

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MERCREDI 17 AVRIL 2024

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 17 APRIL 2024

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 16.21 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Katleen Bury.

Le développement des questions et interpellations commence à 16 h 21. La réunion est présidée par Mme Katleen Bury.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.

De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55042070C van de heer Cogolati is de eerste vraag op de agenda, maar hij is niet aanwezig.

01 **Samengevoegde vragen van**

- Egbert Lachaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geschrapte piekuurtrein Dampoort Express" (55042099C)

- Robin Bruyère aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geschrapte piekuurtrein Dampoort Express en de te volgen procedure" (55042360C)

01 **Questions jointes de**

- Egbert Lachaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du train d'heure de pointe Dampoort Express" (55042099C)

- Robin Bruyère à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du train d'heure de pointe Dampoort Express et la procédure à suivre" (55042360C)

De heer Lachaert is niet aanwezig.

01.01 **Robin Bruyère** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vais même vous poser ma question en néerlandais.

Wij kennen het verhaal van de Dampoort Express, een populaire rechtstreekse pendeltrein tussen Gent en Brussel, die plaats moest ruimen voor een internationale trein in Brussel. De Dampoort Express rijdt nu buiten in plaats van binnen de spitsuren, waardoor de NMBS vele reizigers teleurgesteld heeft, en hen eigenlijk opnieuw in de auto duwt. Er dreigen nog veel meer populaire binnenlandse treinen plaats te moeten ruimen voor internationale treinen, zelfs al rijden ze al twintig jaar of langer op hetzelfde rijpad.

Onze vragen zijn de volgende. Ten eerste, zal de Dampoort Express opnieuw rijden tijdens de spitsuren? Zo ja, wanneer?

Ten tweede, welke procedure moet Infrabel volgen bij aanvragen voor reeds in gebruik genomen rijpaden?

Ten derde, de voorrangsregels zijn vastgelegd via een koninklijk besluit van 19 juli 2019. Specifiek gaat het om artikel 3 van het koninklijk besluit inzake de Spoorindex. Nergens in de Europese richtlijnen van 2012 staat dat wij internationaal reizigersvervoer voorrang moeten verlenen op binnenlands verkeer. Met andere woorden, het is de federale regering die de voorrangsregels heeft vastgelegd en niet

Europa. Nu moet Infrabel het rijpad aanbieden aan de hoogste bidder, zonder rekening te houden met een maatschappelijk belang. Zult u de voorrangsregels nog aanpassen, zodat binnenlands reizigersverkeer voorrang krijgt op internationale treinen?

01.02 Minister **Georges Gilkinet**: Bedankt, mijnheer Bruyère, voor uw vragen. Ook dank aan de heer Lachaert, die niet aanwezig is.

De Dampoort Express is een belangrijk dossier. Ik heb mij ertoe geëngageerd om de NMBS en Infrabel rond de tafel te brengen, met als doelstelling die beslissing tegen het licht te houden en een alternatieve oplossing uit te werken. Daarnaast heeft mijn kabinet ook contacten gehad met verschillende belanghebbenden, waaronder betrokken lokale besturen.

Op 28 februari vond de meest recente vergadering plaats tussen Infrabel, de NMBS en een aantal afgevaardigden van de actiegroep die ijvert voor de belangen van de pendelaars die gebruikmaken van de trein. Tijdens die ontmoeting werd een volledige toelichting gegeven over het coördinatieproces en de specifieke beperkingen die tot die beslissingen hebben geleid.

Reizigers naar Brussel die voorheen gebruikmaakten van de Dampoort Express, hebben verschillende alternatieve reismogelijkheden. Reizigers uit Sint-Niklaas en Lokeren kunnen de IC-trein Sint-Niklaas-Brussel-Kortrijk nemen. Verder raadt de NMBS reizigers uit Beervelde, Gent Dampoort en Gentbrugge aan om via Gent Sint-Pieters te reizen. Reizigers vanuit Melle en Merelbeke naar Brussel kunnen gebruikmaken van de IC-trein naar Brussel en Tongeren of de P-trein Gent Sint-Pieters-Schaarbeek.

Wat de toekomst betreft, lopen er studies in het kader van de voorbereiding van het vervoersplan 2025. De NMBS heeft op 5 april de rijpadaanvragen ingediend voor het dienstregelingsjaar 2025. Specifiek voor de Dampoort Express werd een aankomst aangevraagd rond 8.30 u in Brussel-Zuid. Zoals voorzien, zal Infrabel nu onderzoeken of de aangevraagde rijpaden toegekend kunnen worden, rekening houdend met de aangevraagde rijpaden van de operatoren. Een herziening of verbetering van het wettelijke kader dat ons momenteel beperkt, zal ongetwijfeld moeten onderzocht worden, maar dat is duidelijk een werk van grotere omvang.

01.03 **Robin Bruyère** (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Nous verrons pour 2025 suivant la réponse. Il est un peu dommage – si j'ai bien compris – que la SNCB ne soit pas le premier acteur à avoir demandé l'usage et l'exploitation de ces sillons, mais c'est ainsi. Nous continuerons à suivre ce dossier de près pour que, à nouveau, le Dampoort Express puisse être exploité à destination du trafic national, y compris aux heures de pointe. Merci beaucoup, en tout cas, pour les informations.

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

De **voorzitter**: Wij zouden nu normaal vraag nr. 55042136C van mevrouw Vanpeborgh behandelen. Zij is echter niet aanwezig.

02 **Question de Olivier Vajda à Annelies Verlinden (Intérieur, Réformes instit. et Renouveau démocratique) sur "Le survol des habitations par des paramoteurs" (55042192C)**

02 **Vraag van Olivier Vajda aan Annelies Verlinden (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing) over "De vluchten over woningen met paramotoren" (55042192C)**

02.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le jour où j'ai rédigé ma question, il y avait beaucoup plus de soleil que ces derniers jours. Elle m'a donc été inspirée par la météo.

Lorsque le printemps et le beau temps reviennent, l'envie de promenade revient aussi. De nos jours, les promenades ne se limitent pas aux promenades sur terre (à pied, à vélo, à moto,...) ou sur l'eau, mais elles s'entendent également dans les airs. Depuis plusieurs années, une mode s'est installée et on voit pointer dans le ciel des paramoteurs. Selon la définition légale, ce sont des aéronefs légers de type mono- ou biplace qui se composent d'un parapente souple et d'un système de propulsion porté sur le dos ou monté sur une construction sur roue.

Vu le phénomène grandissant, un arrêté royal est venu fixer, en juin 2014, les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne de ces fameux paramoteurs. L'article 43, notamment, précise les conditions minimum de vol et limite les zones qui peuvent être survolées, comme les zones d'habitation par exemple, le tout pour des questions de sécurité, bien entendu. Cet article de l'arrêté royal semble cependant source de différentes interprétations, d'où mes questions.

Qu'entend-on précisément par l'interdiction de survol d'une zone déterminée? En d'autres mots, l'interdiction persiste-t-elle indépendamment de l'altitude de l'appareil? Quels sont les critères de l'interdiction de survol, au-delà des règles élémentaires de sécurité? Tient-on compte également de la tranquillité et de la vie privée des personnes survolées? Existe-t-il, enfin, une circulaire ou un autre document d'interprétation de règles et interdictions reprises à l'article 43 de l'arrêté royal?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Vajda, je pense que c'est une question tout à fait pertinente. Je connais d'autres personnes qui se sont déjà plaintes de la présence de paramoteurs au-dessus de leurs têtes.

L'interdiction de survol d'une zone déterminée signifie que les paramoteurs ne sont pas autorisés à voler au-dessus de cette zone. On dirait que c'est une lapalissade, à ce stade. Je précise que, comme on peut le lire à l'article 43. 3, 4, 5 de l'arrêté royal du 14 juin 2014 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission au trafic aérien des paramoteurs, aucune exception concernant la hauteur de l'aéronef n'est prévue à l'interdiction de circuler au-dessus de certaines zones. Ce n'est pas parce qu'on est très haut dans le ciel qu'on peut tout à coup survoler une zone interdite.

Les critères d'interdiction des mouvements au-dessus de certaines zones bien définies ne sont pas élaborées par ledit arrêté royal. Il n'y a pas non plus de circulaire ou autre document d'interprétation des règles et interdictions reprises à l'article 43 de l'arrêté royal paramoteurs. Peut-être est-ce un travail à entreprendre pour le futur, monsieur Vajda.

02.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, merci pour cette réponse qui me paraît claire. Si le paramoteur est sans doute une activité très agréable pour celui qui la pratique – ce n'est pas la plus écologique, mais le problème n'est pas là aujourd'hui - cela peut poser des problèmes pour ceux qui restent au sol. C'est effectivement à la suite de plaintes de personnes qui subissent le survol leur habitation que j'ai été amené à vous poser la question.

Je vous remercie, en tout cas, pour la réponse particulièrement claire et limpide. Il n'y a pas d'exception à apporter à l'interdiction de survol, notamment des zones habitées.

Je retiens, par contre, aussi votre dernière observation, à savoir qu'une circulaire d'interprétation serait peut-être nécessaire. Il m'est, en effet, revenu, des personnes qui se plaignaient, que des questions avaient été posées à leur zone de police et que c'est leur zone de police qui interprétait de manière assez restrictive l'arrêté royal. J'espère qu'à l'avenir, l'interprétation pourra être plus complète.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het steekincident in Brussel op de trein Eupen-Oostende" (55042217C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in de treinen en de stations" (55042275C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe filosofie en werkmethoden voor het Securailpersoneel" (55042298C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsprioriteiten voor het NMBS-personeel" (55042299C)
- Robin Bruyère aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in de treinen, op de perrons en in de stations" (55042361C)

03 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'attaque au couteau à bord du train Eupen-Ostende" (55042217C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité à bord des trains et en gare" (55042275C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle philosophie et les nouvelles méthodes de travail préconisées pour le personnel Securail" (55042298C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les priorités en matière de sécurité pour le personnel de la SNCB" (55042299C)
- Robin Bruyère à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité à bord des trains, sur les quais et dans les gares" (55042361C)

03.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, voor mijn eerste vraag verwijs ik naar de schriftelijke versie.

Op maandag 1 april vond er een steekincident plaats op de trein van Eupen naar Oostende. Tussen de stations van Brussel-Noord en Brussel-Centraal stak een man een reiziger neer, die in kritieke toestand naar het ziekenhuis werd gebracht.

Kan de minister duiden welke feiten zich precies hebben afgespeeld (tijdlijn, betrokken personen, ...)? Op welke wijze garandeert de minister dat wapens gewerd worden in de stations, op de perrons en in de treinen?

Beoordeelt de minister dat de omstandigheden waarin het spoorpersoneel moet werken en de treinreizigers moeten reizen als voldoende veilig?

Kan de minister meer duiding geven over de afkomst/nationaliteit van de dader?

Acht de minister de feiten van geweld die zich afspeelden een stimulans tot het nemen van de trein, conform de beleidsambities die hij eerder in die zin geuit heeft?

Mijn volgende vraag sluit daarbij aan. Bij ACV-Transcom maakt men zich zorgen over het toenemende aantal agressiegevallen tegen het NMBS-personeel. Men verwijst naar een gepland overleg met de directie over de Tico-, Assist- en Securaildiensten en het toezicht op de risicotreinen.

In zijn communicatie maakt ACV-Transcom gewag van de bezorgdheid van het Securailpersoneel over de nieuwe filosofie rond hun baan en de nieuwe werkmethoden die het management voorstelt. Zij klagen aan onvoldoende gehoord te worden door het management.

Mijnheer de minister, hebt u kennisgenomen van de bezorgdheden van het Securailpersoneel over de nieuwe filosofie en de werkmethoden die hun worden opgelegd?

