combien de contrôles ont-ils été réalisés et combien de cas se sont-ils avérés problématiques? De quelle nature étaient ces cas?

Je voudrais encore relever un dernier volet. En fait, même quand il y a des contrôles, il y a moyen de les éviter. Par exemple, à la gare du Midi, il est possible d'entrer des deux côtés de la gare, non seulement du côté de la rue de France et de l'avenue Fonsny, mais aussi de l'autre côté de la gare, près du pont – je ne connais pas le nom de cette rue. Le guichet d'Air France se trouve de ce côté-là. Trois entrées sont donc possibles.

Par ailleurs, certains trains nationaux – comme mon train de Braine-le-Comte – s'arrêtent sur le même quai que les trains Thalys à la gare du Midi. Il ne faut pas en faire la publicité, mais dans ce cas-là, il est possible de ne pas être contrôlé du tout.

Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et pour le suivi que vous donnerez à ce dossier. Je crois qu'il faut déjà se réjouir de cette belle avancée. Il faut déstabiliser les terroristes et je pense que vous y contribuez.

**11.03 François Bellot**, ministre: Chers collègues, le dispositif mis en place dans les gares internationales depuis le 14 juillet dernier a été avalisé par le gouvernement et le Conseil national de sécurité. Il est le résultat d'un partenariat entre Securail, qui se charge de contrôler les voyageurs et leurs bagages, et la police des chemins de fer, qui apporte un soutien policier au dispositif.

De poortjes werden in de internationale stations geplaatst en ook in het station Brussels Airport omwille van de verbinding van dat station met de luchthaven. Gezien het huidige dreigingsniveau is er geen reden om het veiligheidsdispositief uit te breiden.

Concernant le déroulement des contrôles, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer, les attentats ont démontré que les *soft targets* étaient désormais la cible des terroristes. Leur but est d'instaurer la peur en montrant à la société qu'ils peuvent agir n'importe où, n'importe quand et vis-à-vis de n'importe quelle cible.

Or, il est impossible de contrôler totalement tous les endroits à forte concentration de personnes. Il faut donc faire la distinction entre la surveillance et la vigilance, qui doivent être permanentes, et le contrôle qui ne doit pas être permanent mais bien ciblé. Il faut également éviter à tout prix de rendre les contrôles prévisibles, ce qui serait le cas si ceux-ci étaient systématiques et permanents.

Dans le cas du transport ferroviaire, il est aussi nécessaire de prévoir un dispositif ne créant pas de risques supplémentaires pour les voyageurs, ce qui serait le cas si des files trop longues étaient créées. En outre, il faut que le transport ferroviaire continue à être un moyen de transport facile à utiliser s'il veut rester concurrentiel sur le marché du transport.

In het protocolakkoord wordt bijzondere aandacht besteed aan het vlot verloop van het verkeer. Op bepaalde dagen werd het veiligheidsdispositief trouwens lichtjes aangepast op basis van onvoorziene omstandigheden voor het verkeer.

Par ailleurs, le transport aérien ne peut pas être comparé au transport ferroviaire. Le premier fonctionne en réseau fermé où il s'agit de voyager d'un point A à un point B sans arrêts fréquents et pour une durée assez longue. Les voyageurs sont donc prêts à accepter de se rendre à l'avance et de subir des contrôles systématiques. Le réseau ferroviaire est, par essence, un réseau ouvert comprenant souvent plusieurs arrêts pendant un trajet et prévoyant, de manière générale, des trajets plus courts que dans le transport aérien. Il est donc plus difficile à sécuriser. Les voyageurs ne sont pas prêts à subir autant de contraintes que dans le transport aérien et en tous les cas, pour un court trajet.

Concernant le nombre d'interventions de la police sur les sites munis de dispositifs de contrôle, à ce jour, elle a été appelée pour 170 objets dangereux ou armes prohibées. Il n'y avait pas d'armes à feu. Aucune arme en matière composite ou objet dangereux de ce type n'ont été découverts mais n'excluant pas cette possibilité, la SNCB est dotée de dispositifs technologiques qui permettent de les déceler.

Wanneer wapens of gevaarlijke voorwerpen in beslag worden genomen, heeft de NMBS geen informatie over de gerechtelijke gevolgen die aan het politionele optreden worden gegeven.

Pour le dispositif de contrôle autre que les portiques, le processus s'opère comme suit. Les voyageurs et leurs bagages sont contrôlés respectivement par un portique de sécurité et un système X-Ray. En cas de doute, ce contrôle peut être complété par l'utilisation d'un détecteur manuel de métaux et de substances explosives. La police fédérale peut également déployer des chiens entraînés à détecter des explosifs. J'espère que la SNCB pourra très bientôt également utiliser elle-même ce type de chiens et ainsi éviter de solliciter des moyens policiers.

La SNCB a recruté une centaine d'agents de sécurité dans le cadre de ces dispositifs. Le réseau de télésurveillance de la SNCB a également été renforcé et adapté à la menace. Certaines autres mesures mises en place sont plus discrètes et doivent rester confidentielles.

En ce qui concerne le cadre organique de la police des chemins de fer, je vous renvoie à mon collègue de l'Intérieur.

Quant à l'évaluation du dispositif de contrôle, une première évaluation a eu lieu en septembre avec les cabinets de la Mobilité et de l'Intérieur ainsi que la SNCB et la police fédérale. Cette évaluation se base notamment sur le nombre de trains internationaux contrôlés, le pourcentage de voyageurs en trafic international contrôlé, les éventuels impacts négatifs sur la fluidité du trafic, les éventuels problèmes liés à la capacité humaine (Securail et police) nécessaire. J'insiste sur le fait qu'il est très important de veiller à ce que les contrôles ne deviennent pas prévisibles.

Globaal gezien verloopt de uitvoering van het plan volgens de verwachtingen. Zowel mijn kabinet als het kabinet van minister Jambon hebben evenwel aan de federale politie gevraagd om haar inspanningen op te voeren zodat er meer treinen gecontroleerd kunnen worden.

Le bilan des contrôles effectués entre le 14 juillet et le 30 septembre est le suivant. Ils ont été menés au départ de 700 trains Thalys, ICE et TGV. Dans ce contexte, 33 532 voyageurs sont passés sous les portiques et 44 630 bagages ont été inspectés grâce au système à rayons X.

La nouvelle évaluation est prévue pour la fin décembre.

**11.04 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie infiniment pour vos réponses.

Il est patent que, de votre côté, un travail considérable est mené. Cependant, deux problèmes subsistent.

Tout d'abord, vous insistez, en termes méthodologiques, sur l'aspect aléatoire des contrôles: "Il faut effectuer des contrôles-surprises", dites-vous. Or, quand on se rend à Londres, chaque passager doit franchir le portique. D'autres modèles existent en termes de sécurité, certains optant pour un contrôle total. C'est une option politique, mais la question demeure. Le système du portique permet de contrôler tout le monde. Les cabinets et les acteurs concernés sont unanimes à cet égard.

S'agissant ensuite du caractère indispensable de la présence policière pour mener à bien ces opérations, je rappelle qu'il manque 50 % des policiers prévus à la gare du Midi. Selon moi, la situation actuelle est donc très inquiétante. Je sais que cet aspect ne vous incombe pas en priorité, puisqu'il est du ressort du ministre de l'Intérieur. C'est pourquoi je vous invite franchement à en parler avec lui, afin que les prochaines réunions intercabinets trouvent une solution pour que le cadre soit rempli. De la sorte, on pourrait éviter de nouveaux drames.

Mon collègue Jean-Jacques Flahaux, qui a l'habitude de fréquenter cette gare, livre un constat tout à fait personnel en faisant remarquer que les entrées et sorties sont situées un peu partout, donnant ainsi le sentiment que les contrôles ne sont pas renforcés. Il ne l'a pas dit, mais à peine 50 % des effectifs policiers prévus sont présents. Cette situation est déplorable. Dès lors, je vous invite, monsieur le ministre, à prendre contact avec M. Jambon, que je me chargerai par ailleurs d'interroger.

**11.05 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le ministre, je pense que les contrôles aléatoires sont une bonne chose. Lorsque les contrôles sont systématiques, ceux qui entretiennent de mauvaises pensées et, surtout, ceux qui entreprennent de mauvaises actions, en tiennent compte. À mon avis, l'aspect aléatoire

permet d'être plus efficace.

Sous forme de boutade, je rappellerai le développement des "chiens de fer", et non pas des chemins de fer. C'est une bonne proposition que vous comptez développer.

La **présidente**: Faites une réponse courte, monsieur le ministre. Cette question dure depuis beaucoup trop longtemps!

**11.06 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, il s'agit là d'une appréciation!

La **présidente**: Non, monsieur Flahaux, c'est le Règlement. Nous avons 80 questions à l'agenda cet après-midi.

**11.07 François Bellot**, ministre: Le contrôle systématique pour l'Eurostar résulte d'un accord passé entre les États qui adhèrent à Eurostar et à Eurotunnel. Il concernait une question de sécurité. Nous avons affaire au même processus.

Monsieur Flahaux, il est possible d'entrer et de sortir de la gare du Midi par plusieurs endroits, mais l'entrée menant au Thalys ne se fait que par un seul couloir. Quel que soit l'endroit par lequel vous entrez dans la gare, vous devez passer par ce couloir. En plus des contrôles des personnes se dirigeant vers le Thalys, lorsque la police ou Securail détectent des comportements particuliers dans la gare, même dans les parties réservées au réseau intérieur, il arrive régulièrement à ses membres d'aller chercher les personnes concernées pour leur demander d'aller subir le contrôle, ce qui donne de temps en temps des résultats.

La réflexion au sujet d'une brigade canine au sein de Securail est déjà très avancée. J'espère la voir aboutir et pouvoir la mettre sur pied au cours des prochains mois.

La **présidente**: Merci pour ces compléments d'information.

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

**12 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effondrement de pans de murs sur le rail dans la jonction Nord-Midi" (n° 20908)**

**12 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "afbrokkelende muren in de Noord-Zuidverbinding" (nr. 20908)**

**12.01 Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, selon un article paru sur *lalibre.be* le 25 août dernier, des retards ont été enregistrés durant cette semaine dans la jonction Nord-Midi à Bruxelles, où un tiers des trains du pays passent chaque jour, car des pans de murs se sont effondrés dans plusieurs tunnels.

Selon M. Sacré, porte-parole d'Infrabel: "Il ne s'agit pas de blocs de béton mais de blocs Ytong, qui sont assez légers. Nous avons choisi ce matériau pour sa facilité de manipulation mais aussi parce qu'il est résistant au feu. Pour la sécurité, cela ne représente aucun danger."

Le hic, c'est que ces murs ont été érigés en début d'année afin de cloisonner les tunnels de la jonction. Pour éviter d'impacter le trafic voyageur, les travaux avaient été réalisés pendant les week-ends. Mené par une entreprise sous-traitante d'Infrabel, le chantier avait pris fin quelques semaines avant les incidents.

Le porte-parole d'Infrabel nous dit: "Un mur est tombé le mardi 21 août et la partie supérieure d'un autre, le jeudi 24 août. Les nuits précédentes, nous en avons inspecté plusieurs mais vu ce second incident en une semaine, nous avons tout passé en revue la nuit dernière. Constat: 15 murs (sur un total de 450) n'étaient pas ancrés dans le sol! Les ancrages étaient pourtant prévus dans le cahier des charges. Nous avons fait tomber les 15 murs et l'entrepreneur devra les reconstruire à ses frais."

Monsieur le ministre, pourriez-vous m'éclairer sur l'avancement des travaux de réparation? Un calendrier des travaux prévus (ou en cours) est-il disponible sur le site? Si oui, les travaux sont-ils déjà achevés ou toujours en cours? Si non, pourquoi pas? Quels budgets ont-ils été mobilisés pour cela?

**12.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, en ce qui concerne les travaux de réparation en question, Infrabel m'informe que tout est stabilisé depuis le 27 août 2017. La cause de l'accident étant une mauvaise exécution par l'entrepreneur, les frais liés à la réparation sont entièrement à sa charge; ce qu'il a reconnu et exécuté.

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

**13 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train survenu sur la dorsale wallonne, entre Namur et Liège, à Engis" (n° 20909)**

**13 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval op de Waalse as in Engis, tussen Namen en Luik" (nr. 20909)**

**13.01 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, un train de voyageurs qui effectuait la liaison entre Liège-Palais et Mons a percuté un ouvrier travaillant sur un chantier. L'homme a été emmené à l'hôpital et ses jours étaient considérés en danger. Il est décédé le lendemain.

Si l'auditeur du travail est descendu sur les lieux, Infrabel, la société qui gère l'infrastructure du rail, explique que l'homme travaillait pour un sous-traitant d'une de ses filiales. "Ces travaux devaient être effectués sur le bas-côté afin de moderniser la signalisation. Ceux-ci ne nécessitaient toutefois pas de traverser les voies", a précisé M. Sacré, porte-parole d'Infrabel. Les procédures n'auraient donc pas été respectées.

De son côté, le syndicat CGSP Cheminots dénonce cette situation et pointe les économies réalisées par Infrabel. "Pour payer moins cher, on fait appel à des sociétés privées et à des sous-traitants", explique Thierry Moers, secrétaire régional de la CGSP. "Souvent, les travailleurs ne parlent pas français. Ici, l'homme, qui est d'origine slovène, se trouvait à un endroit dangereux, derrière un treillis jaune. Logiquement, il aurait dû y avoir une couverture de sécurité, comme nous l'organisons avec des indications données pour éviter que le train passe ou avec une vigie qui avertit."

Monsieur le ministre, avez-vous entamé des démarches auprès d'Infrabel afin de connaître les circonstances exactes de ce dramatique accident? Quelles en sont les conclusions définitives? Est-il envisageable de tirer des leçons de ce drame afin d'améliorer la sécurité ferroviaire en Belgique? Quelles dispositions comptez-vous prendre pour que ce genre d'accident ne survienne plus?

Avez-vous des informations concernant les responsabilités encourues dans cet accident? Quelles sont les procédures appliquées par la SNCB pour ce genre de travaux? De quelle manière une vérification est-elle effectuée pour être certain que les mesures de sécurité sont respectées?

Ce décès ne pose-t-il la question des économies réalisées par Infrabel au détriment de la sécurité? Comme l'a fait remarquer le syndicaliste: "Comment comprendre les consignes? Avec ce genre de méthodes, on va au casse-pipe. Ce qui arrive est malheureux mais cela met en évidence ce que nous dénonçons depuis des mois, à savoir que le rail sous-traite à des sociétés sans respecter les mesures de sécurité."

**13.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, une précision s'impose. La victime de l'accident n'est pas décédée. Elle a été blessée au niveau du torse. Infrabel me communique qu'à aucun moment, la vie de cette personne n'a été considérée comme en danger. Elle a pu quitter l'hôpital environ une semaine après l'accident de travail. L'accident a eu lieu le 31 juillet 2017.

Infrabel ajoute que les enquêtes qui sont légalement prévues dans le cadre de la législation sur le bien-être au travail et la sécurité d'exploitation sont en cours. D'autres enquêtes sont en cours, notamment celles menées par l'organisme d'enquête et par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

À ce stade des enquêtes et sans disposer de tous les éléments, il ne m'est pas possible de tirer des conclusions définitives ou de prendre des dispositions éventuelles pour prévenir ce genre d'accident ou encore de me prononcer sur la responsabilité. Les vérifications se déroulent à différents niveaux. Il y a les contrôles qui sont prévus par la loi, comme ceux réalisés par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale. Il y a aussi des contrôles qui font partie de l'organisation de l'entrepreneur et des contrôles prévus par les

prescriptions réglementaires d'Infrabel qui font partie du cahier des charges.

Infrabel rappelle avoir investi, en 2016, 886 millions d'euros dans le cadre de la sécurité, la ponctualité et la capacité sur le plan de l'infrastructure ferroviaire. La sécurité constitue la première valeur et priorité d'Infrabel. Le gestionnaire d'infrastructure applique ce principe à tous les niveaux et donc également pour ce qui concerne les contacts et les contrats avec les sous-traitants et les consignes qui leur sont fournies pour la réalisation du travail. Chaque entreprise gère les incidents en conformité avec son système de gestion de la sécurité.

La SNCB précise que les travaux en cours à Engis n'imposaient pas de limitation de vitesse aux trains. Dans ce cas, la réglementation en vigueur ne prévoit pas d'en faire mention aux avis de sécurité publiés par Infrabel et destinés aux conducteurs.

Lorsque des conducteurs de train ou d'autres agents SNCB constatent des situations dangereuses ou comportements anormaux sur les chantiers, ils les signalent à Infrabel. Le cas échéant, ils effectuent un freinage d'urgence. La SNCB assure qu'elle effectue des contrôles afin de vérifier que les dispositions prévues sont appliquées par son personnel.

