COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 5 DECEMBER 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 5 DECEMBRE 2018

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Emir Kir.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Emir Kir.

Le **président**: La question n° 27460 de madame Fonck est transformée en question écrite.

01 Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le premier bilan de l'introduction des titres City Pass" (n° 27640)
01 Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste balans van de invoering van de City Pass" (nr. 27640)

01.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, en juillet 2018, le titre combiné SNCB et TEC a été introduit à Liège et, dans une zone plus étendue, le titre CityPass+ dans la région carolorégienne. Ce titre permet - enfin - de se déplacer au sein de périmètres plus ou moins urbains avec un titre unique en utilisant indifféremment les véhicules de la SNCB et ceux du TEC. De la sorte, la Wallonie rejoint Bruxelles (où le titre Jump existe depuis près de 20 ans) et les agglomérations anversoises et gantoises, où le CityPass a été introduit encore plus tôt.

Monsieur le Ministre pouvez-vous me communiquer un ordre de grandeur des ventes de ces nouveaux titres depuis leur création en juillet, en distinguant les chiffres relatifs à Charleroi et à Liège?

En fonction de ces résultats commerciaux, pourriez-vous me dire si une telle intégration SNCB/TEC serait envisageable dans la zone RER élargie dans le grand Namur, par exemple?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses à mes questions.

01.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB me communique qu'entre juillet et septembre 2018, 1 794 validations d'abonnement CityPass - un ou douze mois - ont été vendues à Liège et 129 à Charleroi. Ces résultats sont donc très encourageants, particulièrement à Liège.

Dans le futur on pourra envisager d'examiner l'opportunité d'étendre les zones d'intégration actuelles ou de créer des offres équivalentes ailleurs.

Je rappelle néanmoins que la création de ces offres tarifaires intégrées s'inscrit dans le cadre du projet AnGeLiC, qui concerne les villes d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi, conformément à l'accord de gouvernement.

01.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour vos réponses, monsieur le ministre.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatiewerken van de spoorlijn Mol-Hamont" (nr. 27760)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de grensoverschrijdende verbinding Mol-Hamont-Weert" (nr. 27822)
02 Questions jointes de
- Mme Nele Lijnen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (n° 27760)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison transfrontalière Mol-Hamont-Weert" (n° 27822)

02.01 **Nele Lijnen** (Open Vld): Mijnheer de minister, op 23 augustus werd het startschot gegeven voor de elektrificatie van de spoorlijn 19 Mol-Hamont. Hierdoor kunnen reizigers uit noord-Limburg met nieuwer materieel met een hogere capaciteit naar Antwerpen en Brussel sporen. Ook een grensoverschrijdende verbinding richting Weert behoort tot de mogelijkheden.

Werken veroorzaken natuurlijk ook overlast. Om de geëlektrificeerde spoorlijn tegen het vervoersplan 2020 operationeel te hebben, zal er stevig moeten worden doorgewerkt. De lange enkelsporige stukken op deze lijn bieden ook weinig flexibiliteit om tijdens bepaalde werken een aangepaste dienstregeling door te voeren.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Zullen de reizigers op de lijn Mol-Hamont overlast ondervinden van de elektrificatiewerken? Zal er een aangepaste dienstregeling worden doorgevoerd om de werken mogelijk te maken?

Wat is de stand van zaken voor het realiseren van een grensoverschrijdende reizigersverbinding richting Weert?

Mijn vraag is natuurlijk al een tijdje geleden gesteld, dus wij worden een beetje ingehaald door de realiteit, maar ik kijk uit naar uw antwoord.

02.02 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij collega Lijnen en heb nog enkele andere vragen.

Wat betreft het traject Mol-Hamont, verlopen de werken volgens schema? Zal de deadline van 2020 worden gehaald? Ik stel de vraag voornamelijk omdat er een Europese subsidie van 40 % aan gekoppeld is, indien het project binnen de voorziene timing en binnen het budget van 42 miljoen euro kan worden gerealiseerd.

Wat het traject Hamont-Weert betreft, verwijs ik naar uw antwoord tijdens de bespreking van uw beleidsnota. U zei toen dat dat moet worden bekeken in functie van de operationele en financiële haalbaarheid, samen met Nederland. Wordt er in bijkomende studies voorzien en hoeveel budget wordt daarvoor dan uitgetrokken?

02.03 Minister **François Bellot**: Beste collega's, de investering voor de elektrificatie van de L19 wordt geraamd op 47,5 miljoen euro, waarvan 40 % wordt gesubsidieerd door Europa indien de werken worden afgerond vóór eind 2020. Dit is het eerste nieuw spoorproject na de herlancering van de GEN-werken van het strategisch meerjareninvesteringsplan dat zal worden uitgevoerd ten laste van het federaal budget in het strategisch meerjareninvesteringsplan.

De technische ploegen van Infrabel zullen 's nachts van 22.00 uur tot 05.00 uur 's ochtends aan het werk zijn voor de bouw van onder meer drie nieuwe tractieonderstations, de plaatsing van 800 nieuwe bovenleidingspalen en de uitrol van 200 kilometer nieuwe kabels en draden over een afstand van 33 kilometer. Door die werkzaamheden vraagt Infrabel een buitendienststelling van de gehele spoorlijn van Mol tot Hamont tussen 22.00 uur 's avonds en 05.00 uur 's ochtends op weeknachten van maandagavond tot zaterdagochtend. Tijdens het weekend is er geen enkel gevolg voor de reizigers. Van maandagavond tot en met vrijdagavond zullen drie treinen vanuit Antwerpen dienen beperkt te worden tot Mol, met name de IC 4320, IC 4321 en IC 4322, die aankomen in Mol om respectievelijk 21.02 uur, 22.02 uur en 23.28 uur.

Voor de reizigers die in Mol stranden wordt in een busdienst tot Hamont of Neerpelt voorzien.

's Ochtends kan de eerste trein met vertrek in Hamont om 5.28 u blijven rijden, zij het met een dienstregeling die twee minuten verschoven is.

Het vertrek vanuit Mol verder naar Antwerpen blijft ongewijzigd.

Voor een eventuele grensoverschrijdende reizigersverbinding richting Weert zal de NMBS eerst een voorafgaand onderzoek moeten uitvoeren zoals het beheerscontract voorschrijft, op voorwaarde dat De Lijn op Nederlands grondgebied effectief geëlektrificeerd wordt.

Infrabel laat mij weten dat er van haar kant weinig infrastructurele werken nodig zijn en dat een aantal structurele studies en analyses in Nederland lopende zijn.

02.04 **Nele Lijnen** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Heb ik het goed gehoord dat er op de busverbinding die de treinverbinding vervangt een verschil van twee minuten op zit? De reizigers zijn dus niet langer dan twee minuten weg met de busverbinding? Voor de drie treinen is er altijd in een busverbinding voorzien?

Goed, dank u.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 27767)
03 Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 27767)

03.01 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, le citoyen belge peut, s'il le souhaite et contre rétribution, demander à ce que la plaque d'immatriculation de son véhicule soit personnalisée. Le SPF Mobilité et Transports a simplifié la procédure de demande des plaques d'immatriculation personnalisées. Il suffit de soumettre une candidature via le site internet du SPF Mobilité et Transports et de demander ensuite l'immatriculation du véhicule via WebDIV.

Sur le site internet www.mobilit.belgium.be se trouve une liste des combinaisons interdites et autorisées. Il apparaît que, dans certains cas, les règles relatives aux différentes combinaisons possibles sont respectées et que, néanmoins, la signification de cette combinaison puisse être d'un goût douteux, jusqu'à faire clairement référence à des mouvements racistes, par exemple.

Monsieur le ministre, outre le respect des règles en termes de combinaisons autorisées, l'administration procède-t-elle à une analyse des demandes au cas par cas? Des filtres sont-ils mis en place?

03.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, chaque demande de plaque personnalisée est effectivement analysée par un collaborateur de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) selon la procédure suivante: le citoyen qui souhaite demander une plaque d'immatriculation personnalisée vérifie d'abord si la plaque souhaitée est encore disponible via l'application en ligne du SPF Mobilité et Transports prévue à cet effet. Il peut ensuite demander la combinaison disponible via cette même application. La demande arrive alors chez un collaborateur de la DIV qui analyse la combinaison et la valide après une évaluation positive. Le demandeur en est averti et reçoit par la même occasion une invitation à payer. Si le collaborateur de la DIV n'a pas validé la combinaison, le demandeur en est aussi informé.

Par ailleurs, dans le cas où une plaque à caractère offensant aurait malgré tout été accordée par la DIV, la réglementation prévoit que celle-ci peut rappeler et radier toute combinaison dont le caractère offensant, insultant, raciste ou xénophobe a été sujet à plainte et, ce, sans qu'aucune compensation ne puisse être exigée de la part du titulaire.

Un tel cas m'a d'ailleurs été signalé récemment et la réglementation en vigueur sera bien appliquée.

03.03 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces informations et ces éclaircissements. J'avais vu une combinaison de plaque passer sur Facebook, qui m'avait interloquée. Je voulais savoir s'il s'agissait d'une erreur et connaître la procédure prévue dans ce cas-là.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

04 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het defect materieel bij de NMBS" (nr. 27776)
04 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le matériel défectueux à la SNCB" (n° 27776)

04.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb nogmaals een vraag ingediend over het defecte materieel bij de NMBS omdat dat in de stiptheidsbarometer als een van de oorzaken van de verminderde stiptheid en de afgeschafte treinen naar voren komt.

Ik kom onmiddellijk tot mijn vragen.

Wat is het precieze aandeel van het defecte materieel in de vertragingen en afschaffingen in het laatste stiptheidsrapport? Hoe lang blijft een gemiddeld treinstel buiten gebruik? Bij welke treinstellen doen zich de meeste problemen voor? Waarom is heel wat materieel defect en niet inzetbaar? Zijn er problemen met het aantal wisselstukken? Wordt het onderhoud uitgesteld? Zijn er contracten met externe aannemers? Ik hoor verhalen uit de ateliers dat daardoor een deel van de werken niet of minder goed uitgevoerd zou worden. Welke werken worden in de eigen ateliers uitgevoerd?

04.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS meldt mij dat zij in oktober 2018 verantwoordelijk was voor 30,4 % van het aantal vertragingen op het net. 21,9 % komt daarbij ten laste van het materieel, met 32 453 minuten vertraging en 670 afgeschafte treinen tot gevolg. 260 treinen werden volledig en 417 treinen gedeeltelijk afgeschaft door materiële problemen.

De gemiddelde herstelduur van een defect voertuig in de werkplaatsen bedraagt één à twee dagen en is sterk afhankelijk van de complexiteit en ernst van de averij. Zo zou eenvoudige averij in enkele uren hersteld kunnen worden. Complexe averij, met arbeidsintensievere herstellingen, neemt echter een langere tijd in beslag. Ik denk daarbij aan herstellingen na aanrijdingen.

Daarnaast worden er ook kleine herstellingen en depannages uitgevoerd op de treinen terwijl ze worden ingezet. Het grootste aantal problemen, gebaseerd op het aantal incidenten en op het aantal incidenten per miljoen kilometer, komt voor bij de oudere types materieel zoals de locomotief L27, die van 1982 tot 1984 in dienst werd genomen, en de tweeledige motorrijtuigen MR66 en MR79, die van 1967 tot 1980 in dienst werden genomen. Deze zullen geleidelijk aan buiten dienst worden gesteld tegen 2023.

De oorzaken van de problemen met het materieel zijn technische pannes, manipulatiefouten of externe oorzaken zoals bijvoorbeeld een storing van de infrastructuur. Vaak voorkomende storingen zijn veiligheidssystemen, buitendeuren, tractiesystemen, remsystemen, koppelingen, enzovoort. Er zijn verscheidene redenen waarom het materieel niet beschikbaar kan zijn voor commerciële diensten. Denken we bijvoorbeeld maar aan onderhoud en herstellingen, modernisering of revisie van de treinstellen, wijzigingswerken aan het rollend materieel zoals de installatie van het nieuwe veiligheidssysteem ETCS, die een langere immobilisatietijd kunnen vereisen.

Bovenstaande taken zijn noodzakelijk om de veiligheid, de kwaliteit, de betrouwbaarheid, het comfort, enzovoort, van het materieel te garanderen. Het onderhoudsprogramma wordt uitgevoerd, conform de geldende onderhoudsvoorschriften. Diverse acties zijn lopende om de onderhoudsprocessen van het rollend materieel verder te verbeteren, met als doel niet alleen de kwaliteit, de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de netheid te verbeteren maar ook de kosten te reduceren.

Het doel van dat meerjarenactieplan is de globale immobilisatiegraad van het materieel te verlagen met 30 % tegen 2021.

Voor bepaalde wisselstukken heeft de NMBS inderdaad contracten met externe aannemers zoals voor de herstelling van wc-onderdelen, de herstelling van componenten van omvormers, de herstelling van

tractiemotoren, enzovoort. Onderhouds- en herstellingswerken aan materieel voor personenvervoer worden in eigen ateliers uitgevoerd.

04.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Het verwondert mij uiteraard niet dat de types L27 en de tweeledige motorstellen het vaakst defect zijn. De niet-inzetbaarheid van bijvoorbeeld Desirotreinstellen vind ik echter ook problematisch, want het gaat om nieuwe toestellen. In uw antwoord hebt u daarover vandaag niets gezegd, maar op andere momenten hebt u wel al gemeld dat ook nieuwere treinstellen, waarin recent geïnvesteerd werd, in de immobilisatiegraad meegerekend worden.

De doelstelling om de immobilisatiegraad tegen 2021 met 30 % te laten dalen, kunnen wij uiteraard alleen maar toejuichen. Om die reden is het wel belangrijk dat de leveringen blijven plaatsvinden. Voor de recentere toestellen moet nagegaan worden waar de defecten zich voordoen zodat die ook opgelost kunnen worden.

04.04 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, je voudrais ajouter que si les Desiro ont posé beaucoup de problèmes au début, notamment de marchepied en hiver, aujourd'hui, c'est le matériel le moins en panne: en moyenne 18 pannes par million de kilomètres contre 45 pannes par million de kilomètres pour les autres types de matériel.

Tant pour les M7 que lors des révisions des M6, on va faire de l'entretien prédictif avec un système qui va capter les signaux des pannes le long des voies par des capteurs. Le train enverra un signal, de sorte qu'on connaîtra rapidement la nature de la panne. Actuellement, les patrons du rail et les organisations syndicales négocient pour qu'il n'y ait plus nécessairement des entretiens de 08 h 00 à 17 h 00 mais pour organiser deux ou trois *shifts*, de sorte que les petites pannes qui apparaissent la journée puissent être réparées la nuit et que le matériel soit disponible.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rapports de ponctualité publiés par Infrabel au départ et à destination de Liège" (n° 27785)
05 Vraag van mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidsverslagen van Infrabel voor de treinen van en naar Luik" (nr. 27785)

05.01 **Vanessa Matz** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, chaque mois, Infrabel publie un rapport de ponctualité sur la base de plusieurs critères. À la lecture de ceux-ci, j'ai effectué plusieurs constats.

De manière générale en 2018, le manque de ponctualité s'intensifie sur le réseau des chemins de fer belges. Plus précisément, en comparaison avec les huit grandes gares non bruxelloises, la ponctualité à l'arrivée des trains est la plus catastrophique pour Liège-Guillemins. On observe une chute à 68,5 % des trains arrivés à l'heure prévue ou dans les six minutes au mois de septembre, contre une moyenne allant de 72 à 86 % les autres mois. Liège-Guillemins est donc la plus mauvaise élève, à la traîne derrière les sept autres grandes gares non bruxelloises.

Concernant la ligne Liège-Bruxelles, si on peut considérer obtenir de bonnes moyennes durant les mois d'été, on déplore aussi la chute de la ponctualité au mois de septembre 2018: seulement 69,8 % des trains aux heures de pointe du matin et 61 % des trains aux heures de pointe vespérales sont arrivés à l'heure. Soulignons que cette ligne est quotidiennement utilisée par des milliers de travailleurs.

Une autre comparaison indique que les correspondances sont de moins en moins bien assurées en gare de Liège-Guillemins par rapport à 2017, avec une chute à 79,4 % en septembre. Il apparaît également que sur l'ensemble, les moyennes sont les plus critiques aux heures de pointe.

Monsieur le ministre, ces chiffres sont très interpellants. Á l'heure où les responsables politiques doivent s'inscrire dans une dynamique de transition écologique, il est primordial que des alternatives à la voiture, plus écologiques et de qualité, soient proposées aux citoyens.

Alors que le coût du carburant est de plus en plus élevé, notamment à cause des accises que le gouvernement a augmentées, et que cela entraîne de grosses difficultés pour les citoyens contraints de nouer les deux bouts en fin de mois, il est capital que des alternatives accessibles pour le portefeuille des citoyens soient mises en œuvres.

Étant donné qu'il s'agit d'un service public, celui-ci a pour mission d'assurer un service de qualité à tous les citoyens. Il n'est pas concevable que des citoyens, qui empruntent les trains aux heures de pointe pour se rendre au travail, à une formation ou à l'école, soient pris en otage par le manque de ponctualité des trains.

En 2017, lors de la présentation du plan de transport, vous annonciez, en province de Liège, développer davantage les petites lignes de liaison, notamment en réouvrant les haltes de Chaudfontaine, Seraing et Ougrée, augmenter le trafic de ces lignes et également diminuer le temps de parcours. C'est une bonne chose, à laquelle nous adhérons totalement.

Comment, dès lors, mettre ce plan en œuvre, si la ponctualité en gare de Liège-Guillemins n'est pas assurée puisque cette gare joue essentiellement les rôles d'entonnoir avec les lignes de Bruxelles et d'échangeur entre les lignes plus rurales?