Kunt u een toelichting geven over de inhoud van de huidige filosofie voor het veiligheidsbeleid van het nieuwe management voor Securailagenten? Welke aspecten werden recent gewijzigd? Op basis van welke elementen zijn die wijzigingen tot stand gekomen?

Welke aanpassingen in de werkmethoden van Securailagenten werden doorgevoerd? Op welke basis zijn die wijzigingen tot stand gekomen?

Heeft er overleg plaatsgevonden tussen het veiligheidsmanagement en de Securailagenten vooraleer de nieuwe filosofie en werkmethoden werden geïmplementeerd?

Op welke wijze zal de vraag van het Securailpersoneel voor meer dialoog en transparantie vorm krijgen?

Hoe zal de vraag van het Securailpersoneel voor meer steun en erkenning van het management vorm krijgen?

Volgens ACV-Transcom zijn de gesprekken die worden gevoerd, niet voldoende. Ze vragen de dringende oprichting van een buitengewoon antiagressiecomité ter coördinatie van de inspanningen om agressie en of de reactie op incidenten te voorkomen.

Zal de vraag van ACV-Transcom tot oprichting van een comité worden ingewilligd? Zo ja, op welke termijn? Wie zal daarvan deel uitmaken? Zo neen, waarom niet?

Welke bijkomende maatregelen ter bevordering van de veiligheid bij het spoor hebt u al genomen naar aanleiding van de voorbije steekincidenten?

Welke nieuwe maatregelen zult u nemen?

03.02 Robin Bruyère (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, lors de l'intronisation de votre gouvernement, la Vivaldi disait vouloir être le gouvernement le plus vert de l'histoire de la Belgique et, notamment, assurer un financement suffisant afin que les trains soient à l'heure, à des prix abordables et sécurisés. Force est de constater qu'il y a une certaine différence entre les promesses et les actes, du moins les résultats.

Tout ce que j'expliquerai ici a, d'après nous, un lien avec l'augmentation du nombre d'actes d'agression envers les navetteurs et le personnel ainsi qu'avec l'insécurité.

Votre premier acte politique en 2021 fut la fermeture de 44 guichets ayant pour conséquence d'éloigner toute une série de personnes du train ainsi qu'un abandon de personnel dans toute une série de gares dont celle où je travaillais puisque je suis agent des chemins de fer (plus précisément guichetier) depuis cinq ans. Je connais donc bien ce sujet de la fermeture des guichets, dans lesquels j'ai moi-même travaillé.

En l'occurrence, nous avons ici un dossier dénommé "présence en gare" – ou plutôt "organisation de l'absence en gare" – prévoyant la suppression de 190 équivalents temps plein au sein des gares; cela concerne des postes de sous-chefs ainsi que des postes d'assistants clientèle, c'est-à-dire le personnel qui jusqu'à présent assistait les personnes à mobilité réduite dans les gares.

En parallèle de ce dossier, il y a aussi le projet, déjà appliqué, de réduction des horaires des guichets de la SNCB. On peut citer, en exemple, certaines gares telles que celles de la Côte qui ont des horaires réduits, notamment le week-end, et ont moins de sous-chefs voire pas du tout – ce qui est assez fou.

Pour que vous compreniez leur importance, voici un exemple: si une gare comme celle de Nivelles, sur une grande ligne entre Bruxelles-Midi et Charleroi, n'a plus de sous-chef, cela signifie que s'il y a le moindre problème de sécurité, le train doit être arrêté jusqu'à ce que du personnel vienne de Charleroi ou d'Ottignies. L'impact est conséquent sur les retards. Les retards ont aussi un lien avec l'insécurité pour mes collègues.

L'Echo du 28 décembre 2022 disait: "La SNCB n'a jamais supprimé autant de trains qu'en 2022." *La Libre* du 12 janvier dernier disait: "La SNCB bat son record du nombre de trains annulés par an en 2023." *Le Soir* du 9 février 2024 titrait: "Plus de 6 000 trains supprimés en janvier, un record." Et la RTBF en janvier dernier affirmait: "La ponctualité des trains est à son niveau le plus bas en 2023."

En effet, depuis cinq ans que je suis au Parlement, j'ai perdu 2 000 collègues. Il y a 2 000 cheminots en moins. Cela ne peut pas tourner correctement.

De l'autre côté, les tarifs ont été augmentés. Sur ces cinq dernières années, certains produits ont augmenté entre 25 et 50 %, soit vraiment plus que l'inflation. Et certains produits, encore récemment, ont complètement explosé en termes de prix! Quand on voit que le billet senior va être presque multiplié par trois pour certains longs trajets, je trouve cela fou.

Une série de tarifs fixes vont devenir flexibles et vont donc augmenter suivant le nombre de kilomètres. Monsieur le ministre, vous devez vivre dans une bulle à 11 000 euros par mois pour ne pas comprendre que cela va affecter concrètement les gens. Nous avons les pensions parmi les plus basses d'Europe. Des retraités, qui ont déjà des pensions trop basses, vont voir certains tarifs augmenter, et nous trouvons cela indécent au PTB. Les syndicats sont du même avis, ainsi que les associations de navetteurs.

Dans ce cadre-là, on constate qu'en 2022, il y a eu 1 900 signalements d'agressions et, en 2023, on est passé à 2 300 signalements, soit 20 % en plus en un an. Les causes en sont une moindre présence dans les gares; la hausse des tarifs et l'instauration d'une politique de refus du cash à bord des trains, qui augmente les tensions dans les trains; une diminution du personnel de Securail. J'ai moi-même vécu cette situation en tant que guichetier: il y a eu des agressions ou des tentatives d'agression et on a fait appel à Securail. Cependant, il n'y avait pas de personnel Securail à Namur et il fallait faire venir quelqu'un de Libramont.

Tout cela a un impact sur la sécurité des navetteurs et des usagers.

Manifestement, par rapport à cela, une série de choix sont faits. Parce que de l'argent, il y en a. Cependant il n'y a pas suffisamment d'argent pour la SNCB. Quand on compare avec la situation d'il y a dix ans, on constate qu'il y a entre 150 et 200 millions d'euros en moins par an pour la SNCB. Quand on a des dizaines de millions d'euros en moins et des milliers de travailleurs en moins pour un service qui, en théorie, doit être le même, cela ne marche évidemment pas. Par contre, il y a quand même de l'argent, que l'on utilise à certaines fins.

Le **président**: Monsieur Bruyère, le temps de parole est de deux minutes. Or, vous parlez déjà depuis cinq minutes.

03.03 Robin Bruyère (PVDA-PTB): Monsieur le président, j'en viens immédiatement à mes questions.

Monsieur le ministre, quelle est votre position par rapport à la réduction du personnel sur le terrain et le lien avec la sécurité du personnel et des voyageurs? Reconnaissez-vous que la détérioration du service de la SNCB, retards et suppressions, engendre un risque de sécurité pour le personnel, et que l'augmentation du prix des billets et le *no cash* à bord augmentent les risques d'insécurité pour le personnel?

03.04 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, on déplore presque chaque semaine des agressions et les faits de violence sont en augmentation dans les trains et les gares belges. Début avril, un voyageur a été agressé au couteau dans un train qui reliait Bruxelles à Eupen. Le 4 avril, une seconde attaque au couteau est survenue dans un train en gare d'Anvers-Central.

Sur l'année 2023, les membres du personnel de la SNCB ont été victimes de près de 2 300 agressions, soit 400 de plus que l'année précédente. Cela représente environ six agressions par jour. On ne peut pas accepter que tant les voyageurs que le personnel du rail soient exposés à de tels faits qui génèrent un vrai sentiment d'insécurité. On sait d'ailleurs qu'environ une femme sur trois et un homme sur cinq n'utilisent pas ou plus les transports en commun à cause de comportements indésirables suivant une étude du SPF Mobilité.

Monsieur le ministre, pourrions-nous avoir votre retour sur la situation? Concrètement, comment entendez-vous enrayer cette augmentation de la violence dans les gares et trains belges et garantir la sécurité tant pour les voyageurs que pour le personnel? Qu'en est-il du déploiement des agents de Securail? Celui-ci est déterminé par une analyse qui prend en compte toute une série de facteurs. Ici, les effectifs ont récemment été renforcés à hauteur de 50 équivalents temps plein (ETP) pour un total d'environ 550 ETP. Un manque d'effectifs est souvent pointé du doigt, notamment par les acteurs de terrain. Un nouveau renforcement est-il envisagé?

Où en est la collaboration avec les services de police, notamment la police des chemins de fer? Au vu des récents événements, avez-vous discuté du sujet avec votre collègue en charge de l'Intérieur? Vous avez récemment annoncé un renforcement de cette police des chemins de fer. Pourriez-vous nous en dire plus?

Pouvez-vous nous faire un état de la situation de la lutte contre les agressions à caractère sexuel? Des mesures spécifiques sont-elles mises en place? Où en est le système d'alerte silencieuse? Quelles sont les dispositions actuelles en matière d'accompagnement des victimes?

Il est également apparu que le train Bruxelles-Eupen, dans lequel l'agression a eu lieu, n'était pas doté d'une trousse de secours. L'impression d'un manque de procédure a été exprimée par des témoins. Comment pourrait-on expliquer cela?

Enfin, quel est l'état d'avancement du plan de sécurité concernant les gares bruxelloises, plus particulièrement celles de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord? Où en est l'installation du commissariat de la gare du Midi?

03.05 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, ik heb het al vaker gezegd en ik herhaal het heel duidelijk: elke vorm van agressie is er een te veel en is volstrekt onaanvaardbaar, om het even of het geweld tegen iemand van het NMBS-personeel gericht is, tegen een reiziger of in om het even welke context in onze samenleving. Ik maak me ernstig zorgen over de toename van deze vormen van geweld. We dienen dat een halt toe te roepen. Voor geweld moet er een nultolerantie zijn.

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om opnieuw mijn steun te betuigen aan de betrokken slachtoffers en hun naasten. Dergelijke vormen van agressie laten ongetwijfeld ernstige en vaak blijvende sporen na bij de slachtoffers.

Verder kan ik u meedelen dat het gerecht zijn werk doet na de twee recente aanvallen. Bepaalde vragen moet u richten tot mijn collega van Binnenlandse Zaken.

Les coupables des agressions inacceptables et insupportables ont pu être très rapidement identifiés, arrêtés, avec le suivi nécessaire. Il faut pouvoir traiter ces cas sans les généraliser, même si c'est quelque chose de particulièrement inquiétant qui nécessite une réaction adéquate de l'État fédéral et du ministre de la Mobilité que je suis.

Als minister van Mobiliteit heb ik actie ondernomen, samen met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken. Volgens het nieuwe Strafwetboek wordt voortaan iedere vorm van agressie tegen treinpersoneel streng bestraft. Als maatschappij moeten we een helder signaal geven dat elk geval van agressie systematisch vervolgd wordt, zowel gerechtelijk als door ondersteuning van de slachtoffers.

Zéro tolérance face à la violence.

La présence sur le terrain est essentielle tant dans les gares que dans les trains. Depuis le début de l'année 2023, 160 agents Securail ont été engagés. Cela porte le nombre total de personnel de sécurité employé par la SNCB à 558 équivalents temps plein. En collaboration avec les polices fédérale et locales, Securail mène des actions de contrôle ciblées et à grande échelle.

En réponse à la question de Mme Bonaventure, je peux confirmer, même si cela ne relève pas de ma compétence mais de celle de la ministre de l'Intérieur, que nous avons décidé d'augmenter de 50 unités le nombre de policiers affectés à la police des chemins de fer. C'est une demande que j'avais formulée à plusieurs reprises. Cela permet, en complément des services de Securail, d'agir encore plus rapidement et efficacement en cas de problème.