**13.03 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

C'est évidemment l'information que j'ai lue dans la presse. Je me réjouis évidemment de savoir que la personne n'est pas décédée.

Pour le reste, j'ai moi-même eu l'expérience lors de l'effondrement de la chaussée de Louvain. Vous étiez d'ailleurs venu à Saint-Josse à ce moment-là. J'ai bien vu qu'un suivi était fait avec les sous-traitants. En général, cela se passe bien. Malgré tout, il faudrait vérifier que les consignes sont respectées. Un rapport plus précis vous a-t-il été transmis? Il est important que ces sociétés sous-traitantes soient contrôlées régulièrement.

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

**14 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction de la fraude à la SNCB" (n° 20910)**

**14 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal fraudegevallen bij de NMBS" (nr. 20910)**

**14.01 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, je ne viens pas qu'avec des questions désagréables.

Il s'agit ici de la réduction de la fraude à la SNCB. J'imagine que vous avez été très actif ces derniers temps. La presse nous parlait de deux fois moins de fraude à la SNCB en deux ans à peine. L'an dernier, 266 500 dossiers de constat d'irrégularité ont été dressés. En 2015, il y en avait eu 100 000 de plus et il y en avait 525 000 en 2014. Les statistiques sont spectaculaires. En deux ans, une telle diminution me laisse bouche bée. Pour rappel, les fameux C170 sont les amendes infligées par un accompagnateur de train pour différentes raisons, la plus courante étant le transport sans titre de transport valable. La SNCB confirme que c'est le cas pour 80 % des amendes, voire plus. Y aurait-il moins de fraude ou y aurait-il moins de contrôles? C'est toujours la question qu'on se pose dans ces cas-là. D'après l'article, les usagers réguliers du rail ont évoqué cette impression. Il ne s'agit pas d'une étude scientifique. Les usagers disent être contrôlés six ou sept fois sur dix, là où ils devaient auparavant montrer leur titre de transport huit ou neuf fois sur dix voyages. Là aussi, c'est de l'aléatoire. On a changé de méthode.

Or, pour la SNCB, le niveau de contrôle reste inchangé. Si le nombre de constats est en forte baisse, c'est parce que nous avons mis en place un tas de dispositifs pour décourager les clients à voyager sans titre de transport.

Donc, monsieur le ministre, je vous demande de me convaincre.

Comment expliquez-vous ces chiffres, ces évolutions? Existe-t-il un lien de cause à effet entre la diminution des fraudeurs et une baisse du nombre de contrôles, comme le soulignent certains voyageurs? Quel est



votre point de vue à ce sujet? A-t-on observé des différences remarquables entre les lignes ferroviaires en ce qui concerne le nombre de personnes voyageant sans titre de transport? Dans combien de cas (annuellement et sur toute la période 2014 à ce jour), la SNCB a-t-elle transmis au parquet les dossiers des voyageurs pris en défaut? Dans combien de cas cela a-t-il abouti à des condamnations? Dans combien de cas cela a-t-il donné lieu à une indemnisation de la SNCB?

**14.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, concernant l'évolution du contrôle des titres de transport dans les trains, la SNCB m'informe qu'il est exact qu'en 2016, le taux de contrôle a diminué suite aux maladies de jeunesse connues du nouvel appareil de travail ITRIS des accompagnateurs de train.

En 2017, suite à une amélioration sensible des performances de ces appareils, à une forte sensibilisation et à un suivi renforcé des accompagnateurs de train, cette tendance s'est à nouveau inversée. Le nombre de contrôles dans les trains a dépassé les chiffres précédents à plusieurs reprises. L'analyse des données montre que le nombre des contrôles dans les trains connaît une augmentation comparable à celle des C170, ce qui permet de conclure que le taux de fraude est relativement stable.

Concernant l'évolution des constats d'irrégularité de C170, elle est corrélée aux contrôles réalisés à bord des trains mais aussi à d'autres paramètres comme l'introduction du tarif à bord. Selon la SNCB, les chiffres permettent de dire que les objectifs recherchés dans ce cadre ont aussi été atteints.

Quant à d'éventuelles différences entre les lignes, la SNCB précise qu'elle ne dispose pas de statistiques sur les lignes.

En ce qui concerne le taux de récupération des montants globaux encore ouverts, la SNCB communique que ce taux est très faible et ce, malgré les démarches entreprises par ses services et par le partenaire externe qui est l'huissier de justice. C'est une des raisons pour lesquelles mon cabinet et la SNCB travaillent sur le projet des amendes administratives. Comme vous le savez, c'est un titre exécutoire qu'il faut acquitter pour ne pas s'exposer à de gros ennuis.

**14.03 Emir Kir (PS)**: Votre réponse montre l'importance du rôle des accompagnateurs. Quand ils sont présents, les contrôles et l'accompagnement sont réalisés. Ce n'est pas rien. Vous avez eu l'honnêteté d'expliquer que c'est la diminution des contrôles qui a diminué le nombre de procès-verbaux dressés.

L'autre aspect, c'est la difficulté rencontrée par la SNCB pour récupérer. Ce qui montre que les procédures sont trop lourdes. J'attendrai les propositions du gouvernement pour vous interroger sur le projet d'amendes administratives. Merci.

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

**15 Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'" (nr. 20931)**

**15 Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 20931)**

**15.01 Tim Vandenput (Open Vld)**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in maart 2014 werd door de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit de nieuwe vliegroute Leuven Rechtdoor ingevoerd.

Vóór de invoering van Leuven Rechtdoor vonden er bij westenwind en bij zuidenwind enkel dalende vluchten plaats in die zone. Bij oostenwind en noordenwind was er in die zone geen vliegtuig te bespeuren, omdat al stijgende luchtverkeer via Leuven West verliep. Er waren dus rustzones voor de zone Leuven Rechtdoor. Na de invoering van Leuven Rechtdoor is er in die zone echter altijd vliegverkeer en bijhorende hinder.

Leuven West is sinds 2014 een no-flyzone geworden. De gevolgen voor de gemeenten die in de zone Leuven Rechtdoor liggen, zijn nefast door het verdwijnen van de rustzones en dus wegens meer geluidsoverlast. Het evaluatierapport van Belgocontrol over Leuven Rechtdoor leert ons bovendien dat de route technisch en operationeel problemen oplevert.

Nochtans doet een pragmatisch voorstel de ronde, dat het mogelijk maakt dat Leuven Rechtdoor niet wordt afgeschaft, maar wel minder wordt belast. Dit voorstel houdt twee punten in. Ten eerste, het inbouwen van rustperiodes. Er zouden bijvoorbeeld *time slots* van acht uur kunnen worden ingebouwd, waarbinnen in de zone Leuven Rechtdoor al dan niet wordt opgestegen. Ten tweede, het stelt voor dat de vliegtuigen die bij oosten- of noordoostenwind richting Leuven Rechtdoor opstijgen en die eigenlijk naar het bakken Chièvres, gelegen tussen Mons en Tournai, moeten vliegen, direct Leuven West, dus de kortste bocht naar het bakken, zouden nemen en niet van het bakken weg zouden vliegen, om vervolgens terug te moeten keren, dat alles op lage hoogte.

In dat verband heb ik de hiernavolgende vragen.

Hebt u kennis van het voorstel? Zo ja, werd het al onderzocht door technische werkgroepen en door Belgocontrol?

Ten tweede, is het uw intentie om tijdens de huidige legislatuur iets te ondernemen, om de zone Leuven Rechtdoor leefbaarder te maken?

**15.02** Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, beste collega, de procedures voor het opstijgen vanaf de 07-banen wordt toegepast wanneer de wind het niet toelaat om de banen van het Preferential Runway System te gebruiken en dus van het PRS moet worden afgeweken. De enige route die tegenwoordig bestaat bij vertrek vanaf de 07-banen is de zogenaamde procedure-Leuven Rechtdoor. De alternatieve oplossing, met name Leuven West, werd onderzocht naar aanleiding van het vonnis in eerste aanleg in het dossier-Leuven Rechtdoor, maar werd herzien als gevolg van de herziening van het vonnis na verzet van de Staat. Deze zaak is thans hangende voor het hof van beroep.

Het voorstel om de routes Leuven Rechtdoor en Leuven West te alterneren, behoort inderdaad tot de voorstellen die door mijn kabinet worden onderzocht. Zowel ten opzichte van de route-Leuven Rechtdoor als voor de overige routes wil ik tot een billijke en evenwichtige globale oplossing komen. Dat zal evenwel moeten gebeuren met een mandaat van de regering op grond van mijn voorstellen.

**15.03** **Tim Vandenput** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben blij te vernemen dat het voorstel om te alterneren ter studie voorligt op uw kabinet.

De route-Leuven West werd, zoals u terecht zegt, onderzocht in het kader van een rechtszaak. Dat vormt voor mij nogmaals het bewijs dat wij een dergelijk complexe veiligheidsmaterie vooral uit handen van rechters moeten houden, die van deze materie zeer weinig weten. Wij wachten op de concretisering van uw voorstellen met een mandaat van de regering.

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

**16** **Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsenstallingen aan het station Brugge" (nr. 20980)**

**16** **Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les emplacements pour vélos à la gare de Bruges" (n° 20980)**

**16.01** **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, met de start van het nieuwe school- en academiejaar zijn de voorziene fietsenstallingen aan het station in Brugge opnieuw overvol. Ook vandaag wilde ik daar mijn fiets stallen, maar dat is bijna onmogelijk.

Men moet bijna 20 minuten vroeger aankomen en hopen dat er net iemand vertrekt. Op die manier proberen een trein te halen, is zeer tijdrovend en stresserend. Wij willen wel allemaal de auto thuislaten, maar het wordt ons echt moeilijk gemaakt om een plaats voor onze fiets te vinden. Vaak kunnen mensen hun fiets alleen op een niet-reglementaire plaats achterlaten. Ofwel missen mensen hun trein, ofwel vinden zij hun fiets niet meer terug wanneer zij na een lange werkdag terugkeren.

Bij de lancering van het KB over, onder andere, elektrische fietsen stelde u dat er in 100 000 extra fietsenstallingen voorzien zou worden bij de NMBS-stations. Dat is zeer mooie doelstelling, mijnheer de

minister. Ik mag hopen dat Brugge, als centrumstad, niet vergeten werd.

In tijden van duurzaam vervoer lijkt het mij noodzakelijk dat de combinatie van trein en fiets wordt gestimuleerd, mede door voldoende comfortabele fietsparkeerplaatsen in het station, waardoor die combinatie nog aantrekkelijker kan worden.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, voor hoeveel fietsen is er momenteel in een plaats voorzien aan het station in Brugge, kant Sint-Michiels en kant Centrum?

Ten tweede, wat zal de NMBS ondernemen om het tekort aan fietsenstallingen aan te pakken?

Ten derde, welke termijn voorziet de NMBS voor die aanpak?

**16.02** Minister **François Bellot**: Mevrouw Lambrecht, de stationsparkings spelen een sleutelrol in de intermodaliteit. De NMBS garandeert dat zij over de ontwikkeling van haar parkingaanbod waakt, boven op het treinaanbod. In het toekomstige investeringsplan voorziet de NMBS in de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, ook voor fietsers.

Wat de situatie in Brugge betreft, laat de NMBS mij weten dat zij in oktober heeft samen gezeten met de stad en dat er oplossingen worden gezocht om het aantal fietsenstallingen aan het station van Brugge gevoelig te verhogen. Er werd een werkpiste besproken om aan de zijde Centrum de fietsenrekken met een 600-tal plaatsen uit te breiden, aansluitend op de bestaande fietsenstallingen. Deze piste wordt nu verder geëvalueerd door beide partijen. Aan de kant van Sint-Michiels wordt de oplossing gezocht in de plaatsing van etagerekken in de bestaande fietsenstalling onder het Kamgebouw. Het aantal fietsparkeerplaatsen zou daardoor kunnen worden uitgebreid met een 500-tal. Dat is de klantvriendelijkste oplossing, maar tegelijk ook een dure oplossing. De NMBS zal bekijken in hoeverre dit kan worden verwezenlijkt met de beschikbare middelen.

De NMBS en Infrabel zijn eindelijk klaar met de harmonisering van hun meerjareninvesteringsplannen, inclusief de bijkomende middelen uit het investeringspact. Het resultaat van de harmoniseringsoefening is een gezamenlijk voorstel van beide ondernemingen waarover nu met de Gewesten wordt overlegd. In afwachting van de conclusies van dat overleg is het voorbarig om precieze vooruitzichten mee te delen met betrekking tot uw vraag.

**16.03** **Annick Lambrecht** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben heel blij met het begin van uw antwoord, waar u zegt dat al die extra plaatsen er zullen komen, maar dan ben ik plots veel minder blij wanneer ik hoor dat het nu nog moet worden besproken met de Gewesten.

Kunt u uitleggen waarom dat nu nog nodig is? Als wij snel kunnen gaan, dan moeten wij snel gaan. Mobiliteit is wel een gewestelijke bevoegdheid, maar als de beslissingen hier zijn genomen, waarom moet er dan nog naar de Gewesten worden gegaan? Kunt u mij een timing geven? Wanneer zullen wij geen tijd meer verliezen met naar stalplaatsen voor fietsen te zoeken in de buurt van het station?

**16.04** Minister **François Bellot**: U vraagt naar een timing? Ik weet het niet. Dat zal voor de volgende vier jaar zijn. Als de procedure afgerond is, zal dat mogelijk zijn tegen het einde van 2018.

**16.05** **Annick Lambrecht** (sp.a): Monsieur le ministre, veuillez m'excuser. Je pensais que vous ne me répondriez pas.

Ik had eigenlijk opgemerkt dat ik niet begreep hoe het kan dat, als de plannen er zijn om zoveel fietsrekken bij te plaatsen, wat ik ongelooflijk oké en goed vind, dit dan toch terug naar de Gewesten moet waardoor we nu terug zoveel tijd zullen verliezen.

**16.06** **François Bellot**, ministre: Nous avons défini une stratégie globale en vue de libérer 100 000 places destinées aux vélos et avons contacté plusieurs villes à cet effet. Des endroits sont réservés à Bruges, par exemple, avec 500 places d'un côté et 600 de l'autre.

Pour aller plus loin, il convient d'investir davantage et de disposer d'emplacements physiques. En tout cas,

ces 1 100 places pourraient être installées très rapidement.

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

**17** Question de **M. Jean-Jacques Flahaux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la modernisation des droits des usagers du train en Europe" (n° 20990)

**17** Vraag van de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de modernisering van de rechten van de treinreizigers in Europa" (nr. 20990)

**17.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, je tiens à vous informer que j'ai décidé de transformer ma question n° 21353 qui figure au point 65 de notre ordre du jour en question écrite car je dois partir pour assister à une réunion.

La **présidente**: Il en sera ainsi.

**17.02** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, la Commission européenne met à jour les règles de l'Union européenne sur les droits des voyageurs ferroviaires afin de mieux protéger les usagers en cas de retard, d'annulation ou de discrimination. En effet, les utilisateurs des chemins de fer européens doivent être pleinement protégés, quelle que soit leur destination dans l'Union européenne. La Commission veut, en outre, garantir une bonne information des voyageurs et renforcer de manière significative les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite.

La proposition de la Commission est proportionnée dans la mesure où elle prévoit que les exploitants ferroviaires peuvent, dans des conditions strictes, être exemptés de l'obligation d'offrir une compensation aux voyageurs en cas de retard. Elle met à jour les règles existantes sur les droits des voyageurs ferroviaires dans cinq grands domaines: l'application uniforme des règles, l'information et la non-discrimination, le renforcement des droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite, le respect des règles, le traitement des réclamations et les sanctions, la proportionnalité et l'équité

Monsieur le ministre, quelles sont les prochaines échéances pour l'adoption de ces propositions par la Commission européenne? Quelles seront les adaptations nécessaires pour le rail belge dans ces cinq grands domaines? Le marché unique du transport ferroviaire de voyageurs progresse avec l'introduction prévue de la concurrence sur les marchés nationaux. Quelles seront les prochaines étapes pour la Belgique afin de permettre cette concurrence dans le transport ferroviaire des voyageurs? La législation de l'Union européenne sur les droits des voyageurs ferroviaires est entrée en vigueur en décembre 2009. Où en est la Belgique dans l'application de cette législation?

**17.03** **François Bellot**, ministre: Chers collègues, monsieur le député, en ce qui concerne votre première question relative aux prochaines échéances, la Commission européenne a déposé sa proposition. Il reviendra au Conseil de l'approuver, après négociations.

Les travaux entamés sous la présidence estonienne se poursuivront au prochain semestre sous la présidence bulgare. À ce stade, aucun calendrier fixe pour l'approbation de ces propositions par la Commission européenne n'est donc annoncé.