Compte tenu des mauvais résultats des statistiques de Liège-Guillemins, il serait judicieux d'effectuer une analyse des résultats sur l'ensemble des lignes qui rejoignent Liège-Guillemins afin de mettre rapidement en place les moyens nécessaires pour améliorer la qualité des transports.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous ces mauvais résultats concernant la gare de Liège-Guillemins? Quelles mesures comptez-vous prendre afin d'améliorer la ponctualité? Comment comptez-vous atteindre les objectifs que vous aviez définis dans le plan de transport 2017, si les correspondances en gare de Liège-Guillemins ne sont pas mieux assurées ainsi que la ponctualité? Comment comptez-vous encourager davantage les citoyens des zones rurales à se déplacer en train dans de telles conditions? Pourriez-vous fournir les statistiques relatives à la ponctualité sur toutes les lignes arrivant à Liège-Guillemins? Certaines concernent plus particulièrement le territoire sur lequel j'habite; je pense ici à la ligne 42, mais il y a aussi les lignes 43, 125, 2, 36, 37, 40, 34. Comptez-vous réaliser une analyse de la ponctualité de l'ensemble des lignes qui rejoignent Liège-Guillemins et mettre en place des mesures afin d'améliorer la qualité des transports?

05.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la SNCB m'informe que la mauvaise qualité en termes de ponctualité à Liège s'explique par plusieurs éléments parmi lesquels les avaries au matériel et d'innombrables vols de câbles commis, dans un premier temps, sur la ligne 2, ligne à grande vitesse entre Louvain et Ans, principalement entre Hoegaarden et Ans. De plus, dans les vastes alentours de Liège, les cas de *trespassing* et les travaux de rénovation sur la ligne 37 Liège-frontière vers Aix-la-Chapelle ont eu d'importantes répercussions sur les relations Eupen-Ostende et Welkenraedt-Courtrai ainsi que sur les trains L entre Verviers et Liège.

Je vais vous remettre un tableau reprenant les causes et responsabilités des retards qui m'a été fourni par Infrabel. Vous constaterez – c'est l'endroit le plus critique de Belgique – que les causes de tiers sur la ligne L2, la ligne 40 et la ligne 125 atteignent 63 % des causes liées à la dégradation de la ponctualité suite à deux phénomènes.

Le premier est surtout le vol de câbles, pouvant affecter certaines semaines jusqu'à 1,2 million de voyageurs. Vient ensuite le *trespassing*, particulièrement dans la région liégeoise.

La SNCB m'informe également qu'elle prend les mesures nécessaires pour limiter le nombre d'incidents et leur impact. Ainsi, la priorité est accordée aux actions visant à réduire le nombre de pannes de matériel au moyen, par exemple, d'une réparation plus performante dans les ateliers d'entretien, d'un suivi renforcé de la performance du matériel par des ?? en fonction du matériel – avec des feed-back au service "conduite des trains" –, de la mise en service de nouveaux ateliers afin d'augmenter la capacité et, enfin, d'un plan d'action pour réduire le nombre d'incidents liés au système de sécurité. Voilà pour les règles internes à la SNCB.

Une attention permanente est également accordée à la nécessité de faire partir à l'heure les premiers trains de la journée.

En collaboration avec Infrabel, des plans d'action ont été élaborés en vue de réduire le nombre d'incidents

imputables à des tiers, tels que les heurts de personne, le *trespassing* et les vols de câbles. Il faut quand même savoir que, pour ce dernier phénomène, nous avons dû fortement insister pour que tous les acteurs – qui avaient été réunis en 2011 lors d'une première vague importante – se retrouvent dans un comité présidé par la police fédérale de Liège. Celle-ci ainsi que la police locale, Infrabel et la SNCB ont mobilisé les moyens pour tenter d'identifier et de démanteler l'une des bandes à l'origine de ces nombreux vols – qui étaient parfois au nombre de trois certains jours.

Enfin, la SNCB mène une consultation régulière avec Infrabel afin de planifier d'importants travaux de la manière la plus efficiente possible pour en limiter l'impact sur la ponctualité. Il convient d'estimer plus correctement les conséquences potentielles des travaux. De plus, les horaires des trains doivent être aménagés d'une telle manière qu'ils ne subissent pas de retard à hauteur des zones de chantier.

De son côté, Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, a énoncé une série de plans d'action afin de lutter contre les vols de câbles. Il s'agit notamment de sensibiliser en permanence le personnel à la protection des câbles et à une vigilance continue. Une étude de faisabilité quant à l'utilisation de drones sur le réseau ferroviaire durant la nuit ou encore l'installation de caméras supplémentaires en font aussi partie.

Infrabel élabore également des plans d'action visant à lutter contre la présence de personnes sur et le long des voies, par exemple, au moyen de campagnes de communication lors de grands événements ou encore de contrôles préventifs par Securail.

Concernant les difficultés d'exploitation durant les travaux, le gestionnaire d'infrastructure veille à une meilleure coordination interne pour l'établissement du planning des travaux et intensifie les consultations avec les entreprises ferroviaires pour les adaptations au service des trains.

D'autres mesures visant à améliorer la ponctualité sont également mises en œuvre: campagne contre le manque d'adhérence, visite périodique et réglage des aiguillages en fonction des saisons, et réalisation d'un système de monitoring afin d'identifier rapidement les compteurs d'essieux défectueux.

Je vous remets un tableau présentant les chiffres relatifs à la ponctualité des lignes arrivant en gare de Liège-Guillemins. Le manager de la ligne 36 suit l'influence de l'ensemble des lignes qui se croisent à Liège. En outre, j'ai décidé de réunir les conseils d'administration des deux entreprises (Infrabel et SNCB), afin de dégager des solutions efficaces, structurelles, partagées, coordonnées et concertées, et de conscientiser les conseils d'administration dans leur ensemble sur cette question qui doit, selon moi, être le premier point de chacun des conseils d'administration avant les autres points de l'ordre du jour. Je pense qu'il y va de la qualité de l'offre ferroviaire, aux côtés de la sécurité et de la qualité de la communication aux usagers.

Le **président**: Madame Matz, pour une réaction?

05.03 **Vanessa Matz** (cdH): Merci monsieur le ministre pour la remise des documents et pour votre réponse très précise, même si je la sens quelque peu teintée, de votre côté, de désarroi par rapport à ces chiffres. Il suffit de regarder les couleurs du tableau sur les autres lignes pour se rendre compte que, en ce compris sur la ligne qui arrive à Liège-Guillemins, c'est la catastrophe, même si je n'ai pas encore eu le temps d'analyser le tableau ligne par ligne.

J'entends bien les plans mis en œuvre, mais les chiffres de ponctualité dont nous parlons datent de septembre, ce qui signifie que les mesures qui ont été apportées sur le démantèlement des réseaux et les actions ciblées contre le vol de câbles, par exemple, n'ont vraisemblablement pas encore produit leurs effets.

Je suppose que le plan dont vous avez parlé ne date pas du mois de septembre et qu'Infrabel a pris ce dossier à bras-le-corps. On ne peut qu'être interpellé, et parfois même en colère, au vu de ces événements. J'entends dans le ton de votre réponse que vous n'êtes pas satisfait non plus. On ne peut prêcher tout et son contraire. De plus, il s'agit de Liège-Guillemins, pas de la gare d'Aywaille ou de celle de Gouvy! Liège-Guillemins est un lieu de transit important, fréquenté par des navetteurs. Comment voulez-vous que les citoyens ne soient pas dans le désarroi quant à ces problèmes de ponctualité?

J'entends que de nombreuses mesures ont été mises en œuvre. Cependant nous constatons que ces travaux ne portent pas leurs fruits. D'autre part, je ne comprends pas pourquoi les vols de câbles sont quasi exclusivement concentrés sur l'arrondissement de Liège. Pourquoi ces mesures porteraient leurs fruits à

d'autres endroits, même si tout n'est pas parfait là-bas non plus? Je ne comprends pas ce qui se passe et je suis révoltée. Allez-vous mettre en œuvre des moyens suffisants afin d'offrir autre chose aux citoyens que l'augmentation des taxes sur les accises sans avoir une alternative à leur proposer?

05.04 **François Bellot**, ministre: Le plan concernant l'arrestation des voleurs de câbles date du 15 octobre. Avant, deux à trois vols de câbles avaient lieu chaque jour, concentrés dans l'arrondissement de Liège et sur la ligne entre Namur et Gembloux, pour des raisons que la justice devrait éclaircir. Nous pensions que les bandes responsables de ces vols emmenaient les câbles à l'extérieur. Mais, apparemment, il s'agit plutôt de bandes dont la proximité avec les lignes a été démontrée. Si on soustrait les causes de tiers, ce qu'on appelle la ponctualité après neutralisation est identique à Liège à la moyenne du pays.

Les phénomènes de vols de câbles ont été particulièrement pénalisant sur cette ligne. Si on retire les tiers, on est dans la moyenne neutralisée.

05.05 **Vanessa Matz** (cdH): Le résultat est cependant le même, vous en conviendrez, monsieur le ministre. Qu'il s'agisse de vols de tiers ou de causes internes, cela reste la même chose pour les navetteurs.

05.06 **François Bellot**, ministre: Mis à part le fait que la responsabilité des tiers n'incombe pas à la SNCB. Le train arrive en retard pour différentes causes: le suicide n'est pas une cause interne, les vols de câbles non plus. Mais lorsque la responsabilité d'un retard incombe à 63 % à des tiers lorsque l'on en est à 35 % ailleurs, le voyageur ne fait pas la distinction entre le tiers, Infrabel et la SNCB, alors que ceux devant régler les problèmes qui en découlent sont des personnes différentes.

La présence d'un institut médico-psychologique à coté d'une ligne nous pose problème à trois endroits du réseau. On ne peut ni déplacer la zone ni électrifier les clôtures. Il y a donc des causes internes et externes.

Sachez, par ailleurs, que les chiffres relatifs à la ponctualité pour le mois d'octobre 2018 par rapport à octobre 2017 montrent que la ponctualité est en augmentation pour différentes raisons et, notamment, parce qu'il y a diminution du nombre de faits de tiers.

Quand on parle de causes internes ou externes à la SNCB et à Infrabel, ce sont les deux entreprises qui doivent travailler pour réduire leurs causes internes. Quand il s'agit de phénomènes externes, il existe différentes façons de lutter. Ainsi, pour arrêter les bandes, il aura fallu un certain temps pour que les autorités en charge de cette problématique prennent conscience de l'impact que cela avait sur la population.

Dès le mois de juin, j'ai demandé au groupe de se réunir. Avant cela, il a fallu un certain temps pour que les autorités qui ne sont pas propres au transport en prennent conscience.

Il y a des éléments liés aux suicides qui sont très saisonniers. Vous êtes bourgmestre, vous savez ce qu'il en est dans vos communes.

05.07 **Vanessa Matz** (cdH): Monsieur Bellot, je ne suis malheureusement pas bourgmestre.

05.08 **François Bellot**, ministre: Non, mais vous êtes mandataire communale. Vous savez ce qu'il en est. Il y a des bourgmestres ici qui savent ce que je veux dire. Il y a une foison de causes et il faut une foison de solutions.

En ce qui concerne le *trespassing*, les incidents en gare, etc., nous avons adopté la loi sur les amendes administratives. Nous espérons que cela va pouvoir porter ses fruits.

Très régulièrement, des voies sont fermées parce que les arbres le long de voies ne sont pas entretenus, surtout en hiver, avec le poids de la neige.

Il y a une multitudes de causes et il faut s'attaquer à chaque cause avec une action bien particulière. Je souhaitais tout de même dire que ces vols de câbles à répétition ont été très largement la cause d'un écart entre Liège et Namur et les autres régions. La situation a enfin été prise en main. Je crois que dix personnes ont été incarcérées. Depuis lors, nous sommes presque revenus à une situation normale. Il y a encore une tentative de temps en temps, mais plus à l'échelle de ces derniers mois.

05.09 **Vanessa Matz** (cdH): Monsieur le ministre, nous attendrons les prochains rapports de ponctualité

pour voir si ces causes, en tout cas une grosse partie, sont hors des statistiques. Je ne peux que vous inviter, je pense que tout le monde le fera, à garder une vigilance accrue sur cette ponctualité. C'est un facteur particulièrement important pour les navetteurs, à qui des efforts conséquents sont demandés par ailleurs.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'affichage aux voies" (n° 27786)
06 Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "informatieborden op de perrons" (nr. 27786)

06.01 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, sur la ligne 162, plusieurs gares ne disposent pas d'un affichage électronique aux voies. Cela n'est pas sans conséquences sur l'information aux voyageurs, notamment à Arlon où il faut changer de train pour continuer son voyage vers Luxembourg. Les bruits des moteurs rendent parfois inaudibles les annonces de retards, de changements de voie ou de suppressions. D'autres gares sont concernées, notamment Libramont et Jemelle.

Il me semble primordial qu'une information correcte soit donnée aux voyageurs et que les voies soient équipées d'un affichage, d'autant plus dans les gares où des correspondances sont prévues.

Monsieur le Ministre, pour quelles raisons les gares de Libramont et Arlon ne disposent-elles pas d'un affichage au niveau des voies? D'autres gares sont-elles concernées? Est-il possible de remédier à cette situation? Si oui, dans quels délais?

06.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, les écrans présents dans les gares sont installés et gérés par Infrabel. De manière générale, le nombre et le type d'écrans sont définis en fonction du nombre de voyageurs. Un nombre minimum de voyageurs montés est requis pour installer des écrans sur les quais, et les gares d'Arlon et de Libramont n'atteignent pas ce nombre.

Actuellement, les gares d'Arlon et de Libramont disposent du même type d'équipements, à savoir un écran affichant la liste des trains au départ et un écran de crise dans le hall de la gare ainsi que dans le couloir sous voie. À Libramont, la salle d'attente est également équipée des mêmes types d'écrans.

Afin d'informer au mieux ses voyageurs, la SNCB m'a fait savoir qu'elle était intervenue auprès d'Infrabel pour que les quais de ces deux gares soient dotés d'écrans avec la liste des trains au départ. La réalisation de ce projet est prévue pour le printemps 2019.

06.03 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette bonne nouvelle. Des informations correctes pourront enfin être données aux voyageurs, et ce de manière audible. Je tiens à vous remercier d'avoir pallié cette situation, qui crée des problèmes actuellement.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la compensation pour retard dans un train transfrontalier" (n° 27787)
07 Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatie voor de vertraging van een internationale trein" (nr. 27787)

07.01 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le voyageur a la possibilité d'introduire une demande de compensation en cas de retard de son train et ce, selon diverses modalités reprises sur le site Internet belgiantrain.be.

Une question se pose toutefois concernant les trains transfrontaliers. En effet, je suis contactée par des

usagers qui me disent qu'il ne leur est pas possible d'obtenir une compensation pour un voyage transfrontalier ayant eu du retard en passant par Arlon, par exemple pour un trajet Virton-Luxembourg ou un trajet Marloie-Luxembourg. En effet, les voyageurs devant actuellement changer de train en gare d'Arlon, le retard ne serait pas calculé sur la totalité du trajet, soit Virton-Luxembourg ou Marloie-Luxembourg, mais uniquement sur la portion en Belgique.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous cette information? Si oui, cette situation est-elle spécifique à la situation transfrontalière d'Arlon qui fait que les usagers doivent changer de train ou est-ce généralisable à tous les trains transfrontaliers? Aussi, si vous confirmez cette information, qu'est-il possible de faire afin que tous les voyageurs puissent bénéficier de ce système de compensation?

Je vous remercie.

07.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe que le système de compensation pour les voyages transfrontaliers couvre un trajet complet qu'il soit avec ou sans correspondance. Un voyageur disposant d'un titre de transport SNCB qui effectue le trajet Marloie-Luxembourg en changeant de train à Arlon recevra une compensation pour le retard total calculé sur le trajet complet Marloie-Luxembourg.

07.03 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éclaircissements. Je suis contente de savoir que l'information était erronée et que le système d'équité entre tous est bien mis en place.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des accompagnateurs de train" (n° 27789)
08 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 27789)

08.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, même si les accompagnateurs ne sont pas directement concernés, cette question est d'autant plus d'actualité que, comme vous l'avez sans doute lu dans la presse, trois agents Securail ont été passés à tabac par une trentaine de personnes à Bruxelles-Nord.

Pour revenir à nos accompagnateurs, nous avons tous pu voir dans nos gares la nouvelle campagne de sensibilisation concernant l'insécurité ressentie par les accompagnateurs de train. Un écran interactif a été placé dans les principales gares de Belgique, ainsi que des affiches reprenant la photo d'agents ayant été agressés par des voyageurs. Leur portrait se trouve derrière une vitre brisée et les usagers de la SNCB sont invités à y poser leur main pour "réparer" l'agression.

En 2017, les agressions ont augmenté de 11 % - 1 200 cas déclarés qui ont entraîné 3 000 jours d'absence. De plus, depuis le 1er novembre 2018, les accompagnateurs peuvent donner des amendes administratives aux passagers sans titre de transport en règle, ce qui permet des poursuites judiciaires.

Cependant, les agents doivent porter un badge par lequel ils sont clairement identifiables. En Belgique, le choix a été posé d'afficher le nom et le prénom sur ce badge.

Monsieur le ministre, alors que les cas d'agression ne cessent d'augmenter, quelles solutions concrètes envisagez-vous pour assurer la sécurité des accompagnateurs de train? Des équipes supplémentaires de Securail sont-elles envisagées? Des formations spécifiques sont-elles prévues à l'attention des accompagnateurs, de manière à ce qu'ils puissent réagir au mieux en cas d'agression?

J'aimerais également revenir sur le port du badge. Je vous avais déjà interrogé au mois d'octobre sur cette obligation de port du badge. Vous m'aviez répondu qu'il s'agissait d'une "obligation qui découle de la jurisprudence belge et européenne". Pourriez-vous me donner des précisions à cet égard? En effet, il semblerait que, dans d'autres pays, les noms ne soient pas indiqués sur les badges, ce qui permet néanmoins de répondre à la jurisprudence et à la réglementation. Est-on obligé d'indiquer le nom et le

prénom ou une autre formalité permettant d'identifier les agents pourrait-elle être mise en pratique? Pourquoi, le cas échéant, un refus d'entendre la demande des accompagnateurs de train qui se sentent aujourd'hui en insécurité?