Naast de patrouilles en interventies staat Securail ook in voor het beheer van meer dan 10.000 bewakingscamera's in stations, treinen en op het spoorwegdomein. De politie kan de beelden daarvan opvragen in het kader van een onderzoek. De heer Bruyère sprak van personeelsafbouw, maar het tegendeel is waar. De cijfers tonen dat aan.

Nous avons évidemment, malgré la demande de certains collègues de la majorité, maintenu les accompagnateurs de train, qui sont en première ligne pour désamorcer des situations violentes et agir pour la sécurité des passagers. Comme nous augmentons le nombre de trains en circulation, nous augmentons aussi le nombre de membres du personnel roulant: conducteurs, accompagnateurs, conductrices, accompagnatrices.

Bovendien is ook het totaal aantal vte's bij de NMBS met meer dan 200 toegenomen, voor de eerste keer in decennia.

Je ne répondrai pas plus à vos provocations. C'est la première fois que j'entends des propos aussi désobligeants. On peut ne pas être d'accord, monsieur Bruyère. Je n'ai pas de difficultés avec cela, mais je vous demande simplement de rester poli. Cela nous aidera à avoir un débat de qualité. Et évitez les mensonges, car c'est votre spécialité!

Daarnaast zijn er deze zomer zes proefprojecten gepland op locaties die de NMBS samen met de politiediensten heeft geselecteerd, waaronder twee Brusselse stations. Daar komt een liveverbinding voor de politie met de beelden van de NMBS-camera's, zodat de politie snel kan handelen en zich ter plaatse begeven. De volledige uitrol is voorzien tegen eind dit jaar. De IT-afdeling van de NMBS werkt hier hard aan. De juridische verankering wordt voorbereid met een protocol.

Le numéro d'urgence gratuit de la SNCB est affiché dans tous les trains et les infrastructures ferroviaires. Il permet d'entrer en contact, 24h/24 et 7j/7 avec un opérateur qui se charge d'appeler les services d'intervention appropriés et leur apporte un soutien par la vidéosurveillance. Ces données font ensuite l'objet d'un suivi régulier par la SNCB et d'un travail de synergie avec les services de police.

La SNCB sensibilise continuellement son personnel sur le sujet. Des conseils sont disponibles sur l'intraweb afin de rappeler au personnel la marche à suivre en cas d'incident ou de comportement suspect.

En cas d'agression, le personnel de la SNCB peut compter sur l'appui d'un *buddy* joignable à tout moment. Une procédure de signalement unique a également été mise en place. Elle implique de compléter un formulaire post-agression qui permet d'avoir les démarches adéquates de soutien à l'égard des travailleurs concernés.

Chaque incident doit être évalué. Vous avez souligné, madame Bonaventure, l'absence de trousse de secours de premiers soins dans les trains. Ce n'est pas un fait neuf, mais il faut sans doute trouver les réponses les plus adéquates. De même, ce numéro d'appel par gsm/sms est toujours en préparation. Je préférerais qu'il soit déjà d'application, mais je pense que je me suis déjà expliqué sur le sujet. Son implémentation est en cours.

Tot slot lanceerden de vier maatschappijen voor openbaar vervoer gisteren een gezamenlijke campagne tegen iedere vorm van geweld tegen het personeel. Ik verleen daar vanzelfsprekend mijn volledige steun aan.

En ce qui concerne spécifiquement la gare de Bruxelles-Midi, la SNCB et moi-même avons plaidé pour que la police dispose d'un point d'accueil où elle pourrait fournir une assistance 24h/24, en plus de ses missions de patrouille et d'intervention. La SNCB a proposé à la police fédérale plusieurs locaux disponibles. Plusieurs réunions ont eu lieu pour en examiner l'aménagement. À la suite de cette visite, la police fédérale est en train d'étudier une nouvelle proposition. L'accord obtenu pour renforcer la SPC nous aidera à occuper utilement les lieux.

La SNCB a également affiné son suivi des problèmes de sécurité en échangeant des données avec ses autres partenaires: police, entreprises de transport public, etc. Elle a renforcé les patrouilles de Securail ainsi que la formation du personnel afin d'accroître la vigilance envers certains phénomènes présents dans les gares de la Région de Bruxelles-Capitale.

Wat uw vraag naar overleg met de erkende organisaties betreft, wil ik erop wijzen dat er binnen het kader van het sociaal overleg bij de NMBS al een antiagressiewerkgroep bestaat. De NMBS heeft haar beleid inzake maatschappelijke veiligheid op het spoorwegdomein voorgesteld aan alle leden van de Corporate Security Service tijdens ontmoetingen die overal in België werden georganiseerd. Na elke ontmoeting vond er een gesprek plaats tussen het management en de medewerkers. Hierna werden de vragen en antwoorden gecentraliseerd en gecommuniceerd met alle betrokken personeelsleden.

De filosofie en de werkmethode van Securail zijn niet veranderd. De prioritaire opdracht van de Corporate Security Service is namelijk de uitvoering van het veiligheidsluik van het openbaar dienstcontract 2023-2032, dat in december 2022 werd ondertekend door de federale Staat en de

NMBS. Tijdens de ontmoetingen met het personeel van Securail heeft de NMBS herinnerd aan het belang van het begrijpen van alle aspecten van hun rol, van preventie tot reactie, en om in alle omstandigheden het goede voorbeeld te geven. De NMBS is zich bewust van de moeilijkheden op het terrein en heeft het personeel dan ook laten weten dat ze vastbesloten is om alles in het werk te stellen om de geïntegreerde aanpak van de veiligheid te versterken, met name wat de ondersteuning door de politie betreft. Ze pleit ervoor om in andere stations veiligheidsplannen uit te rollen op basis van wat nu gerealiseerd is voor het station Brussel-Zuid.

De NMBS is zich terdege bewust van de realiteit die haar personeel op het terrein ervaart. De veiligheid en het welzijn van het personeel behoren tot de voornaamste prioriteiten van de NMBS en daarom roept ze op tot nauwere samenwerking met de politie, met een duidelijkere afbakening van de taken en verantwoordelijkheden van beide.

De NMBS onderhoudt ook een regelmatige dialoog met de representatieve syndicale organisaties van het personeel. Dat gebeurt in het kader van officiële overlegstructuren, zoals de comités PBW en de paritaire werkgroep antiagressie, maar ook tijdens informele vergaderingen. Op vraag van de vakbonden en in de nasleep van een recent aantal agressiegevallen zal er de komende dagen een buitengewone vergadering van de werkgroep antiagressie worden gehouden, wat een goede zaak is.

L'ensemble du personnel ferroviaire joue un rôle essentiel dans notre mobilité et mérite notre respect. Les protéger adéquatement augmente la sécurité de tous et constitue une condition essentielle pour un bon service aux voyageurs. Nous allons leur offrir un cadre pour dix ans, accompagné de moyens comme jamais la SNCB et Infrabel n'en auront eus, c'est-à-dire 44 milliards d'euros pour les dix prochaines années. Je considère que c'est la meilleure façon d'assurer un avenir au train, aux voyageurs et à ces travailleurs. Pour ce faire, nous devons être agiles dans notre réaction aux phénomènes de violence.

Elk geval van agressie is er een te veel en wordt systematisch vervolgd, zowel voor de rechtbank als om de slachtoffers van geweld te ondersteunen. Daarop zullen wij geen millimeter toegeven.

C'est le signal que nous devons donner en tant que gouvernement et c'est aussi ce que nous faisons depuis quatre ans. Je vous remercie de votre attention.

03.06 Frank Troosters (VB): Bedankt voor uw erg uitgebreide antwoord.

Ik noteer eens te meer dat u verontwaardigd bent, dat u de feiten veroordeelt en dat u de slachtoffers steunt. Ik twijfel niet aan uw oprechtheid, maar ik heb dat al zo dikwijls gehoord. De feiten zijn wat ze zijn. Alle cijfers over geweld in het algemeen en tegen NMBS-personeel in het bijzonder blijven in stijgende lijn gaan. U stelt dat het veiligheidsbeleid niet gestoeld is op een nieuwe filosofie, maar ACV-Transcom merkt wel in zijn pamflet op dat veel Securailagenten hun bezorgdheid uiten over de nieuwe door het management voorgestelde filosofie rond hun baan en de nieuwe werkmethode. Vanwaar dan die klacht, als er geen nieuwe filosofie of nieuwe werkmethode zou zijn?

Er is inderdaad al een werkgroep, maar de cijfers zijn wat ze zijn: het aantal incidenten neemt toe. De vraag rijst dan of de werkgroep wel voldoende goed functioneert. Er kunnen heel veel vergaderingen gehouden worden. Er kan heel veel gesensibiliseerd worden en er kunnen affiches opgehangen worden, maar daar moet wel iets uit volgen dat een beter resultaat oplevert en de veiligheid ten goede komt.

We vragen dan ook specifiek om een open en transparante dialoog tussen de directie, de politieke autoriteit en de personeelsvertegenwoordigers, om effectieve strategieën te ontwikkelen om de onveiligheid in onze stations te bestrijden.

Ten slotte, ik ben vooral ongerust over de klacht van heel wat Securailagenten dat er wel degelijk een nieuwe filosofie wordt gevolgd, een filosofie die gebaseerd is op vooral sensibiliseren en voorkomen van incidenten, en dat ze te weinig gesteund worden door de directie.

Wanneer zij bijvoorbeeld bij incidenten de hand op iemands schouder leggen of per ongeluk op iemands voet trappen, worden zij daar meteen op aangesproken en worden meteen de camerabeelden bekeken. Dat levert een wrang gevoel op. In de praktijk blijkt de uitoefening van hun job helemaal niet zo simpel

te zijn. Men verwijst ook naar de uitspraak van de Securaildirectie dat elke wanbetaler een toekomstige klant is. Daarmee geeft ze alvast geen goed signaal. Als we die lijn doortrekken, is elke messentrekker ook een toekomstige klant. Dat is natuurlijk niet de juiste benadering. Overigens, in die zin kan het goed zijn om cijfers bij te houden over de etniciteit of de afkomst van daders, want meten is weten.

Hoe dan ook, de agenten van Securail voelen zich niet gesteund door het management en dat vertaalt zich in het feit dat zij hun taak niet meer echt ter harte nemen, maar dikwijls weggijken om zelf geen problemen te krijgen. Het lijkt me dat er een probleem in de maak is tussen de Securailagenten en het management, maar anderen moeten daarover oordelen en ermee aan de slag gaan.

03.07 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le président, excusez-moi, j'essaye d'assister à deux commissions en même temps. C'est compliqué!

Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Évidemment, je ne peux être que d'accord avec vous sur la tolérance zéro. D'ailleurs je salue l'engagement de 50 policiers supplémentaires, en collaboration avec la ministre de l'Intérieur, pour la police des chemins de fer. J'entends aussi que de nombreuses mesures ont déjà été prises et, en effet, c'est un signal fort qui a été envoyé. Mais pour l'instant, force est de constater que toutes les mesures déjà prises semblent malheureusement encore insuffisantes.

Je prends le train pour venir ici au Parlement et pour mes loisirs, parce que j'aime le train, et je discute avec le personnel et les autres navetteurs. Ils expriment un réel besoin que nous devons entendre. Je pense aussi qu'il est encore temps d'agir encore plus pour renforcer les dispositifs déjà mis en place. Il y a vraiment une demande et un besoin de renfort.

03.08 Robin Bruyère (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je n'ai pas reçu de réponse à toutes mes questions, mais je tiens à préciser que je me suis permis d'enfoncer le clou.

On peut ne pas être d'accord mais ne venez pas me traiter de menteur ! Je sais de quoi je parle. En effet, sur le terrain à l'heure actuelle, il y a moins de collègues. Moi, j'en ai moins. Cela a un impact. Ne me dites pas que vous n'avez jamais autant engagé.