Étant donné que les négociations viennent de commencer et qu'on ne peut prévoir si le texte proposé par la Commission fera l'objet d'amendements, il est prématuré de déterminer de manière précise les adaptations qui devront être mises en œuvre par le rail belge pour se conformer à la nouvelle réglementation européenne en la matière.

En ce qui concerne le calendrier pour la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire, dans son volet ouverture à la concurrence des marchés nationaux de transport de voyageurs par rail, il convient de distinguer deux types de services.

Premièrement, le service commercial, lequel sera libéralisé à partir de l'horaire de service débutant fin 2020, conformément à la directive 2016/2370. S'agissant d'une directive, elle devra faire l'objet d'une transposition dans l'ordre juridique belge pour le 25 décembre 2018, et ce afin de concrétiser l'ouverture à la concurrence

du service commercial de transport intérieur de voyageurs. À ce jour, un avant-projet de loi de transposition est en cours de rédaction au sein de l'administration.

Deuxièmement, sans doute l'élément le plus important, le service public pourra toujours faire l'objet d'une attribution directe à la SNCB moyennant le respect d'un schéma de performance, d'application à partir de fin 2023. C'est la raison pour laquelle nous sommes en train de préparer l'entreprise à cette échéance.

Enfin, concernant votre dernière question relative à la législation de l'Union européenne sur les droits des voyageurs, la Belgique fait figure de bon élève de la classe européenne, puisqu'elle est un des cinq États de l'Union européenne à appliquer intégralement le droit des passagers, en ce compris pour le transport intérieur des voyageurs. Le règlement est entré automatiquement en vigueur le 3 décembre 2009. Les modalités de traitement des plaintes en cas d'infraction audit règlement, ainsi que la procédure administrative de traitement de ces plaintes, sont fixées par la loi du 15 mai 2014.

**17.04 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui, à ce stade, n'appelle aucune réplique de ma part.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **18 Questions jointes de**

- **M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de trois passages à niveau dans la commune de Lens" (n° 21021)**

- **Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une étude relative à la suppression de passages à niveau sur les communes de Ath, Brugelette et Lens" (n° 21283)**

#### **18 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van drie overwegen in de gemeente Lens" (nr. 21021)**

- **mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een studie over de afschaffing van overwegen in de gemeenten Aat, Brugelette en Lens" (nr. 21283)**

**18.01 Éric Thiébaud (PS):** Monsieur le ministre, les habitants de la commune de Lens se posent beaucoup de questions depuis qu'ils savent qu'Infrabel a commandé une étude concluant à la fermeture prochaine de trois passages à niveau sur leur entité.

Si aucune décision n'a, semble-t-il, été prise à ce jour, les informations circulant autour des alternatives envisagées par Infrabel pour compenser ces fermetures ne rassurent pas les autorités communales. Ces dernières craignent, en effet, que les réalités de terrain ne soient pas suffisamment prises en compte. Elles soulignent, par exemple, qu'il existe déjà de gros problèmes de mobilité sur la RN56 à cause du parc Pairi Daiza.

Pour les autorités communales, la fermeture annoncée des trois passages à niveau causera indubitablement des inconvénients aux habitants de l'entité lensoise si des alternatives efficaces ne sont pas proposées. L'intensification du trafic automobile, avec les risques de sécurité et d'engorgement qui y sont liés, est notamment au cœur des préoccupations.

Monsieur le ministre, mes questions sont donc les suivantes.

Pourriez-vous donner les raisons qui justifient la fermeture de trois passages à niveau sur l'entité de Lens? Cette décision est-elle inéluctable? Quelle garantie pouvez-vous donner aux autorités locales qui craignent une absence de prise en compte des réalités de terrain, concernant les alternatives étudiées par Infrabel pour compenser ces fermetures? Quelle réponse pouvez-vous donner aux autorités communales de Lens qui souhaitent être mieux associées et mieux se concerter avec Infrabel avant qu'une décision ne soit prise?

**18.02 Isabelle Galant (MR):** Monsieur le ministre, Infrabel a commandé une étude relative à la suppression de passages à niveau dans les communes de Ath, Brugelette et Lens. Une telle proposition pourrait

engendrer des risques de complications, affectant notamment la circulation sur l'axe majeur de mobilité dans la région que constitue la RN56, déjà surchargée.

L'étude d'Infrabel souhaite ainsi la suppression de deux passages à niveau sur la ligne L90 et de douze autres sur la ligne L90B à Ath, Brugelette et Lens. Si je prends le cas particulier de cette dernière commune, la suppression de trois passages à niveau serait envisagée. Leur fermeture éventuelle entraînerait des conséquences sur la vie quotidienne des habitants, ainsi que sur les charrois agricoles, qui seraient dès lors renvoyés sur la RN56.

Aussi, les propositions d'Infrabel me semblent peu pertinentes au regard du trafic déjà abondant formé par les visiteurs réguliers de Pairi Daiza et le charroi quotidien dans le centre de Lens.

De plus, Lens et ses communes avoisinantes sont avant tout des zones rurales, qui drainent par conséquent un charroi agricole important et dont la délocalisation sur la RN56 rendrait impossible une mobilité fluide.

À ce titre, monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si l'étude d'Infrabel a été produite en associant les pouvoirs communaux de Lens? Les solutions que propose cette entreprise sont-elles définitives ou peuvent-elles encore être revues en fonction des caractéristiques locales et de la particularité du trafic lensois? Dans quel délai ces fermetures sont-elles programmées? Infrabel envisage-t-elle un agenda susceptible d'en informer les habitants et les agriculteurs?

**18.03 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, ma réponse sera articulée autour de trois axes: les passages à niveau, le bureau d'experts et la concertation locale.

En ce qui concerne les passages à niveau à Lens, la suppression des passages à niveau situés rue de la Gare, rue de Cambron et rue de la Haye à Lens fait partie intégrante de la politique de sécurisation de l'ensemble du réseau belge et constitue une véritable plus-value en matière de ponctualité pour les navetteurs.

En effet, il faut déplorer encore chaque année, sur le réseau ferroviaire, un nombre d'accidents trop élevé aux passages à niveau. Outre les drames qu'ils occasionnent, ces incidents sont aussi la source de perturbations et de retards pour le trafic ferroviaire: 391 incidents ont été recensés en 2016 occasionnant 48 015 minutes de retard, soit en moyenne 2 h 11 par jour sur le réseau ferroviaire belge.

En ce qui concerne le bureau d'experts, Infrabel a fait appel à un bureau indépendant d'experts en mobilité pour réaliser une étude comprenant une analyse de la fréquentation des différents passages à niveau, un listing des contraintes existantes urbanistiques et physiques (talus, etc.) ainsi qu'une liste des différentes possibilités pour supprimer chaque passage à niveau. Leur mission est de proposer une stratégie de suppression des passages à niveau en classant les actions en trois groupes: court, moyen et long termes. Lorsque la suppression nécessite la construction d'un pont ou d'un tunnel de substitution, Infrabel garantit de ne pas fermer le passage à niveau tant que l'ouvrage n'est pas mis en service. Les conclusions de l'étude sont ensuite présentées aux autorités locales concernées afin de tenir compte, dans la mesure du possible, des spécificités locales.

En ce qui concerne la concertation locale, pour Infrabel, la concertation avec les autorités communales s'avère bien entendu primordiale et permet, le cas échéant, de porter certaines améliorations sur la base des connaissances du terrain (choix des tracés, des voiries de déviation et de l'implantation des ouvrages). C'est dans ce cadre que les conclusions de l'étude de mobilité ont été présentées au Collège communal de Lens le 26 juin dernier. Au terme de cette première rencontre, il a été demandé au Collège de remettre un avis. Une nouvelle réunion de travail sera organisée prochainement et permettra de poursuivre la concertation. Dans tous les cas, Infrabel prendra les mesures nécessaires pour informer les riverains.

**18.04 Éric Thiébaud (PS)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour tous ces détails.

Vous nous garanzissez de toute façon que les passages à niveau ne seront pas supprimés avant l'aboutissement d'alternatives, s'il en existe. Si j'ai bien compris, en fonction de l'étude, soit on supprime le passage à niveau sans alternative, soit on le maintient, soit on prévoit par exemple un tunnel.

Il y a eu une présentation au Collège. Savez-vous si ce dernier a remis un avis ou pas?

**18.05 François Bellot**, ministre: Je n'ai pas cette information.

**18.06 Éric Thiébaud** (PS): C'est donc Infrabel qui reprendra contact avec le Collège.

**18.07 Isabelle Galant** (MR): Monsieur le ministre, en parcourant l'étude, j'avais vu que dans les trois passages à niveau dont la suppression est prévue, deux le sont sans alternative puisqu'il est proposé de ramener la circulation vers une voie existante. Il n'y avait donc que pour la rue de Cambron qu'un travail était à prévoir. Quand vous parlez de concertation ou d'alternative possible, cela veut dire que lorsqu'il n'y a pas d'ouvrages spéciaux prévus en parallèle, ces passages seront purement et simplement supprimés et, dans ce cas, cela risque de se produire rapidement.

**18.08 François Bellot**, ministre: Le tout, c'est qu'il y ait des alternatives. Quand il n'est pas nécessaire d'avoir des alternatives, parce qu'il y a déjà une autre solution, j'imagine que cela va plus vite. Mais il faut des permis d'urbanisme. À mon avis, s'agissant de permis sollicités par une autorité publique, c'est la Région wallonne qui délivre après enquête publique. Je pense donc que tout le monde peut s'exprimer. Je connais des passages à niveau dont l'étude dure depuis 25 ans.

**18.09 Isabelle Galant** (MR): Je vous remercie.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**19 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'infractions pour conduite sous l'influence de la drogue" (n° 21022)**

**19 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal overtredingen met betrekking tot rijden onder invloed van drugs" (nr. 21022)**

**19.01 Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, selon un article de la *dh.be*, le nombre d'infractions constatées par la police intégrée pour conduite sous influence de la drogue a augmenté de 16 % en 2016 par rapport à l'année précédente, d'après des statistiques de circulation de la police fédérale.

De manière générale, le nombre d'infractions a augmenté de 2,37 % par rapport à 2015. Les polices fédérale et locale ont enregistré plus de 4,7 millions d'infractions en 2016, soit une augmentation de 2,37 % par rapport à 2015.

Sont le plus souvent incriminés les comportements liés à la vitesse, la conduite sous influence et le non-port de la ceinture. La vitesse excessive constitue la majorité des infractions (près de 70 %). La police fédérale se réjouit toutefois que "les excès de vitesse très, voire extrêmement, élevés enregistrent une tendance à la baisse". Par contre, la conduite sous influence a connu la plus forte hausse en 2016, notamment les infractions constatées pour conduite sous influence de la drogue, qui ont augmenté significativement (plus de 16 %).

Monsieur le ministre, quelle est votre analyse de ces statistiques de la police fédérale? Quelles conclusions en tirez-vous? Quelles sont les mesures spécifiques prévues pour lutter contre la conduite sous influence de la drogue? Quels en sont les budgets?

**19.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, la plupart des infractions pour conduite sous influence de drogues sont le fait de conducteurs masculins dans la vingtaine. La hausse de ces infractions est peut-être liée à une augmentation de la consommation de drogues dans le milieu des sorties et de la nuit mais est certainement aussi due à l'introduction du test salivaire en 2011 et à l'importance accrue qu'accorde la police à cette problématique.

Plusieurs actions ont été entreprises pour lutter contre ce phénomène. Je voudrais rappeler que le cadre réglementaire actuel qui relève de mes compétences est très clair: pour la drogue, c'est la tolérance zéro qui est d'application. Je vous invite également à interroger les ministres de la Justice et de l'Intérieur, qui ont aussi pris des mesures en matière de contrôle et de poursuites pour lutter contre la drogue au volant.

Il est difficile de dire si la conduite sous influence de drogues a vraiment augmenté étant donné que la police fait souvent des contrôles sélectifs, par exemple, près d'un dancing ou d'un festival de musique. De plus, de manière générale, les jeunes policiers bénéficient d'une meilleure formation de base sur la drogue et font donc plus de contrôles spécifiques que leurs aînés. À partir du moment où vous ne recherchez rien, vous ne trouvez pas. Si vous cherchez et disposez de techniques, vous trouvez. Mais de là à dire qu'il y a une évolution dans le pourcentage effectif de conducteurs en infraction par rapport à il y a cinq ans, c'est difficile. Il y a cinq ans, on ne disposait pas ces tests; on n'avait pas d'étalon de mesure.

*Voorzitter: David Geerts.*

*Président: David Geerts.*

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**20** **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du nombre de tués sur les routes au premier semestre 2017" (n° 21024)**

**20** **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal verkeersdoden tijdens het eerste semester van 2017" (nr. 21024)**

**20.01** **Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, bonne nouvelle: il y a une baisse du nombre de tués sur les routes au 1<sup>er</sup> semestre 2017. Selon les derniers chiffres dévoilés, le 15 septembre dernier, par l'institut Vias (anciennement Institut belge pour la Sécurité routière – IBSR), le nombre de tués sur place sur les routes a baissé de 13 % au premier semestre par rapport aux six premiers mois de l'année précédente, s'élevant à 230, soit "un niveau historiquement bas dans notre pays". Les accidents corporels chutent également, ainsi que le nombre de blessés.

Il est à noter que sur les routes flamandes, le nombre de tués a davantage régressé par rapport aux routes wallonnes. Il y a également eu moins d'accidents et de blessés en Wallonie tout comme en Flandre.

Par contre, en Région bruxelloise, le nombre de tués est passé de 4 à 6, tandis que les accidents ont légèrement baissé, même si le nombre de blessés a augmenté.

Toutefois, le baromètre note encore une hausse du nombre d'accidents parmi les poids lourds, les cyclistes et surtout les motards. C'est à Bruxelles que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes est le plus en augmentation (+ 24,5 %).

Sur base de ces informations, je souhaiterais vous demander de nous faire part de votre analyse de ces résultats. Quelles conclusions en tirez-vous? Ces résultats trouvent-ils leur origine dans des actions concrètes, des projets ou des initiatives politiques?

Vous avez déclaré que d'autres mesures entreraient bientôt en vigueur, notamment l'obligation de l'éthylotest embarqué pour tout conducteur condamné après avoir été contrôlé avec une alcoolémie d'au moins 1,8. Quel est le calendrier fixé pour l'effectivité de cette mesure?

**20.02** **François Bellot,** ministre: Cher collègue, les résultats provisoires issus du dernier Baromètre de la sécurité routière de l'Institut Vias indiquent en effet une évolution favorable des statistiques en matière d'accidents de la route. Je m'en réjouis d'autant plus qu'ils font suite à une année 2016 où les chiffres de la sécurité routière avaient déjà atteint un plancher historique à la baisse.

Cependant, par respect pour les familles qui connaissent encore et toujours des drames, il ne faut pas tomber dans le triomphalisme. Tant qu'il y a des victimes de la route, des progrès seront possibles.

Comme je l'ai déjà exposé à l'occasion de précédentes questions parlementaires, mon administration a rédigé un avant-projet de loi pour améliorer la sécurité routière. Ce projet vise notamment à améliorer la lutte contre l'alcool au volant, une répression accrue des délits de fuite avec blessés ou morts, à lutter contre la conduite sans permis de conduire valable, ainsi que la récidive de ces infractions. Ce projet de loi vise surtout les chauffards récidivistes et des infractions graves.



Il est prévu, par exemple, de contraindre (le contrevenant) à l'usage de l'éthylotest antidémarrage pour une durée d'un à trois ans, ou même à vie en cas de récidive, à partir d'une consommation d'alcool à hauteur de 1,2/1000, sans exception possible – j'insiste – et en cas d'alcoolémie très élevée, constatée une seule fois au-delà de 1,8/1000. Sans motivation contraire par le juge, cette mesure sera automatique et obligatoire.

Je dois vous faire remarquer que le coût reste identique. Actuellement, les infractions impliquant un taux de 1,8 s'élèvent en effet à plusieurs milliers d'euros. On invoque parfois le caractère onéreux de l'éthylotest antidémarrage, mais cette technique se révélera moins coûteuse que la perte d'un emploi ou l'imposition d'une contrainte sociale.

Le processus législatif suit son cours. L'avant-projet a été envoyé au Conseil d'État pour avis, mais il est encore trop tôt pour vous communiquer la date d'entrée en vigueur de cette mesure, laquelle dépend des différentes étapes qui doivent encore être franchies: la présentation du projet de loi en commission, puis en séance plénière du parlement, la publication du texte et, enfin, l'exécution des dispositions techniques. Si tout se déroule comme prévu, la nouvelle réglementation devrait être prête au début 2018.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**21** Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de Wikibus" (n° 21025)

**21** Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Wikibus" (nr. 21025)

**21.01** Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, le 18 septembre dernier, l'autocariste Voyages Léonard a inauguré en votre présence sa première ligne de Wikibus entre Heppignies et Louvain-la-Neuve. Le Wikibus est un car tout confort (wifi, machine à café, sièges en cuir, air conditionné, toilettes...) de 33 places qui est présenté comme une alternative à la voiture de société. Selon les porteurs du projet, cette initiative est en effet réservée à des employés de plusieurs entreprises qui doivent se rendre dans des zones d'activité économique souvent mal desservies par les transports en commun ou qui manquent de parkings. D'ici la fin de l'année 2018, le projet Wikibus prévoit de s'étendre à huit lignes, dont plusieurs autour de Bruxelles (Waterloo, Braine-l'Alleud) pour des trajets avoisinant les 50 minutes.