08.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, j'aimerais apporter quelques précisions avant de répondre à vos questions.

Avant le 1er novembre, les accompagnateurs de train avaient déjà la possibilité de dresser des procès-verbaux lorsqu'ils constataient une infraction à la loi sur la police des chemins de fer. Toutes ces infractions étaient alors pénales. La grande différence depuis lors, c'est que certaines infractions peuvent désormais faire l'objet d'une sanction administrative sans passer par une procédure judiciaire. L'acte est toujours le même, si ce n'est ce changement-là.

En obligeant les accompagnateurs à s'identifier, le législateur n'a fait que s'aligner par rapport aux autres catégories professionnelles qui remplissent des fonctions de constat similaires, comme par exemple les agents constatateurs communaux ou encore les agents de police ou les agents Securail.

La SNCB adapte en permanence son masterplan anti-agressions. La campagne de sensibilisation que vous avez évoquée figure parmi les mesures récentes du plan. Comme je vous le disais le 24 octobre, il est important de ne pas faire d'amalgame entre, d'une part, les agressions dans les trains, qui augmentent pour la première fois depuis 2011, indépendamment du port du badge qui n'est obligatoire que depuis le 1er novembre, et d'autre part, le port du badge lui-même, par rapport auquel j'entends les craintes des accompagnateurs, que j'ai d'ailleurs rencontrés. Ce sont deux choses différentes. Il faut analyser ces deux problématiques distinctement pour apporter des réponses ad hoc.

Par rapport aux agressions, le renforcement de la présence de Securail dans les trains fait partie des mesures du plan anti-agressions. Il en est de même des équipes TICo (Tickets Control Teams). Par rapport au port du badge, je tiens à rappeler que la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, article 25, 1er alinéa, 5, dispose que les agents constatateurs s'identifient au moyen d'une carte de légitimation, dont le Roi fixe le modèle pour les agents constatateurs. L'agent constatateur doit en permanence et de manière visible être identifiable par son nom. En cela, cette loi est identique à celle portant sur les amendes administratives communales; nous n'avons rien inventé.

Cette exigence d'identification constitue une partie des éléments nécessaires à l'exercice de la protection des droits de la défense. Elle découle de la force probante des constats rédigés par les agents constatateurs qui valent, dans certains cas, jusqu'à preuve du contraire. Il s'agit d'ailleurs d'une obligation européenne.

Par contre, compte tenu des craintes des accompagnateurs, comme la SNCB analyse de près les cas d'agressions commises dans ses infrastructures, je lui ai demandé de suivre l'évolution des cas avérés de représailles en dehors de la sphère professionnelle qui seraient liés au port du badge. Il est dès lors trop tôt pour tirer quelque conclusion que ce soit à ce stade.

08.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse. Il y a effectivement plusieurs points. Je ne dis pas que le port du badge est immédiatement lié à l'augmentation des agressions. Si c'est que vous avez compris, ce n'était pas du tout la portée de ma question ou des éléments que j'ai développés, puisque ce badge nominatif vient seulement d'être instauré.

Par contre, je pense que le fait qu'on demande de plus en plus aux accompagnateurs de sanctionner quand cela s'impose et que cela fasse partie de la manière dont on les évalue amène des situations plus conflictuelles où ils sont davantage mis en danger. Les agents Securail sont une bonne chose mais je pense que ceux qui sont souvent en première ligne et seuls dans les trains, en particulier les femmes malheureusement, ce sont les accompagnateurs et les accompagnatrices de train.

Je crois qu'aujourd'hui, la formation qu'ils reçoivent n'est plus nécessairement en lien avec ce qu'on leur demande de faire. Je ne crois pas que les agressions vont diminuer dans les prochains mois ou dans les prochaines années si on ne prend pas toute la mesure de ce qui est en train de se passer aujourd'hui. Le badge, je l'avais déjà dit à l'époque, relève plus de l'ordre du symbolique. Je n'en sais rien. Il serait intéressant de faire le suivi précis des cas qui pourraient surgir à l'avenir, mais il est vrai que je ne comprenais pas pourquoi, dans la mesure où cela rassurait ceux qui sont au premier plan, on n'offrait pas une autre possibilité. Identifier un accompagnateur peut se faire d'une autre manière qu'en portant son nom

sur un badge.

J'entends bien que ce n'est pas l'option qui a été retenue. Je l'ai déploré en octobre et je continue à le déplorer aujourd'hui. Je pense qu'il faut juste qu'on se rende compte que dans les trains, ce sont des hommes et des femmes qui sont confrontés à ces agressions. Ce sont des êtres humains. Je pense qu'il y a des choses qu'on pourrait mettre en place, d'une part pour faire en sorte qu'ils puissent exercer leur travail sans risquer leur intégrité physique et, d'autre part pour les rassurer sur des choses qui peuvent paraître à la limite assez modestes comme cette question de badge. Selon moi, on pourrait trouver une autre forme de visualisation. Je ne peux que regretter que la demande de ces travailleurs ne soit pas entendue.

08.04 **François Bellot**, ministre: Il faut tout de même savoir que si les gens n'acceptent pas de payer l'amende administrative spontanément - c'est ainsi dans 70% des cas -, déjà avant le port du badge, lorsque la SNCB signifiait un autre acte, on indiquait le nom de la personne qui dressait!

J'ai également été sensible aux observations des accompagnateurs. Inutile de mettre une plaque avec un nom dans une police de caractère de trente sur la veste. La simple carte, comme celle des agents de police ou des agents Securail, est de format carte d'identité avec la photo, le B de la SNCB ou le I d'Infrabel, et le nom. À une distance de trente centimètres, vous ne savez pas le lire.

Nous sommes obligés, par des dispositions liées aux droits de la défense de le faire, et c'est ainsi pour tous les agents. L'augmentation du nombre d'agressions par rapport à 2011 est certain et il est indépendant du port du badge. Je veux aussi rester attentif à cette problématique. Je l'ai dit aux organisations syndicales et aux groupements des accompagnateurs: si jamais vous vous identifiez, informez-vous du moindre problème.

Je connais une situation et ceux à qui j'en parle le savent. Un jour, il y a eu un problème entre un accompagnateur et un client dans un train. Le client a pris une photo de l'accompagnateur avec son smartphone et, dans les dix minutes, il savait où la personne habitait, par la simple photo et le commentaire suivant: "Connaissez-vous ce monsieur?"

Selon moi, quantité d'actions sont possibles. Les nouveaux trains Desiro sont équipés de caméras. Les images sont enregistrées et reçues en direct par le *Traffic Control.* Tout acte de violence à l'égard d'un agent de la SNCB, accompagnateur ou pas, est un acte de trop. Je serai toujours avec ceux et celles qui adopteront les mesures nécessaires pour, à la fois, secourir et aider les gens psychologiquement lorsqu'ils sont victimes, mais aussi pour condamner ces actes avec la plus grande force. C'est d'ailleurs le sens de la loi sur les amendes administratives pour que le sentiment d'impunité ne se développe pas.

08.05 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, c'est également ce que je souhaite, à savoir que ces accompagnateurs et ces accompagnatrices puissent effectuer leur travail sans craindre pour leur intégrité physique, et avec plaisir, ce qui est le cas de la plupart d'entre eux, je pense. C'est ce que mon groupe et moi-même souhaitons. Vous trouverez toujours en nous des alliés pour avancer vers plus de sécurité pour nos agents.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle offre S de la SNCB" (n° 27790)
09 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe S-aanbod van de NMBS" (nr. 27790)

09.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, la presse annonçait, il y a quelques mois, que la SNCB allait lancer une nouvelle offre suburbaine (offre S) dans un rayon de 30 km autour de Liège, Charleroi, Anvers et Gand. L'objectif était d'offrir des moyens de transport de proximité en plus des relations ferroviaires entre les grandes villes.

Le projet AnGeLiC (Anvers, Gand, Liège, Charleroi) est ainsi concrétisé. À Liège, l'offre S comprend quatre lignes suburbaines vers Liège-Guillemins et dessert 59 gares. À Charleroi, il est question de quatre lignes – 52 gares passent sous l'offre S – contre trois lignes à Gand et quatre à Anvers. Les modifications ont déjà été intégrées dans l'outil de planification des trajets sur le site de la SNCB.

Monsieur le ministre, disposez-vous déjà d'une première évaluation de cette nouvelle offre suburbaine? Quelles sont premières conclusions que vous pouvez tirer? La SNCB aurait-elle eu connaissance de problèmes d'actualisation des informations fournies par l'outil de planification des trajets, en cas de perturbation sur le réseau? Si oui, lesquels?

09.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Kir, afin de laisser toutes les chances à une nouvelle relation d'attirer les voyageurs, le gouvernement a convenu que les nouvelles relations seraient évaluées au plus tôt lors de l'élaboration du nouveau plan de transport et seulement après deux ans de mise en service. En effet, il faut savoir que pour qu'une nouvelle ligne arrive à maturité, il faut au minimum deux à trois ans. Il est donc prématuré d'évaluer cette nouvelle offre suburbaine AnGeLiC.

J'ai déjà cité quelques chiffres en réponse à une question de Mme Schlitz. Il est question de 1 794 pour Liège, un peu plus de 129 ou 159 pour Charleroi. Je ne dispose pas des chiffres pour les zones puisque je n'ai pas été interrogé à ce sujet.

La SNCB assure qu'elle évaluera son offre suburbaine afin d'y apporter les améliorations qui s'avèreraient nécessaires, tout en gardant comme ligne directrice la demande de mobilité et la décongestion des agglomérations par le projet AnGeLiC.

La SNCB m'informe qu'elle n'a rencontré aucun problème lors de l'intégration de données de l'offre S dans son *routeplanner*.

09.03 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces premiers éléments de réponse. Je reviendrai sur le sujet dans les prochains mois.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des vols de cuivre sur le réseau ferroviaire belge" (n° 27791)
10 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal koperdiefstallen op het Belgische spoorwegnet" (nr. 27791)

10.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, selon la presse, en août dernier, les statistiques sur les vols de métaux sont reparties à la hausse l'an dernier, en dépit des actions menées conjointement par Infrabel, l'entreprise gestionnaire du réseau ferroviaire, la SNCB et les services de la police des chemins de fer.

Arès un pic de vols en 2011 et 2012 et les mesures prises pour lutter contre le phénomène, le nombre de vols de métaux repart à la hausse: de 1 732 larcins en 2016 à 1 833 faits en 2017. Selon la porte-parole de la police fédérale, Sandra Eyschen déclare que "le cuivre est le métal dont le prix, l'abondance et la disponibilité sont les plus élevés, qu'on le trouve partout et qu'il est généralement très peu sécurisé". Donc, le calcul des coûts est, malheureusement, favorable aux vols. Elle relève également que "ces vols sont dangereux tant pour les auteurs que les usagers des infrastructures". Elle rappelle notamment que "si l'on touche à des éléments de la signalisation, des passages à niveau pourraient être perturbés, ne plus fonctionner correctement et générer des situations aux conséquences mortelles".

Monsieur le ministre, avez-vous pu tirer des conclusions de ces chiffres? Si oui, quelles mesures envisagez-vous de prendre pour remédier aux problèmes soulevés par ces résultats? Quel a été de 2014 à ce jour le coût des réparations occasionnées par ces vols mais aussi l'impact chiffré du retard occasionné sur le rail?

10.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, je regrette et partage le constat de la récurrence des faits, l'importance du préjudice causé et la surcharge de travail pour le personnel appelé à la remise en état des installations saccagées et enfin, les nombreux retards que les voyageurs subissent à l'occasion de cette recrudescence du nombre de vols de métaux, des câbles sur les sites d'exploitation du réseau du chemin de fer depuis cet été.

Face à cette réalité, j'ai agi dans la limite du champ de mes compétences, afin qu'une réaction appropriée soit déployée avec l'aide des mes collègues en charge de l'Intérieur et de la Justice.

Dans ce cadre, j'ai personnellement appelé à la mise en place immédiate d'une *task force* placée sous la direction des autorités compétentes pour ce qui concerne l'enquête et les mesures qui ressortent de la coordination des missions de police administrative. Une approche pluridisciplinaire du phénomène, impliquant la justice, la police intégrée, la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité, a été élaborée et engagée afin de mettre un terme aux agissements de ces délinquants.

L'arrestation récente d'une bande organisée, fruit du travail de la police fédérale judiciaire de Liège et de l'approche pluridisciplinaire mise en œuvre, a porté un coup certain au phénomène. Le plan d'action contre les vols de câbles est, lui aussi, toujours en cours: remplacement du cuivre par de l'aluminium lorsque cela est possible, marquage en relief sur le conducteur, modification de la couleur des câbles de terre, campagne de sensibilisation…

Après une accalmie de plusieurs années, résultat de la mise en place en 2013 d'une *task force* et d'un plan d'action national, le nombre de vols de câbles est – comme vous le mentionnez – reparti à la hausse depuis l'été 2018. Ainsi, depuis juin de cette année, pas moins de 225 vols ont été commis. Pour l'ensemble de l'année 2017, le nombre de vols s'élevait à 63.

Les conséquences de la recrudescence du phénomène sont importantes en termes de sécurité, de coûts et de ponctualité, ainsi que pour l'image du chemin de fer. Je vais vous remettre le tableau reprenant les statistiques, et vous verrez que, comme je l'ai indiqué tout à l'heure dans ma réponse à Mme Matz, le nombre de minutes de retard que ces vols ont généré a été multiplié par dix entre 2017 et 2018, sachant que tous les vols se sont concentrés de juin à octobre.

Le **président**: Merci monsieur le ministre pour ces éléments d'information. Si je résume bien votre réponse, vous appelez à la mise en place d'une *task force*.

10.03 **François Bellot**, ministre: Non, j'ai appelé à la réunion de la *task force* fin juin, elle ne s'est réunie que fin juillet. La police fédérale a pris des responsabilités, elle a mis en œuvre différents moyens et a procédé à l'arrestation de la bande qui sévissait en date du 15 octobre 2018, après un mois et demi d'investigations. Depuis lors, le phénomène a quasiment pris fin et les chiffres rejoignent les moyennes des années antérieures. En trois mois de temps, 261 vols ont été commis, ce qui correspond - si nous extrapolons sur une année complète - à seize fois la moyenne de 2017.

10.04 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces compléments de réponse. Le travail qui a été fait par la police dans le cadre de cette approche pluridisciplinaire a porté ses fruits. Les statistiques de 2018 le démontreront.

Je vous propose de revenir sur le sujet avec les chiffres en main pour voir si de nouvelles mesures doivent être prises ou si on en revient à une situation qu'on peut qualifier de normale.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi à la SNCB" (n° 27796)
11 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgelegenheid bij de NMBS" (nr. 27796)

11.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, le recrutement serait un des grands objectifs de la SNCB dans les années à venir. En effet, l'entreprise ferroviaire doit recruter pas moins de 290 accompagnateurs de train en 2019, alors qu'elle vient d'en recruter 185 sur l'année 2018. Selon son porte-parole, pour combler les manques au sein de ce secteur, l'entreprise ferroviaire pense donc à rappeler des accompagnateurs récemment retraités ou sur le point de l'être.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer cette information? Pouvez-vous me faire un état des lieux quant aux engagements réalisés par la SNCB, par année et depuis 2014? Pouvez-vous chiffrer les heures supplémentaires effectuées par les accompagnateurs actuels, par année et depuis 2014?

Quels sont, par année et depuis 2014, les objectifs fixés en nombre d'équivalents temps plein à atteindre pour remplir le cadre nécessaire d'accompagnateurs de train à la SNCB? Quel est le nombre d'équivalents temps plein d'accompagnateurs effectivement en service, par année, entre 2014 et 2019? Combien de retraités pensez-vous remettre au travail?

D'avance, je vous remercie pour vos réponses qui, j'imagine, me seront aussi communiquées par papier.

11.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe qu'elle pense effectivement à rappeler les accompagnateurs de train récemment pensionnés. Le nombre d'agents dépendra du nombre de candidats. Je n'ai pas d'a priori négatif à ce sujet, à partir du moment où, comme en 2015, les règles de concertation paritaire sont respectées et que cela se fait sur une base volontaire.

Je vous ferai parvenir les chiffres demandés en annexe.

11.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Merci monsieur le ministre. J'en prendrai connaissance et reviendrai vers vous le cas échéant.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

12 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le deuxième test de la première navette de bus sans chauffeur sur la voie publique" (n° 27799)
12 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweede test met de zelfrijdende shuttlebus op de openbare weg" (nr. 27799)

12.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, une navette autonome interagissant avec les autres usagers a pour la première fois circulé sur la voie publique avec des passagers, le mardi 4 septembre dernier. Cette première a été organisée à Han-sur-Lesse par l'institut Vias et vous-même, en présence du premier ministre.

Un minibus parcourt depuis lors un trajet de 500 mètres environ sans chauffeur à son bord. À compter du 4 octobre dernier, une navette similaire effectue à Braine-l'Alleud un trajet de 2,4 kilomètres, soit une distance quasiment cinq fois plus grande. Elle roulera de la butte du Lion jusqu'à la ferme de Hougoumont, lieu emblématique de la bataille de Waterloo.

Ce deuxième test est encore plus ambitieux et plus difficile techniquement que le premier en raison de la présence de virages, d'une pente assez importante sur une partie du parcours et de l'étroitesse des routes empruntées. Celles-ci sont par ailleurs fréquentées régulièrement par des cyclistes et des piétons, sans compter que des fermiers y circulent en tracteur pour se rendre aux champs. La navette détecte tous ces usagers et adapte ses déplacements en conséquence. Elle ralentira ou s'arrêtera en cas de risque de collision. Il s'agit quand même d'une première assez impressionnante.