En 2019, il y avait 29 500 ETP à la SNCB. Depuis, on est en-dessous de la barre des 28 000. On avait perdu quasi 2 000 collègues. Cela remonte un petit peu. Mais rendons à César ce qui est à César: heureusement que les syndicats se sont battus et qu'ils ont fait front commun. Sans ces grèves aux fins de remplir le cadre, je ne sais où l'on en serait.

Je sais que, du coup, manifestement, la lutte paye. En effet, on est remonté au-dessus des 28 000, mais par rapport à il y a cinq ans, il manque malgré tout 500 ETP.

Ensuite, sur ces dix dernières années, le secteur qui a connu beaucoup d'investissement et où du personnel a été engagé, est conforme au cadre et vous avez raison de le préciser. Le nombre de chefs a été multiplié par deux. Sachant de quoi je parle, on a fait fermer des gares, réduire les horaires des guichetiers et le nombre de guichets mais il y a plus de chefs pour contrôler ce que l'on fait et pour être sur notre dos.

En effet, il y a un choix de saboter le service public puisqu'il y a un engagement qui ne compense pas le manque de collègues sur le terrain. Sur le terrain, je passe au dépôt et régulièrement en gare. Actuellement, étant député, je ne suis plus sur le terrain, mais mes collègues me disent que le problème reste le même: ils ne savent pas prendre leurs congés, leurs congés posés sautent régulièrement et certainement dans l'accompagnement.

Il y a un manque grave d'agents chez Securail ce qui a un impact sur la sécurité. Oui, je suis désolé, monsieur le ministre, je reviens sur ce sujet en ma qualité de guichetier et je le vois depuis des années, les tarifs augmentent. Il faut vraiment vivre dans une bulle et avec 11 000 euros par mois pour ne pas se rendre compte que, lorsqu'on augmente, année après année, au-dessus de l'inflation les tarifs à la SNCB, ce n'est pas normal.

Il est évident que cela contribue à éloigner les gens du train. Cela crée aussi des situations d'insécurité pour les collègues car plus les gens ne pourront pas se payer le train, plus il y aura des risques d'agression.

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

04 Questions jointes de

- **Josy Arens** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'adaptation des horaires de la SNCB en période de congés scolaires" (55042277C)
- **Olivier Vajda** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'impact des congés scolaires sur l'offre de trains" (55042330C)
- **Chanelle Bonaventure** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'offre de la SNCB durant les congés scolaires en Flandre" (55042337C)

04 Samengevoegde vragen van

- **Josy Arens** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De aangepaste dienstregeling van de NMBS tijdens de schoolvakanties" (55042277C)
- **Olivier Vajda** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De impact van de schoolvakanties op het treinaanbod" (55042330C)
- **Chanelle Bonaventure** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het treinaanbod tijdens de schoolvakanties in Vlaanderen" (55042337C)

04.01 Josy Arens (Les Engagés): *Monsieur le Ministre, la SNCB aurait adapté ses horaires la semaine du 5 avril comme s'il s'agissait d'une semaine de congés scolaires pour tous les réseaux scolaires du pays et pour toutes les régions. Ce qui n'est pas le cas.*

*Confirmez-vous que la SNCB ait adapté ses horaires à l'ensemble du pays la semaine du 5 avril? Des avis avaient-ils été publiés pour prévenir les usagers de l'impact de cette décision?
La SNCB s'appuyait-elle sur une expérience précédente pour justifier cette décision? Laquelle?
Des adaptations similaires sont-elles prévues à chaque période de congés scolaires?*

04.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Monsieur le Ministre, pour la première fois cette année, les calendriers scolaires ne sont plus harmonisés entre le nord et le sud du pays. Cette réalité nouvelle nécessite un ajustement de la part de nombreux opérateurs, et la SNCB n'y fait pas exception.*

Selon la presse, et certaines expériences de navetteurs, la SNCB aurait adapté ses trains dans l'ensemble du pays début avril, pour correspondre aux horaires de congés scolaires, tandis que l'enseignement obligatoire francophone tournait encore à plein régime.

Confirmez-vous qu'il ait eu une modification des horaires SNCB durant la première ou la deuxième semaine d'avril? Ou certaines suppressions sont-elles le fait d'autres contraintes rencontrées par la SNCB?

Comment la SNCB a-t-elle anticipé la nouvelle différence entre les rythmes scolaires, tant sur sa planification des horaires, que sur la disponibilité de son personnel?

Je vous remercie pour vos réponses.

04.03 Georges Gilkinet, ministre: *Messieurs, comme tous les citoyens, j'ai bien connaissance de la situation que vous m'exposez.*

Je vais commencer par vous donner la réponse de la SNCB à ce sujet. L'offre de trains est effectivement adaptée durant certaines périodes de l'année en fonction de la réalité de fréquentation des trains et compte tenu, entre autres, des congés des écoles supérieures et des universités. La SNCB constate une fréquentation moins importante des trains à cette période sur l'ensemble du pays. Les calendriers de circulation sont déterminés autour du mois d'octobre n-2, c'est-à-dire deux ans à l'avance. Le calendrier 2025 est donc fixé depuis octobre 2023, avant que les écoles fixent leur calendrier scolaire, avant que la Fédération Wallonie-Bruxelles ait adopté cette bonne réforme, dans l'absolu, des rythmes scolaires.

Il est notamment important de pouvoir programmer à l'avance cette évolution du service, à la fois pour déployer les capacités les plus adéquates en fonction de la demande – cela ne sert à rien de faire circuler des trains vides – mais aussi pour programmer des travaux lourds sur l'infrastructure, qui

nécessitent une coordination étroite, l'intervention de plusieurs entrepreneurs de tous types, et la réservation de matériel, ce qui ne s'organise pas en deux temps trois mouvements et qui doit être anticipé.

Il faut aussi noter que nous avons un réseau plutôt traversant. Un grand nombre de lignes passent de la Wallonie à Bruxelles et à la Flandre, et parfois même avec des allers-retours. C'est une caractéristique de notre réseau en étoile.

Je reviens au calendrier scolaire. La plupart des universités et écoles supérieures du pays étaient en congé entre le 1^{er} et le 14 avril, en Flandre et en Wallonie. En Flandre, tout l'enseignement primaire, secondaire, supérieur et universitaire était en congé, d'où l'adaptation de l'offre et une communication plusieurs semaines à l'avance via un *mailing* aux abonnés, les écrans, le site internet de la SNCB, et via le planificateur de voyages.

Dire pour autant que la situation est totalement satisfaisante et confortable, je ne le ferai pas. J'ai invité les deux entreprises publiques ferroviaires à mieux intégrer l'évolution des calendriers scolaires; elles m'ont répondu qu'elles espéraient une meilleure coordination des Communautés en la matière.

Quant à moi, j'espère que la Région flamande s'inspirera de la bonne réforme de la Fédération Wallonie-Bruxelles, ce qui rendrait les choses beaucoup plus évidentes. En tout cas, dorénavant, Infrabel, dans le cadre de la planification de ses chantiers, et la SNCB, lors des réductions d'offres temporaires, devront mieux tenir compte de cette particularité. Une communication doit, il me semble, être organisée entre les différents intervenants.

Vous conviendrez que c'est un peu la quadrature du cercle et je suis entièrement d'accord avec vous sur le fait que les liaisons locales en Wallonie ne doivent pas être touchées, à partir du moment où il y a des congés du côté flamand. Mais la multiplication des périodes de congés à des temps différents dans notre petit pays, avec un réseau aussi dense que le nôtre, ne facilite pas les bonnes décisions.

Je pense que le dialogue que nous allons entamer sur la base de l'étude du cas de ce début du mois d'avril permettra d'améliorer les choses dans le respect des rythmes scolaires des uns et des autres.

04.04 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous souhaitons effectivement une meilleure coordination entre les différents acteurs et une communication mieux structurée et de meilleure qualité à destination des usagers.

04.05 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

La situation est effectivement d'autant plus malaisée qu'elle est nouvelle. C'est un fait et vous l'avez dit. Vous avez également souligné que les rythmes scolaires généraux du côté néerlandophone du pays restent les mêmes que ceux de l'enseignement supérieur non obligatoire du côté francophone. Par conséquent, il y a des calculs à faire en termes de fréquentation des trains qui concernent l'ensemble du pays, qu'on le veuille ou non, de par le fait que nous avons un système ferroviaire traversant tout le pays.

Je me réjouis donc d'entendre que ce dialogue est entamé et que, pour les périodes futures, à tout le moins les années futures – j'espère que cela ne prendra pas autant de temps –, des solutions adéquates et satisfaisantes pour tout le monde pourront être trouvées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55042282C de M. Tomas Roggeman est retirée. La question n° 55042283C de M. Tomas Roggeman est transformée en question écrite.

05 Vraag van Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De liften in het station van Leuven" (55042297C)

05 Question de Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les ascenseurs de la gare de Louvain" (55042297C)

05.01 Els Van Hoof (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de liften in het station van Leuven liggen regelmatig stil. Momenteel is dat het geval aan perron 6 en 7. Uiteraard is dat een belemmering voor personen die de roltrap niet kunnen nemen, bijvoorbeeld mensen met een buggy of een rolstoel of reizigers die hun fiets meenemen in de trein.

Mijnheer de minister, wat is de oorzaak van de niet-werkende liften? Wanneer zouden de liften weer in dienst kunnen zijn?

05.02 Minister Georges Gilkinet: Vanaf de eerste dag na mijn aantreden heb ik van toegankelijkheid een prioriteit gemaakt. Spijtig genoeg zijn onze treinen en stations in het verleden niet ontworpen voor een autonome toegankelijkheid van iedereen. Dat zijn we nu versneld aan het rechtzetten, bijvoorbeeld met de bestelling van de nieuwe M7-treinen en met extra middelen voor de spoorbedrijven. Tegen 2032 zal het aantal autonoom toegankelijke stations in ons land verdubbeld zijn. In de toekomst moeten ze 100 % toegankelijk zijn, daarover zijn we het zeker eens. De NMBS blijft hierin investeren.

In het station van Leuven worden tussen september 2023 en augustus 2024 de vijf liften vervangen. Vandaag zijn er al vier vervangen en beschikbaar, namelijk de liften naar perron 2 en 3, naar perron 4 en 5, naar perron 6 en 7 en naar perron 8 en 9. Op 8 april werd de lift naar perron 6 en 7 uitgeschakeld wegens een technisch probleem. De lift is sinds 10 april hersteld en gekeurd en staat opnieuw ter beschikking van de reizigers. Het snelle ingrijpen zorgde voor een beperkte hinder. De NMBS houdt niettemin de beschikbaarheid van de liften en roltrappen nauwgezet in het oog en dringt er bij haar leveranciers op aan hun engagementen op het vlak van herstellingen na te leven, zoals contractueel is bepaald.

05.03 Els Van Hoof (cd&v): Ik heb dus begrepen dat de liften hersteld zijn. Dat is een goede zaak, voor alle perrons, maar de lift naar perron 6 en 7 moet dus nog worden gekeurd vooraleer die opnieuw in werking kan worden gesteld?

05.04 Minister Georges Gilkinet: Ik zal het nog eens herhalen. De lift op perron 6 en 7 is sinds 10 april hersteld, gekeurd en ter beschikking van de reizigers. We moeten dus niet wachten op een keuring die al gebeurd is.