Monsieur le ministre, quel est votre point de vue sur ce projet? Comment évaluez-vous son ambition de s'étendre à huit lignes, dont plusieurs autour de Bruxelles pour des trajets avoisinant les 50 minutes d'ici la fin de l'année 2018? Quelles conséquences ce projet aura-t-il sur l'utilisation des voitures de société?

**21.02** François Bellot, ministre: Cher collègue, j'étais en effet présent lors de l'inauguration de la première ligne Wikibus entre Heppignies et Louvain-la-Neuve le 18 septembre.

Je soutiens complètement cette initiative pour plusieurs raisons. Tout d'abord, j'estime que les autocars ont un rôle important à jouer dans le transport de personnes et que ce rôle ira croissant dans les années à venir. En remplaçant plusieurs dizaines de voitures, ce mode de transport constitue en effet une partie de la réponse qui doit être apportée à la congestion de notre réseau routier, à côté du réseau ferroviaire, notamment dans les zones moins bien desservies par ce dernier. Le Wikibus peut également se combiner aisément aux modes de transport doux: des vélos pliables sont présents dans la soute. Ce projet contribue donc à une mobilité plus durable en fournissant des déplacements plus propres.

Par ailleurs, contrairement à la voiture, il importe de souligner que la durée du trajet est ici mise à profit par l'utilisateur. Plus qu'un moyen de transport, l'autocar devient dans ce cas – comme dans celui du train – un véritable lieu de travail qui prend place à côté des autres formes de travail à distance telles que le télétravail ou le *coworking*.

Enfin, le Wikibus possède aussi un atout fiscal pour les entreprises. Ainsi, l'employeur qui organise un transport collectif des membres de son personnel au moyen de véhicules propres à son entreprise ou appartenant à une entreprise extérieure peut déduire 120 % des frais engagés pour organiser ce mode de transport.

S'il s'avère impossible de chiffrer l'impact de ce projet sur l'utilisation de la voiture de société, nul doute qu'il s'agit d'une alternative crédible à celle-ci, tant pour les usagers que pour les employeurs et les entreprises.

L'ouverture de sept nouvelles lignes d'ici fin 2018 constitue donc une excellente nouvelle pour la mobilité dans notre pays.

Je rappellerai que c'est une initiative purement privée, à laquelle les pouvoirs publics ne participent pas financièrement; mais le développement de cette alternative à la voiture bénéficie de tout notre appui.

**21.03 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je partage totalement votre avis sur ce projet, dont vous avez présenté les atouts, et sur le rôle croissant qu'aura le Wikibus, en combinaison avec la mobilité douce. Les gens peuvent évidemment mettre à profit le trajet pour travailler, pour lire ou faire bien d'autres choses.

Enfin, l'atout fiscal est peut-être, comme vous le disiez, une opportunité extraordinaire pour les entreprises, notamment par rapport aux problèmes de congestion automobile à Bruxelles. Comptez-vous diffuser une information relative au Wikibus aux entreprises présentes dans les grandes villes?

**21.04 François Bellot,** ministre: L'opérateur de bus a pris contact avec plusieurs grands employeurs. Par ailleurs, il dispose de statistiques sur les potentiels de travailleurs, en termes de logement. Concrètement, les premières personnes qui ont été contactées sont celles qui, sur un site industriel économique propre, viennent toutes de la même région. Les conseillers en mobilité des employeurs peuvent communiquer à l'opérateur de car l'origine de leurs travailleurs afin de voir s'ils atteignent la taille critique pour pouvoir mettre un bus en service.

*Voorzitter: Karine Lalieux.*

*Présidente: Karine Lalieux.*

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

La **présidente:** Les questions de M. Devin (n<sup>os</sup> 21043, 21045, 21044, 21046, 21048, 21049 et 21052) sont transformées en questions écrites.

## **22 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 "les services de la SNCB aux PMR" (n° 21050)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux PMR sur les quais" (n° 21051)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services offerts par la SNCB aux personnes handicapées" (n° 21614)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du délai de réservation pour les personnes à mobilité réduite" (n° 21681)

## **22 Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 21050)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie voor PBM's op het treinperron" (nr. 21051)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan reizigers met een beperking" (nr. 21614)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inkorting van de reservatietermijn voor mensen met een beperkte mobiliteit" (nr. 21681)

**22.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, het openbaar vervoer moet eenvoudig en makkelijk bruikbaar zijn voor iedereen, ook voor personen met een beperkte mobiliteit. In de beheersovereenkomsten van de spoorbedrijven met de Belgische Staat engageerden ze zich dan ook om de toegankelijkheid van het rollend materieel en de infrastructuur te verhogen en de dienstverlening aan reizigers met een beperking te

verbeteren.

Ik heb u over dat onderwerp onlangs enkele schriftelijke vragen gesteld. Ik heb echter nog een aantal bijkomende vragen.

Ten eerste, uit uw antwoord blijkt dat op het ogenblik 23 van de 135 stations en 68 van de 416 onbewaakte stopplaatsen aan de toegankelijkheidscriteria voor personen met een beperkte mobiliteit voldoen. Om welke stations en stopplaatsen gaat het precies?

Ten tweede, bestaat er een planning om ook andere stations toegankelijker te maken voor personen met een beperking?

Ten slotte, sinds september is het voor personen met een beperkte mobiliteit in 40 stations mogelijk om drie uur op voorhand de nodige assistentie aan te vragen. Daarvoor kon dat slechts in 18 stations. Dat is uiteraard al een gevoelige verbetering, maar uit de cijfers, die u mij bezorgde, bleek dat jaarlijks heel wat assistentieverzoeken geweigerd worden wegens gebrek aan beschikbaar personeel en niet zozeer om technische redenen. Bent u van plan om daar een mouw aan te passen? Zo ja, op welke manier? Kunt u dan ook garanderen dat er in de toekomst in de 40 Belgische stations met een reservatietermijn van drie uur steeds voldoende personeel beschikbaar zal zijn om personen met een beperking te assisteren?

**22.02 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, op mijn vraag over de reserveringstermijn voor personen met een beperkte mobiliteit, die in de commissievergadering van 3 oktober werd omgezet, antwoordde u – ik citeer: “Met betrekking tot de vraag van de heer Geerts betreffende het aantal stations die integraal toegankelijk zijn, beschouwt de NMBS dat 23 stations en 68 stopplaatsen volledig toegankelijk zijn van aan de straat tot aan het perron. Dat betekent evenwel niet dat rolstoelgebruikers zonder hulp op de trein kunnen: de verticale en de horizontale open ruimtes tussen het perron en de trein maken assistentie altijd noodzakelijk”.

Dat wil dus eigenlijk zeggen dat personen met beperkte mobiliteit in ons land eigenlijk niet kunnen rekenen op autonoom vervoer. Wij gingen er altijd van uit dat een verbetering van de investeringen voor personen met een beperkte mobiliteit zou leiden naar autonomie van eenieder.

In de beleidsnota van mevrouw Demir lezen wij het volgende: “Meer concreet is afgesproken om de hoogte van de treinstellen en de perronhoogtes op termijn te uniformiseren, zodat personen met een rolstoel zonder hulp op het treinstel kunnen geraken. Bij de aankoop van nieuwe treinstellen moet dan rekening worden gehouden met deze uniforme standaarden. Ten slotte, wordt er werk gemaakt van een consequente en toegankelijke auditieve en visuele signalisatie in de trein, op het perron en in het station”.

Zij geeft dus in haar beleidsnota aan dat er meer concrete dingen werden afgesproken. Met wie werd die afspraak gemaakt? U zegt immers in uw antwoord dat er altijd assistentie nodig is, terwijl in de beleidsnota van mevrouw Demir staat dat personen met beperkte mobiliteit zonder hulp gebruik zullen kunnen maken van het openbaar vervoer en dus autonoom zullen kunnen reizen.

Bovendien moeten personen met beperkte mobiliteit een reservatietermijn in acht nemen: ze moeten 20 minuten op voorhand aanwezig zijn. Maar men heeft mij verteld hoe sommige personen, omdat ze niet onmiddellijk in de buurt konden parkeren, pas 10 minuten op voorhand aanwezig waren en de trein niet op mochten, omdat dat tegen de procedure van de NMBS was.

Hoe strookt dat alles met het engagement dat personen met een beperkte mobiliteit autonoom zullen kunnen reizen?

Voorts sluit ik mij aan bij de opmerking van collega Raskin.

Welke perrons en stations zullen effectief integraal toegankelijk zijn voor de reizigers? Wat betekent integrale toegankelijkheid? Ik denk dat in ons land twee verschillende definities daarvan de ronde doen.

**22.03 Minister François Bellot**: Een station of stopplaats wordt geacht toegankelijk te zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, wanneer die aan de volgende vier criteria beantwoordt. Ten eerste, alle perrons hebben een hoogte van 76 cm. Ten tweede, alle perrons zijn direct toegankelijk via de publieke ruimte, via het station, via een onderdoorgang of via een voetgangersbrug, voorzien van liften of PBM-hellingen.

Ten derde, alle perrons zijn voorzien van podotactiele geleidingslijnen. Ten vierde, er is minstens een ticketautomaat aanwezig. Momenteel voldoen 23 stations en 68 onbemande stopplaatsen aan de PBM-toegankelijkheidscriteria. De NMBS heeft mij de lijst bezorgd en ik zal die u bezorgen.

Het toekomstige meerjareninvesteringsplan stelt voorop dat 25 bijkomende stations volledig toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit zullen worden gemaakt. Het gaat om gemiddelde vijf bijkomende stations per jaar.

Om vanaf een perron een trein te betreden en omgekeerd, zal voor bepaalde PBM's, zoals rolstoelgebruikers, nog steeds externe hulp nodig blijven voor treinen die een andere toegangshoogte hebben, afhankelijk van het type trein dus.

De NMBS en Infrabel zijn klaar met de harmonisering van hun meerjareninvesteringsplannen, inclusief de plannen voor de bijkomende middelen uit het investeringspact. Het resultaat van die harmoniseringoefening is een gezamenlijk voorstel van beide ondernemingen, waarover nu met de Gewesten wordt overlegd. In afwachting van de conclusies van het overleg is het voorbarig precieze vooruitzichten mede te delen.

En outre, je tiens à préciser que la SNCB améliore continuellement l'accès à ses gares et à ses trains pour les personnes à mobilité réduite. En effet, celles-ci peuvent obtenir une assistance personnelle à l'embarquement ou au débarquement dans 131 des 552 gares et points d'arrêt. Jusqu'en 2016, ces demandes devaient être introduites 24 heures à l'avance pour avoir la garantie d'une assistance complète sur l'ensemble du trajet, y compris dans les gares de correspondance et de destination. Depuis janvier 2016, ce délai de réservation a été ramené à trois heures pour des relations directes entre 18 gares importantes, à savoir Anvers-central, Bruges, Bruxelles-central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Denderleeuw, Termonde, Gand-Saint-Pierre, Hasselt, Courtrai, Louvain, Malines, Ostende, Saint-Nicolas, Charleroi-Sud, Liège-Guillemins, Mons et Namur.

Depuis septembre de cette année, le nombre de gares dans lesquelles il est possible de réserver jusqu'à trois heures à l'avance une assistance personnelle pour les personnes à mobilité réduite, a été doublé. En effet, 23 gares sont venues s'ajouter aux 18 premières. Ce service est ainsi désormais offert dans 41 grandes gares au total. À cet égard, vous trouverez la liste des gares concernées ainsi que toutes les informations de voyage utiles sur le site internet de la SNCB, dans l'onglet "service clientèle – voyageurs à mobilité réduite".

En ce qui concerne le nombre de demandes d'assistance pour les PMR introduites au cours du premier semestre 2017, celui-ci s'élève à 26 567 et est en forte augmentation de manière constante.

De NMBS zegt mij dat het aantal geweigerde assistentieverzoeken dient te worden genuanceerd. Het is niet omdat een assistentieverzoek wordt geweigerd dat de assistentie niet wordt uitgevoerd. Op de meeste geweigerde aanvragen wordt uiteindelijk toch een alternatief voorgesteld en gevonden. In elk geval levert de NMBS in alle 131 PBM-stations, dus ook in de 41 met drie uur reservatie, alle redelijke inspanningen om ervoor te zorgen dat de persoon met een beperkte mobiliteit met de trein op zijn of haar bestemming geraakt.

Ook een uitbreiding van de verminderde reservatietermijn in meerdere stations wordt momenteel door de NMBS bestudeerd.

La SNCB m'informe que, pour ce qui concerne les gares où aucune assistance PMR n'est prévue mais où du personnel est présent, il arrive que le guichetier accompagne le voyageur PMR jusqu'à son train, pour autant que cela ne nécessite pas la mise en œuvre de moyens techniques pour son embarquement (par exemple, les plates-formes de chargement). En revanche, lorsque les heures d'ouverture des guichets sont réduites, cette aide ne peut être fournie, vu l'absence de personnel en gare.

Compte tenu des moyens dont elle dispose, la SNCB n'est pas en mesure d'étendre les équipes "B for You" qui sont dimensionnées pour assurer l'assistance dans les 114 gares où elle est prévue.

Pour répondre à la question de M. Devin relative à la présence des équipes mobiles "B for You" pour renforcer l'aide aux PMR en gare de Binche, j'ajoute que la SNCB veille à traiter ses clients, y compris les PMR, de la même manière dans toutes les gares. Il serait donc discriminatoire vis-à-vis des PMR embarquant dans d'autres gares sans personnel qu'un tel service soit organisé à Binche et non dans toutes

les autres gares concernées où des problèmes avec des PMR surviennent.

**22.04 Wouter Raskin** (N-VA): Dank u voor de detaillijst, mijnheer de minister. Ik zal die uiteraard naast de informatie leggen die ik via uw schriftelijke antwoord gekregen heb, om zo tot een conclusie te komen.

Ik ben niet helemaal gerustgesteld inzake het weigeren van assistentieverzoeken maar misschien zijn enkele nuances van uw uitgebreide antwoord aan mij voorbijgegaan. Ik zal uw antwoord samen met de cijfers bekijken.

Het is wel goed te vernemen dat u de uitbreiding van de verkorte reservatietermijn naar andere stations niet aan de kant schuift, maar dat die bestudeerd wordt. U wil zich daar uiteraard niet op vastpinnen, daar hebt u gelijk in, maar ik vind het belangrijk dat er een engagement groeit om verder te gaan op de ingeslagen weg.

**22.05 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, alsook voor de lijst die wij verder zullen bestuderen.

U moet de NMBS in ieder geval vragen met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap de discussie te voeren over de integrale toegankelijkheid. Er blijkt toch enige onduidelijkheid te bestaan over wie zich autonoom kan verplaatsen. Dat debat moet daar gevoerd worden.

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

### **23** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Inez De Coninck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van een Syriëstrijder als treinbestuurder" (nr. 21064)

- de heer **Veli Yüksel** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de screening van het personeel bij de spoorwegen" (nr. 21110)

### **23** **Questions jointes de**

- **Mme Inez De Coninck** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement d'un combattant de Syrie comme conducteur de train" (n° 21064)

- **M. Veli Yüksel** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le screening du personnel aux chemins de fer" (n° 21110)

**23.01 Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, onlangs las ik in de krant dat Infrabel een veroordeelde voormalige Syriëstrijder, Zakaria H., aangeworven had voor de functie van treinbestuurder. Over die problematiek heb ik in het verleden al vragen gesteld, zelfs tijdens de vorige legislatuur, toen de heer Labille nog verantwoordelijk was. De heer Zakaria kon negen maanden lang een opleiding volgen. Indien hij kwade bedoelingen zou hebben gehad, kon hij verschillende terreuracties uitvoeren vanuit zijn functie als treinbestuurder. In het huidige dreigingsniveau 3 is er een enorm veiligheidsrisico.

Treinbestuurder is een taak van openbaar nut. Onze spoorwegen behoren tot de kritieke infrastructuur. Het is dus belangrijk dat kandidaten grondig gescreend worden vooraleer zij een opleiding mogen starten. Die gebeurtenis toont aan dat de screening helaas nog niet geheel waterdicht is.

Daarom heb ik u voor u de volgende vragen, mijnheer de minister.