Monsieur le ministre, quel bilan tirez-vous de ces tests? Quelles sont les autres étapes prévues? Avez-vous déjà élaboré un calendrier? Quel est le coût d'une telle mesure?

De quelle manière comptez-vous surmonter les problèmes d'ordre juridique et psychologique - dont nous avions déjà parlé ici - inhérents à ce type de technologie?

Quel sera l'impact de la généralisation des navettes de bus autonomes sur la sécurité routière, la mobilité et le coût du transport pour les utilisateurs?

Enfin, comment fonctionnera le GPS dans les tunnels, les bâtiments ou encore si aucune connexion satellite n'est possible? Je vous remercie pour les réponses que vous ne manquerez pas de m'apporter.

12.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, les tests ont débouché sur zéro accident, avec 2 500 personnes transportées. La technologie a atteint un très bon niveau de maturité. Quelques tests restent à faire, notamment lors de conditions atmosphériques dégradées: par temps de neige, fortes pluies, grand gel, etc.

Actuellement, un accompagnateur se trouve dans la navette pour reprendre le contrôle du véhicule en cas de problème. À terme, le but est que l'accompagnateur ne soit plus dans la navette, mais dans une salle à partir de laquelle il pourra contrôler un plus grand nombre de navettes.

Le projet est financé par la convention entre le SPF Mobilité et Transports et Vias. Le budget pour l'ensemble du projet est de 170 000 euros et comprend la location des deux navettes, la configuration des navettes, l'opérateur avec permis D présent dans les navettes et des frais de gestion du projet.

Au niveau juridique, il est difficile de répondre actuellement car beaucoup de questions doivent être réglées au niveau européen. Le SPF prendra part aux discussions à ce sujet.

Au niveau psychologique, la technologie a été bien perçue par les gens qui ont testé le véhicule. La présence d'un accompagnateur a aussi tendance à rassurer les gens. Aucun conflit avec d'autres usagers n'a été observé. Grâce à une bonne préparation, une information aux citoyens et une bonne signalisation, nous pouvons dire que le projet a été bien accepté.

Vias est en train de dépouiller les questionnaires d'évaluation et les résultats seront disponibles au début de l'année 2019. Dans le futur, les gens devraient s'habituer à ce type de véhicules grâce à la généralisation de ceux-ci.

Au niveau de la sécurité routière, nous pouvons estimer que l'impact sera positif. Des technologies de perception permettent à la navette de détecter des situations dangereuses et son temps de réaction est vraiment très court. Au niveau de la mobilité, ces navettes sont avant tout un complément aux services existants et sont destinées avant tout à un service local, le *last mine*. Elles relieront par exemple un hôpital à une gare, ce qui permettra d'augmenter l'accessibilité des espaces publics aux personnes à mobilité réduite.

Le coût du transport n'a pas été abordé. Cependant les tests ont été faits avec le gestionnaire de service de transport public Keolis, ce qui démontre l'intérêt du secteur pour cette solution et l'existence d'un business model. Le véhicule utilise le Global Navigation Satellite System (GNSS), soit le GPS plus Galileo, plus le Glonass et des LiDARS-lasers pour se positionner.

La première catégorie consiste en des signaux externes, les LiDAR. La détection se fait à partir du véhicule vers son environnement. En fusionnant ces deux types de données, nous avons un positionnement précis du véhicule.

Sans GNSS, lorsque la navette passe dans un tunnel, par exemple, le véhicule utilisera alors ses LiDAR. Ainsi, à Braine-l'Alleud, la localisation se fait grâce aux LiDAR sur une partie du parcours car la couverture GNSS est dégradée à cause des arbres. La carte embarquée est une carte 3D de l'environnement et sa précision est primordiale.

12.03 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses bien complètes que j'aurai l'occasion d'analyser. Je ne manquerai pas de revenir vers vous.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de la proportion d'accidents avec délit de fuite" (n° 27800)
13 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het percentage ongevallen met vluchtmisdrijf" (nr. 27800)

13.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, selon la presse, la proportion d'accidents avec délit de fuite augmenterait. Plus de 4 200 accidents avec tués ou blessés ont eu lieu l'année dernière avec la circonstance aggravante qu'un délit de fuite a été commis, soit pratiquement un cas toutes les deux heures, selon l'analyse statistique de l'institut Vias.

Les accidents de ce type sont en légère diminution par rapport à il y a 10 ans (- 5 %), mais le nombre d'accidents en général a baissé de manière beaucoup plus prononcée sur la même période (- 22 %).

Aujourd'hui, il y a donc proportionnellement plus d'accidents avec délit de fuite qu'il y a 10 ans (11 % au lieu de 9 %). Le phénomène est particulièrement préoccupant à Bruxelles où le pourcentage dépasse 15 %, contre 11 % en Flandre et 9 % en Wallonie.

Monsieur le ministre, avez-vous tiré des conclusions par Région de cette analyse de l'Institut Vias? Quelles mesures urgentes avez-vous prises pour endiguer ce problème? Une nouvelle modification de la législation est-elle prévue? Je vous remercie.

13.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, dans le communiqué à l'origine de l'article de presse, l'institut Vias se base sur les chiffres les plus récents qui sont disponibles, lesquels datent de 2017. À l'initiative de mon collègue Koen Geens, le ministre de la Justice, et de moi-même, le projet de loi relatif à l'amélioration de la sécurité routière a été introduit à la Chambre, et il est entré en vigueur le 15 février 2018.

Cette loi a augmenté significativement les peines pour les délits de fuite, surtout pour les accidents avec lésions corporelles. Les Régions ont bien évidemment été consultées, conformément à la procédure d'association, dans le cadre d'un projet de loi. Vu que l'étude Vias citée n'a pas pu prendre en compte ces dernières modifications législatives, les conclusions à tirer sont limitées et nous devrons attendre l'évaluation des chiffres de 2018 et 2019 avant d'envisager de nouvelle mesures.

13.03 **Emir Kir** (PS): Merci monsieur le ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

14 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la signalisation des zones 30 sur les routes" (n° 27801)
14 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanduiding van de zone 30" (nr. 27801)

14.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, j'ai encore une question relative à la sécurité routière. Il s'agit de la signalisation des zones 30 sur les routes. Ce sujet préoccupe énormément nos concitoyens. Parmi les priorités de nos habitants figurent la propreté et la sécurité. Dans la sécurité, il est souvent question de la sécurité routière.

Selon une nouvelle enquête de l'institut Vias, parue récemment, plus d'un Belge sur quatre habitent aujourd'hui dans une zone 30 et 85 % d'entre eux en sont satisfaits, principalement pour des raisons liées à la sécurité routière et à la limitation des nuisances sonores.

En effet, six Belges sur dix sont, par ailleurs, favorables à la mise en zone 30 de tous les centres-villes, à condition de laisser les grands axes à 50 ou 70 km/h. Près de six Belges sur dix estiment toutefois que les zones 30 sont généralement mal signalées.

Cette enquête a été réalisée à l'occasion du 30e anniversaire de l'introduction du concept de zone 30 dans le Code de la route. C'est à Uccle et à Oupeye (Liège) que les toutes premières zones 30 ont été instaurées.

Sur la base de ces informations, quelle est votre analyse de ces chiffres? Ces résultats seront-ils à l'origine d'actions concrètes, de projets ou d'initiatives politiques? Je sais que la compétence est régionale et également communale. Néanmoins, comptez-vous, au niveau fédéral, prendre des mesures ou des initiatives pour favoriser une meilleure signalisation des zones 30 sur les routes?

14.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Kir, les zones 30 figurent depuis trente ans dans le Code de la route et constituent encore aujourd'hui un moyen efficace pour aménager des voiries où la cohabitation d'usagers vulnérables et d'usagers motorisés représente une source moins accidentogène que sur les routes où la vitesse autorisée est plus élevée.

Cependant, en termes de limitation de vitesse sur les voies non autoroutières, ce sont les Régions qui sont compétentes exclusivement pour l'installation de zones 30 et la signalisation. Je vous invite donc à les contacter pour connaître leur analyse du dossier.

14.03 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, dans le cadre de la coopération avec les Régions, ces sujets

attirent-ils l'attention des différentes parties? En avez-vous parlé avec elles?

14.04 **François Bellot**, ministre: Non, nous nous basons sur le Code de la route. Ensuite, les Régions ont toute autonomie en la matière. En tout cas, elles ne nous ont pas fourni d'analyse à ce propos.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

15 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les accidents de la route impliquant des enfants" (n° 27802)
15 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersongevallen waarbij kinderen betrokken zijn" (nr. 27802)

15.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, l'an dernier, on a recensé chaque jour 10 accidents de la route dans lesquels un enfant de moins de 15 ans a été blessé ou tué. Les accidents impliquant des enfants surviennent essentiellement au début et à la fin des heures de cours et dans près de la moitié des cas, il s'agit de jeunes piétons ou cyclistes. C'est entre 11 et 14 ans que le nombre de victimes est le plus important.

Ces chiffres sont issus d'un nouveau rapport sur les enfants dans la circulation publié par l'institut Vias à l'occasion de la rentrée des classes.

Monsieur le ministre, vous avez certainement pris connaissance de ces chiffres. Quelles conclusions en tirez-vous? Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour protéger nos enfants et limiter le danger au maximum?

15.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, j'ai pris connaissance des statistiques et conclusions du rapport thématique de Vias relatif aux enfants avec beaucoup d'intérêt. Il en ressort clairement que le risque d'être impliqué dans un accident est beaucoup plus élevé pour la catégorie des usagers entre 6 et 14 ans, notamment en tant que piéton mais particulièrement en tant que cycliste.

Ceci s'explique par plusieurs raisons. À cet âge le développement cognitif et physique est plus limité que pour les personnes adultes. Citons leur laps de concentration plus brefs, une perception des risques encore moins développé, une difficulté à traiter une plus grande quantité d'informations, un sens de la perspective limité, leur petite stature qui les rend aussi plus sensibles. L'étude démontre clairement qu'à partir de 11 ans, les jeunes cyclistes sont un groupe à très haut risque.

Les recommandations de l'étude sur l'amélioration de la sécurité des enfants concernent principalement l'éducation routière, la sensibilisation et l'infrastructure routière. Ce sont les Régions, compétentes pour ces matières, qui sont principalement concernées. Récemment, lors de la campagne "Je sors, je brille" du SPF Économie relative à la visibilité des cyclistes et des utilisateurs d'engins de déplacement et menée en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, les règles et les conseils relatifs à l'éclairage et à la visibilité ont été rappelées.

Le gouvernement fédéral ne compte pas adopter de règles contraignantes mais encourage notamment l'importance des campagnes de sensibilisation saisonnières menées par les Régions sur ce thème. Je soutiens activement le développement des différentes technologies des véhicules qui pourront mener à une plus grande protection des enfants et des usagers faibles en général, telles que ISA (Intelligence Speed Adaptation), les systèmes de détection radar ou encore des systèmes de freinage automatique.

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

15.03 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette explication bien complète.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le taux d'augmentation du port de la ceinture" (n° 27838)
16 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende gebruik van de veiligheidsgordel" (nr. 27838)

16.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, selon l'institut Vias, la proportion de personnes qui portent leur ceinture en voiture n'a jamais été aussi élevée dans notre pays: 95 % à l'avant et 86 % à l'arrière. Par contre, la ceinture a nettement moins de succès auprès des conducteurs de véhicules utilitaires: seuls 85 % d'entre eux s'attachent. Ces trois dernières années, l'augmentation du port de la ceinture a permis d'éviter plus d'une quarantaine de tués ou blessés graves sur nos routes.

Ainsi, à l'occasion de la journée mondiale du souvenir des victimes de la route, instaurée en 2005 par l'ONU, le troisième dimanche du mois de novembre dans de nombreux pays sur tous les continents, il est important de rappeler que les usagers peuvent aussi être acteurs de leur propre sécurité.

Monsieur le ministre, c'est une bonne nouvelle. Cela va dans le bon sens et je m'en réjouis. Quelle est votre analyse de ces résultats? Quel est votre avis? Le nombre d'accidents de la route impliquant des conducteurs de véhicules utilitaires est-il en augmentation ou en diminution depuis 2014? Quels facteurs expliquent ces évolutions? Pourriez-vous nous indiquer le nombre de procès-verbaux dressés à des conducteurs et à des passagers pour le non-port de ceinture de sécurité?

16.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, le taux du port de ceinture de sécurité augmente, ce qui constitue une bonne évolution. Il est évident que les chiffres de 95 % de port de ceinture à l'avant, de 86 % de port de ceinture à l'arrière et de 81 % dans les véhicules utilitaires laissent encore une marge pour l'amélioration.

Comme je l'ai déjà mentionné dans les réponses à d'autres questions sur le même thème, je mise sur des contrôles supplémentaires ainsi que sur les campagnes de prévention pour sensibiliser au port de la ceinture de sécurité. Les campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière relèvent de la compétence des Régions.

Toutefois, dans le futur, nous communiquerons plus clairement sur le sujet par le biais de messages annexés aux procès-verbaux. À l'arrière des procès-verbaux que vous recevrez figureront des recommandations qui ont trait à l'objet de l'infraction que vous avez commise.

Le nombre d'accidents impliquant des véhicules utilitaires n'est pas pris en compte séparément. Je peux cependant vous fournir le nombre d'accidents impliquant des camionnettes, lesquelles constituent la majorité des véhicules utilitaires. Suivant le dernier baromètre de la sécurité routière Vias, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins une camionnette sur le territoire du royaume a légèrement diminué: 1 800 accidents au premier semestre 2014 contre 1 763 accidents au premier semestre 2018. Il est très difficile de vous fournir une explication unique pour une évolution aussi limitée.

En 2017, le nombre d'infractions relevées par la police pour le non-port de la ceinture et la non-utilisation de sièges pour enfants s'élèvent à 59 978.

16.03 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse bien précise.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

17 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'accidents avec un conducteur fantôme en 2017" (n° 27803)
17 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal ongevallen met een spookrijder in 2017" (nr. 27803)

17.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, en juillet, l'institut Vias nous apprenait que l'an dernier, 16 accidents avec tués ou blessés impliquaient un conducteur fantôme sur autoroute. C'est plus qu'en 2016, où il y avait 11 accidents, et c'est même le nombre le plus élevé depuis 2009.

Les accidents impliquant un conducteur fantôme représentent seulement 0,35 % de la totalité des accidents corporels sur autoroute, mais sont la cause de 3,5 % des décès sur autoroute. Ces accidents sont donc vraiment très dangereux, ils sont dix fois plus graves que l'ensemble des accidents corporels sur autoroute.

Au cours de ces dix dernières années, nous avons déploré 265 victimes au total dans les 123 accidents impliquant un conducteur fantôme, dont 41 tués et 224 blessés. Selon Vias, on recense en moyenne un mort tous les trois accidents avec un conducteur fantôme. Celui-ci perd la vie dans un accident sur cinq.

Dès lors, monsieur le ministre, j'aimerais vous demander si vous comptez prendre de nouvelles mesures concernant cette problématique? Quelles sont les sanctions prévues pour les auteurs? Ont-elles selon vous un effet suffisamment contraignant?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses.

17.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, comme je l'ai déjà mentionné dans une précédente question portant sur le même sujet, la question n° 17379 du 20 mars 2017, les mesures générales visant à éviter que des conducteurs ne prennent des autoroute à contre-sens et les solutions pour lutter contre les conducteurs fantômes, sont principalement infrastructurelles: conception et construction des sorties, éclairage, signalisation spéciale, marquage au sol. Il s'agit de compétences régionales.

Pas ailleurs, la diffusion immédiate d'informations revêt une grande importance. Elle peut avoir lieu soit par radio-guidage, en interrompant les autres émissions des chaînes nationales ou locales, soit par des systèmes de GPS ou autres, tels que Coyote, qui font également apparaître un message sur le *display* dans le véhicule. Tant l'équipement en infrastructures que les centres d'information routière, en collaboration avec la police, sont régionaux.

Rouler à contre-sens sur une autoroute est sévèrement puni. Il s'agit d'une infraction du quatrième degré. À ce jour, une amende de 40 à 500 euros, à multiplier par 8 pour les décimes additionnels, soit une amende de 320 à 4 000 euros, peut être prononcée par le juge, qui peut également condamner à une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins à cinq ans au plus. En cas de récidive, les peines d'amendes sont doublées. Ces peines ont bien évidemment un effet contraignant.

Pour le radio-guidage, il faut savoir qu'il n'y a qu'en Wallonie que l'on pratique le signal automatique quand une information est donnée par un opérateur de téléphonie ou autre. Le centre Perex, en collaboration avec la police, le signale. Il y a quinze jours, sur un week-end, deux véhicules fantômes ont été immédiatement isolés et pris en chasse par la police. Les accidents ont été évités. Mais en Flandre, ce type d'accord n'existe pas. Il y a eu un accident. Il y avait un véhicule fantôme, mais impossibilité de le signaler.

17.03 **Emir Kir** (PS): Est-ce le cas aussi à Bruxelles?

17.04 **François Bellot**, ministre: Je ne sais pas si un accord existe. Il s'agit d'accords régionaux.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 27816 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "winterbanden bij professionele gemotoriseerde voertuigen" (nr. 27817)
18 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les pneus d'hiver pour les engins professionnels motorisés" (n° 27817)

18.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, momenteel is het zacht weer, maar vorig jaar zorgde de sneeuwval op 11 december voor een absoluut filerecord. Volgens Touring Mobilis stond er toen

1 280 kilometer file.

Wat mij bijgebleven is van toen, is het debat over het al dan niet verplichten van winterbanden. Daarover bestonden verschillende visies. Professor Johan De Mol van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent ijverde toen in een radioprogramma voor een verplichting van winterbanden voor professionele voertuigen, vrachtwagens, bestelwagens en bussen.

Uw reactie hierop was dat u dat zou bekijken en dat u er eigenlijk wel voorstander van was. Er zou echter nog een studie gebeuren over de uitvoering hiervan. Andere mobiliteitsorganisaties, zoals Touring en VAB, waren niet voor een verplichting, maar wel voor een vrijwillig engagement en campagnes hieromtrent.