05.05 Els Van Hoof (cd&v): Dank u voor de informatie. Hopelijk is dat ook de realiteit.

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

06 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vernieuwde rollend materieel voor grensoverschrijdende treinverbindingen naar o.a. Roosendaal" (55042301C)

06 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau matériel roulant pour les liaisons ferroviaires transfrontalières vers Roosendaal, etc." (55042301C)

06.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, het is vandaag niet mogelijk om met M7-rijtuigen tot aan het station Roosendaal te rijden vanwege de hoogte van die rijtuigen. Ook het veiligheidssysteem op het Nederlands stuk spoor vormt een hindernis. De CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, verklaarde in december in de Kamercommissie dat het een prioriteit is om zo snel mogelijk kwalitatief rollend materieel op zoveel mogelijk trajecten te laten rijden.

Vooraf vanuit Nederland is er al sinds 2012, ondertussen dus al twaalf jaar, vraag naar om de IC Antwerpen-Essen door te trekken tot in Roosendaal. In 2012 werd de Benelux-trein namelijk tijdelijk vervangen door de Fyra, die via Breda en Noorderkempfen reed. De vervanger van de Fyra, de teruggekeerde oude Benelux-trein, heeft het traject via Breda behouden. Sinds 2012 is er bijgevolg geen snelle verbinding meer tussen Roosendaal en Antwerpen. Die vraag leeft in Nederland. Als ik me niet vergis, is die vraag ook in uw akkoorden of gesprekken met uw Nederlandse homologe al meermaals aan bod gekomen.

Mijnheer de minister, op welke manier, op welke termijn en met welk treinmaterieel wilt u de IC-verbinding Antwerpen-Essen doortrekken tot in Roosendaal? Welke mogelijkheden ziet u om het

rollend materieel afdoend te vernieuwen om ook grensoverschrijdende trajecten op een moderne manier te verzorgen?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, op korte termijn zullen er niet meer treinen naar Roosendaal rijden dan de treinen die nu in het vervoersplan zijn opgenomen. ProRail heeft besloten dat de uitrol van ETCS op de spoorinfrastructuur vanaf de Belgische grens tot Roosendaal een noodzakelijke voorwaarde is alvorens de capaciteit op dat traject uitgebreid kan worden. Dat is voorzien tegen het einde van dit decennium. Een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van beide landen en de verschillende spoorbedrijven buigt zich daarover.

Momenteel kunnen zowel MR86-sprinters als vierledige stellen MR75 ingezet worden op dat grensbaanvak. In de toekomst zal ook het nieuwe materieel MR30 gehomologeerd zijn voor dat traject. Het materieel M7 zal eveneens gehomologeerd zijn voor die route, maar alvorens dat ingezet kan worden, zal ProRail een aantal gelijkgrondse seinen in het station van Roosendaal moeten verplaatsen.

Ik geef u een overzicht van welk rollend materieel momenteel op welk grensbaanvak in België wordt ingezet:

- Gouvy-Luxembourg: MR08;
- Arlon-Luxembourg: MR08, locomotieven T18 en rijtuigen M6, I6, I10 en I11;
- Kortrijk-Rijsel: AM96;
- Essen-Rosendaal: MR75-vierledig en MR86-Sprinters;
- Noorderkempen-Breda: Traxx-locomotieven en NS-rijtuigen ICNG.

Momenteel beschikt de NMBS over 18 verschillende types materieel. Dit zal door de instroom van de M7 tegen 2027 verlagen tot 15 verschillende types. Door de instroom van de MR30 zal dit tegen 2034-2035 tot slechts 9 verschillende types rollend materieel worden herleid.

Op termijn zullen we aldus minder verschillende types materieel en grotere reeksen hebben. Dat leidt tot meer standaardisatie en zal voordelen opleveren op het vlak van de supplychain, het competentiebeheer voor onderhoud in de werkplaatsen en uiteraard uniformiteit voor de reiziger.

06.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

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

07 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsenstalling aan het station Antwerpen-Centraal" (55042304C)**

07 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les emplacements pour vélos à la gare d'Anvers-Central" (55042304C)**

07.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik verwijs naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

De ondergrondse fietsenstalling van Antwerpen-Centraal is gedeeltelijk ook een beveiligde fietsstalling voorzien van toegangscontrole en camera's. Voor deze service betaalt de reiziger een prijs, €75 voor een parkeerabonnement van één jaar bij een treinabonnement.

Abonnementhouders ontdekten onlangs - na aanslepende problemen - een afgesloten fietsstalling. Op de deur: 'verplaats uw fiets a.u.b., deze parking wordt afgesloten.' En dit na enige tijd van onduidelijkheid, niet afgesloten poort, vandalisme... De vaste klanten van de beveiligde fietsstalling zijn toch gekend bij NMBS, en toch werd er nauwelijks gecommuniceerd naar deze reizigers. Niet bepaald klantvriendelijke communicatie.

Hierover volgende vragen aan de minister:

Om welke reden wordt de fietsenstalling in Antwerpen Centraal gesloten?

Op welke manier werd dit gecommuniceerd naar de klanten/gebruikers?

Indien de fietsstalling moet sluiten, op welke manier brengt NMBS de abonnementshouder hiervan op de hoogte?

Hebben de abonnementshouders, bij sluiting, recht op een terugbetaling en/of schadevergoeding?

Wat zijn de plannen met de of een beveiligde fietsenstalling in Antwerpen-Centraal?

Alvast dank voor uw antwoorden.

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, de NMBS heeft mij naar aanleiding van uw vraag de volgende informatie bezorgd. Er zijn twee redenen waarom de fietsenstalling van Antwerpen-Centraal werd gesloten. Ten eerste was er een probleem met de stevigheid van de geleverde poorten van de fietsenstallingen. Na de zoveelste herstelling heeft de NMBS beslist om de poorten tijdelijk buiten dienst te stellen, tot ze volledig vervangen kunnen worden door nieuwe, stevigere exemplaren. Ten tweede was er ook vandalisme, vooral buiten de openingsuren van het fietspunt.

De NMBS heeft de reizigers daarover geïnformeerd via affiches in de stalling en via haar website. Daarenboven werd het loketpersoneel van het station op de hoogte gebracht. De abonneementhouders hebben logischerwijze recht op een terugbetaling in lijn met de duur van de buitendienststelling van de fietsparking. Ondertussen maakt de NMBS van de sluitingsperiode gebruik om algemene opfrissingswerken uit te voeren. Er wordt bijvoorbeeld een zone gecreëerd voor buitenmaatse fietsen en de grondmarkeringen worden vernieuwd.

07.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik hoop dat de abonneementhouders effectief een correcte vergoeding krijgen als gevolg van de buitendienststelling van de fietsenstalling. Dat is essentieel. Ik hoop ook dat er een duurzame oplossing zal worden gevonden voor de toekomst.

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

08 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoer van post per trein" (55042306C)**

08 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transport d'envois postaux par train" (55042306C)**

08.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, volgens een opvallend bericht in de Nederlandse pers wordt er onderzoek gedaan naar het gebruik van treinen, in de daluren dan wel, om pakjes te vervoeren. Dat is mogelijk een interessante piste. Ook wij zouden onze treinen op die manier kunnen gebruiken. Ziet u er heil in om te onderzoeken of dat ook voor ons land een denkspoor is?

Zult u hiertoe al dan niet stappen doen, eventueel in overleg met uw collega De Sutter, die bevoegd is voor bpost. Het kan misschien tot interessante synergieën leiden.

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, het is een interessante vraag. Ik las recent ook over die denkpiste in Nederland. Dat is het absoluut waard te onderzoeken. Een dergelijke opdracht kan een win-winoplossing zijn voor zowel het spoorvervoer als de verzending van post. Ik sta hierover in contact met mijn collega-minister De Sutter. Wij hebben onze ploegen dan ook de opdracht gegeven om het denkspoor te analyseren, met alle pro's en contra's, want het vervoer van goederen betreft een geliberaliseerde wereld. Men moet ook spelers vinden die geïnteresseerd zijn, als bpost zelf geïnteresseerd is.

08.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, die mogelijkheid zal volgende legislatuur verder moeten worden opgevolgd.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55042309C van de heer Roggeman wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Ik trek mijn vragen nrs. 55042310C, 55042311C, 55042313C, 55042314C en 55042315C in, aangezien ik ondertussen schriftelijke antwoorden op die vragen heb ontvangen.

Vraag nr. 55042312 van mezelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag, ook al was het oorspronkelijk een schriftelijke vraag en had ik nog geen antwoord gekregen, maar ik ga ervan uit dat het antwoord nu snel zal volgen.

09 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De leesbaarheid van buitenlandse nummerplaten" (55042316C)

09 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lisibilité des plaques d'immatriculation étrangères" (55042316C)

09.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, het gebeurt dat de nummerplaat van een auto onvoldoende zichtbaar of leesbaar is. Nochtans moet de kentekenplaten "ten alle tijden zichtbaar blijven en overdag bij helder weer leesbaar op een afstand van ten minste veertig meter", volgens het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

Voor een definiëring van het begrip kentekenplaat lezen we in artikel 1, punt 20°: "een officiële nummerplaat door de Directie Inschrijvingen Voertuigen uitgereikt krachtens artikel 22".

Dit betekent dat het enkel over Belgische nummerplaten en zijn reproducties gaat, en dat de bepalingen met betrekking tot de leesbaarheid dus niet van toepassing zouden zijn op de nummerplaten van de in het buitenland ingeschreven voertuigen.

Klopt het dat de bepaling in de Belgische regelgeving over de leesbaarheid van de kentekenplaat niet van toepassing is voor buitenlandse voertuigen?

Dringt een aanpassing van het KB van 20 juli 2001 zich op?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, de bepalingen inzake de leesbaarheid van kentekenplaten die opgenomen zijn in het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, zijn inderdaad enkel van toepassing op Belgische kentekenplaten. De bepalingen zijn gebaseerd op bijlage 2 van het verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake het wegverkeer, dat de voorwaarden bepaalt van de kentekenplaat voor de toelating van motorvoertuigen en aanhangwagens tot het internationale verkeer. Bijlage 2 stelt onder andere dat het kenteken zodanig dient te zijn samengesteld en aangebracht dat het overdag bij helder weer op een afstand van ten minste 40 meter leesbaar moet zijn voor een waarnemer die zich, wanneer het voertuig stilstaat, in het verlengde van de as van het voertuig bevindt.

Bovendien stelt artikel 4 van het voornoemde KB dat personen die in het buitenland verblijven in België enkel een voertuig in het verkeer mogen brengen dat ingeschreven is in het buitenland, op voorwaarde dat dat voertuig ingeschreven is in een lidstaat van de Europese Unie of in een staat die partij is bij een van de verdragen inzake het wegverkeer en voor zover het de nummerplaat draagt die voorgeschreven is door de wetgeving van de staat waar het ingeschreven is.

Een aanpassing van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen is bijgevolg dan ook niet nodig.

09.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, dat is een helder antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De implementatie van de digitale vrachtbrief (eCMR)" (55042319C)

10 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration de la lettre de voiture électronique (eCMR)" (55042319C)

10.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, toen ik u in 2022 een vraag over de digitale vrachtbrief stelde, formuleerde u daar nog enig voorbehoud bij. Ondertussen is er de verordening die de lidstaten vanaf 2025 verplicht om de elektronische gegevensverstrekking via de eCMR te accepteren. De tijd dringt dus om ons aan te passen, wat de implementatie van de digitale vrachtbrief betreft.

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, ik wil er eerst en vooral op wijzen dat de ratificatie van het e-Protocol bij het eCMR-verdrag door andere landen niet noodzakelijk betekent dat er daar effectief gebruik wordt gemaakt van de eCMR. Er werd al meermaals vastgesteld dat het gebruik ervan in de praktijk veel lager uitvalt dan soms wordt voorgesteld.