Klopt het dat de persoon in kwestie nog geen strafblad had op het moment van de aanwerving? Heeft het individu reeds zelfstandig, zonder begeleiding dus, een trein bestuurd? Hoe kwam de veroordeling aan het licht bij Infrabel en HR Rail? Communiceren de spoorbedrijven proactief met de Veiligheid van de Staat over hun aanwervingen in veiligheidsfuncties? Welke conclusies trekken de spoorbedrijven uit die kwestie?

**23.02 Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, enkele weken geleden bleek dat een veroordeelde Syriëstrijder gedurende negen maanden een opleiding tot treinbestuurder bij Infrabel heeft kunnen volgen. Omdat het om een recente veroordeling ging, stond die nog niet op zijn strafblad toen hij aangeworven werd bij de NMBS. Het duurde een halfjaar voor het parket HR Rail op de hoogte bracht van de veroordeling. Op dat ogenblik werd de man ontslagen.

Volgens de interne regels moet een werknemer van HR Rail zelf het bedrijf op de hoogte brengen wanneer hij veroordeeld wordt. Dat is natuurlijk heel merkwaardig. In dit geval is het dan ook niet gebeurd. U zei dat u een wet wilt maken die een betere veiligheidsscreening van treinbestuurders moet garanderen. Zo zou het onmogelijk worden dat iemand die een bedreiging vormt voor de veiligheid in ons land aan de slag kan als treinbestuurder. Dat moet inderdaad op korte termijn het antwoord zijn op die problematiek.

Het gaat over iemand die, hoewel hij op dat moment geen blanco strafblad heeft, toegelaten wordt tot een opleiding. Een veroordeling wordt uitgesproken tijdens zijn opleiding en hij wordt ontslagen. Daarin spelen twee zaken: de screening zelf en het mechanisme om informatie vanuit de veiligheidsdiensten zo snel mogelijk bij de NMBS te krijgen. Bij de NMBS wordt er namelijk gewerkt met kritische infrastructuur. Er moet een manier gevonden worden om korter op de bal te spelen.

Mijnheer de minister, hoe verloopt de screening van kandidaat-treinbestuurders vandaag? Hoe verloopt de veiligheidsscreening voor andere functies op dit moment? Er bestaan namelijk nog andere kritische functies in ons land. Hoe evalueert u de screening? Hoe evalueert HR Rail de screening?

U kondigde een nieuwe wet aan inzake de veiligheidsscreening. Was dat incident de aanleiding voor uw wetgevend initiatief? Indien niet, wat vormde dan wel de aanleiding? Wat wilt u precies in de wet opnemen en hoe wilt u dat bewerkstelligen? Wat is de stand van zaken en de planning voor het wetgevend initiatief?

Is het ook nodig om de screening voor andere functies dan treinbestuurder aan te passen? Ik ga ervan uit dat de afspraken binnen de regering ook gelden voor andere kritische infrastructuur.

**23.03** Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, beste collega's, de persoon in kwestie had een blanco uittreksel uit het strafregister met 5 januari 2017 als datum. Hij werd op 1 februari 2017 aangeworven als bestuurder van technische werktreinen bij Infrabel. Hij bestuurde dus geen trein met reizigers. De opleiding duurt iets minder dan één jaar. Zolang iemand in opleiding is, bestuurt hij een trein niet zelfstandig, maar steeds onder begeleiding. Het intern personeelreglement van de spoorwegen legt de verplichting op om elke strafrechtelijke veroordeling aan de werkgever te melden.

In het betreffende geval werden de leidinggevende instanties van de spoorwegen via de werkvloer in kennis gesteld van de informatie. De informatie werd nagetrokken en de stage van de betrokkene werd met onmiddellijke ingang beëindigd.

Wettelijk gezien kunnen de NMBS, Infrabel en HR Rail enkel beschikken over de informatie zoals vermeld op de uittreksels van het strafregister die in het kader van de toegang tot een job wordt aangeleverd door de gemeente. Deze informatie is onvoldoende want zij houdt alleen maar rekening met de effectieve veroordeling. Bovendien werkt de regering niet proactief en bestaat er dus geen enkele garantie dat de werkgever kennis zal krijgen van de veroordeling die, na de aanwerving, wordt uitgesproken. Om die redenen zijn de drie ondernemingen vragende partij voor een regeling die het screenen van het personeel toelaat teneinde te weten of de persoon veroordeeld werd, maar ook in bredere zin of de persoon als gevaarlijk bekend staat in het kader van het terrorisme.

Het wetsontwerp wijzigt de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Het ontwerp overstijgt het kader van het vervoer en wordt gedragen door de eerste minister en de ministers van Binnenlandse Zaken, Justitie, Buitenlandse Zaken en Defensie.

Het is de bedoeling om in de wet te voorzien in een structuur en een methodologie die ervoor zorgen dat de regeling efficiënt blijft, ondanks de toename van het aantal aanvragen voor veiligheidsverificaties. Het ontwerp strekt er eveneens toe om veiligheidsverificaties mogelijk te maken voor personen die al aanwezig zijn en niet enkel voorafgaandelijk aan de toegang tot gevoelige plaatsen of gevoelige informatie.

Voor nadere inlichtingen verwijs ik u naar de ministers die voor dit dossier instaan.

Van mijn kant heb ik mijn administratie opgedragen om een werkgroep op te richten met de vertegenwoordigers van de spoorwegen, maar ook met onder meer de Nationale Veiligheidsautoriteit, die instaat voor het afleveren van de veiligheidsadviezen in het kader van voornoemde wet van 1998. De werkgroep legt momenteel de laatste hand aan de impactanalyses die zullen bepalen welke soorten

personeelscategorieën het voorwerp zullen moeten uitmaken van een diepgaande screening.

Het is duidelijk dat de treinbestuurders niet de enigen zullen zijn en dat de Nationale Veiligheidsoverheid over voldoende middelen zal moeten beschikken om de veiligheidsverificaties waarin de wet voorziet, uit te voeren.

**23.04 Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord dat ik zeker zal nalezen in het Integraal Verslag. U hebt immers heel wat informatie verstrekt.

U hebt het over een blanco uittreksel uit het strafregister, screening en een intern reglement. Ik denk dat wij daarin pragmatisch kunnen zijn.

Een van de vaststellingen van de onderzoekscommissie naar de aanslagen was dat er al heel veel databanken zijn, maar dat de uitwisseling ertussen ontbreekt. Ik hoop dat daarvan werk wordt gemaakt.

Ik volg u wanneer u zegt dat er bij de spoorwegen een aantal kritische functies zijn en dat wij de mensen die op een dergelijke lijst voorkomen, vooraf moeten proberen eruit te halen.

U zei dat de persoon in kwestie nog nooit alleen heeft gereden, maar als hij slechte bedoelingen zou hebben gehad en met een begeleider zou hebben gereden, dan nog zou hij veel schade hebben kunnen aanrichten. Gelukkig is dat niet gebeurd.

Ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij dat er aandacht aan wordt besteed en er werk van wordt gemaakt, maar ik zie nog ruimte voor een aanpak bij de spoorbedrijven zelf, waarbij men eventueel het personeel screent om radicalisering te herkennen. Radicalisering vindt men immers niet terug op een strafblad, maar zit in de hoofden van de mensen.

**23.05 Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor de informatie, maar ik denk dat het belangrijk en noodzakelijk is dat ook de NMBS en vooral een bepaalde sectie van de NMBS die gaat over de aanwerving van treinbestuurders toegang heeft tot de informatie van al die lijsten waaronder de OCAD-lijst – dit is niet alleen uw bevoegdheid, maar ook die van de minister van Justitie en de minister van Binnenlandse Zaken – waarbij men onmiddellijk kan zien of iemand als gevaarlijk wordt bestempeld en daaraan ook gevolg kan worden gegeven.

U zei ook dat een check-up bij de aanstelling niet voldoet. Die check-up moet op regelmatige tijdstippen gebeuren en dat vraagt uiteraard een extra inspanning en een regelmatige update om uit te zoeken of er mensen met bepaalde bedoelingen rondlopen.

Ik ben ook blij dat u zegt dat er wordt gewerkt aan een ontwerp om de wet van 1998 voor de veiligheidsmachtigingen aan te passen. De minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie pleiten daar ook voor, maar het zou goed zijn dat het ontwerp snel naar het Parlement komt zodat wij met onze treinbestuurders en bij uitbreiding heel onze kritische infrastructuur op safe kunnen spelen en geen risico's nemen. Met de huidige procedures en de huidige wetgeving stelt de samenleving zich immers toch bloot aan mensen met kwade bedoelingen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**24 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "onafhankelijke bestuurders bij de spoorwegen" (nr. 21065)**

**24 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 administrateurs indépendants aux chemins de fer" (n° 21065)**

**24.01 Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de zomer van 2016 hebben wij de wet houdende diverse bepalingen inzake mobiliteit behandeld en goedgekeurd in dit huis. Een onderdeel daarvan was een hervorming van de spoorbedrijven, waardoor er zowel bij de NMBS als bij

Infrabel twee onafhankelijke bestuurders zouden komen in de raden van bestuur. Deze personen zouden moeten beantwoorden aan de voorwaarden van onafhankelijkheid uit het Wetboek van vennootschappen. Hun komst zou de kijk van buitenaf op het beheer en de strategische keuzes van Infrabel en de NMBS moeten versterken.

Tijdens de bespreking van het wetsontwerp hebben wij dit voornemen om twee onafhankelijke bestuurders op te nemen in de raad van bestuur toegejuicht. Wij zien dat ook als een vorm van professionalisering. De wet is inmiddels al een tijdje goedgekeurd, maar er is voorlopig nog onduidelijkheid over de uitvoering ervan.

Mijnheer de minister, welke stappen werden er al gezet om de onafhankelijke bestuurders op te nemen in de raden van bestuur van de NMBS en Infrabel? Wanneer worden zij geselecteerd en aangeduid?

Wat veroorzaakte de vertraging van augustus 2016 tot nu?

**24.02** Minister **François Bellot**: Mevrouw De Coninck, wat de onafhankelijke bestuurders bij Infrabel en de NMBS betreft kan ik, ten eerste, medelen dat onder de 14 bestuurders die Infrabel telt, er nu reeds twee onafhankelijke bestuurders zetelen, zijnde mevrouw Genoe en de heer Provost. Ten tweede, onder de 14 bestuurders die de NMBS telt zetelen er nu nog geen onafhankelijke bestuurders. Het is de bedoeling om twee onafhankelijke bestuurders op te nemen op het ogenblik van de hernieuwing van de mandaten van de huidige bestuurders.

Vermits er nog geen volledige hernieuwing van de raad van bestuur van de NMBS heeft plaatsgevonden sinds de wet werd goedgekeurd, konden nog geen onafhankelijke bestuurders in de zin van de wet houdende diverse bepalingen inzake mobiliteit, van 3 augustus 2016, worden aangeduid. Binnen de raad van bestuur van Infrabel daarentegen waren er al onafhankelijke bestuurders vóór de wet in werking trad. Dit verklaart de verschillende toestand in beide raden van bestuur.

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

*Président: Jef Van den Bergh*

**24.03** **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, u zegt dat deze onafhankelijke bestuurders bij Infrabel al aanwezig waren alvorens de wet in werking trad. Ik moet dat eens nakijken, want ik denk niet dat mevrouw Genoe al zo lang deel uitmaakt van de raad van bestuur. Ik zoek dat zeker op.

U zegt ook dat de onafhankelijke bestuurders in de raad van bestuur van de NMBS pas zullen worden opgenomen zodra er een hernieuwing is van de hele raad van bestuur. Dat is echter nog niet gebeurd en dat is jammer, want niets belet ons om de hernieuwing door te voeren. Ik meen dat dit tijdens de vorige legislatuur werd goedgekeurd en het loopt tot na deze legislatuur. Nu hebben wij de kans om daar op een goede manier twee mensen aan toe te voegen, maar wij laten die kans aan ons voorbijgaan.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La parole est à M. Cheron pour poser sa question sur la redevance d'infrastructure dans le cadre de la législation européenne (n° 21066).

**24.04** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'aurais aimé reporter cette question à demain.

En effet, la redevance d'infrastructure est une question essentielle pour le débat de politique générale que nous aurons demain. Je laisse donc au ministre un délai pour améliorer sa réponse.

**25** **Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Clabecq" (n° 21067)**

**25** **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Clabecq" (nr. 21067)**

**25.01** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte sur la possible réouverture de la gare de Clabecq située dans la commune de Tubize, dans le Brabant wallon,



région très belle et accueillante.

Selon mes informations, Infrabel serait en passe de réaliser des travaux de renouvellement de voies sur le tronçon environnant l'ancienne gare de Clabecq. Pourquoi vous interroger à ce sujet? Pour avoir votre point de vue quant à une éventuelle réouverture de l'arrêt de Clabecq en lien avec une évolution dans le quartier. En effet, cette zone autour de l'ancien arrêt de Clabecq fait l'objet de développements immobiliers. Il est ici question de l'aménagement de l'ancien site Duferco, de la métallurgie brabançonne bien connue. Sont ainsi annoncés 2 000 logements, des entreprises, des commerces et d'autres services qui mériteraient d'être accessibles via la meilleure mobilité qui soit, à savoir la mobilité douce et, en particulier, le train.

La question de la réouverture de la gare est donc essentielle. Je ne dois pas faire ici l'apologie des transports en commun auprès du ministre de tutelle.

Monsieur le ministre, pensez-vous qu'il soit trop tard pour intégrer cette réflexion dans le cadre des travaux envisagés par Infrabel? Selon moi, ce genre de travaux devrait s'inscrire dans une vision à moyen, voire à long terme, en tenant compte de ce qui pourrait résulter d'un arrêt de Clabecq totalement ou partiellement utilisé. Infrabel a-t-elle déjà effectué des choix techniques définitifs concernant la réfection des voies autour de la gare de Clabecq, avec la possibilité ou non d'intégrer, un jour, la réouverture de l'arrêt? Le cas échéant, interviendrez-vous pour éviter que ces choix empêchent une potentielle réouverture de l'arrêt ou de la gare dont question?

**25.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je me réjouis avec vous de la reconversion du site de Duferco, avec la construction de 2 000 logements. Aujourd'hui est d'ailleurs un jour un peu particulier, si on se réfère à ce qui s'est passé à Clabecq, il y a vingt ans.

Infrabel m'informe que les travaux de renouvellement sur la ligne 106 ne portent pas préjudice à la possibilité théorique de faire encore circuler des trains de voyageurs sur cette ligne à l'avenir. Cependant, cela n'entre pas dans les projets, pas plus que de rouvrir la gare de Clabecq et d'organiser, au niveau de cette gare, des départs et des arrivées de liaisons ferroviaires avec Bruxelles. Mais cela ne les compromet pas.

Même si tel devait être le souhait, la SNCB évoque alors, de façon générale, le manque de capacité en lignes, notamment dans la jonction Nord-Midi, qui empêche de mettre encore plus de trains en service entre Halle et Bruxelles. La seule possibilité, dans l'état actuel des choses, pourrait consister à faire passer les trains S reliant Bruxelles et Braine-le-Comte par Clabecq mais cela pourrait uniquement se faire, si cela se faisait, au détriment de la desserte des gares de Tubize et Hennuyères. La question se pose dès lors de savoir si, pour les voyageurs, une telle alternative est souhaitable.

La réponse est donc claire. Les aménagements actuels ne compromettent en rien la capacité de faire encore un jour un arrêt à Clabecq. Par ailleurs, si on devait faire passer des trains par Clabecq, ce serait, selon la vision de la SNCB, peut-être au détriment de Tubize et Hennuyères. Le tout est une question d'offre de trains, de nombre de trains, etc.

Je ferai une dernière remarque. On prend souvent la Suisse comme modèle pour ce qui est des chemins de fer. Il faut savoir que, dès qu'un promoteur construit plus de 150 logements en un seul bloc, il a la charge d'urbanisme d'aménager la connexion par voie de chemins de fer. C'est évidemment une toute autre logique. Nous ne sommes pas dans celle-là. N'en concluez pas que nous allons demander à Clabecq d'assurer la connexion. Il s'agit simplement d'une petite réflexion à ce sujet-là, tout comme, quand on aménage un stade de foot, il faut deux lignes de chemins de fer.

**25.03 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Aujourd'hui, je suis positif. Je retiens que cela ne compromet pas. Je regrette simplement que cela ne soit pas intégré dans les travaux.

Pour ce qui est du restant de la réponse, j'avais déjà entendu une certaine argumentation de la SNCB lors du débat sur le plan de transport. Je ne suis pas totalement convaincu mais je note bien que la fermeture n'est pas totale. J'essaierai donc de revenir avec des éléments et certains arguments. J'entends bien l'argument de la jonction Nord-Midi mais c'est un argument récurrent. J'espère qu'un jour, on trouvera une solution pérenne par rapport à cela et pas seulement par la technologie. Et, en lien avec l'offre S, il s'agit de vérifier si effectivement cela se ferait ou pas au détriment des gares que vous avez citées. Je retiens en tout

cas que rien n'est compromis à ce stade mais que, malheureusement, ce n'est pas intégré dans les travaux qui vont se dérouler.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 21109, 21126, 21127 en 21128 van collega Raskin worden omgezet in schriftelijke vragen.