Een studie van het BIVV kwam in 2013 tot de conclusie dat winterbanden wel nuttig zijn bij extreem weer, maar dat zij slechts een beperkte invloed hebben op het aantal letselongevallen of ongevallen met gewonden. Ongevallen op een besneeuwd wegdek kunnen overigens ook niet enkel aan de banden worden toegeschreven, luidde de conclusie in 2013.

Na het filerecord van 11 december vorig jaar communiceerde u over een andere studie betreffende het verplicht maken van winterbanden voor professionele voertuigen. Is die studie er reeds, door wie werd zij uitgevoerd en wat waren de conclusies?

18.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Geerts, er werd nog geen onderzoek verricht naar winterbanden bij professionele voertuigen. Eerst en vooral is het van uiterst belang dat de autobestuurders hun rijgedrag aan de weersomstandigheden aanpassen door minder snel te rijden en de vereiste veiligheidsafstand in acht te nemen.

Uit de studie van Vias vermeld in uw vraag, bleek dat de montage van winterbanden slechts een beperkte impact heeft op het aantal letselongevallen, aangezien de meeste letselongevallen op een droog wegdek gebeuren.

Bovendien zijn ongevallen op een besneeuwd wegdek niet alleen aan de banden te wijten. Een onaangepaste snelheid, het niet respecteren van de veiligheidsafstand en rijden onder invloed van alcohol kunnen ook een ongeval veroorzaken.

Bij ijzel is overigens geen enkele band efficiënt. De winterbanden zijn bijgevolg niet verplicht, te meer omdat hun invloed op letselongevallen beperkt is. Ook kunnen de ongevallen op een besneeuwd wegdek niet alleen aan de banden worden toegeschreven.

18.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik stelde de vraag alleen, omdat het voor mij onduidelijk was of er een onderzoek lopende was of niet.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Nous arrivons à la question n° 27823 de M. Benoit Hellings. Ce dernier est absent. Nous passons donc au point suivant de l'ordre du jour.

19 Samengevoegde vragen van
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defecte roltrap in het station Gent-Dampoort" (nr. 27827)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verdere afbouw van de dienstverlening in het station Gent-Dampoort" (nr. 27831)
19 Questions jointes de
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'escalator défectueux à la gare de Gand-Dampoort" (n° 27827)
- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction systématique du service ferroviaire en gare de Gand-Dampoort" (n° 27831)

19.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u reeds in 2016 een vraag gesteld over de defecte roltrap van het station Gent-Dampoort. Ik verwijs naar vraag nr 14445.

Het was ook de enige roltrap in het station. Niet iedereen is even mobiel en wij kunnen toch duidelijk niet van iedereen verlangen dat zij zich met de lift van en naar het perron begeven.

U antwoordde toen dat er volgens het onderhoudscontract met de firma minimaal zes keer per jaar een onderhoud moet plaatsvinden, dat de firma niet snel aan de nodige onderdelen kOn geraken - de trap is 40 jaar oud - en dat een aankoopdossier was opgestart voor de aankoop van een nieuwe roltrap.

In het station Gent-Dampoort nemen elke dag 5 000 pendelaars de trein. Dat is niet niets. Daarmee is Gent-Dampoort het tweede station van Gent en ook in de rangschikking in Vlaanderen behaalt Gent-Dampoort een goede score.

Dit antwoord dateert van twee jaar geleden. Ondertussen werkt de trap opnieuw al maanden niet meer. Ik neem vaak de trein vanuit Gent-Dampoort. Vanochtend ben ik daar opnieuw op de trein gestapt en ik heb gezien dat er voor de roltrap een hek staat, met daarop de boodschap "Tijdelijk buiten dienst". De term tijdelijk betekent volgens mij permanent.

Ook de rest van de dienstverlening laat te wensen over. Gent-Dampoort is nochtans een belangrijk station. U weet dat de reizigers nog nooit eerder zo ontevreden waren over de dienstverlening bij de NMBS. Ik denk dat deze aanslepende situatie de tevredenheid bij de Gentse treinreizigers niet ten goede komt.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Ten eerste, hoeveel controles en onderhoudsbeurten aan de roltrap in Gent-Dampoort werden door de firma uitgevoerd in 2015, 2016, 2017 en 2018 tot op vandaag?

Ten tweede, wat is de stand van zaken met betrekking tot het aankoopdossier van een nieuwe roltrap? Wanneer zal die eindelijk worden geïnstalleerd? Wat is de kostprijs? Bij welke firma wordt die aangekocht? Kunt u ook toelichting geven bij de aanbesteding en het geplande onderhoudscontract?

Ten derde en zo kom ik tot de fundamentele vraag, mijnheer de minister. Wat is uw standpunt over de dienstverlening die in Gent-Dampoort op weekdagen en tijdens de weekends geleverd zou moeten worden?

19.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat er een onderhoudscontract loopt met de firma KONE nv, om onze wettelijke verplichtingen volledig te respecteren. Het contract voorziet in vier wettelijke controles per jaar en zes preventieve onderhoudsbeurten per jaar.

In de vervanging van de roltrap in Gent-Dampoort wordt prioritair voorzien in de kaderovereenkomst. De overheidsopdracht is lopend. In de huidige timing zal de vervanging van de roltrap in de eerste helft van 2020 plaatsvinden. Het bestek is in opmaak. De offerteaanvraag is gepland in het voorjaar van 2019, de bestelling in het najaar van 2019 en de indienststelling in het najaar van 2020. Er is een onderhoudscontract voor 20 jaar aan gekoppeld. Ondertussen is een herstelling van de kapotte traptreden, die 40 jaar oud zijn en op maat gemaakt dienen te worden, gepland begin januari 2019.

Naast de vernieuwing van de roltrap zijn ook nog een aanpassing van de verlichting en de verhoging van de kwaliteit van de fietsenstalling gepland. De NMBS voegt eraan toe dat de prestaties van de onderstationschefs te Gent-Dampoort ongewijzigd blijven op weekdagen tussen 6 uur en 22 uur.

Tijdens de weekends worden die prestaties niet meer opgesteld en wordt het toezicht van het station Gent-Dampoort geregeld vanuit het station Gent-Sint-Pieters. Vooreerst worden er tijdens elke prestatie zowel op zaterdag als op zondag door de permanentie van Gent- Sint-Pieters en door een Securailploeg op geregelde tijdstippen controlerondes uitgevoerd. Daarnaast beschikt het station Gent-Dampoort over een uitgebreid cameranetwerk dat permanent gemonitord wordt. Het aantal en de begeleiding van personen met beperkte mobiliteit wordt gecoördineerd vanuit Gent-Sint-Pieters, zowel op weekdagen als op zaterdag, zon- en feestdagen en gebeurt door het B For You-team van Gent-Sint-Pieters.

19.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord en voor de cijfers.

In het algemeen wil ik het volgende opmerken. Als de NMBS mensen ertoe wil stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken, in dit geval de trein, dan moet de NMBS blijven investeren in stations. Gent-Dampoort

vormt daarop geen uitzondering. De problemen zijn hier reeds meerdere malen aangekaart en zijn bij de NMBS bekend. Voor mij kan het niet dat de NMBS een dergelijke simpele roltrap niet kan laten functioneren.

Ik ben blij dat u nu een vervanging in het vooruitzicht stelt voor 2020-2021. Ik ben tevreden dat op korte termijn, in januari, de huidige roltrap na een onderhoudsbeurt weer operationeel zal zijn. Ik vind het echt wel een slecht signaal, mijnheer de minister, dat men dit lange tijd op zijn beloop heeft gelaten en dat daardoor de reizigers die de roltrap nodig hebben, in de kou bleven. Ik heb nog niet gesproken over de zeer voorbijgestreefde wachtkamer, u moet die echt eens gaan bekijken. In de winter kunnen de mensen zich daar zelfs niet opwarmen.

Mijn laatste bemerking. Dit station is een belangrijk station en verdient alle aandacht van de NMBS en van u. De signalen die wij van u hebben gekregen tot hiertoe, klonken alsof Gent-Dampoort einde termijn was. Dat is niet zo. Ik hoop dat u die boodschap overmaakt aan de NMBS, want dit is echt niet aanvaardbaar. Dit is geen dienstverlening aan de reizigers en aan de pendelaars.

Présidente: Karine Lalieux.
Voorzitter: Karine Lalieux.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: Je tiens à remercier mon collègue Emir Kir de m'avoir remplacée.

20 Samengevoegde vragen van
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tevredenheidsenquête over de NMBS" (nr. 27828)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onder NMBS-reizigers gehouden tevredenheids-enquête" (nr. 27829)
20 Questions jointes de
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête de satisfaction concernant la SNCB" (n° 27828)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête de satisfaction des usagers de la SNCB" (n° 27829)

20.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vandaag staan de kranten bol van een ander thema. Vorige week werd er in de kranten veel bericht over de NMBS, met name over de tevredenheidsenquête.

Het is goed daarbij ook eens stil te staan in dit huis, want zoals de vorige spreker al zei, bleek uit dat tevredenheidsonderzoek dat slechts 61 % van de klanten tevreden is. Er is ontevredenheid over de stiptheid en de prijzen van de tickets. Wat ook mag worden vermeld is dat het treinpersoneel, de treinbegeleiders en het loketpersoneel wel goed scoorden.

Wij hebben altijd gezegd dat er iets grondig mis is inzake mobiliteitsbeleid wanneer, zoals in ons land, een subsidiering wordt toegekend van 4 miljard voor bedrijfswagens en een besparing wordt doorgevoerd van 3 miljard — of 2,1 miljard of 1,2 miljard, dat debat ga ik niet heropenen — bij overheidsbedrijven zoals de NMBS en Infrabel.

Daarom heb ik volgende vragen.

De NMBS erkent de historisch lage stiptheid en slaat mea culpa. Wat zal er ondernomen worden?

In een interview met de pers zei de spoorwegoperator dat het besparingsbeleid nefast is voor de dienstverlening. Erkennen u en de regering dat ook? Zult u bij de opmaak van het beheerscontract rekening houden met de nieuwe cijfers van de tevredenheidsenquête en extra aandacht vestigen op de betaalbaarheid van de tickets en op de stiptheid?

In uw beleidsnota sprak u vorige week nog over een ambitieuze *modal shift* van passagiersvervoer per spoor

van 8 % naar 15 %. Hoe denkt u dat te concretiseren in de huidige context? Welke fundamentele veranderingen zijn er volgens u nodig om dit te realiseren? Dat is trouwens een doelstelling die ik volledig ondersteun.

20.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, vous avez certainement pris connaissance de l'enquête de satisfaction réalisée auprès de 4 400 voyageurs de la SNCB. Le résultat est affolant mais concorde avec la réalité des chiffres. Sur les treize paramètres mesurés, tous affichent un score en baisse. La ponctualité est bien évidemment dénoncée par les voyageurs, dont le niveau de satisfaction baisse de 20 % par rapport à 2016. La satisfaction n'est pas le seul indicateur en baisse, l'information aux voyageurs est également épinglée. Or, au même titre que la ponctualité, votre prédécesseur, vous-même et votre gouvernement dans son ensemble aviez fait de cet indicateur une priorité absolue en début de législature.

Cette étude aura au moins eu l'avantage de montrer l'attachement des voyageurs aux accompagnateurs. En effet, malgré les difficultés du métier, leur travail reste largement apprécié et j'espère que cet élément mettra fin aux velléités de ceux qui veulent voir ce métier supprimé.

Cette étude est donc un lourd désaveu de la politique de votre gouvernement en matière ferroviaire. Elle est le résultat évident des économies réalisées par les suppressions de postes imposées à la SNCB. Pour la petite histoire, vous aurez peut-être noté que la seule entreprise qui améliore ses résultats de satisfaction auprès de ses usagers, à savoir la STIB, est celle qui augmente précisément ses investissements.

Dès lors, monsieur le ministre, comment expliquez-vous ces mauvais résultats? Quel bilan en tirez-vous pour la politique que vous menez actuellement? Estimez-vous que les économies imposées au rail ont eu un effet sur la satisfaction des voyageurs? Comment, selon vous, la SNCB pourrait-elle redresser la barre alors qu'aucun moyen supplémentaire ne lui est accordé?

20.03 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, je vous renvoie à la question en séance plénière du 29 novembre dernier. Je voudrais rappeler deux éléments. Premièrement, j'aimerais bien que M. Geerts et Mme Grovonius partent du budget et des comptes de la SNCB et d'Infrabel pour apporter la preuve de leur affirmation selon laquelle le gouvernement actuel aurait réalisé 3 milliards d'économies.

Ce gouvernement a réalisé 1, 2 milliard d'économies. Le gouvernement précédent en avait réalisé 1 milliard. Si celui-ci a réalisé 1,2 milliard d'économies, il a également réalisé un milliard d'investissements portant le budget d'investissements de 4,3 milliards à 5,3 milliards. D'accord?

Je vous demande, dans un souci d'exactitude, que vous m'apportiez la preuve que des économies ont été réalisées à hauteur de 3 milliards par rapport à des décisions formelles prises par le gouvernement précédent.

Le 23 janvier prochain, vous recevrez les deux CEO et les représentants des entreprises pour venir expliquer ce qu'il en est de la ponctualité. Je l'ai confirmé en séance plénière. Je ne suis pas du tout satisfait de l'évolution des critères de qualité à la SNCB. Comme j'en avais indiqué l'intention lors d'une réponse, j'ai convoqué les deux conseils d'administration pour leur indiquer que la seule et unique priorité qui est la mienne est de centrer l'ensemble des actions autour de la qualité et du service rendu aux clients et que tous les actes doivent être centrés autour de la recherche de celle-ci.

Pour une ligne que je connais bien et à propos de laquelle d'autres m'ont déjà interpellé, il faut savoir que la ponctualité se dégrade pour différentes raisons, on en a parlé plus tôt. Une de celles-ci dans la région liégeoise était les vols de câbles de cuivre. Il faut reconnaître qu'à de nombreux endroits, il y a des ralentissements et autres difficultés liés à des investissements massifs qui sont en cour de réalisation. C'est notamment le cas sur les lignes 162, 96, 124 (et autres). Infrabel a fait le choix du travail de nuit, ce qui augmente significativement les coûts.

Le travail de nuit est celui qui perturbe le moins le trafic ferroviaire. De jour, il y a malgré tout des perturbations sur les lignes laissées à voie unique ou sur les voies qui sont en travaux de nuit. La ponctualité est dégradée et il y a des allongements de temps de parcours. J'ai demandé aux deux entreprises de travailler de concert et, même s'il y a des allongements des temps de parcours, de respecter les horaires qui ont été annoncés avant les travaux. Je tiens à ce qu'ils me présentent, ensemble, une vision commune de la manière dont les choses vont se dérouler.

J'observe aussi que, sur de nombreux dossiers, on a relancé des investissements majeurs. Ce sont de tels investissements qui rendront le rail performant demain. Entre-temps, je comprends la lassitude des voyageurs à cause de l'allongement des temps de parcours et du manque de ponctualité. L'insatisfaction des voyageurs provient souvent de plusieurs critères qui sont liés. Ainsi, en raison de la ponctualité non satisfaisante, les clients estiment que le prix est trop élevé pour le ticket qu'ils payent et le service qui est rendu. Je laisse aux deux administrateurs délégués le soin d'exposer les mesures que les entreprises vont prendre en interne à ce niveau.

20.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik denk dat wij fundamenteel van mening verschillen over de cijfers.

Ik ga uit van het strategisch plan-Galant waarin de verschillende besparingen recurrent en lineair naar voren werden gebracht. U gaat uit van een vaste dotatie aan de spoorwegondernemingen van ongeveer 2 990 000 euro. Ik stel echter vast dat dit een lineaire dotatie is van in het begin van de legislatuur, die niet aan de inflatie werd aangepast, terwijl de uitgaven, de lonen, het materieel en dergelijke wel aan de inflatie werden aangepast. Derhalve is de besparing groter dan de delta die u naar voren brengt.

Ik stel ook een reizigersgroei van 3 % vast. Dat is goed, maar in het vervoersplan werd in 5 % meer aanbod voorzien. De exploitatiekosten stijgen en er moet worden geïndexeerd, maar dat is niet gebeurd. Elke niet-aanpassing van de dotatie aan de inflatiecijfers is de facto een vermindering van de beschikbare middelen in dotatie.

Wat ik nu zie naar aanleiding van de stiptheid en de klantentevredenheid, doet mij denken aan de periode waarin toenmalig minister Herman De Croo verantwoordelijk was voor de spoorwegen. Toen was de stiptheid ook absoluut niet goed. Ik kan alleen maar vaststellen dat de daaropvolgende regeringen, van welke kleur ook, een bijkomende inspanning in investeringen en exploitatietoelagen hebben moeten doen.

Dat is mijn fundamentele kritiek. Ik ben het met u eens dat de reizigersgroei van morgen vandaag moet worden bekeken en dat de nodige maatregelen moeten worden genomen. Wat ik deze regering verwijt is dat de nodige keuzes niet worden gemaakt, hoewel men goed weet, ook op basis van de cijfers van het Federaal Planbureau, welke investeringen er nodig zijn.

20.05 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, merci pour ces éléments de réponse. Nous avons déjà eu l'occasion d'entendre à plusieurs reprises les CEO, mais aussi d'autres membres de la direction et du personnel de la SNCB et d'Infrabel au sein de notre commission de l'Infrastructure. Depuis le début de la législature, ce que j'entends, même si c'est parfois à demi-mot, c'est que nous ne pouvons pas demander aux entreprises de faire mieux et plus si nous ne leur en donnons pas les moyens. Or, le constat, c'est que ces moyens, nous ne leur donnons pas.