Op basis van een functionele analyse van de Benelux-landen in juni 2020 werd in april 2021 een technische voorstudie uitgevoerd door de Cronos Groep. De studie bracht voor het eerst goed in beeld hoe een eCMR-systeem zou kunnen worden uitgebouwd dat ondernemers en overheid toelaat om correct te werken. Die studie was voor de Europese Commissie de belangrijkste inspiratiebron bij de voorbereiding van de uitvoerende handelingen van de verordening 2020/1056.

Uit budgettaire voorzichtigheid hebben de Benelux-landen in 2021 besloten nog niet onmiddellijk te investeren in de uitbouw van een dergelijk systeem, alvorens de eFTI-specificaties klaar zijn. Ook de in het Benelux-proefproject actieve softwareproviders bleken hier niet enthousiast voor. Daarom werd in november 2021 aan het door de EU gefinancierde consortium FEDeRATED de opdracht gegeven om een gratis proefversie van het systeem te bouwen. Een *proof of concept* werd echter nog niet opgeleverd.

Op dit moment zijn er nog altijd redenen om voorzichtig te zijn en het e-protocol niet te ratificeren. De eerste reden is dat er naast het Benelux-proefproject nog altijd geen reglementering bestaat die het correct gebruik van de elektronische vrachtbrief afdwingbaar maakt. De Belgische houding heeft zowel bij de Europese Commissie als bij de VN het inzicht doen ontstaan dat er eerst duidelijke regels noodzakelijk zijn. De eerste uitvoerende handelingen van de eFTI-verordening zullen vermoedelijk de komende zomer worden gepubliceerd. Dat betekent dat de verplichting voor overheden om eFTI-ready te zijn niet voor 2027 zal ingaan.

Een tweede reden is dat niet mag worden vergeten dat de eCMR-overeenkomst een ruimer geografisch grondgebied dekt dan eFTI. Op dat vlak is het positief dat men ook op VN-niveau bezig is met de uitwerking van afdwingbare regels, in samenspraak met de eFTI-dossierbeheerders. Tot zolang blijft het gereguleerd Benelux-project relevant en uniek in de wereld.

In 2020 is het aantal eCMR's in het proefproject gestegen van 30.000 per maand naar meer dan 80.000 per maand. Er wordt in het eFTI-project inderdaad meer in de zin van data gedacht dan in de zin van een klassiek document met een vaste vorm. Primordiaal zijn in ieder geval de goede leesbaarheid en betrouwbaarheid van de gegevens. Er is gewettigde hoop dat men op VN-niveau in dezelfde richting gaat.

10.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik denk dat het potentieel van de eCMR duidelijk is en dat we daarop moeten inzetten. Het moet natuurlijk allemaal goed geregeld zijn alvorens de digitale vrachtbrief opgelegd en afgedwongen kan worden. In die zin begrijp ik dat het goed gereguleerd moet worden. De Benelux is een voortrekker. Ik hoop dat we dat kunnen blijven en dat we hiervan verder werk kunnen maken, maar dat blijkt alvast uit uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 **Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation de la ligne 37" (55042276C)**

11 **Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie op lijn 37" (55042276C)**

11.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la situation de la ligne 37 qui relie Liège à Aix-la-Chapelle ne cesse de se détériorer depuis l'entrée en application en décembre du nouveau plan de transport. Je sais que le sujet a été évoqué ici à plusieurs reprises, et ce n'était pas vraiment pour en dire du bien.

D'un problème initial, qui semble subsister et qui se situait au niveau de l'offre de trains en gare de Dolhain-Gileppe, nous sommes passés à une détérioration complète du service public ferroviaire sur l'entièreté de l'axe Liège-Aix-la-Chapelle.

Les retards, lorsque les trains ne sont pas purement et simplement supprimés, atteignent désormais régulièrement les 45 minutes. Il semblerait que des travaux à hauteur de Welkenraedt compliquent actuellement d'autant plus la situation.

Monsieur le ministre, que répondez-vous à ces constats? Le 17 janvier 2024 en commission, vous avez déclaré que le plan ferait l'objet d'une évaluation? Dans l'intervalle, celle-ci a-t-elle eu lieu? Qu'en est-il ressorti? Certaines des modifications visant la région verviétoise pourraient-elles en conséquence être revues?

11.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, madame Bonaventure, grâce aux moyens que nous avons dégagés dans le cadre du contrat de service public, aux engagements que nous avons réalisés en termes de personnel roulant, le plan de transport actuel est l'un des plus ambitieux réalisés avec notamment une augmentation de 7,4 % des trains-kilomètres d'ici 2026 et ce, en adéquation avec les ambitions de croissance du contrat de service public pour dix ans que nous avons signé. Ce plan de transport a été approuvé par le conseil d'administration de la SNCB ainsi que par le gouvernement.

Il est évident qu'au niveau de la ponctualité de la ligne S 41, les résultats sont insuffisants. Je l'ai déjà dit dans cette commission. Je ne vais pas changer d'avis. Des efforts sont à fournir en la matière pour améliorer la qualité de l'offre proposée aux voyageurs. Je peux vous assurer que la SNCB et Infrabel reçoivent des rappels très réguliers de ma part sur le sujet et me signalent y travailler ardemment.

Pour rappel, le programme d'amélioration de la ponctualité (PIP) lancé par la SNCB et Infrabel en 2019 a déjà donné des résultats tangibles. Entre-temps, le contexte a changé. Certains ajustements ont dû être opérés. Outre ces actions, dont les effets ne se font souvent sentir qu'à long terme, nous recherchons chaque jour des solutions et des améliorations à tous les niveaux des deux entreprises et dans tous les métiers, ce bien sûr dans le respect des processus.

L'offre continue de dépendre d'un recrutement massif – il faut trouver des candidats –, du taux d'absentéisme – il faut faire en sorte que tout le monde soit sur le pont et ait envie de l'être –, du respect intégral du calendrier de livraison par Alstom des trains M7, de la qualité du nouveau matériel roulant et des investissements dans les infrastructures que nous réalisons.

Bien que pour certaines relations telles que la ligne S 41, les mesures prises pour l'amélioration de la ponctualité ne se fassent encore pleinement sentir, le fait qu'en mars, le taux de ponctualité global de la SNCB dépasse à nouveau la barre des 90,5 % nous indique que nous nous dirigeons dans la bonne direction.

Il est tout aussi clair que les travaux à Welkenraedt sont nécessaires pour améliorer la situation puisqu'ils n'ont pas été réalisés dans le passé. On ne fait pas passer les trains aussi facilement pendant des travaux, question de disponibilité et de sécurité de la voie.

On ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs! L'enjeu est de limiter au minimum les désagréments liés à ces travaux et c'est l'intention constante de la SNCB et d'Infrabel. Je n'arrêterai pas les investissements étant donné qu'ils sont nécessaires surtout si l'on veut donner un avenir à ces deux très belles sociétés.

11.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je suis un peu frustrée en tant que Verviétoise pour les navetteurs de mon arrondissement car dans votre réponse, je n'ai pas vraiment entendu de solution rapide. J'en appelle à votre vigilance car, aujourd'hui, des navetteurs arrivent en retard au travail, des étudiants ne peuvent assister à leur cours à l'université, en Haute école ou ailleurs.

C'est très ennuyeux et votre réponse n'apporte aucune perspective d'éclaircie. J'insiste car j'entends le ras-le-bol auprès des navetteurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de correspondance entre Ottignies et Louvain-la-Neuve" (55042336C)

12 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problematische aansluiting in Ottignies op de trein naar Louvain-la-Neuve" (55042336C)

12.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, cela fait plusieurs années que la question des correspondances en gare d'Ottignies vers Louvain-la-Neuve pose problème. Les trains provenant de Bruxelles ou de Namur connaissent des retards réguliers, ce qui a pour conséquence que les navetteurs ratent leur correspondance à Ottignies, parfois pour quelques minutes seulement.

Le 26 mars dernier, le conseil communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a adopté à l'unanimité une motion demandant à la SNCB d'améliorer la situation. Ce texte vous a également été transmis. La solution avancée serait que les trains à destination de Louvain-la-Neuve partent plus tard de la gare d'Ottignies. Bien entendu, les premières victimes de cette carence sont les membres de la large communauté estudiantine et académique néo-louvaniste, raison pour laquelle l'UCL soutient la démarche et la revendication des autorités communales.

Monsieur le ministre, avez-vous reçu cette motion? Quelle réponse allez-vous y apporter? La SNCB appliquera-t-elle l'adaptation souhaitée? Dans la négative, quelles pistes de solution identifiez-vous?

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, j'ai évidemment pris connaissance de la motion du conseil communal de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve. Copie m'en a été envoyée. Je suis en contact régulier avec le collège de cette belle ville du Brabant wallon. De nombreux voyageurs m'ont aussi interpellé et me font part de leur impatience face à la perte de temps régulière à Ottignies, alors que leur train en correspondance pourrait les attendre quand il n'y a que quelques minutes de retard.

Je comprends parfaitement la position exprimée par le conseil communal et les frustrations des nombreux voyageurs impactés quotidiennement, Ottignies étant la principale gare de correspondance en Wallonie. La gestion des correspondances affecte non seulement les voyageurs vers Louvain-la-Neuve mais aussi vers Wavre, Louvain ou Charleroi et Namur.

Je regrette que la qualité du service en gare d'Ottignies se soit dégradée pour ces voyageurs en correspondance puisque cela a des impacts sur des organisations personnelles, professionnelles, familiales, scolaires et qu'il faut trouver des solutions, étant entendu également que la gare d'Ottignies est actuellement en travaux et que la disponibilité des quais n'est pas infinie.

J'ai écrit à la SNCB pour lui demander d'étudier les pistes de solution évoquées dans la motion dans la ville d'Ottignies. J'ai aussi insisté sur une remise en question de la décision prise en décembre 2023 d'une suppression systématique de tous les délais d'attente en gare. C'est une règle qui n'est pertinente que lorsqu'il y a un risque d'effet domino, ce qui n'est pas le cas de cette correspondance pour Louvain-la-Neuve puisque le train est ensuite en gare de Louvain-la-Neuve avant de revenir vers Ottignies. J'attends avec intérêt la réponse de la SNCB sur les solutions envisagées pour améliorer la situation des voyageurs en correspondance à Ottignies, soit en retardant le train L vers Ottignies soit en faisant en sorte qu'il puisse attendre quand le retard est limité.

Je dois également préciser que nous sommes en train de réaliser des travaux entre Bruxelles-Luxembourg et Ottignies, ce qui peut avoir un impact sur la ponctualité des trains. De nouveau, on ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs, nous sommes en train de rénover la maison tout en continuant à l'habiter. Cela conduit certes à de l'inconfort mais cette rénovation, cet investissement, cette modernisation sont essentiels et je pense que tous les parlementaires raisonnables le comprendront.

12.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Évidemment, je trouve aussi qu'il est essentiel qu'on puisse effectuer les travaux qui sont nécessaires et que les investissements annoncés et promis soient faits. Je suis rationnelle aussi. J'entends qu'il y a des pistes de solution qui sont en train d'être évaluées et que les freins ne sont peut-être pas si immenses que cela.

J'insiste encore une fois sur le caractère urgent de la demande des navetteurs, qui est d'arriver à l'heure là où ils sont attendus.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 55042339C van mevrouw Els Van Hoof, nr. 55042340C, nr. 55042342C en nr. 55042343C van de heer Tomas Roggeman worden omgezet in schriftelijke vragen.

13 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen op lijn 12" (55042349C)**

13 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes sur la ligne 12" (55042349C)**

13.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, met deze vraag wil ik graag vernemen of u al perspectief hebt om de tweede S32-trein opnieuw in dienst te nemen op lijn 12. Die vraag is u intussen welbekend. Ik hoop dat uw antwoord mij enigszins kan verrassen.

13.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, ik zal proberen u te verrassen, maar ik ben er niet zeker van of dat zal lukken met dit onderwerp.