**26** Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les victimes seniors de la route" (n° 21115)

**26** Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "oudere verkeersslachtoffers" (nr. 21115)

**26.01** Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, une nouvelle étude de Vias (ex-IBSR) relayée par la presse dresse un constat inquiétant pour les plus de 65 ans. En effet, l'Institut Vias s'est penché sur l'impact des accidents de la route sur cette catégorie de la population. La nouvelle analyse produit plusieurs constats inquiétants sur l'impact des accidents sur ces personnes.

Alors qu'il y a 25 ans, une personne sur six décédée lors d'un accident avait plus de 65 ans, aujourd'hui il s'agit plutôt d'une personne tuée sur quatre. Si l'on s'en tient à ces dix dernières années uniquement, on constate une légère baisse, mais celle-ci est nettement inférieure à celle qui concerne toutes les autres victimes de la route.

Je cite le porte-parole de Vias, M. Godart: "Un senior tué ou blessé dans la circulation sur deux l'est en tant que cycliste ou piéton. Chez les usagers d'âge moyen, entre 35 et 64 ans, ce chiffre ne s'élève qu'à un sur cinq. De manière générale, les accidents impliquant les plus de 65 ans sont deux fois plus graves. Les tués et les blessés graves représentent 9 % de toutes les victimes d'accidents de la route. Chez les seniors, ce pourcentage monte à 17 %."

Je souhaiterais donc vous poser les questions suivantes.

Quelles conclusions tirez-vous de ces constatations? Quelles sont les principales raisons de cette augmentation? Prévoyez-vous des mesures pour y faire face? Êtes-vous favorable à un futur examen à la conduite obligatoire pour ces seniors? Quelle est votre position sur ce sujet? Cette étude sera-t-elle à l'origine d'actions concrètes, de projets ou d'initiatives de votre part?

**26.02** François Bellot, ministre: Cher collègue, la part croissante des personnes âgées dans la population se retrouve également dans les statistiques des accidents. Alors qu'en 1992, seule une personne sur sept tuée sur la route avait 65 ans ou plus, aujourd'hui, nous en sommes à presque une personne sur cinq. En chiffres absolus, le nombre de victimes d'accidents mortels parmi les seniors n'est pourtant pas particulièrement élevé.

Plusieurs facteurs expliquent cette augmentation sur nos routes: le vieillissement de la population, l'accroissement de la mobilité des seniors et l'apparition de nouveaux modes de déplacement comme, entre autres, les vélos électriques. Les conséquences des accidents sont également plus lourdes pour les seniors, qui sont plus vulnérables du fait de leur santé, sans doute plus fragile.

Je ne suis pas favorable à l'instauration d'un renouvellement du permis de conduire pour les seniors ou d'une procédure obligatoire de contrôle de l'état de santé à partir d'un certain âge. Comment déterminer sans discrimination l'âge limite auquel faire débiter ce type d'obligation? De plus, jusqu'à présent, aucune étude réalisée sur le sujet n'a permis d'établir que des mesures de ce type permettraient d'améliorer la sécurité routière.

En instaurant une sélection liée à l'âge comme critère de contrôle, on part du principe que le vieillissement est en soi un processus qui aboutit à une incapacité de conduire. Cela n'est pas le cas de manière automatique. Les seniors parviennent souvent à compenser leurs limitations fonctionnelles normales, liées à l'âge, en adaptant leur conduite à leurs possibilités personnelles.

On constate, parmi ces tranches d'âge, une propension à moins circuler aux heures de pointe, par mauvais

temps, sur autoroute ou dans des situations exigeant des manœuvres compliquées. Le problème est selon moi plutôt de convaincre les conducteurs devenus incapables de conduire en raison d'une affection médicale, de cesser de conduire.

Une procédure de contrôle de l'état de santé par étapes, commençant par un autocontrôle suivi d'un avis du médecin et pouvant aller jusqu'à un examen approfondi, uniquement pour les patients dont le médecin doute des aptitudes à la conduite, permettrait assurément de mieux gérer les risques et les besoins effectifs des conducteurs âgés plutôt qu'un contrôle médical obligatoire lié à l'âge.

J'ajouterai qu'une bonne mobilité des personnes plus âgées est également un enjeu de santé publique et qu'une interdiction du droit de conduire pour ces personnes a des conséquences en termes de bien-être et est susceptible d'accroître le risque de dépression et les problèmes qui y sont liés, en ce compris les sensations de stress et d'isolement.

Les conducteurs plus âgés constituent plutôt un danger pour eux-mêmes que pour les autres usagers. Le nombre d'accidents dans lesquels ils sont eux-mêmes victimes est quatre fois plus élevé que la moyenne. Par conséquent, la prévention des accidents impliquant les seniors passe par trois éléments:

- une sensibilisation ciblée aux limites possibles de leurs capacités aux risques et des conseils pour circuler en toute sécurité en tant que piéton, cycliste et en voiture en fonction des limites possibles de leurs capacités;
- des infrastructures et une signalisation adaptées: des aménagements clairs dans les carrefours, des marquages bien contrastés, des feux aux passages pour piéton, des îlots intermédiaires lorsque les chaussées sont larges;
- des équipements de véhicule qui leur sont adaptés (rétroviseur panoramique, système de détection d'angle mort, système d'anti-collision).

En ce qui concerne la prévention routière et l'aménagement de l'infrastructure, ce sont les Régions compétentes pour cette dernière qui sont principalement concernées.

En ce qui concerne le développement des nouvelles technologies liées aux véhicules, mon administration participe au groupe de travail traitant de la réglementation et des délais de mise en application de ces nouvelles technologies, aussi bien au niveau de l'UNICE qu'au niveau européen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**27** Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dangerosité des produits achetés à la SNCB" (n° 21116)

**27** Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevaarlijke producten die de NMBS aankoopt" (nr. 21116)

**27.01** Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, pour toute la SNCB, il existe un programme appelé ProdInfo qui gère toute la question de la dangerosité des produits achetés et reprend une liste des produits autorisés et validés par les conseillers en prévention. Il semblerait que le programme n'est plus en ordre depuis des mois car le responsable en charge de la mise à jour serait parti à la retraite et personne n'aurait assuré le suivi. Il s'agit bien évidemment d'un problème aux enjeux très graves. Imaginons un accident avec un produit non repris sur ce programme! Qui prend la responsabilité? Le chef immédiat? Avec quelles compétences? Les acheteurs seraient face au problème depuis des mois.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette information? Comment comptez-vous y remédier?

**27.02** François Bellot, ministre: Chère collègue, au sein de la SNCB, une cellule est en charge de la coordination et de la gestion des produits dangereux. Cette cellule est responsable de la gestion des informations mises à disposition des travailleurs. Il lui incombe de rendre un avis formel et définitif sur l'autorisation de laisser entrer ou non un nouveau produit dangereux au sein de la SNCB. Cette cellule s'appuie à cette fin sur les avis partiels donnés par divers services, à savoir la médecine du travail, les services internes de prévention et de protection au travail, l'environnement et les laboratoires spécialisés, ce qui est facultatif. Ces services apportent leur contribution afin de pouvoir fournir un avis motivé sur

l'autorisation ou le refus de produits dangereux avant leur acquisition par la SNCB. Cette information est mise à disposition des travailleurs via l'application ProdInfo.

La SNCB précise qu'un projet a été mis en place en vue de remplacer l'application ProdInfo. Actuellement, une solution standard utilisée par l'industrie est à l'étude. Si des problèmes ponctuels se posent entre-temps, la SNCB m'informe qu'elle les traite au cas par cas.

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

**28] Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtspositieregeling van de personeelsleden van BIAC." (nr. 21136)**

**28] 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 "le statut juridique des membres du personnel de BIAC." (n° 21136)**

**28.01 Inez De Coninck (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit statuut kwam tot stand bij de overname in 2004. Er is enige onzekerheid over de hoedanigheid van een aantal personeelsleden van het vroegere BIAC of DG Luchtvaart. Ik verwijs naar het addendum aan het KB van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company naar een naamloze vennootschap van privaatrecht. De omzetting gebeurde met behoud van rechten van alle personeelsleden van BIAC, zowel statutaire als contractuele. Voor de statutaire personeelsleden werd een statuut *sui generis* van privaatrecht ingericht, waarbij in het KB vermeld wordt dat de continuïteit van de rechten van de statutaire personeelsleden gewaarborgd blijft op het gebied van vastheid van betrekking, geldelijk statuut en pensioenen. Het personeel wordt de garantie gegeven zijn loopbaan te kunnen vervolgen of voltooien alsof het bij de Regie der Luchtwegen zou zijn gebleven.

Het is vandaag echter niet duidelijk hoe dat statuut *sui generis* zich in de praktijk manifesteert.

Mijnheer de minister, ten eerste, wat is het statuut van een ambtenaar die werd benoemd in vast verband bij de Regie der Luchtwegen en die nu bij BIAC werkt?

Ten tweede, kunt u ons meegeven wat de rechtspositieregeling is van het statutair personeel dat onder een statuut *sui generis* valt?

Ten derde, op welke manier worden deze personen bevorderd? Maken zij nog kans op een bevordering? Hoe gebeurt dat dan? Wat zijn de voorwaarden en hoe gebeurt de selectie?

**28.02 Minister François Bellot:** Mevrouw De Coninck, de statutaire werknemers van Brussels Airport Company hebben een statuut zoals vastgelegd in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels Airport Company in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthavens en de installaties.

Concreet genieten zij van dezelfde voordelen als de contractuele werknemers. Ten eerste, zijn onder meer ook op hen van toepassing de arbeidsovereenkomsten en wetten, behoudens wettelijke uitzondering, en andere sociaalrechtelijke wetgeving waarvoor zij onder het beschreven toepassingsgebied vallen. Voorts zijn ook op hen van toepassing de arbeidswet, de loonbeschermingswet, de arbeidsreglementenwet enzovoort.

Ten tweede, de cao's, nationaal en sectoraal, van het paritair comité 315.03, de bedrijfs-cao's, het arbeidsreglement, de polissen enzovoort. Daarnaast genieten zij bijkomende rechten en plichten zoals vastgelegd in het personeelsreglement, het personeelsstatuut, het geldelijk statuut, en hun zogenaamde (?) van koninklijke besluiten en dienstnota's, vastgelegd in het koninklijk besluit van 8 november 1998 tot vaststelling van voordelen bedoeld in artikel 25, § 1, lid 2, van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel Nationaal.

De evoluties die de betrokken koninklijke besluiten na het vastklikken nog maakten, bijvoorbeeld inzake het verlof — KB van 1 juni 1964 — zijn daarbij niet van toepassing op het statutair personeel van Brussels Airport Company.

De statutaire werknemers van Brussels Airport Company behouden op ieder moment de elementen van hun loopbaan, hun graad en hun hoedanigheid bereikt op het moment van de oprichting van BIAC. De bevorderingsprocedures met vakexamens zijn op hen van toepassing maar op heden worden deze examens niet meer uitgeschreven aangezien alle statutaire personeelsleden de stap naar de eerste schaal door een examen al gemaakt hebben en deze examens zonder voorwerp zijn geworden. De promoties worden vandaag geregeld volgens interne regels en voorwaarden die op de totaliteit van het BAC-personeel van toepassing zijn: ondernemings-cao's inzake functieclassificatie, beoordeling en loonbeleid. De selectie van het personeel gebeurt eveneens volgens interne regels die op de totaliteit van het BAC-personeel van toepassing zijn.

**28.03 Inez De Coninck (N-VA):** Mijnheer de minister, het gaat hier inderdaad niet over de zekerheid op een job die de betrokkenen hebben bij de omzetting van het directoraat-generaal naar BIAC, maar veeleer over hun loopbaanperspectieven. Daarom verontrust het einde van uw antwoord mij enigszins. Zij behouden inderdaad hun graad en hoedanigheid van bij de oprichting van BIAC. Dat is nu echter al van mei 2004 geleden.

U antwoordt dat er geen bevorderingsexamens meer worden uitgeschreven, omdat zij zonder voorwerp zijn. Ik weet dat sommige personeelsleden van rang 3 of niveau C al 13 jaar lang hun loopbaan bevroren zien. Wij kunnen hen dus beschouwen als statutairen in een soort vergeetput. Ook voor Selor mogen zij niet meer meedoen aan bevorderingsexamens van andere overheidsdiensten. Zij zijn dus statutair nog altijd bij BIAC, maar voor het overige tellen zij als statutairen niet meer mee. Ik betreur dat. Onze partij heeft nochtans een duidelijk standpunt over statutair personeel.

Het voorgaande is nogmaals een bewijs dat ten tijde van de overdracht betrokkenen hun statuut weliswaar hebben behouden, maar dat het erop neerkomt dat zij nu geen enkele bevordering meer kunnen maken. Ik herhaal dat zij voor mij nu in een vergeetput zitten en geen kans op bevordering meer maken, wat jammer is. Het geeft de betrokken werknemers ook niet de mogelijkheid om carrière te maken, wat de betrokkenheid van de werknemers verlaagt. Al wat een modern loon- en arbeidsbeleid tegengaat, is op hen van toepassing.

Ik weet dat u in uw hoedanigheid van minister weinig aan de situatie kunt doen. Niettemin heb ik mijn vraag willen stellen, teneinde aan de betrokkenen een antwoord te kunnen geven.

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

**29 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Blue-mobility" (nr. 21153)**

**29 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-mobility" (n° 21153)**

**29.01 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de minister, u herinnert zich vermoedelijk de commissiezitting van 3 oktober waarin een aantal collega's, waaronder de heer Van den Bergh, de heer Van Hecke en ikzelf, vragen stelde over de toekomst van Blue-mobility en specifiek de blue bikes. U antwoordde toen dat er een lening van 300 000 euro werd toegekend en dat er een groeiscenario zou worden uitgewerkt, weliswaar beperkter dan het scenario dat Blue-mobility zelf naar voren schoof. U zei dat een stijging tot 55 000 gebruikers mogelijk moest zijn.

Het frappeerde mij dat wij hier als parlementsleden vragen stellen en de volgende dag of twee dagen later in een krant moeten lezen dat de NMBS haar meerderheidsbelang van 52 % in Blue-mobility wil verkopen, bijvoorbeeld aan Cambio. Ik stel mij vragen bij die gang van zaken. Als wij hier in het Parlement vragen stellen aan de bevoegde minister en twee dagen later een heel ander antwoord krijgen, dan vraag ik mij af wat wij allen hier zitten te doen? Ofwel werd u volledig gebriefd en hebt u een antwoord gegeven dat eigenlijk niet meer klopte ofwel was u, net zoals wij, bij de neus genomen. Ik vond dat vervelend, zeker in het kader van ons controlerecht als parlementsleden. Later heeft mevrouw Dutordoir in haar toelichting aan het Parlement gezegd dat de NMBS niet de roeping heeft een vloot fietsen te beheren en dat men die dan ook zou afstoten. Op dat ogenblik heb ik het Nederlandse voorbeeld aangehaald. De intermodaliteit heeft daar wel een groeiscenario voor de Nederlandse Spoorwegen teweeggebracht.

Daarom wil ik ook vandaag deze opvolgingsvraag aan u stellen.

Was u er op het ogenblik van de vorige commissiezitting van op de hoogte van dat de NMBS haar meerderheidsbelang wou verkopen? Zo ja, waarom werd dat dan hier niet gezegd?

Deelt u de mening van mevrouw Dutordoir dat de NMBS niet de roeping heeft een vloot fietsen te beheren?

Gaat men nu effectief in de richting van een overdracht aan Cambio, waarin overigens ook De Lijn een belang heeft, of zijn er nog andere mogelijkheden?

Werd al onderzocht of het Nederlandse voorbeeld van de OV-kaart met de integratie van onder meer fietsen en parkings, in onze huidige treinabonnementen geïntegreerd kan worden?

**29.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, de NMBS moet keuzes maken. De keuze die de NMBS maakt om geen fietsenpark te willen beheren, kan ik alleen aanmoedigen. De NMBS en haar filiaal B-Parking houden zich voortaan inderdaad eerst en vooral aan hun corebusiness en daar behoort het beheer van een fietsenpark niet bij. Dat is dan ook de reden waarom de NMBS zich wenst terug te trekken uit Blue-mobility.

Toch zal de NMBS aandacht blijven schenken aan het behoud van een sterk aanbod van intermodale producten en diensten in haar stations. Een kapitaalsverhoging is een van de pistes, maar er zijn ook andere modellen uitgewerkt. Er wordt ook gepraat met andere partijen. Zoals voor iedere specifieke activiteit waarin ook de commerciële markt actief is, is het niet opportuun om gedetailleerde informatie bekend te maken.