Je trouve que c'est une forme de lâcheté politique d'imputer tout ce qui ne va pas sur les CEO ou sur les entreprises, alors que depuis le début, ils tirent la sonnette d'alarme en disant qu'ils ne pourront pas atteindre les objectifs que vous nous fixez et qu'il n'y aura pas de rail performant sans les moyens ad hoc.

Je suis un peu consternée par cette forme de lâcheté politique. Je ne pense pas que les CEO nous diront autre chose dans quelques semaines. Nous verrons. On ne peut pas faire saigner des pierres. Il est impossible de demander aux entreprises de faire un bon travail si nous ne leur en donnons pas les moyens humains et financiers.

La **présidente**: Monsieur le ministre, nous n'allons pas faire de débat. Le dernier mot revient au Parlement. Il y a eu une discussion sur le budget. Les députés ne sont pas obligés d'être d'accord avec vous. Le vrai débat aura lieu au mois de janvier.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

21 Samengevoegde vragen van
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de 'fume events' bij Brussels Airlines" (nr. 27830)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "giftige lucht in vliegtuigen" (nr. 27944)
21 Questions jointes de
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les 'fume events' chez Brussels Airlines" (n° 27830)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la toxicité de l'air dans les avions" (n° 27944)

21.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik zal zeer kort zijn.

Mijnheer de minister, het begrip *fume event* was mij absoluut onbekend. Bij het verversen van de motorolie kan vervuilde of giftige lucht van de motoren in de vliegtuigcabine terechtkomen. Dat veroorzaakt misselijkheid, hoofdpijn en verwarring, een aerotoxisch syndroom, wat op lange termijn een effect kan hebben op de gezondheid.

Ik stel u de volgende vragen als een absolute leek. Is dat al meermaals voorgevallen? Hebben alle luchtvaartmaatschappijen hiermee te maken? Bestaat hiervoor een verplichte melding, zodat de gegevens worden verzameld? Er zou blijkbaar ook een vergadering van het comité Welzijn bij Brussels Airlines aan dergelijke gebeurtenissen zijn gewijd. Is er al meer duidelijkheid over de oorzaken? Hoe kunnen piloten het best worden beschermd? Welke maatregelen worden er gepland? Zijn er *best practices* bij andere luchtvaartmaatschappijen? Worden vliegtuigconstructeurs hiervoor op het matje geroepen?

Ik heb ook vastgesteld dat in het Verenigd Koninkrijk het department of Transport een onderzoek heeft uitgevoerd om de gezondheidsproblemen op lange termijn door *fume events* te onderzoeken. Zult u samen met minister De Block een soortgelijk initiatief nemen?

21.02 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik neem de tijd om mijn vraag te stellen aan de minister.

Veel commerciële straalvliegtuigen gebruiken lucht uit de motoren voor het verversen van de lucht in de cabine.

Hierdoor ademen de bemanning en de passagiers bij incidenten verbrande oliedampen in. Blootstelling aan de emissie wordt geassocieerd met bepaalde gezondheidsrisico's. De werking van de oliedampen is verwant aan die van de zenuwgassen tabun en sarin.

Onderzoek met medewerking van de luchtvaartmaatschappijen zou kunnen helpen om verbanden te leggen rond de arbeidsgerelateerde gezondheidseffecten bij de beroepsgroep en bij de reizigers. Iedere vliegtuigpassagier en medewerker heeft immers het recht te weten waaraan hij is blootgesteld.

Ook al vraagt de problematiek een Europese aanpak, België kan mijns inziens wel een belangrijke voortrekkersrol spelen. Ik heb dan ook enkele vragen voor u, mijnheer de minister.

Geldt er bij fume-incidenten een verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen om onmiddellijk en transparant alle gedupeerden, passagiers en cabinepersoneel, te informeren over wat er is gebeurd en welke acties ze kunnen ondernemen?

Bent u voorstander van regelgeving op Europees niveau om luchtvaartmaatschappijen te verplichten of aan te moedigen andere ventilatiesystemen te installeren, minder toxische olie te gebruiken en de lucht beter te filteren alvorens die in de cabine terechtkomt? Zo ja, op welke vergaderingen kaartte u de problematiek reeds aan? Welke reacties kreeg u hierop van de andere lidstaten?

Bent u voorstander van systematische metingen van de luchtkwaliteit in de vliegtuigen van Belgische luchtvaartmaatschappijen? In antwoord op mijn schriftelijke vraag nummer 2780 stelde u dat iedere melding van een dergelijk incident wordt verzameld in een Europese databank.

De vraag is of ieder fume-incident gemeld dient te worden door de luchtvaartmaatschappij. Zijn de gegevens publiek beschikbaar? Worden ze systematisch aan de Belgische overheid bezorgd?

Zal er worden voorzien in een verplicht Belgisch-Europees registratiesysteem van alle incidenten? Als dat zo is, vanaf wanneer? Welke vliegbewegingen zullen hieronder vallen?

Ten slotte, zijn er mogelijkheden om het onderzoek van de erkenning als beroepsziekte te versnellen, wat niet onbelangrijk is voor wie in de luchtvaartsector werkt, inzonderheid het cabinepersoneel? De problematiek belangt ook uw collega De Block aan.

21.03 Minister **François Bellot**: Beste collega, bij vermoeden van een fume-incident tijdens de vlucht wordt het cabinepersoneel ingelicht en in staat van alertheid gebracht door de piloot. Er geldt geen verplichting om de passagiers in te lichten. De mededeling van gebeurtenissen in verband met de vlucht aan de passagiers is afhankelijk van het beleid van de luchtvaartmaatschappij.

De piloten zijn daarentegen wel verplicht om de voorvallen te melden aan de autoriteiten, conform het rapportagesysteem, zoals omschreven in verordening EU376/2014. In die verordening worden de actoren opgesomd die moeten optreden in de onderzoeken en de informatie beheren en verspreiden, evenals de in te zetten middelen en verplichtingen onder andere inzake vertrouwelijkheid. De verslagen over incidenten worden telkens aan het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart, EASA, bezorgd en opgenomen in een Europese gegevensbank.

De specifieke gegevens die deze database bevat, zijn niet toegankelijk voor het publiek. Elk verslag geeft eveneens aanleiding tot een onderzoek vanwege de luchtvaartmaatschappij. De problematiek van de toxic fumes is niet eigen aan België en is een bekend fenomeen in de luchtvaartsector, inzonderheid in bepaalde vliegtuigtypes. Zo houden bepaalde incidenten verband met een onderhoud dat voor verbetering vatbaar is. Dit soort voorvallen werd besproken en er wordt werk gemaakt van een verbetering. Dit maakt deel uit van een normaal betrouwbaarheidsproces volgens de Europese verordening.

De incidenten van dat type en de ondernomen acties worden opgevolgd door het DGLV. De Air Accident Investigation Unit heeft de verslagen ontvangen en heeft beslist, gelet op de frequentie van het incident, om het dossier van nabij te volgen, in nauwe samenwerking met Brussels Airlines. Tot dusver beschikken wij over geen enkele informatie waaruit geconcludeerd kan worden dat door de luchtvaartmaatschappij de gezondheid van de passagiers aan boord in het gedrang had kunnen komen.

De homologatie van de vliegtuigen en de bouwtechnische eisen die daarbij gelden, zijn een Europese bevoegdheid. De EASA maakt voortdurend werk van een verbetering van de luchtvaartveiligheid, inclusief de veiligheid van de passagiers en van de bemanningsleden. De verschillende nationale autoriteiten dragen bij tot het aanleveren van vooraanstaande informatie aan de EASA, zoals de verslagen over incidenten en de conclusies van de onderzoeken. Dat maakt het voor de Europese autoriteit mogelijk om nieuwe parameters en aandachtspunten te identificeren waarmee rekening moet worden gehouden in de technische eisen die in de Europese regelgeving worden omschreven.

21.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en technisch antwoord.

Ik begrijp dat een aantal databases niet publiekelijk toegankelijk zijn, maar ik denk dat het voor de transparantie van essentieel belang is zicht te hebben op de mate waarin dit voorkomt. Ik heb uit uw antwoord niet kunnen opmaken of dat in ons land, net als in andere landen, duidelijk wordt gecommuniceerd, zodat de EU-Richtlijn 376/2014 ook cijfermatig kan worden opgevolgd.

21.05 **Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb twee zaken onthouden. Ten eerste, piloten zijn niet verplicht om de passagiers te informeren en, ten tweede, informatie over voorvallen is niet publiekelijk toegankelijk. Ik denk dat dit een probleem is. Zowel de passagiers als het cabinepersoneel hebben het recht te weten wanneer er zich een *fume incident* heeft voorgedaan.

Wij hebben gezien dat er de voorbije weken bij Brussels Airlines een paar gevallen zijn geweest. Dit kan ernstige gevolgen hebben voor de gezondheid. Wij mogen dit echt niet lichtzinnig opvatten. Het gaat hier om de gezondheid van tientallen passagiers en cabinepersoneel.

Wij pleiten er daarom voor dat die informatie publiek wordt gemaakt, in navolging van de Europese Richtlijn, dat men systematisch metingen van de luchtkwaliteit op vliegtuigen zou uitvoeren en dat er een detectiesysteem komt.

Wij zijn ervan overtuigd dat dit in een Europees kader moet gebeuren omdat België dit niet alleen kan doen.

Ons land kan wel een voortrekkersrol spelen. Ik pleit ervoor dat u dit samen met uw collega-minister De Block opneemt in de Europese vergaderingen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

22 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le marathon de contrôles de vitesse" (n° 27839)
22 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de flitsmarathon" (nr. 27839)

22.01 **Emir Kir** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je reviens sur le marathon de contrôles de vitesse. Je suis moi-même bourgmestre et présent dans une des zones de police de Bruxelles. Nous avons pris pleinement part à cette opération qui a été couronnée d'un grand succès. Je voudrais avoir l'avis du fédéral à ce propos.

Du 17 octobre 6 heures au 18 octobre 6 heures, s'est tenue la 10e édition du marathon de contrôles de vitesse. Les citoyens pouvaient proposer eux-mêmes des lieux où se posteraient les forces de l'ordre. Cette opération avait pour but de sensibiliser les automobilistes au respect des limitations de vitesse pour des routes plus sûres.

Monsieur le ministre, quel bilan tirez-vous de ce 10e marathon de contrôles de vitesse? Nous avons tiré des leçons aux niveaux locaux, mais il serait intéressant d'entendre le ministre fédéral sur le sujet. Les peines/amendes qui ont été infligées en cas de non-respect des limitations de vitesse sont-elles suffisamment contraignantes?

22.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, le bilan du 10e marathon de contrôles de vitesse est très positif. La police fédérale de la route et 130 zones de police ont mené des contrôles sur l'ensemble du territoire. Seuls 2,54 % des conducteurs contrôlés étaient en excès de vitesse. En outre, c'est la première fois que l'efficacité du marathon était contrôlée.

Le jour du marathon, les conducteurs roulaient moins vite et le nombre de véhicules en infraction a connu une baisse proche de 25 %. Il est donc clairement établi que l'annonce de contrôles de vitesse et le contrôle effectif ont un impact considérable sur les vitesses pratiquées sur nos routes. Il est dès lors essentiel pour la sécurité routière de continuer d'exercer régulièrement des activités de prévention et de contrôle.

En ce qui concerne les initiatives entreprises afin d'améliorer la sécurité routière, il est important de rappeler dans ce contexte la loi du 6 mars 2018 relative à l'amélioration de la sécurité routière, qui contient différentes dispositions ayant certainement un effet positif à court et long terme. Les peines pour délit de fuite ont été sévèrement renforcées. La responsabilité du détenteur de la plaque d'immatriculation a reçu un caractère plus contraignant et nous avons élargi la portée de l'obligation de l'éthylotest antidémarrage. Ce dernier dispositif connaîtra un effet important au cours de l'année 2019 puisqu'il sera de plus en plus imposé comme peine par les juges de police. Vous avez peut-être lu dans la presse que, hier, à Bruges, un juge a convoqué des personnes pour forte consommation d'alcool en appliquant déjà des sanctions sévères prévues dans la loi du 6 mars 2018: éthylotest antidémarrage, long retrait du permis de conduire, fortes amendes de roulage.

Je mentionne encore le projet de nouveau Code de la route, qui devrait voir le jour au printemps prochain, ce qui permettra de clarifier les règles de circulation au bénéfice de tous les acteurs dès le 1er janvier 2021.

Mon souhait est également de pouvoir adresser, d'ici quelques mois, des messages de sensibilisation qui seront annexés aux procès-verbaux que recevront tous les contrevenants. Il est en effet primordial que les autorités mettent tout en œuvre pour contrer une norme sociale trop laxiste en matière de sécurité routière, tout spécialement dans le domaine de la vitesse excessive ou de la conduite sous influence.

Je tiens à ajouter que je soutiens activement les avancées dans l'élaboration des technologies des véhicules qui pourront, comme c'est le cas de l'éthylotest antidémarrage, limiter les comportements à risque sur les routes. Dans cet objectif, j'ai conclu avec Vias Institute et le SPF Mobilité une convention permettant la mise en œuvre de projets pilotes afin de connaître les possibilités des différentes technologies telles que ISA (*Intelligent Speed Adaptation*), la *black box* ou encore le véhicule autonome.

Le système ISA est le fait d'entrer dans une zone qui mettra automatiquement le véhicule en dessous de la vitesse maximale autorisée. Les excès de vitesse relevés pendant les marathons de vitesse sont sanctionnés, comme tout excès de vitesse, par des peines prévues dans la loi du 16 mars 1968 sur la police de circulation routière.

En pratique, il s'agira, la plupart du temps, d'une perception immédiate dont le montant varie en fonction de l'excès de vitesse commis et du type de route. Dans les agglomérations et en zones 30, résidentielles ou de rencontre, la perception immédiate est de 53 euros pour les dix premiers kilomètres excédentaires et, ensuite, de 11 euros par kilomètre supplémentaire et, sur les autres types de route, de 53 euros pour les dix premiers kilomètres excédentaires et ensuite de 6 euros par kilomètre supplémentaire.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

23 Questions jointes de
- M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'optimalisation de la coopération entre la SNCB et les CFL" (n° 27869)
- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le montage du dossier du Park & Ride à Viville" (n° 27962)
23 Samengevoegde vragen van
- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de optimalisering van de samenwerking tussen de NMBS en de CFL" (nr. 27869)
- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dossier van de park-and-ride in Viville" (nr. 27962)

23.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, dans votre réponse du 22 octobre à ma question sur la coopération entre SNCB et la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), vous répondiez qu'il existe deux groupes de travail pour assurer cette coopération, en plus évidemment des contacts directs que vous-même entretenez avec votre homologue luxembourgeois, qui vient d'ailleurs d'être renouvelé dans ses fonctions.

Sur le terrain, la collaboration entre équipes opérationnelles est, aux dires mêmes de la direction de CFL, très performante. Elle a permis de régler positivement la kyrielle de problèmes rencontrés à la mi-septembre. Je viens par contre d'apprendre qu'il n'existe aucune relation structurée entre la direction de la SNCB et la direction de CFL.

Monsieur le ministre, acceptez-vous de considérer avec moi que pareille relation constitue pourtant un préalable à une coopération meilleure entre opérateurs, c'est-à-dire une coopération guidée par une vision partagée des défis communs en matière de normes, de matériel, d'équipement, de formation du personnel et de communication. En effet, parfois on pense à des passages vers la France ou la Suisse qui passent au-dessus du Grand-Duché, puisqu'il n'y a pas de concertation à ce niveau-là.

Monsieur le ministre, selon cette logique, pouvez-vous inviter Mme Dutordoir à rencontrer M. Wengler et à convenir avec lui d'une méthodologie de travail sur certains dossiers, dont l'homologation des matériels roulants de la SNCB, la création d'un Park and Ride à Arlon – projet qui a déjà avancé – et l'harmonisation de la communication envers le voyageur et la presse?

23.02 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, mercredi dernier, je vous interpellais sur le Park and Ride à Viville. Vous m'expliquiez alors, concernant la desserte directe entre Viville et Luxembourg, que ni la SNCB ni les CFL ne disposaient actuellement du matériel pour assurer de telles relations. Vous précisiez également que l'aménagement d'une voie accessoire à Stockem était nécessaire.

Par ailleurs, quant à l'offre de trains à Viville-Stockem, vous expliquiez également que celle-ci ne pouvait être étoffée avant la fin du chantier d'Infrabel, soit à la mi-2020. C'est seulement à partir de ce moment qu'une desserte horaire pourrait éventuellement être prévue en direct vers Luxembourg en coopération avec les CFL, pour autant que du matériel compatible soit disponible.

Vous avez également parlé d'un éventuel cofinancement du projet par la Région wallonne.

Monsieur le ministre, en relisant les réponses que vous m'avez apportées, je me rends compte qu'il y a beaucoup de conditionnel. Alors que les premières places de parking devaient être disponibles en 2017, il apparaît clairement que le projet du Park and Ride de Viville-Stockem peut rester encore longtemps au stade de projet.

Vous avez décidé avec votre homologue luxembourgeois, le 21 novembre dernier, que les CFL et la SNCB construiraient un scénario quant à l'organisation d'une offre satisfaisante via Viville-Stockem à partir de mi-2020. Je suis un peu étonnée que cette décision ne soit prise que maintenant, malgré les nombreux accords déjà intervenus entre les deux pays. Plusieurs déclarations ont d'ailleurs été faites par vous et votre homologue luxembourgeois.

Quelles sont les conditions pour l'aboutissement de ce dossier? De nouvelles études techniques et financières doivent-elles être faites? Lesquelles? En quoi les précédentes études ne suffisaient-elles pas?

Quel est l'agenda des rencontres avec votre homologue luxembourgeois à ce sujet? Le Grand-Duché de Luxembourg s'était d'ailleurs proposé pour financer en partie ce P&R. Est-ce toujours d'actualité? À quelles conditions et à hauteur de quels montants?

Combien de places pourraient-elles être prévues en 2020? La mise en service se ferait-elle par phases, comme initialement prévu? Quelle serait la séquence de ces phases?