Zoals door de NMBS werd meegegeven tijdens de voorstelling van haar vervoersplan, is de uitvoering van dat vervoersplan onlosmakelijk verbonden met de mogelijkheden om aan te werven op grote schaal en het absentisme bij het personeel terug te dringen, specifiek ook in de provincie Antwerpen. Die factoren hebben jammer genoeg geleid tot een aantal wijzigingen in de concrete invulling van het vervoersplan. Een aantal geplande treinen rijdt tijdelijk niet. Dat is ook het geval voor de S32-trein, die tijdelijk niet kan rijden wegens personeelstekort door verhoogd absentisme. De NMBS doet er alles aan om zo snel mogelijk aan te werven, maar de arbeidsmarkt blijft krap, ook al is er reeds veel personeel extra aangeworven.

Daarnaast moet u rekening houden met het feit dat de opleiding van treinbegeleiders vierenhalve maand duurt. De NMBS wil dit jaar nog 1.300 medewerkers aantrekken, hoofdzakelijk voor operationele functies als treinbestuurders, treinbegeleiders en technici.

De NMBS en ikzelf volgen de situatie op de voet.

13.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, het is misschien een beetje een gimmick geworden, omdat ik al twee jaar aan één stuk in elke commissievergadering hierover een vraag heb gesteld, nadat die trein uit dienst werd genomen, maar het is eigenlijk bittere ernst. Het is problematisch dat die trein structureel is geschrapt en ik betreur ten zeerste dat wij dat niet opgelost hebben gekregen voor 9 juni. Ik hoop dat er toch nog snel een oplossing komt, maar dat zal dus afhangen van de nodige aanwervingen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55042351C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

14 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de nieuwe NMBS-dienstregeling na vier maanden" (55042355C)**

14 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation des nouveaux horaires de la SNCB après quatre mois" (55042355C)**

14.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, op 10 december 2023 trad het nieuwe NMBS-vervoersplan in werking. We zijn nu vier maanden verder. Het eerste kwartaal ligt achter ons. Het is dus een goed moment voor een tussentijdse evaluatie.

De vragen liggen voor de hand. Hoe evalueert u de eerste vier maanden van het plan? Wat is de impact op de stiptheidscijfers en op het aantal afschaffingen van treinen? Hoe is de beschikbaarheid van het rollend materieel de voorbije maanden geëvolueerd?

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, ten eerste, de eerste evaluatie van het nieuwe vervoersplan is positief. Ik wacht echter nog op meer onderbouwde cijfers ter zake.

In maart 2024 steeg de stiptheid tot boven de drempel van 90 %, namelijk 90,2 %. Met meer dan negen stipte treinen op de tien zet de NMBS haar beste stiptheidscijfers buiten de schoolvakanties neer sinds de hervatting van het treinverkeer na de covidcrisis. In maart 2023 bedroeg de stiptheid 87,9 %. In dezelfde periode in 2022 was dat 89,9 %. Ook tijdens de eerste en tweede week van april 2024 zien wij opnieuw goede stiptheidscijfers, namelijk 91,7 % en 90,6 %. De NMBS en Infrabel doen er alles aan om dergelijke cijfers vast te houden.

De vermindering van de vertragingen wordt vastgesteld door de drie belangrijkste oorzaken van mindere stiptheid. Bij de NMBS zien wij vooral een verbetering van de betrouwbaarheid van het rollend materieel, door onder meer de instroom van nieuw materieel. In maart 2024 was er ook een beperkte impact door infrastructuurwerken.

Tijdens het eerste kwartaal van 2024 bedroeg de stiptheid gemiddeld 88,4 %. De storingen die het slechte weer in januari 2024 veroorzaakte, wegen nog altijd door in dat gemiddelde.

Ook het aantal afgeschafte treinen evolueert heel gunstig in 2024.

De stiptheid is een prioriteit voor mijzelf en voor de spoorbedrijven. Ze is immers een sterk bepalende factor voor klanttevredenheid. Het vervoersplan is daarbij een belangrijk element, dat naar robuustheid streeft. Het is ook een instrument om systemische problemen op het vlak van stiptheid aan te pakken.

De NMBS en Infrabel werken onverminderd voort aan de verbetering van de stiptheid om de doelstellingen uit het contract met de Belgische Staat te halen.

14.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, u gaf een aantal hoopgevende signalen, maar met 88,4 % in het eerste kwartaal zijn wij natuurlijk nog niet aan de doelstellingen. Hopelijk kan de positieve evolutie van maart en april zich doorzetten.

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

15 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoer van meerdere kinderen met een speedpedelec" (55042356C)**

15 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transport de plusieurs enfants sur un speed pedelec" (55042356C)**

15.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Hier was wel wat rond te doen de voorbije weken, mijnheer de minister. Bakfietsen of longtail-speedpedelecs, die tot 45 kilometer per uur kunnen rijden, zijn blijkbaar uitgerust om twee kinderen mee te nemen. Nochtans vallen speedpedelecs bij ons onder de categorie van de bromfietsen, waardoor er slechts één passagier op de fiets mag zitten, ondanks de uitrusting voor twee kinderen. Deze modellen komen meestal uit Duitsland, waar voor het aantal passagiers op de fiets kinderen onder de zeven jaar niet meetellen, op voorwaarde dat ze uiteraard op een gehomologeerde zitplaats kunnen zitten.

Ik weet niet of het een goede zaak is om dergelijke fietsen te gebruiken met hoge snelheid met kleine kinderen. Ik durf mij daar niet goed over uit te spreken. Die fietsen worden hier in elk geval wel verkocht. Dan denken mensen die die kopen uiteraard dat ze die ook mogen gebruiken. Er moet dus een en ander afgestemd worden. Ofwel mogen ze gebruikt worden om kleine kinderen mee te vervoeren ofwel niet. Dan moeten ze hier ook niet verkocht worden. Kunt u hieromtrent wat duidelijkheid verschaffen? Er is toch wel vraag naar.

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het is mijn ambitie dat steeds meer mensen met de fiets reizen. Dat is ook het geval volgens de laatste studie van de FOD Mobiliteit in België. Ik ben daar erg blij mee. Het gaat hier om voertuigen, bromfietsen, die goedgekeurd moeten worden. Op het gelijkvormigheidsattest wordt aangegeven voor hoeveel personen het voertuig geschikt is. Het is met andere woorden bij de aankoop van het voertuig onmiddellijk duidelijk of, en zo ja hoeveel, passagiers, kinderen bijvoorbeeld, mogen worden vervoerd. Het voertuig moet immers technisch geschikt zijn om op een veilige manier

passagiers te vervoeren.

Ik zal de FOD Mobiliteit een analyse vragen van mogelijke aanpassingen in de regelgeving die rekening houden met de veiligheid van de passagiers en vooral van de kinderen die worden vervoerd. Het gaat tenslotte om het veilig vervoeren van kinderen. Bovendien zal een gedoogbeleid in geval van een ongeval en bij de vaststelling van de aansprakelijkheden geen soelaas brengen.

Mijnheer Van den Bergh, is dit uw laatste vraag in de commissie voor Mobiliteit als lid van het Parlement? Ik wil u alvast bedanken voor de goede samenwerking, zelfs met soms moeilijke vragen.

15.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, dank u wel daarvoor, ook voor uw antwoord. Het is belangrijk om daarover snel duidelijkheid te hebben. Er zijn vandaag mensen die een dergelijke fiets hebben aangekocht in ons land, die daarmee kleine kinderen vervoeren en die door de politie staande worden gehouden met de stelling dat ze dat niet mogen. Uiteraard zorgt dat voor ongenoegen. Een dergelijke fiets is vaak een dure aankoop, want die kost al gauw 5.000 à 6.000 euro, of zelfs nog meer. Ik hoop dan ook dat de FOD Mobiliteit snel duidelijkheid zal scheppen, vooral ook voor de sector, zodat de verkopers weten hoe ze kandidaat-kopers correct kunnen informeren.

Dat is mijn laatste repliek geweest.

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

16 Vraag van Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een verhoging van de perrons in het station Oud-Heverlee" (55042358C)

16 Question de Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un rehaussement des quais à la gare d'Oud-Heverlee" (55042358C)

16.01 Els Van Hoof (cd&v): Bedankt, dierbare collega Jef Van den Bergh. Ik ben blij dat ik uw laatste vraag heb mogen bijwonen. We zullen de expertise van Jef missen in onze commissie en vooral in onze fractie.

Mijnheer de minister, sommige perrons in het station van Oud-Heverlee zijn niet hoog genoeg om de toegankelijkheid van de trein te garanderen. Treinen worden aangepast, maar bij perrons is dat niet zo evident. Voor personen met een beperkte mobiliteit en voor wie niet goed ter been is, is het erg moeilijk om in te stappen als het perron te laag is. Er wordt al lang gevraagd om de perrons in het station Oud-Heverlee te verhogen. Ook via Facebook heb ik die vraag ontvangen.

Zijn er plannen om de perrons er te verhogen? Zo ja, wanneer? Zo niet, welke criteria bepalen wanneer perrons moeten worden verhoogd?

16.02 Minister Georges Gilkinet: Collega's, we hadden het net over een Europese richtlijn voor autonome toegankelijkheid en intermodaliteit. Dat zijn belangrijke thema's die de NMBS en Infrabel prioritair moeten behandelen. De NMBS wil 30 % meer reizigers aantrekken tegen 2032. Daarvoor moet ze haar dienstverlening toegankelijker maken. Het gaat dan om de toegankelijkheid van de treinen, maar die van de stations en perrons is even belangrijk. De NMBS beseft heel goed hoe belangrijk toegankelijkheid is voor minder mobiele klanten. Op specifieke momenten in ons leven kunnen wij dat allemaal worden.

De NMBS blijft dus focussen op een toekomst waarbij alle reizigers in alle vrijheid en zelfstandig de trein kunnen nemen. Eind december 2022 hebben we met de spoorbedrijven ambitieuze beheersovereenkomsten afgesloten voor de volgende tien jaar. Die werden goedgekeurd door de voltallige regering. Bij dit contract horen ook investeringsmiddelen die de NMBS de volgende jaren kan aanwenden, met Infrabel, voor stationswerken.

Hetzelfde geldt trouwens ook voor Infrabel, want die werken zijn steeds een samenwerking tussen de twee overheidsbedrijven.

Ik benadruk ook meteen dat wegens jaren van desinvestering in onze spoorwegen een serieuze inhaalbeweging gemaakt moet worden. Die is bezig, maar het is helaas onmogelijk om op minder dan

vier jaar tijd alles recht te zetten, ook op het vlak van de toegankelijkheid. Ook de NMBS en Infrabel zouden het liefst alle stations meteen aanpakken en uitbouwen tot toegankelijke knooppunten van openbaar vervoer. Vanzelfsprekend geldt dat ook voor het station van Oud-Heverlee. De realiteit is echter dat de NMBS en Infrabel op dit moment keuzes moeten maken. Dat betekent uiteraard geen afstel voor het station van Oud-Heverlee, maar wel uitstel met een aantal jaren.

16.03 Els Van Hoof (cd&v): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik begrijp heel goed dat toegankelijkheid een prioriteit is en dat er enveloppes werden voorzien via Infrabel en de NMBS om daar werk van te maken, maar het is jammer te horen dat Oud-Heverlee niet tot de prioriteiten van toegankelijkheid behoort volgens het plan. Uitstel betekent inderdaad geen afstel, maar uitstel met een aantal jaren is wel een lange periode, dus ik hoop dat daar een versnelling in kan komen, want op deze manier vrees ik dat ik geen goed nieuws kan brengen aan de reizigers in Oud-Heverlee.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Robin Bruyère à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts et bénéfices de la consultance à la SNCB" (55042362C)

17 Vraag van Robin Bruyère aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kosten en baten van consultancy bij de NMBS" (55042362C)

17.01 Robin Bruyère (PVDA-PTB): Je poursuivrai ce qui a été abordé précédemment.

Manifestement, la SNCB n'a pas assez d'argent pour garder des guichets ouverts. Certains ont donc été fermés. Il n'y a pas assez d'argent pour des agents clientèle et pour aider les PMR. Ils seront moins nombreux en gare. Dans les trains, il n'y a pas assez de personnel!