Mogelijkheden voor promotie en geïntegreerde tickets worden onderzocht. Blue bike verwacht dat haar klanten hun MOBIB-kaart zullen kunnen gebruiken om een blue bike te ontlenen. De klanten zullen hun treinabonnement, parkeerabonnement en blue-bikeabonnement op hun kaart kunnen laden. MOBIB zal dus de intermodale kaart bij uitstek zijn.

**29.03** **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Mijnheer de minister, op mijn eerste vraag, of u op 3 oktober reeds wist van dat meerderheidsbelang, heb ik geen antwoord gekregen. Of wij al dan niet samen bij de neus genomen zijn, daarnaar blijft het dus gissen.

U spreekt over de corebusiness van B-Parking. U legt de visie uit. De redenering zou echter kunnen worden doorgetrokken. In dezelfde logica zou de NMBS ook alle autoparkings kunnen afstoten of in een ander filiaal onderbrengen.

Het is natuurlijk wel positief dat er een geïntegreerde kaart zal komen, onder andere via MOBIB, waarin het voor- en natransport geïntegreerd wordt.

*Présidente: Karine Lalieux.*

*Voorzitter: Karine Lalieux.*

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**30** **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het zomerakkoord en de contractuele aanwervingen bij de spoorwegen" (nr. 21164)**

**30** **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 "l'accord de l'été et le recrutement de contractuels aux chemins de fer" (n° 21164)**

**30.01** **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, dit is opnieuw een vraag over statutairen versus contractuelen, maar nu één waarvoor u wel bevoegd bent en waaraan u iets kunt doen.

Zoals u weet is in het Zomerakkoord van deze federale regering afgesproken dat er voortaan prioriteit wordt gegeven aan contractuele aanwervingen, op enkele uitzonderingen na. Dit akkoord geldt voor nieuwe aanwervingen. Dit biedt allerlei voordelen, zoals bij uitstek meer flexibiliteit.

Contractuele aanwervingen waren reeds mogelijk bij de spoorwegen, maar zij maakten in 2016 slechts 30 % uit van het aantal aanwervingen. Vaak ging het om werknemers die niet in aanmerking kwamen voor statutaire benoemingen. Gelet op het feit dat federale ambtenaren voortaan op contractuele basis worden aangeworven, is het vanzelfsprekend dat dit eveneens wordt doorgetrokken naar de spoorwegen. Meer contractuele aanwervingen bij de spoorwegen zou een dynamischer personeelsbeleid bij de spoorwegen mogelijk maken.

Ik heb voor u de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wilt u bevestigen dat de afspraken inzake contractuele aanwervingen ook van toepassing zijn voor de nieuwe aanwervingen bij de spoorwegen?

Wanneer treft u een koninklijk besluit om dit effectief toe te passen?

**30.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, zoals u terecht opmerkte, heeft de Ministerraad in zijn Zomerakkoord ingestemd met een grondige hervorming van het openbaar ambt.

Dit akkoord voorziet erin dat deze hervorming ook van toepassing is bij de overheidsbedrijven, en derhalve ook bij de spoorweggroep.

Wie over hervorming spreekt, heeft het terecht over de noodzaak van modernisering. De spoorweggroep moet immers voorbereid worden op de totale liberalisering van de spoorwegmarkt, die er tegen 2023 aankomt.

Binnen het wettelijk kader dat daartoe is uitgetekend, zal het enkel van de geleverde prestatie, alsmede van de noodzakelijke modernisering, afhangen of de NMBS de begunstigde kan blijven van een bijkomende periode van 10 jaar van rechtstreekse gunning van haar opdrachten van openbare diensten.

De modernisering van het personeelsbeleid moet een onderdeel vormen van een ruimer geheel van initiatieven. Tot dit ruimer geheel behoren onder meer de reeds uitgewerkte maatregelen ter verhoging van de productiviteit teneinde rekening te houden met het door de regering besliste beleid. Het zijn maatregelen die het management moeten aanzetten tot het erkennen van bedrijfsprocessen waarbij de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers centraal staat.

Naast de maatregelen die de bedrijfsvoering ten goede moeten komen, werden ook andere maatregelen genomen die bijdragen tot de modernisering van de spoorweggroep. Zo is er bijvoorbeeld mijn recent initiatief om te komen tot een gegarandeerde dienstverlening bij stakingsacties, maar ook de beslissing om sociale verkiezingen te organiseren.

Om evenwel tot de concrete invulling te komen van het Zomerakkoord bij de spoorweggroep heb ik de gedelegeerde bestuurders en de algemene directeur van HR Rail geraadpleegd. Uit deze raadpleging is gebleken dat de statutaire tewerkstelling niet altijd beantwoordt aan de noden van een modern personeelsbeleid en dat op het terrein ook andere vormen van tewerkstelling hun nut hebben bewezen of aangewezen zijn.

Vandaag is er bij de spoorweggroep reeds sprake van een contractuele tewerkstelling. Recente cijfers tot midden oktober leren mij dat er dit jaar van de 1 897 aanwervingen 202 personeelsleden op basis van een arbeidscontract werden aangeworven. Dit is 10,6 %. Voor de functies die mogelijk moeilijk invulbaar zijn, is het derhalve aangewezen te onderzoeken of de geldende statutaire tewerkstellingsvoorwaarden wel de meest gepaste zijn. Voor andere functies kan de training en de opleiding meer doorslaggevend zijn en kan het derhalve meer aangewezen zijn om toch voor de statutaire tewerkstelling te kiezen. Verder onderzoek door de bedrijven lijkt mij hier noodzakelijk om tot de juiste beslissing te komen.

Ter voorbereiding van concrete maatregelen ter uitvoering van het Zomerakkoord heb ik van mijn kant alvast aan de bedrijven gevraagd om een vergelijking te maken tussen de kostprijs van een statutaire en een contractuele tewerkstelling en dit niet enkel voor de activiteitsjaren, maar ook voor de jaren als pensioengerechtigde.

Het is belangrijk hierop een zicht te hebben zowel vanuit het oogpunt van de overheid, van het bedrijf als werkgever als van de betrokkene. Daar waar zal worden gekozen voor een contractuele tewerkstelling, moet

het gaan om een beredeneerde en doordachte keuze. Het kan niet gaan om het eenvoudigweg opdoeken van het statuut van het personeel.

In dit verband vestig ik tot slot ook de aandacht op het feit dat de Ministerraad duidelijk is in zijn beslissing, met name dat de statutaire personeelsleden hun statuut zullen behouden tijdens de duur van hun loopbaan en dat dit statuut ook van toepassing blijft in geval van bevordering of bij overplaatsing.

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

U bevestigt, zoals ook mijn mening was, dat overheidsbedrijven ook onder dat Zomerakkoord vallen en dat het principe om geen statutaire aanwervingen meer te doen ook geldt bij de spoorbedrijven.

Als u met een koninklijk besluit zou komen, hoop ik dat dit effectief zal worden toegepast, want u hebt het ook over andere mogelijke modernisering bij het spoorpersoneel. Wij juichen dat toe, maar het verleden heeft ons geleerd dat die onderhandelingen niet altijd vlot verlopen.

Toen wij de productiviteitsverhogende maatregelen wilden doorvoeren, hebben wij heel veel stakingen gekend, met heel veel chaos op het spoor. U bent hier bevoegd om zelf een koninklijk besluit uit te vaardigen en ik kijk daarnaar uit.

U had het ook over extra studies, teneinde zicht te krijgen op de kostprijs van contractuele statutairen en een weldoordachte beslissing te kunnen nemen. Dat is enigszins begrijpelijk. Niettemin mogen wij niet uit het oog verliezen dat het enkel over de nieuwe aanwervingen gaat. Dus geen enkel huidig statutair personeelslid zou ook maar iets verliezen van zijn of haar statuut.

Ik herhaal dat de N-VA geen reden ziet om nog lang op allerlei studies te wachten en op allerlei maatregelen die erbij kunnen worden gevoegd. Voor ons mag de maatregel zo vlug mogelijk worden ingevoerd. Waarvoor dank.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**31 Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de vertrekprocedure DICE" (nr. 21175)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van het ticketsysteem NDS (New Distribution System)" (nr. 21225)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van het informaticasysteem NDS voor de ticketverkoop" (nr. 21308)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de projecten DICE en NDS" (nr. 21737)

**31 Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension de la procédure de départ DICE" (n° 21175)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression du système de billetterie NDS (New Distribution System)" (n° 21225)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt du système informatique de vente de billets NDS" (n° 21308)

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets avortés DICE et NDS" (n° 21737)

**31.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb twee opvolgingsvragen, omdat ik het budgettaire karakter van de beide dossiers zo frappant vind.

Een eerste vraag gaat over de stopzetting van de vertrekprocedure DICE (Departure In a Controlled



Environment) in opvolging van de procedure AVG (Aanwijzers Verrichtingen Gedaan). In de vorige vergadering hebt u gezegd dat hiervoor al 11 miljoen euro werd uitgegeven en dat een tiental medewerkers van de NMBS de jongste twee jaren aan het project werkte. Na uw laatste antwoord rijst natuurlijk de vraag waarom het zo lang heeft geduurd, vooraleer men de stekker uit het contact heeft getrokken. Natuurlijk bent u daar zelf niet verantwoordelijk voor, maar ik hoopte dat u de maatschappij hierover kon interpellieren.

Mijnheer de minister, hoeveel gemengde werkgroepen zijn er geweest van de NMBS en Infrabel? Hoeveel externe consultants zijn hierbij betrokken en wat was hun kostprijs? Hoeveel interne medewerkers zijn hierbij betrokken? Welke participatie was er van treinbegeleiders en treinbestuurders, de medewerkers op het terrein? Hoeveel keer werd de DICE-procedure besproken op het directiecomité en wanneer? Zijn er tussentijds geen signalen gegeven dat procedure niet zou werken? Waarom heeft men zo lang gewacht om de procedure te staken? Waren er al eerder signalen, zodat die factuur niet tot 11 miljoen euro zou zijn opgelopen?

Dan kom ik tot mijn andere opvolgingsvraag.

Ook het nieuwe ticketinformatiesysteem NDS (New Distribution System) werd stopgezet. Het systeem werd beheerd door het informaticafiliaal Ypto en zou sinds de aanvang in 2012 volgens *De Tijd* en *L'Echo* maar liefst 30 miljoen euro hebben gekost. Anderen spreken dat bedrag tegen. Vandaar mijn vraag.

Het is goed dat de CEO in haar uiteenzetting in het Parlement zeer kritisch was tegenover langlopende projecten en dat zij wil dat er resultaat komt. Wij zijn het ermee eens dat men prioriteit geeft aan systemen die ten goede komen aan zowel de reiziger als aan het personeel, maar hoe komt het dat dit nu pas aan het licht komt? Zijn voordien geen signalen aan het directiecomité gegeven?

Ten eerste, wanneer is de beslissing genomen om het project te geven aan Ypto?

Ten tweede, hoeveel mensen hebben er bij Ypto aan gewerkt?

Ten derde, hoeveel is er nu werkelijk gespendeerd aan het NDS? Wat zal er gebeuren met het overgebleven budget?

Ten vierde, hoeveel en wanneer is hierover aan het directiecomité gerapporteerd?

Ten vijfde, waarom werden er niet eerder kritische evaluaties gemaakt?

Ten zesde, wie heeft de studie of evaluatie over het al dan niet functioneren van het NDS uitgevoerd?

Ten zevende, zijn er voor de NMBS boeteclausules voor het vroegtijdig stopzetten van het project?

Ten achtste, wat waren de grootste opmerkingen van de studie en welk systeem zal men nu hanteren?

Ik weet dat het zeer concrete vragen zijn, maar dat laat mij misschien toe mijn parlementaire controle uit te voeren.

**31.02** Minister **François Bellot**: Wat de stopzetting van de vertrekprocedure DICE betreft, laat de NMBS mij weten dat er een stuurgroep met leden van Infrabel actief was. Daarnaast bestonden er verschillende gemengde vergaderingen van de NMBS en Infrabel. Er werkten tussen februari 2008 en juni 2013 twee externe consultants en van dan af één consultant mee aan het project. De kosten hiervan bedragen 2,2 miljoen euro. In totaal zijn er een 20-tal medewerkers op een of ander moment bij betrokken geweest. Het cijfer van tien medewerkers, dat ik u gaf, was het aantal medewerkers dat op vaste basis meewerkte aan het project. Ook treinbegeleiders en treinbestuurders hebben meegewerkt, zowel aan de risicoanalyse als aan de testen op het terrein.

Het project werd tussen 2014 en vandaag zes keer in het directiecomité besproken, voornamelijk tijdens het voorbije jaar. De gebreken van het systeem zijn zeer laat zichtbaar geworden. DICE was pas de jongste maanden rijp om in labo getest te worden en op die manier een goed zicht te krijgen op de werking ervan. Dat bracht cruciale gebreken van het systeem aan het licht. Dat inzicht gepaard gaande met een audit van de technische oplossingen leidde tot de conclusie dat DICE niet betrouwbaar genoeg zou zijn en de stiptheid zou verslechteren. Het management van de NMBS garandeerde mij dat het dan ook zijn

verantwoordelijkheid heeft genomen.

La SNCB m'informe par ailleurs qu'elle travaille à une alternative qui puisse garantir au maximum la sécurité de ses voyageurs et des accompagnateurs de train et qui soit adaptée à tous les systèmes d'exploitation pouvant être utilisés à l'avenir. Les possibilités envisagées seront plus simples.

En outre, la SNCB estime prématuré d'évaluer les coûts supplémentaires d'un nouveau système. Quoi qu'il en soit, le cahier des charges prévoit la suppression de zones grises. La SNCB précise encore que la nouvelle solution sera, en tout cas, moins complexe et qu'elle sera, elle aussi, développée en étroite collaboration avec le personnel sur le terrain. La durée du développement dépendra de la configuration qui sera retenue. Le but est de pouvoir tester la nouvelle procédure de départ dans le courant de 2019 et de l'exécuter à la fin de la même année.

In verband met het nieuwe distributiesysteem meldt de NMBS mij dat het concept van het nieuwe verkoopssysteem relevant was toen het in 2013 uitgetekend werd. Nochtans werd de complexiteit waarschijnlijk onderschat. De NMBS voegt eraan toe dat de informatietechnologie anderzijds zeer sterk geëvolueerd is en ook de digitale noden van de klant nu veel groter zijn dan in 2013. De NMBS laat mij weten dat zij geen boetes riskeert door de stopzetting, omdat er geen derde contractuele partij is. Een belangrijk element in dit dossier was dat het bedrijf SAP in 2016 aankondigde dat het de huidige software-modules niet meer zal ondersteunen vanaf 2025. Volgens de NMBS is het dus onzinnig een nieuw verkoopssysteem te bouwen op een platform dat over enkele jaren al niet meer ondersteund zal worden.

Ce type de décision de gestion appartient au management d'une entreprise publique autonome. C'est également à lui qu'il appartient d'en assumer les conséquences en toute autonomie. Vous avez entendu Mme Dutordoir réclamer plus d'autonomie. Selon moi, il faut laisser la possibilité à l'entreprise de faire ce genre de choix. Il s'agit ici de choix de courage et non de choix cachés.

En tant que ministre de tutelle, je tiens à rappeler qu'il importe que la SNCB et Infrabel appliquent des principes de bonne gestion. Il leur incombe, en effet, de gérer leurs actifs en bon père de famille, dans le respect de leurs engagements et des différentes réglementations qui leur sont applicables.

**31.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Op mijn specifieke vragen over Ypto heb ik geen antwoord gekregen. Nochtans zit volgens mij juist daar het probleem. Ik maak namelijk een analyse vanuit het verleden. Er werden dochterondernemingen opgericht, specifiek met als doel bijvoorbeeld externe consultants veel meer te betalen dan de destijds geldende barema's. Ik betreur dat u op dat element niet verder bent ingegaan, omdat het ook al jaren voorwerp van discussie vormt en omdat er toch verschillende audits uitgevoerd werden. Als Parlements lid wens ik nog altijd mijn controlerecht uit te oefenen. Door de maatschappij NMBS worden er dochterondernemingen gecreëerd, maar als naderhand blijkt dat het systeem niet werkt, wordt de factuur weer naar het moederbedrijf NMBS doorgeschoven. Op dat geld, bedoeld voor openbare dienstverlening, hebben wij totaal geen controle. Daarom stel ik u deze vraag.

Ik zal proberen om precies te weten te komen hoe de vork in de steel zit, want volgens mij rijst er een fundamenteel probleem. Ik heb respect voor de beslissingsautonomie van de NMBS; daarover gaat het debat niet. Het lijkt mij goed als de CEO dat systeem eens zou toelichten.