Je n'ai pas très bien compris pourquoi les travaux entre Habay et Lavaux empêchaient la mise en vente du sillon nécessaire à la mise en service de ce P&R.

La question de la mise en place d'un terminus à Viville-Stockem a-t-elle déjà été analysée et budgétisée? L'aménagement d'une voie accessoire à Stockem est-il prévu? Si oui, quand? Si non, pourquoi?

Enfin, allez-vous demander à la SNCB de rendre disponible du matériel compatible pour ce projet?

23.03 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, je vous invite d'abord à référer à mes réponses sur plusieurs points aux questions n° 27612, n° 27792, n° 27810 et à l'interpellation n° i288 des 12, 13 et 26 novembre 2018.

Comme je vous l'indiquais la semaine dernière, j'ai demandé à la SNCB et à Infrabel d'établir une fiche commune, dans le cadre des discussions avec la Région wallonne, sur le financement des projets prioritaires sur le territoire de la Région wallonne et d'un éventuel cofinancement par celle-ci. Cette fiche reprendra l'analyse des coûts liés aux différents aménagements requis, voies et quais compris, pour Viville.

Lors de la réunion du 21 novembre dernier, au cours de laquelle divers dossiers tels que l'homologation du matériel roulant de la SNCB, la communication envers le voyageur, la ponctualité, les travaux d'infrastructure et l'aménagement d'un Park & Ride à Viville ont été abordés. La question d'une prise en charge financière de ce Park & Ride par le Grand-Duché de Luxembourg n'a pas été évoquée.

Par ailleurs, le scénario qui sera établi par la CFL et la SNCB en matière d'organisation de l'offre à partir de la mi- 2020, permettra de déterminer le nombre de places de stationnement à mettre à disposition (de 200 à 2000).

Comme déjà indiqué, les contraintes liées aux travaux en cours entre Habay et Lavaux ne permettent pas de proposer une offre satisfaisante. Sans offre ferroviaire attrayante, le client risque de bouder le Park & Ride. La prochaine réunion de suivi de la lettre d'intention a été fixée de commun accord au 20 juin 2019. Un état des lieux sera dressé à ce moment-là.

Monsieur Piedboeuf, je dois vous répondre qu'il y a trois niveaux de concertation. Tout d'abord, au niveau ministériel, nous avons les groupes de la Gäichel. Pour préparer ces groupes, il y a chaque fois des réunions de haut niveau entre les différents acteurs indispensables, côté CFL et côté SNCB et Infrabel. Ensuite, il y a les relations opérationnelles qui doivent étudier le concret de chacune des questions posées, que ce soit l'homologation, les plannings d'homologation ou les travaux, sachant que nous sommes quatre ministres concernés.

Les homologations ne dépendent pas du ministre Bausch ni de moi-même, mais du ministre Ducarme et autres. Ce que l'on peut faire, c'est agir sur les plannings et sur les entreprises qui nous fournissent les équipements ETCS devant se trouver dans les équipements.

Tout cela a été réglé le 21 novembre dernier, chapitre par chapitre, en présence ou pas de Mme Dutordoir et de son homologue luxembourgeois. Peu importe! Les instructions ont été données et c'est à chaque étage de la coopération qui doit être développée que les décisions ont été prises. Par exemple, le Park & Ride de Viville qui a été annoncé pour 2022 a été avancé à juin 2020; des homologations pour les Desiro prévues pour fin 2019 le seront à la mi-2020 et d'autres matériels ont été avancés de quelques mois. En effet, entre-temps, à la suite de la réunion du 21 novembre, les fournisseurs de services ont pu accélérer les fournitures, suite à l'intervention de l'organisme européen ETCS, semble-t-il, lequel a indiqué aux fournisseurs de services que leurs délais étaient beaucoup trop longs pour assurer un service transfrontalier de qualité.

Pour ce qui concerne l'information en quai, j'ai déjà dit à Mme Goffinet que, outre les écrans en gare de Libramont et dans la salle des pas perdus Libramont-Arlon, on allait ajouter des écrans sur les quais à Arlon et à Libramont. Un certain nombre de décisions ont été prises, mais les travaux se poursuivent avec toutes les difficultés que cela peut représenter pour les voyageurs pendant leur exécution. On a, en tout cas, veillé à ce qu'il y ait plus de méthode, de collaboration et de coordination là où c'était nécessaire.

23.04 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. En fait, j'ai déjà posé cette question, il y a longtemps, mais elle n'avait pas été jointe. C'est la raison pour laquelle une partie des questions posées avaient déjà reçu réponse.

Pour ce qui concerne les relations existantes, il y a effectivement les relations politiques et les relations opérationnelles, mais on est parfois quelque peu surpris. C'est, en tout cas, mon cas lorsque je rencontre les homologues de Mme Dutordoir au Grand-Duché de Luxembourg, qui tombent parfois des nues. Manifestement, il n'y a pas toujours de suivi entre les politiques et les opérationnels. Il va donc falloir être attentifs à ce que les sujets discutés en haut lieu politique soient bien communiqués, en tout cas du côté grand-ducal puisque vous m'avez assuré que c'est le cas en Belgique.

23.05 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir m'excuser d'être à nouveau intervenue sur certains éléments, mais je n'avais pas tout compris ou saisi.

J'entends bien que les échéances ont été avancées de 2022 à 2020. Cependant, je me souviens de déclarations dans la presse et de toutes les questions posées par Mme Isabelle Poncelet et il était alors question de 2017 et 2019. J'ai donc été quelque peu interloquée par les dates que vous aviez évoquées.

Mon intervention se veut réellement constructive et je n'ai nullement envie qu'on réfléchisse, en 2020, sur la façon de concrétiser ce dossier qui fait l'objet de l'étude du schéma de développement de mobilité du Grand-Duché de Luxembourg. Il est important d'avancer et que tout soit prêt, que cela soit vraiment opérationnel à la mi-2020. Tel est, en tout cas, mon vœu le plus cher.
Comme l'a dit mon collègue, méthode et coordination me semblent plus qu'essentiels. Pour ce qui me concerne, si vous le permettez, j'ajouterai la communication, que vous aviez appelée de vos vœux à l'occasion de ma dernière intervention. J'insiste afin que vous réunissiez les bourgmestres pour les informer de la situation.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

24 Questions jointes de
- M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains supprimés entre Libramont et Arlon" (n° 27870)
- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le remplacement des trains supprimés par des bus entre Libramont et Arlon" (n° 27911)
24 Samengevoegde vragen van
- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afgeschafte treinen tussen Libramont en Aarlen" (nr. 27870)
- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervanging door bussen van de afgeschafte treinen tussen Libramont en Aarlen" (nr. 27911)

24.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, nous sommes interpellés par des citoyens quant à la suppression des trains entre Libramont et Arlon à partir du 9 décembre.

Certes, il est normal et utile de pouvoir interrompre la circulation pour permettre des travaux sur la ligne. Cependant, des alternatives ont-elles été ou seront-elles mises en place? Une organisation avec les Tec a-t-elle été prévue?

24.02 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, nous sommes interpellés sur cette problématique. On commence à appeler cette ligne "la ligne maudite". Les travaux sont certes importants, mais cela fait vingt ans que cela dure. Je pense qu'il est normal que les gens soient un peu fâchés.

Je vous avais interrogé sur les travaux de nuit. Vous aviez évoqué que cette méthodologie permettait un gain de temps. Vous aviez signalé que, notamment pour la ligne 96/117, il n'avait pas été envisagé de remplacer les trains par des bus, étant donné les coûts importants et l'allongement dans ce cas du temps de parcours.

Parmi les deux trains concernés, l'un était à 23 h 30 et l'autre à 00 h 03. Je serais interloquée s'il devait s'avérer qu'il n'y a pas de remplacement, même si cela peut s'expliquer vu l'horaire tardif. Cependant, les voyageurs de la ligne 162 verraient leur situation devenir problématique s'il n'y a pas de solution annexe à l'arrêt des trains à Libramont. Cela serait un problème tant pour les gens devant revenir de Bruxelles vers Arlon ou Marbehan, que pour les voyageurs arrivant en avion à Bruxelles et devant rejoindre Luxembourg. Des solutions sont à apporter pour que les gens puissent continuer leur voyage et ne pas être pris au dépourvu en gare de Libramont. Il faut veiller à trouver une solution dans le cas où un train arrive en retard. Il ne faut pas que les voyageurs soient piégés. Actuellement, si l'on part de Bruxelles en voulant arriver à destination à Arlon, Marbehan ou Luxembourg, le dernier train à Bruxelles est à 19 h 34, ce qui me semble très tôt encore. C'est plutôt le début de la soirée.

Je voudrais savoir si un remplacement par un bus a lieu pour les trains qui ont été supprimés, à partir de Libramont, par une ligne de bus spécial qui arriverait à des heures normales. Je voudrais savoir si, après les travaux, les tranches horaires seront bien maintenues. En effet, une autre préoccupation des voyageurs est qu'au-delà de 2020, il n'y ait plus du tout de trains durant ces tranches horaires-là. Cette situation est inédite. Pendant deux ans, il n'y a plus eu de possibilité d'aller jusqu'à destination.

24.03 **François Bellot**, ministre: Chers collègues, dans le cadre des importants travaux de modernisation de la ligne 162, Infrabel a besoin d'étendre les "blancs travaux" sur la ligne, ce qui signifie les plages horaires libres de toute circulation ferroviaire, si l'on veut accélérer les travaux.

En vue de minimiser l'impact sur le trafic voyageurs, Infrabel privilégie, dans le cadre de ses chantiers de grande ampleur, le travail de nuit ou de week-end. L'organisation du travail de nuit implique que la mise hors service des voies empiète légèrement sur la fin de soirée. En conséquence, les IC 2120 et 2121 reliant Bruxelles à Arlon seront limités à Libramont pour le dernier train de la soirée, et ce à partir du 9 décembre 2018.

Dans une telle situation, de manière théorique, trois solutions s'offrent à la SNCB. Premièrement, mettre des bus par principe. Deuxièmement, ne pas mettre des bus, par principe. Troisièmement, appliquer une approche cohérente, systématique, documentée et orientée clients. La prévision des changements de comportement étant délicate à faire, on pourrait imaginer que l'entreprise fasse circuler des bus de substitution pendant une période d'essai pour bien documenter le sujet avant de prendre une décision définitive.

In fine, le choix d'opportunités relève de la responsabilité opérationnelle de l'entreprise publique autonome et doit être pris en fonction du nombre de personnes impactées par ces suppressions, par le temps de parcours des bus de substitution significativement allongé, en comparaison avec le temps de parcours des trains, et surtout par le taux d'occupation des bus de substitution pendant la période d'essai.

J'attends donc que la SNCB suive un tel processus pour analyser chaque situation avec une même logique, mais sans nécessairement aboutir au même résultat pour chaque train supprimé. Je vais donc lui demander

qu'un tel processus soit mené.

24.04 **Benoît Piedboeuf** (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse. Elle me convient parfaitement et je partage votre point de vue.

24.05 **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Il est vraiment nécessaire de mettre toutes les chances du côté de la SNCB pour garder ces voyageurs qui sont intéressés par le train et qui risqueraient de ne plus l'être si l'attente est trop longue. Mettre en place une solution avec des bus et évaluer celle-ci me semble adéquat. Il faudra, toutefois, bien communiquer à propos de ces changements.

Je voudrais aussi préciser que, contrairement aux annonces selon lesquelles ces changements auront lieu à partir du 9 décembre, ceux-ci sont déjà opérationnels depuis quelques semaines.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 27885 van de heer Van Hecke, vragen nrs. 27890, 27891, 27892 en 27895 van de heer Devin en vraag nr. 27903 van de heer Cheron worden omgezet in schriftelijke vragen.

25 Samengevoegde vragen van
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar Jodentransporten door de Belgische Spoorwegen tijdens de Tweede Wereldoorlog" (nr. 27904)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een onderzoek naar de rol van de NMBS tijdens de Holocaust" (nr. 27972)
25 Questions jointes de
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête sur le transport des Juifs par les Chemins de fer belges durant la Deuxième Guerre mondiale" (n° 27904)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une étude sur le rôle de la SNCB pendant l'Holocauste" (n° 27972)

25.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag ingediend naar aanleiding van een initiatief van de Nederlandse Spoorwegen omtrent deportatietreinen. In het boek *Gewillig België* las ik het hoofdstuk over de NMBS. In ons land waren er 28 konvooien, waarmee 25 257 joden en 351 zigeuners vanaf juli 1942 werden gedeporteerd vanuit de Dossinkazerne in Mechelen, voornamelijk naar de concentratiekampen van Auschwitz-Birkenau. Slechts vijf procent van die mensen overleefde de gruwel.

In het verleden werd er reeds een sobere wagon geïnstalleerd aan de Dossinkazerne. Ook in Trainworld wordt op een zeer serene manier stilgestaan bij deze zwarte pagina in de geschiedenis van onze nationale spoorwegen.

Duitsland, Frankrijk en nu ook Nederland bekijken wat men kan doen ten aanzien van de nabestaanden van deze slachtoffers. In België vraagt de joodse gemeenschap ook een onderzoek naar de rol van de NMBS.

In 2012 heeft de toenmalige gedelegeerd bestuurder van de holding, de heer Haek, de rol van de spoorwegen erkend en excuses uitgebracht, maar vanaf dan is er volgens mij niets meer gebeurd. De archieven van de toenmalige directeur-generaal, de heer Rulot, zouden nog in het bezit zijn van de NMBS, maar volgens mij werden ze nooit aan wetenschappelijk onderzoek onderworpen, hoewel dat misschien wel nodig is om na te gaan hoe de beslissingspiramide er destijds uitzag.

Ik wens wel te benadrukken dat in alle literatuur die ik over dit onderwerp al heb gelezen, ook duidelijk sprake is van vele individuele acties van verzetsdaden bij de NMBS.

Mijnheer de minister, ware niet wenselijk om eerst een wetenschappelijk onderzoek te voeren naar de rol van de Belgische Spoorwegen bij de Jodendeportaties in ons land tijdens de Tweede Wereldoorlog? Bent u bereid om aan de NMBS te vragen om daaraan medewerking te verlenen of hen eventueel de opdracht te geven om dat onderzoek te starten?

25.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij volledig aan bij de vraag van de heer Geerts. Ik heb ondertussen ook gelezen hoe het er in Nederland aan toeging. Daar was men ook niet van bij het begin bereid om effectief tot schadevergoedingen over te gaan en werden er eerder excuses geformuleerd.

Op een bepaald moment stelde men toch dat vast dat de Nederlandse Spoorwegen heel wat geld hebben verdiend aan die transporten. Ik ga ervan uit dat dit ook in België het geval zal zijn geweest. Men beroept zich daarop om te argumenteren dat die inkomsten, zoveel jaren later, zouden kunnen worden vrijgemaakt voor de slachtoffers en hun nabestaanden.

Wat de vragen betreft, sluit ik mij graag aan bij de vragen die door collega Geerts zijn gesteld.

25.03 Minister **François Bellot**: Beste collega's, wij hebben via de pers vernomen dat er over het transport naar de concentratiekampen door de Nationale Spoorwegmaatschappij in Nederland een debat is ontstaan. De NMBS, noch mijn kabinet kreeg over dat onderwerp een officiële aanvraag. Indien die aanvraag er zou komen, ben ik van mening dat er door historici een onderzoek moet worden gevoerd naar de feiten en de rol van eenieder in die dramatische gebeurtenissen. Pas na zo'n onderzoek kunnen er door de politiek of andere betrokkenen conclusies worden getrokken en/of acties eraan verbonden worden.

25.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal met collega Van den Bergh en andere collega's in dit Huis bekijken of het mogelijk is om op korte termijn een resolutie te redigeren, zodat er in alle sereniteit iets kan worden gedaan door de NMBS, zonder welke beschuldiging dan ook te uiten.

25.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, uw antwoord is vrij formeel. Anderzijds heeft de directeur van de Dossinkazerne en het Holocaustmuseum in Mechelen uitdrukkelijk laten verstaan dat het wenselijk zou zijn om die zaak uit te klaren en te bekijken wat er kan gebeuren. Ik meen dat dat al een vraag is om stappen te ondernemen en de zaak te onderzoeken. Die vraag is er dus al, op zijn minst informeel. Wij moeten goed bekijken of wij een formele vraag van de slachtoffers moeten afwachten dan wel of wij alvast een initiatief kunnen nemen om een en ander op te starten. Het initiatief in Nederland zal ook bij ons wel wat weerklank krijgen. De wenselijkheid van een dergelijke initiatief zal alleen maar toenemen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

26 Question de M. Olivier Henry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de places de parking pour vélos gratuites à la gare de Bruxelles-Midi" (n° 27855)
26 Vraag van de heer Olivier Henry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan gratis fietsstalplaatsen aan het station Brussel-Zuid" (nr. 27855)

26.01 **Olivier Henry** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, actuellement les cyclistes souhaitant parquer leur vélo à la gare de Bruxelles-Midi – la plus grande gare du pays – se trouvent bien embêtés. Le nombre d'emplacements pour les vélos est totalement insuffisant. Du coup, les cyclistes parquent leur vélo où ils peuvent et, de ce fait, créent des parkings illégaux à des endroits potentiellement dangereux pour la circulation des piétons et des voitures. Par exemple, au coin de la rue couverte et de l'avenue Fonsny en particulier, les cyclistes se voient obligés d'attacher leur vélo contre la rambarde, ce qui n'est ni sécurisant pour les piétons – on l'a vu – ni rassurant pour les cyclistes puisque de nombreux vols de vélos sont régulièrement signalés.

Vous pourriez me dire qu'il existe bien un parking vélos sécurisé rue de France, mais celui-ci n'est accessible que sur abonnement payant, ce qui n'est guère très incitatif.