Et par voie de presse, on apprend que la SNCB et Infrabel ont dépensé, en 2020 et 2022, non pas entre 40 et 45 millions d'euros de frais de consultance, chiffre avancé et partagé ici avec les députés, mais que le budget a explosé à 612 millions pour deux années de consultance de cabinets tels que McKinsey pour donner des conseils sur la façon dont devraient fonctionner la SNCB et Infrabel.

Certains consultants, des génies je suppose, étaient payés jusqu'à 9 000 euros par jour pour donner des conseils. Je vous avoue qu'en tant que cheminot, je me demande bien quel conseil vaut la peine de dépenser 9 000 balles en un jour dans un pays où en général les travailleurs sont payés quatre fois moins que cela pour un mois de travail! Je ne vois pas où est le résultat de ce conseil car aujourd'hui encore, pour me rendre ici, j'ai pris le train, lequel était en retard ainsi que le précédent.

La moitié des portes arrière ne fonctionnaient pas, alors que ce train est neuf. Manifestement, il y a de l'argent mais seulement pour certaines choses. Des choix sont faits par la SNCB. Nous aimerions recevoir des réponses.

Comment expliquer un tel décalage entre les chiffres avancés au Parlement et ceux avancés par la presse? À quoi Infrabel et la SNCB ont-elles dépensé ces 612 millions d'euros soit plus de 200 millions d'euros par an? Comment se fait-il que les chiffres soient différents? Quels étaient les économies réalisées par la SNCB en fermant 44 guichets et celles qu'elle espère recevoir avec le nouveau dossier "présence en gare"? Pourrions-nous recevoir un comparatif afin de voir si ces millions d'euros gaspillés en valaient la peine ou pas?

Conservez-vous votre confiance dans la direction de la SNCB s'il se confirme que vous avez communiqué des chiffres différents, parce que la direction de l'entreprise ferroviaire ne vous fournissait pas les bons? Dès lors, cela n'entraîne-t-il pas une rupture de confiance?

17.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Bruyère, de schriftelijke versie van uw vraag was in het Nederlands gesteld en ik zal dus ook antwoorden in het Nederlands.

De vragen die u stelde met betrekking tot consultancy bij de NMBS en Infrabel heb ik al gedetailleerd beantwoord tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit op 19 maart. Ik verwijs u dan ook naar het antwoord dat ik gaf op de mondelinge vragen in kwestie.

Infrabel en de NMBS hebben op de vragen van het nieuwsmedium in kwestie geantwoord tijdens de hoorzitting. Sindsdien heeft het Rekenhof een ruimere audit uitgevoerd naar de externe opdrachten van de twee bedrijven. De scope is veranderd ten opzichte van de vragen die gesteld werden. De antwoorden vallen dus niet noodzakelijk samen met die scope. Ik wacht met interesse op het resultaat van de audit van het Rekenhof.

De context van de transformatie van de spoorwegsector, die aan de gang is, vereist soms ook competenties die de spoorbedrijven niet in huis hebben of niet permanent nodig hebben. Kortlopende opdrachten rechtvaardigen geen aanwervingen voor een langere termijn. Voorbeelden van kortlopende consultancyopdrachten zijn de implementatie van het ETCS, de modernisering van de seinposten, de digitalisering van het beheer van de rijpaden en de invoering van één enkele drager voor vervoersbewijzen.

Wij hebben tijdens de voorbije commissievergaderingen ook de gelegenheid gehad om uitgebreid van gedachten te wisselen over de evolutie van het aantal loketten en over de aanpassingen aan de loketuren. Ik leg de nadruk op het woord aanpassingen. U kunt alle informatie terugvinden in de verslagen van de commissie en op de site van de NMBS.

U zegt dat de mobiele teams van B For You worden afgebouwd. Dat is niet het geval. Voor alle duidelijkheid, er zal geen enkele vermindering zijn van de assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit zoals die momenteel wordt verleend in 132 stations met rolstoelen en 159 stations zonder rolstoelen. Via verschillende maatregelen investeren wij in de versterking van de toegankelijkheid van onze stations. Dat zal zo blijven.

17.03 Robin Bruyère (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous ne sommes effectivement pas d'accord sur les interprétations mais ce n'est pas cela le plus important.

L'ambition pour le rail de demain doit être à la fois simple et révolutionnaire. Il faut que, demain, les gens aient confiance dans le train, qu'ils puissent avoir des trains à tarif abordable qui arrivent à l'heure et les amènent à l'heure à destination. Ce doit être l'ambition pour demain en vue de faire face aux défis sociaux et climatiques.

Or, quel est le bilan actuel de votre gouvernement? Manifestement, c'est d'avoir non pas fait mieux mais pire en la matière. Je rappelle que les tarifs ont augmenté et que le train est donc plus cher, qu'il y a plus de retards et moins de ponctualité et qu'il y a moins de cheminots qu'il y a cinq ans. Si on veut un train moins cher et qui part et arrive à l'heure, il faut une politique de rupture. C'est d'abord une question de choix car, manifestement, il y a de l'argent pour de la consultance et à gaspiller pour doubler le nombre de chefs à la SNCB. Mais il n'y a pas assez d'argent pour engager du personnel dans les trains et sur les voies pour des travaux ou pour que les trains arrivent à l'heure.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux circuits de voie "Jade 3"" (55042369C)

18 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe spoorstroomkringen van het type Jade 3" (55042369C)

18.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je partirai du constat quelque peu négatif de mon prédécesseur, mais pour aboutir, je l'espère, à des questions un peu plus optimistes afin de me situer plutôt du côté des solutions.

Les retards de trains résultent de multiples facteurs: manque de personnel, problèmes techniques, trains vieillissants. Il existe aussi des causes externes à la SNCB, tels les vols de câbles, les personnes qui circulent sur la voie et en d'autres endroits qui leur sont interdits, les conditions atmosphériques et j'en passe.

S'agissant des problèmes techniques, une solution partielle a peut-être été trouvée. En effet, grâce à la presse, j'ai appris avec plaisir qu'Infrabel avait signé un nouveau contrat avec Alstom pour 80 millions d'euros. En vertu de ce contrat, Alstom fournira 10 000 nouveaux circuits de voie. Ces dispositifs

permettent de contrôler le trafic ferroviaire à distance en toute sécurité, en détectant un train lorsqu'il passe à un endroit donné. Le remplacement des anciens circuits devrait, nous dit-on, améliorer la sécurité et la fiabilité du réseau, avec environ 1 000 nouveaux dispositifs remplacés chaque année.

Les anciens circuits de voie tombent en effet parfois en panne, entraînant des retards ou des annulations de trains, nécessitant l'intervention d'un agent technique sur place. En 2023, les dérangements des anciens circuits ont ainsi entraîné près de 50 000 minutes de retard et la suppression de 750 trains, ce qui représente environ 20 % des retards de trains en Belgique.

Monsieur le ministre, à quel point cette nouvelle technologie constitue-t-elle une bonne nouvelle pour la ponctualité des trains? Plus concrètement, quand les premières installations débiteront-elles? Comment celle des circuits de voie a-t-elle été planifiée par Infrabel? Des zones prioritaires ont-elles été identifiées? Si oui, lesquelles et suivant quel calendrier?

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Merci, monsieur Vajda, d'avoir mis votre cravate pour ce qui est probablement la dernière question de la législature dans cette commission sur un sujet important, qui montre que nous investissons dans le futur du train, ce qui prend du temps – je le reconnais – mais qui permet également de faire fonctionner des acteurs économiques qui créent de l'emploi ici, en Belgique. En effet, un euro investi dans le train rapporte trois euros à l'économie et les moyens supplémentaires que nous avons pu dégager sont utiles en ce sens.

Ces nouveaux composants d'infrastructure d'Infrabel doivent avoir un double impact positif sur la ponctualité des trains, un enjeu majeur comme chacun dans cette commission le sait. D'une part, on renouvelle l'infrastructure avec une génération plus fiable puisque les nouveaux circuits de voie sont moins sujets aux dérangements que ceux de l'ancienne génération qui pâtiennent notamment du vieillissement de certains composants à terme. D'autre part, le monitoring à distance indique préventivement quand une maintenance est nécessaire, permettant, pour certains types de défauts, l'intervention d'équipes d'entretien d'Infrabel avant la survenue du dérangement technique, ce qui est beaucoup mieux, vous le comprenez aisément.

L'impact positif sur la ponctualité des trains provient donc de ce double avantage: plus grande fiabilité et détection plus facile d'éventuels problèmes. Cela permet de limiter les pannes liées à des soucis de signalisation d'un circuit de voie et, par conséquent, les retards de trains qui en résultent. Infrabel s'engage donc résolument pour améliorer la ponctualité des trains et la robustesse du réseau via cette nouvelle technologie. Cet investissement est en outre important au niveau de l'économie et de l'emploi en Belgique.

Actuellement, on compte quelques 8 000 circuits de voie Jade. Le nouveau, Jade 3, sera principalement utilisé pour remplacer les appareils de détection existants qui arrivent à la fin de leur cycle d'exploitation. Dans ce cas, leur renouvellement se fera par tronçon de ligne, sachant que chaque tronçon est équipé de la même génération de circuits de voie. Ce programme débutera en 2025.

En complément à ce programme, les nouveaux circuits de voie seront également déployés dans le cadre du renouvellement des installations "tout relais" par des postes à logique programmée, les fameux PLP. Ce programme sera une des priorités en matière de signalisation dès 2026.

La combinaison de ces deux programmes engagera donc l'ensemble du réseau. Conformément à ses missions, Infrabel poursuit non seulement l'entretien quotidien de son réseau ferroviaire mais aussi son amélioration technologique pour renforcer les performances. Le fait d'avoir un contrat de dix ans avec des financements garantis permet de programmer effectivement ces investissements et d'aller petit à petit vers un mieux, n'en déplaise aux prophètes de malheur.

Le **président**: Monsieur Vajda, le dernier mot est à vous.

18.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je voudrais simplement me réjouir d'être avec vous du côté des solutions. On sait qu'il y a eu, c'est historique, un désinvestissement au sein de la SNCB au cours des trente ou cinquante dernières années. On est vraiment en chemin pour renverser la vapeur, si j'ose l'expression.

Je vais répéter les deux avantages concrets que vont amener ces nouveaux circuits de voie. Il s'agit,

d'une part, de la fiabilité puisque les anciens sont malades et provoquent des retards et, d'autre part, de la fonction qui permet de diagnostiquer à distance là où il faut intervenir pour pouvoir intervenir plus vite afin de résoudre plus rapidement les problèmes.

Je terminerai en notant au passage que ces nouveaux circuits de voie ont été développés à Charleroi par Alstom Benelux. L'innovation pour la mobilité est en soi déjà merveilleuse, mais les choses sont encore plus merveilleuses quand elles proviennent de cerveaux locaux de chez nous.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Ik kan niet namens de commissie spreken, maar het was vandaag mogelijk de laatste vergadering met vragen voor de minister. Ik wil hem alvast bedanken voor zijn beschikbaarheid en de vele antwoorden, soms goed, soms minder goed, op de talrijke vragen die in onze commissie werden gesteld. Bedankt, mijnheer de minister, het ga u goed.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 10.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.10 uur.