**31.04** Minister **François Bellot**: (...)

**31.05 David Geerts** (sp.a): Mijn vraag gaat over de dochteronderneming, waar de activiteiten waarvan de factuur oploopt, mislukken en waarna de factuur weer naar de NMBS wordt teruggestuurd.

De **voorzitter**: Hierbij is het incident gesloten.

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

**31.06 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijn vraag nr. 21181, die zeer technisch is, zal ik omzetten in een schriftelijke vraag. Dat schept ook voor de andere collega's de mogelijkheid om hun vragen te stellen.

**32** 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 "l'accès au Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21202)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'attractivité du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21203)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21204)
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité et l'attractivité du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21735)

**32** Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21202)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het appeal van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21203)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21204)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid en het appeal van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21735)

**32.01** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vais synthétiser mes trois questions relatives au Park & Ride. Je ne connais malheureusement pas d'appellation française pour cette structure.

Le Park & Ride de Louvain-la-Neuve est un grand enjeu de mobilité pour le transfert modal. On connaît les problèmes d'engorgement autour de Bruxelles. Ce projet de Park & Ride de Louvain-la-Neuve, c'est 2 338 places, ce qui est énorme; c'est un budget de 40 millions d'euros. Il y a eu une ouverture anticipée consécutive aux problèmes liés à la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux.

Monsieur le ministre, ma première question porte sur la nécessaire bretelle d'accès à partir de la E411, autoroute que vous connaissez bien. Le projet de Park & Ride de Louvain-la-Neuve est lié à une connexion directe qui passerait sous la nationale 4. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. J'ai une certaine inquiétude, mais vous allez sûrement me rassurer, parce que vous avez, maintenant, beaucoup d'amis à Namur. Les choses ont bougé. La révolution est en marche.

Le 10 octobre dernier, le ministre wallon en charge du dossier, répondant à une question que j'avais sollicitée d'un de mes amis – j'en ai encore quelques-uns au Parlement de Wallonie – a dit: "Je ferai le maximum pour que ces travaux se réalisent." Oui, mais c'est la presse qui nous a dit qu'un budget de 10,7 millions d'euros avait été trouvé et que le SPW avait lancé un marché public. Monsieur le ministre, avez-vous, ou la SNCB a-t-elle, dans son autonomie que vous rappelez fort opportunément à certaines occasions, des précisions sur le fait que, début 2018, les travaux de la bretelle pourraient, ou pas, commencer?

Ma deuxième question se rapporte à ce que vous avez perçu de l'opération. Je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir fait ceci en un week-end, après la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux. Je pense que les pouvoirs publics ont fait leur travail pour proposer une alternative. Mais monsieur le ministre, cela n'a pas eu un effet considérable. Un journaliste présent le lundi matin sur ce parking a repéré 80 voitures, sans même être certain que toutes contenaient des personnes ayant l'intention de prendre ensuite le train. Il y a peut-être même eu un effet d'aubaine de la part d'étudiants un peu plus malins que d'autres. On connaît le problème du prix du parking à Louvain-la-Neuve. Ceci pose la question du succès de ce Park & Ride. Celui-ci est-il en passe de devenir un nouveau "travail inutile"? N'y aurait-il pas une nécessité, de la part de la SNCB ou d'autres acteurs, de mieux faire connaître ce transfert modal et de le favoriser? Ne conviendrait-il pas de faire en sorte que nous ayons, au-delà de la meilleure offre via l'offre S, un plus grand nombre de trains partant régulièrement de Louvain-la-Neuve vers Bruxelles, et pas forcément d'ailleurs avec une descente et une rupture de charge à Ottignies?

Ma troisième question concerne les tarifs. Certains ont évoqué l'existence d'un tarif exclusif très préférentiel, y compris pour des personnes qui ne seraient pas munies d'un titre de transport, ce qui m'étonne. La presse cite un montant de 2 euros par jour. Est-il vrai qu'un investissement public de 40 millions, qui, au départ, était destiné à entraîner une hausse du nombre d'usagers du train et à favoriser le transfert modal, devienne aujourd'hui un système dont d'autres catégories de personnes bénéficient à tarif réduit, pour d'autres usages? Comment pourrait-on le justifier? Nous avons là une infrastructure créée en fonction de la volonté du transfert modal. N'ayant pas d'autres éléments à ma disposition, je me permets donc de vous interroger également sur la question des tarifs.

Voilà, monsieur le ministre, j'ai tenté de synthétiser mes trois questions.

**32.02 Stéphane Crusnière (PS):** Monsieur le ministre, je ne vais pas en rajouter, puisque mes questions sont quasi identiques à celles qu'a posées M. Cheron. Comme lui, je me réjouis de la possibilité qui a été offerte aux automobilistes de se garer dans le parking de Louvain-la-Neuve.

Cependant, on peut s'interroger sur le fait que, malheureusement, le Park & Ride est pourtant resté vide. Sans tirer de conclusion trop hâtive, on peut se poser la question de son attractivité.

L'un des problèmes est évidemment celui posé par la fameuse bretelle qui doit être construite. Il m'a été rapporté que les travaux pourraient débuter en 2018. Confirmez-vous cette information? Avez-vous une idée de timing des travaux, comme mon collègue vous l'a déjà demandé? Un accès adapté a-t-il été prévu pour les personnes à mobilité réduite qui souhaiteraient garer leur voiture dans le nouveau parking et prendre le train? Enfin, pouvez-vous m'indiquer quels tarifs y seront pratiqués?

**32.03 François Bellot, ministre:** Chers collègues, il s'agit d'une question importante. Peut-être vous décevrai-je partiellement, mais je pense que certaines informations vous surprendront.

Monsieur Cheron, en ce qui concerne votre première question se rapportant à l'accès du Park & Ride de Louvain-la-Neuve, la SNCB m'informe qu'elle n'est pas en mesure de se prononcer sur les intentions du gouvernement wallon, avec lequel elle n'a pas eu de contact, tout comme moi. Toutefois, j'en aurai un dans les minutes qui viennent.

Elle m'indique que, comme prévu, elle a construit un parking de 2 277 places réservées aux navetteurs - le plus important du pays. Celui-ci est opérationnel depuis le 16 octobre dernier. Par ailleurs, elle confirme que tout a été prévu pour intégrer la voirie d'accès que doit tracer le SPW.

S'agissant ensuite du caractère attrayant du Park & Ride, la SNCB me fait savoir que la faible fréquentation de celui-ci dans ses premiers jours est probablement due aux raisons suivantes. Tout d'abord, les habitudes des automobilistes sont tenaces. La fermeture de courte durée du viaduc Herrmann-Debroux n'a pas entraîné de changement de comportement, même chez les usagers qui résident à côté des gares concernées: Genval, La Hulpe, Rixensart.

Par ailleurs, de nombreuses personnes avaient déjà pris leurs dispositions lors de la grève du mardi 10 octobre et les ont étendues au lundi. Je pense que c'est une réalité.

Des employeurs ont également autorisé exceptionnellement le télétravail. Ce constat a également pu être fait sur les routes où la catastrophe annoncée au niveau des embouteillages ne s'est pas produite, ce ni sur l'axe dont question, ni sur d'autres. Les autres initiatives de nos collègues des sociétés de transport ont, elles aussi, connu un succès plus que timide.

En ce qui concerne les dispositions que la SNCB prendra pour faire connaître le Park & Ride, la SNCB m'informe qu'une campagne de presse intense a eu lieu autour de la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux. Le grand public a donc eu connaissance de l'existence d'un parking de la gare de Louvain-la-Neuve. Une communication plus ciblée est en cours dans les gares dont les parkings sont saturés, comme à Ottignies.

Par ailleurs, elle est convaincue que la construction de la voirie d'accès direct en passant sous la N4 sera sans conteste un élément-clé dans l'attractivité intermodale du parking de la gare de Louvain-la-Neuve. Cette liaison est indispensable.

En outre, la SNCB renforce son offre de trains à partir du 10 décembre. Savez-vous que nous ajoutons treize nouveaux trains circulant durant toutes les heures de pointe au départ et à destination de Louvain-la-Neuve et que quatre trains par heure circuleront ainsi vers Ottignies au lieu de trois actuellement, dont deux continueront en direct vers Bruxelles? Cette nouvelle offre permettra ainsi de rejoindre plus aisément tant Ottignies que Bruxelles au départ du nouveau parking de Louvain-la-Neuve situé à moins de trente minutes de la grande ceinture (gare d'Etterbeek) et à quarante minutes du quartier européen (gare Schumann). Je peux vous dire que c'est la moitié du temps nécessaire pour entrer dans Bruxelles à l'heure de pointe, le matin en voiture.

Quant aux améliorations possibles à court et moyen termes, en termes d'attractivité du trajet Louvain-la-Neuve – Bruxelles, la SNCB estime que le service actuel proposé en gare de Louvain-la-Neuve est déjà satisfaisant. Elle reste, malgré tout, attentive aux demandes et attentes des navetteurs et essaie de les anticiper, quand c'est possible. À court terme, une offre complémentaire en parkings deux roues sera proposée.

Pour ce qui concerne votre question sur les tarifs Park & Ride de Louvain-la-Neuve, vous trouverez en annexe les différentes formules ainsi que les tarifs pratiqués pour l'accès à celui-ci. La SNCB me fait savoir que l'information sur l'existence d'un tarif préférentiel, y compris pour les personnes non munies d'un titre de transport est erronée. Seuls les navetteurs bénéficient d'un tarif préférentiel sur la base d'un abonnement ou d'un ticket de train. Les tarifs proposés aux non-voyageurs sont supérieurs aux tarifs pratiqués dans le centre commercial situé juste à côté. Un abonnement de nuit est, cependant, proposé aux riverains car le parking est déserté par les navetteurs à ce moment-là.

Enfin, monsieur Crusnière, en ce qui concerne vos questions relatives aux travaux proprement dits, la SNCB ne peut malheureusement y répondre car ceux-ci doivent être réalisés par la Région wallonne. Le SPW a publié fin juin l'avis de pré-information pour la réalisation des voiries d'accès au Park & Ride. À ce jour, il n'y a pas encore eu de publication de marché, qui consiste à faire appel à l'entrepreneur. La SNCB a interrogé la Direction des routes du Brabant wallon fin juin 2017 pour obtenir les plans et le planning du projet mais elle n'a pas encore reçu de réponse à ce jour.

**32.04 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je note l'intérêt stratégique fondamental de cet accès à partir de la E411. Un écologiste qui réclame une route, c'est assez rare, mais je pense qu'ici, c'est vital! On est vraiment au cœur du transfert modal. C'est un intérêt majeur et je pense que nous relayerons cette question aux parlementaires wallons pour voir ce qu'il en est réellement. Si on peut intégrer la demande de M. Crusnière, c'est fondamental sur d'autres aspects.

Je suis rassuré quant au tarif. Le transfert modal revient à favoriser d'abord les navetteurs, ceux qui ont un titre de transport. Il ne faut pas que cela devienne un effet d'aubaine pour l'une ou l'autre grande surface que je ne vais pas citer.

Monsieur le ministre, j'ai bien entendu que la SNCB avait profité de l'effet Herrmann-Debroux en termes de publicité pour le Park & Ride. Je pense qu'il faudra raisonner un peu plus largement, au-delà de campagnes plus ciblées, car l'enjeu essentiel, nous le savons tous, ce sont les voitures de société. Un jour, il faudra quand même se poser les vraies et bonnes questions par rapport à cet avantage fiscal. J'ai encore eu droit récemment à une présentation sur base d'un graphique de l'origine géographique de ceux qui bénéficient le plus du système des voitures de société. C'est éclairant! C'est vraiment le grand Brabant! Monsieur le ministre, on voit très bien quelle est la situation et il ne faut pas s'étonner du fait que le trajet en voiture vers votre cabinet vous prenne de plus en plus de temps. C'est donc vous aider vous-même que nous aider à favoriser le Park & Ride!

**32.05 Stéphane Crusnière** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Nous n'avons évidemment eu aucun éclaircissement sur les travaux. Comme mon collègue, je me tournerai vers mes collègues de la Région wallonne pour essayer d'avoir des précisions, parce que je pense que c'est un projet primordial en termes d'attractivité. À l'heure actuelle, sans l'utilisation de ce parking, aux heures de pointe, il y a déjà des embouteillages au niveau de la sortie de Louvain-la-Neuve. Si on veut que cela marche, il faut que cette bretelle soit construite le plus rapidement possible.

**32.06 François Bellot**, ministre: N'oubliez pas une chose.

Le RER, ce n'est pas le train. Le RER, c'est le tout. Vous aurez remarqué que l'offre de trains prévue pour décembre est un investissement dont l'utilité risque d'être réduite quasi à néant s'il n'y a pas les transports radiaux amenant les gens dans les gares.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**33 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des ateliers de la SNCB" (n° 21275)**

**33 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de NMBS-werkplaatsen" (nr. 21275)**

**33.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Madame la présidente, monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que la maintenance des véhicules sur rail et de leurs composants représente un savoir-faire et des emplois qualifiés à haute valeur ajoutée pour la SNCB.

Il y a pourtant une crainte parmi les travailleurs des ateliers de voir cette activité disparaître progressivement des métiers de la SNCB. Une concurrence issue de pays aux exigences sociales plus faibles couplée à l'adoption de nouvelles normes européennes qui favorisent la mobilité des travailleurs font craindre une externalisation des activités des ateliers dans une logique de dumping social. Autrement dit, une privatisation.

Cette crainte est particulièrement vraie à l'atelier de Cuesmes où certes, la charge de travail est encore assurée à moyen terme mais pas au-delà. Le nombre de travailleurs y a particulièrement baissé ces dernières années bien que la qualité du travail fourni n'ait jamais été remise en cause. Les travailleurs sont inquiets quand ils voient les investissements réalisés dans d'autres ateliers, particulièrement au nord du pays. Et l'annonce par la presse, dans le journal *L'Echo* de ce vendredi 13 octobre, de l'arrivée prochaine d'un nouveau directeur *technics* néerlandophone n'est pas pour les rassurer.

Monsieur le ministre, quelles sont les intentions du gouvernement pour l'avenir des ateliers de la SNCB? L'objectif est-il de retenir, en Belgique et au sein de la SNCB, un maximum d'emplois qualifiés? Ou comptez-vous favoriser l'externalisation et donc la privatisation de ces activités? Quelles sont les intentions à long terme de la SNCB et du gouvernement pour l'atelier de Cuesmes? Comment comptez-vous garantir, à terme, une répartition équitable de la charge de travail entre le Nord et le Sud du pays?

**33.02 François Bellot**, ministre: Chers collègues, l'entretien du matériel roulant fait partie des missions de base de la SNCB et, dans le cadre du plan d'entreprise en cours d'élaboration, un certain nombre d'actions sont prévues afin d'améliorer la performance de cette activité sur le plan de la disponibilité, de la fiabilité du matériel et du coût. L'objectif est de rendre cette activité compétitive par rapport à des services de maintenance semblables proposés par des sociétés externes, et de préparer la SNCB à l'ouverture du marché de transport national de voyageurs en la dotant d'un service de maintenance efficace et à moindre coût, tout en respectant les prescriptions en matière de sécurité.

Il est à noter que certains contrats techniques spécifiques sont conclus avec les constructeurs d'origine afin d'assurer la maintenance et/ou la réparation de divers équipements tels que des composants électroniques par exemple. L'atelier de Cuesmes assure actuellement la révision des voitures M6 et entreprendra la révision des voitures M5 à partir de 2019. Aucune fermeture n'est envisagée et l'évolution des charges des ateliers centraux au-delà de 2023 fera l'objet d'une analyse globale compte tenu du cycle de maintenance du matériel et de l'évolution du parc. Une répartition équitable de la charge de travail entre les différents ateliers est définie en fonction des besoins, du plan de transport, de la politique de maintenance, de la rentabilité et des aspects sociaux.

Par exemple, dans le cadre actuel de la croissance de l'économie, la SNCB m'informe qu'elle a intérêt à maintenir des ateliers dans différentes localisations pour faciliter les recrutements. Hier, j'ai visité un atelier où trente emplois sont vacants. C'est le quatrième appel que lancent ses responsables, et trois candidats seulement se sont présentés pour les trente places.

J'entends votre crainte, en sachant que d'autres députés l'ont déjà exprimée depuis de nombreuses années, mais Cuesmes est toujours là – et bien là.

La **présidente**: (...) Madame Grovonijs, vous pouvez répliquer. C'est pourquoi je vous pose la question.

**33.03** **Gwenaëlle Grovonijs** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

La **présidente**: Les deux questions n<sup>os</sup> 21248 et 21249 de Mme Caprasse sont transformées en questions écrites, ainsi que mes deux questions n<sup>os</sup> 21334 et 21341.

*La réunion publique de commission est levée à 18.15 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.15 uur.*