Après avoir discuté avec des travailleurs de la SNCB, il semblerait que des solutions existent, notamment du côté de la rue Fonsny, au coin avec la rue de Suède, où il n'y a actuellement rien de prévu pour accueillir les vélos. Et pourtant, à cet endroit se trouveraient des bâtiments inexploités depuis des années et qui appartiendraient à la SNCB.

Je le répète, un parking vélos de grande capacité gratuit et ouvert à tous semble indispensable à Bruxelles-

Midi, comme ailleurs, si l'on souhaite développer l'intermodalité dans la capitale européenne.

Monsieur le ministre, la SNCB projette-t-elle de construire des parkings vélos gratuits et sécurisés à la gare de Bruxelles-Midi et ce, en suffisance? Si oui, quels sont les lieux et moyens proposés? Une collaboration avec Cycloparking est-elle envisageable?

26.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB a lancé en 2016 la construction d'un parking vélos sous l'auvent qui longe le grand quadrilatère du côté de la Tour des pensions. Le chantier a dû être interrompu après que la commune et la Région se sont opposées à cette infrastructure. Pour rappel, les espaces publics aux abords de la gare du Midi sont la propriété de la Région ou des communes. La SNCB n'a donc pas la possibilité de développer à court terme de nouveaux parkings vélos gratuits dans ces espaces mais elle accueillera favorablement toute initiative.

À plus long terme, des possibilités de développement existent dans les espaces couverts sous les voies entre l'avenue Fonsny et le boulevard de l'Europe.

Enfin, la SNCB entend construire de plus en plus de parkings vélos équipés d'un contrôle d'accès, afin de garantir prioritairement une place à ses clients et de diminuer les risques de vol. Pour votre information, un abonnement pour les parkings vélos équipés d'un contrôle d'accès coûte moins de 35 cents par jour à ses utilisateurs.

26.03 **Olivier Henry** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je pense que vous avez tendance à remettre la patate chaude aux Régions ou aux communes!

Pour qu'il y ait ce caractère incitatif, il me semble justifié d'aménager des parkings gratuits, qui plus est, si, comme vous le dites, cela coûte 35 cents par jour. De plus, si on veut réduire le nombre de voitures dans le centre-ville et, par la même occasion, améliorer la qualité de l'air et des nerfs des Bruxellois, offrir une alternative de qualité est indispensable.

La **présidente**: Je suis d'accord avec vous.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

27 Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gestion des trains lors de la manifestation 'Claim the Climate'" (n° 27953)
27 Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinbeleid op de dag van de 'Claim the Climate'-klimaatmars" (nr. 27953)

27.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'ai une question concernant la gestion des transports pendant la manifestation de dimanche dernier.

La journée de dimanche, qui devait être une fête et un moment particulier pour le rail dans un contexte de manifestation pour le climat, a malheureusement été perçue comme un échec pour la SNCB. De nombreux navetteurs sont restés sur les quais à l'aller et l'affluence était telle au retour que les gares sont restées saturées durant plusieurs heures. La SNCB n'avait clairement pas bien anticipé cette situation et sa réputation est à nouveau écornée durablement, alors même qu'elle sera et est déjà une des réponses à l'urgence climatique.

Pourtant, les signes de mobilisation de grande ampleur étaient nombreux: 16 000 "green tickets" vendus en prévente, les évènements Facebook cumulés annonçaient plus de 60 000 personnes "intéressées", auxquels s'ajoutaient 40 000 "participants" déclarés, 20 000 personnes avaient fait la démarche de s'inscrire sur le site Web de l'action 8 jours avant la date de la marche et plus de 30 000 en fin de semaine. Il ne fallait pas s'attendre à ce que les participants viennent en voiture à une marche pour le climat.

Certes, la mobilisation a été encore beaucoup plus importante qu'espérée, mais les moyens supplémentaires étaient totalement sous-évalués. À Gembloux ou à Liège, par exemple, un seul train

supplémentaire a été prévu au départ vers Bruxelles. Sur la ligne 161, la desserte des gares intermédiaires n'a pratiquement pas été renforcée. L'IC Anvers-Charleroi composé d'un seul Desiro - ce qui n'est déjà pas acceptable en temps normal - est resté en composition identique, etc. Les exemples sont nombreux. Et la gestion des retours a été aussi difficile.

Évidemment, nous sommes conscients de la gestion qu'implique un tel événement, surtout quand celui-ci ramène deux fois plus de personnes que prévu. Nous sommes aussi conscients qu'un train demande une logistique importante : un conducteur ou une conductrice qui maîtrise la ligne et le matériel disponible, un accompagnateur ou une accompagnatrice, un train apte à rouler, un sillon, etc. Malgré tout, on peut déplorer un manque de prévoyance, ainsi qu'un manque de flexibilité pour adapter la planification à court terme. Notamment, sur le retour, une fois que le nombre exceptionnel de manifestants était connu.

Monsieur le ministre, quelle est la procédure d'évaluation de la fréquentation d'événements de ce type? Quel était le dispositif exceptionnel initialement prévu? Suffisait-il à accueillir les 30 000 voyageurs annoncés par les organisateurs? Quelles actions ont été mises en oeuvre en cours de journée, une fois le nombre de manifestants connu? Comment améliorer la planification à court terme du réseau SNCB?

27.02 **François Bellot**, ministre: Madame Schlitz, tout d'abord, je vous rappelle que l'organisateur, quand il est intervenu au journal télévisé de RTL-TVI la veille de la manifestation, indiquait qu'il serait heureux si la participation à la manifestation était de 25 000 personnes. Je vous renvoie sur leur site.

Deuxième élément, il faut savoir que pour cette manifestation *Claim the Climate*, j'ai demandé à la SNCB d'établir un *Green Ticket*, ce qui a été fait. Mais je rappelle que l'estimation était d'à peu près 25 000 participants, dont une partie ne venait pas en train.

La SNCB m'informe que le dimanche 2 décembre, elle a mené une concertation permanente avec les services de police, et ce à différents niveaux, à la suite de l'afflux. En ce qui concerne le voyage aller, pour acheminer les manifestants, la SNCB a reçu les premiers messages l'informant de la suroccupation de plusieurs trains à partir de 11 h.

Plusieurs procédures ont immédiatement été initiées en interne, afin de gérer l'affluence, supérieure aux prévisions, des participants à la manifestation. L'accueil à Bruxelles-Nord a été renforcé par la présence de policiers et d'agents de Securail. Vers 12 h 40, la police a ordonné d'imposer un *stand and go* du trafic ferroviaire en gare de Bruxelles-Nord afin d'assurer la sécurité des voyageurs débarquant dans cette gare. La mesure a duré 15 minutes.

En raison de l'affluence de voyageurs, massive et supérieure aux prévisions, la SNCB a mis en service quatre trains supplémentaires, offrant 4 645 places. La composition d'un grand nombre de trains a également été renforcée, portant le nombre de sièges supplémentaires à 11 000 par rapport au trafic normal.

En ce qui concerne le voyage retour pour ramener les manifestants, il a été conseillé aux voyageurs à Bruxelles-Schuman de prendre le métro pour rejoindre la gare de Bruxelles-Centrale ou de prendre leur train au départ de Bruxelles-Schumann. Un service de navettes composées de deux rames d'une capacité respectivement de 1 000 et 750 voyageurs a été mis en service entre Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Nord. Les navettes ont effectué ce trajet six fois au total.

En plus de cette offre, un autre train supplémentaire d'une capacité de 1 000 voyageurs a été mis en service entre Bruxelles-Schuman et Namur et cela, en plus de l'offre supplémentaire déjà prévue en matinée. Des mesures ont également été prises en gare de Bruxelles-Centrale, afin d'assurer la sécurité des voyageurs lors de leur voyage retour. Un *stop & go* du trafic d'environ 2 h 30 y a également été ordonné. La SNCB m'indique avoir réagi en temps réel à l'afflux des voyageurs.

J'ajouterai personnellement que, lorsqu'une manifestation de ce type sera programmée à l'avenir, il faudra, en cas de vente de tickets particuliers, que la SNCB arrête cette offre au plus tard le samedi midi de sorte qu'elle puisse estimer le nombre de voyageurs intéressés par le déplacement. Cela lui donnera le temps nécessaire, la veille à midi jusqu'au moment de la manifestation, d'organiser son offre de transport.

Il faut savoir qu'un grand nombre de tickets ont été achetés aux automates et aux guichets dans les dernières heures et au moment des départs. Tant mieux pour le succès, mais on était loin de ces prévisions

à entendre les interlocuteurs. Cette expérience servira pour l'avenir. La SNCB a fait tant bien que mal et plutôt bien que mal face à cet afflux que personne n'avait prévu.

27.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je suis contente de voir que des pistes se dégagent de l'évaluation de cette journée. En effet, peut-être qu'arrêter les tickets la veille pourrait permettre de mieux anticiper ce problème.

J'ai l'impression qu'il faudrait également évaluer la réactivité sur le moment. Vous dites que la SNCB a mis en place certaines choses, mais le résultat est là: la gare de Bruxelles-Central a été fermée pendant un long moment, les gens ne pouvaient plus rentrer chez eux et cette situation a été perçue comme très chaotique. Il faudrait réfléchir à plus de flexibilité pour ce genre d'événement.

Pour renforcer l'offre, il est aussi possible d'augmenter le nombre de wagons. Si ce n'est pas possible d'en ajouter, le maintien d'une série de wagons de première classe dans les trains n'est peut-être pas indispensable dans la mesure où le but est de pouvoir transporter un maximum de personnes et que les wagons de première classe ne permettent pas de maximiser le nombre de places disponibles.

J'espère que d'autres évaluations plus approfondies seront faites de cet événement.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 27966, 27967, 27968 en 27970 van de heer Van den Bergh worden op zijn vraag omgezet in schriftelijke vragen.

28 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de carnavalswagens" (nr. 27969)
28 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chars de carnaval" (n° 27969)

28.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, vorig jaar is er al enige commotie ontstaan bij het begin van het carnavalsseizoen omdat bestuurders van tractoren, die carnavalsaanhangwagens trekken, volgens een nota van Centrex en het parket een rijbewijs C-E of C(1)E zouden moeten hebben, met een bijhorende medische keuring.

Artikel 20 §4 van het KB Rijbewijs bepaalt dat voor motorvoertuigen en hun aanhangwagens, die uitsluitend gebruikt worden voor folkloristische manifestaties, en slechts bij uitzondering op de openbare weg komen, een rijbewijs categorie B of G volstaat, ongeacht de massa van het voertuig of het aantal zitplaatsen, en dit voor zover zij niet meer dan 25 kilometer per uur rijden. Ik hoef u niet te duiden dat de carnavalisten ervan uitgingen dat zij onder deze regel zouden kunnen opereren.

U deelde dit standpunt en sprak het standpunt van de politie tegen in antwoord op een mondelinge vraag die ik vorig jaar al aan u stelde. Ik heb deze vraag destijds omgezet in een schriftelijke vraag. Ik heb uw antwoord gekregen, maar het werd nooit gepubliceerd in het Bulletin van Vragen en Antwoorden van dit Parlement. Om die reden stel ik deze vraag nogmaals zodat er een formeel antwoord is van u als minister, dat vervolgens ook kan worden gebruikt om de politiediensten daarmee verder te helpen.

In uw schriftelijke voorbereiding stond dat die regelgeving niet te strikt mocht worden geïnterpreteerd. Wanneer een landbouwtractor een carnavalsaanhangwagen trekt, zou het volgens u gaan om een combinatie van een tractor en een aanhangwagen, die alleen maar wordt gebruikt voor uitzonderlijke, folkloristische manifestaties. Op dat moment kan een rijbewijs G volstaan, indien die combinatie uitsluitend voor carnaval gebruikt wordt, met een maximale snelheid van 25 km/uur en een gemeentelijke toelating.

Intussen begrijp ik dat de discussie van vorig jaar opnieuw oplaait. Centrex-politiezones zouden bij hun standpunt blijven bij gebrek aan duidelijke interpretatie van de regelgeving. Het lijkt mij dan ook aangewezen, mijnheer de minister, om de interpretatie van die regelgeving nogmaals mee te geven aan deze commissie en antwoord te geven op de volgende vragen.

Vindt u het wenselijk dat bestuurders van carnavalswagens verplicht een rijbewijs C1-E of C-E hebben? Waarom wel of niet?

Blijft u als minister bij het standpunt dat bestuurders van tractoren die carnavalswagens trekken, op basis van artikel 20, § 4, vrijgesteld kunnen worden van het rijbewijs C-E of C1-E? Kunt u dat nader uitleggen?

Gelet op het verschil in interpretatie van het woord uitsluitend in artikel 20, § 4, tussen uzelf en de politie, is een verduidelijking van artikel 20, § 4, wenselijk zodat de bestuurders van tractoren die carnavalswagens trekken, vrijgesteld kunnen worden van die rijbewijsvereisten? Waarom wel of niet?

28.02 Minister **François Bellot**: Bij koninklijk besluit van 27 januari 2008 betreffende praalwagens werden enkele uitzonderingen opgesomd voor praalwagens voor folkloristische manifestaties. Daarmee werd tegemoetgekomen aan de verzuchtingen van onder meer carnavalverenigingen.

Dat besluit voerde ook een uitzondering in op de rijbewijsreglementering, die het volgende stelt: " Voor het besturen van motorvoertuigen en hun aanhangwagens die uitsluitend gebruikt worden voor folkloristische manifestaties, en slechts bij uitzondering op de openbare weg komen ofwel ter gelegenheid van door de gemeente toegelaten folkloristische manifestaties, of de weg er naartoe ofwel voor proefritten met het oog op die manifestaties, volstaat het rijbewijs geldig verklaard voor categorie B of G en dit ongeacht de massa van het voertuig of het aantal zitplaatsen, en dit voor zover zij niet meer dan 25 km per uur rijden".

Deze regel vormt bovendien een zeer beperkte uitbreiding van de gevallen waarin land- en bosbouwtrekkers en hun aanhangwagens mogen bestuurd worden met een rijbewijs G. Buiten de land- en bosbouwexploitatie is voor deze voertuigen immers een rijbewijs B, BE, C1, C(1)E, C of CE vereist, naargelang de maximaal toegelaten massa van de trekker en de eventuele aanhangwagen.

In overeenstemming met wat ik eerder dit jaar antwoordde op parlementaire vragen lijkt het mij duidelijk dat de wetgever deze uitzondering heeft willen laten gelden voor alle folkloristische voertuigcombinaties, met inbegrip van deze waarbij de carnavalswagens worden getrokken door een landbouwtrekker.

Tijdens een folkloristische manifestatie volstaat dus een rijbewijs B of G voor deze voertuigcombinatie wanneer deze wordt gebruikt voor het trekken van een carnavalswagen en voor zover deze niet sneller dan 25 kilometer per uur rijdt.

28.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord dat heel wat vrijwilligers op deze Internationale Dag van het Vrijwilligerswerk plezier zal doen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

29 Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intermodalité vélo-train dans les gares liégeoises" (n° 27973)
29 Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de intermodaliteit van fiets en trein in de Luikse stations" (nr. 27973)

29.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, une offre d'emplacements réservés aux vélos à hauteur de 5 % du nombre total de voyageurs quotidiens doit être prévue devant chaque gare. Or, à Liège, nous nous situons en dessous de ce taux.

À la gare des Guillemins, le parking couvert est saturé depuis plusieurs mois. Des usagers m'ont informé qu'ils n'en pouvaient plus. Chaque jour, il leur est impossible de se garer. Envisagez-vous son extension?

À la gare de Liège-Carré, aucun stationnement sécurisé n'est prévu. Il en va de même à la gare de Liège-Saint-Lambert. De plus, un râtelier couvert est installé, mais est sous-utilisé, car il est situé dans le parking SNCB, donc beaucoup trop loin de l'entrée de la gare. Par conséquent, il n'est pas du tout utilisé par les cyclistes, qui doivent donc se débrouiller pour trouver une place.

Enfin, un projet se trouve en stand-by depuis des années. Les plans de la gare des Guillemins prévoyaient - dès l'élaboration du projet -, un cheminement cyclable à l'arrière afin de faciliter l'accès à la gare pour les cyclistes. Or cette voie n'a jamais vu le jour. Cet itinéraire devait aboutir à un nouveau parking sécurisé, lui

aussi inexistant. Monsieur le ministre, où en est donc ce projet?

29.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe qu'elle s'est engagée dans un plan ambitieux de mise à disposition de parkings pour les vélos. D'ici 2025, 50 000 places seront créées. À cette fin, la SNCB précise qu'elle travaille à établir les priorités et à préparer les mises à disposition budgétaires.

Les parkings des gares liégeoises feront partie des sites analysés et un projet d'extension à la gare des Guillemins est d'ores et déjà à l'étude. À court terme, 48 places supplémentaires seront créées dans le parking couvert ainsi que 48 places supplémentaires à l'angle de la rue Bovy et de la rue Varin.

En ce qui concerne le projet d'un cheminement cyclable, la SNCB m'informe qu'elle doit finaliser ce cheminement en concertation avec les autorités locales et régionales dans le cadre de leur plan cyclable, mais il n'y a pas de planning précis établi à ce jour.

29.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces informations. Tant mieux si cela avance au niveau du parking Guillemins. C'est vraiment le plus urgent.

Pour le cheminement, je suis un peu étonnée parce que des représentants de la SNCB sont venus, il y a deux ans, avec des plans finalisés en Commission consultative vélo, dans le cadre du Plan Wallonie cyclable. Cette commission se réunissait régulièrement et a, aujourd'hui, un peu tendance à tomber dans les oubliettes. Il faudrait la réactiver.

La SNCB est venue comme si les travaux allaient débuter le lendemain mais on n'a rien vu venir et, à présent, je vois qu'elle attend la coordination avec les niveaux régional et local alors que je pense que ces mêmes niveaux attendent plutôt que la SNCB avance! Je ne sais pas trop de quel côté il faut débloquer la situation mais je ne manquerai pas d'en référer à mes équivalents dans ces différents niveaux de pouvoir.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.32 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.32 uur.