CRIV 54 **COM 370**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

16-03-2016

Namiddag

Mercredi

16-03-2016

Après-midi

N-VA	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
PS	*Parti Socialiste*
MR	*Mouvement réformateur*
CD&V	*Christen-Democratisch en Vlaams*
Open Vld	*Open Vlaamse Liberalen en Democraten*
sp.a	*socialistische partij anders*
Ecolo-Groen	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
cdH	*centre démocrate Humaniste*
VB	*Vlaams Belang*
DéFI	*Démocrate Fédéraliste Indépendant*
PTB-GO!	*Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!*
PP	*Parti Populaire*

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		*Abréviations dans la numérotation des publications :*	
DOC 54 0000/000	*Parlementair stuk van de 54e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*	*DOC 54 0000/000*	*Document parlementaire de la 54e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*	*QRVA*	*Questions et Réponses écrites*
CRIV	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)*	*CRIV*	*Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)*
CRABV	*Beknopt Verslag (witte kaft)*	*CRABV*	*Compte Rendu Analytique (couverture blanche)*
CRIV	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (witte kaft)*	*CRIV*	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (couverture blanche)*
PLEN	*Plenum*	*PLEN*	*Séance plénière*
COM	*Commissievergadering*	*COM*	*Réunion de commission*
MOT	*Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)*	*MOT*	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Samengevoegde vragen van 1
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een spooktrein tussen Landen en Tienen" (nr. 9544) 1
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met een trein in Landen" (nr. 9787) 1

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een spooktrein tussen Landen en Tienen" (nr. 9834) 1

Sprekers: **Catherine Fonck**, voorzitter van de cdH-fractie**, Jef Van den Bergh, Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toezicht op lijnvliegers" (nr. 9637) 4

Sprekers: **Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op de Eurostarsporen in de omgeving van Aubechies" (nr. 9638) 6

Sprekers: **Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor toeristische miniatuurtreinslepen" (nr. 9708) 7

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 8
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 9720) 8

SOMMAIRE

Questions jointes de 1
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train fantôme entre Landen et Tirlemont" (n° 9544) 1
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu avec un train à Landen" (n° 9787) 1

- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train fantôme entre Landen et Tirlemont" (n° 9834) 1

Orateurs: **Catherine Fonck**, présidente du groupe cdH**, Jef Van den Bergh, Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des pilotes de ligne" (n° 9637) 4

Orateurs: **Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu sur la liaison Eurostar à hauteur d'Aubechies" (n° 9638) 6

Orateurs: **Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation des trains touristiques miniatures" (n° 9708) 7

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 8
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 9720) 8

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal tewerkgestelden bij de NMBS in 2018" (nr. 10140) 9
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van 1 300 personeelsleden door de NMBS, Infrabel en HR Rail" (nr. 10165) 9
Sprekers: **Inez De Coninck, Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 11
- mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het koninklijk besluit inzake het gebruik van drones" (nr. 9689) 11
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving met betrekking tot het gebruik van drones" (nr. 9835) 11
Sprekers: **Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat van de Brusselse spoorwegtunnels" (nr. 9686) 13
Sprekers: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van het station Ottignies in het kader van de werken voor het GEN" (nr. 9714) 14
Sprekers: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn tussen Charleroi-Zuid en Parijs" (nr. 9723) 16
Sprekers: **Éric Massin, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre minimum de travailleurs à la SNCB en 2018" (n° 10140) 8
- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le recrutement de 1 300 agents par la SNCB, Infrabel et HR Rail" (n° 10165) 8
Orateurs: **Inez De Coninck, Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 11
- Mme Veerle Heeren à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêté royal relatif à l'utilisation de drones" (n° 9689) 12
- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation sur le pilotage des drones" (n° 9835) 12
Orateurs: **Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état des tunnels ferroviaires bruxellois" (n° 9686) 13
Orateurs: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de la gare d'Ottignies dans le cadre du chantier RER" (n° 9714) 14
Orateurs: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Éric Massin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne entre Charleroi-Sud et Paris" (n° 9723) 16
Orateurs: **Éric Massin, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Interpellatie van mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de NMBS-tarieven en het knelpunt van de tarieven voor het gebruik van de B-Parkings" (nr. 124) 18

Sprekers: **Catherine Fonck**, voorzitter van de cdH-fractie**, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Moties 21

Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen de politie en de NMBS met betrekking tot de migrantenproblematiek" (nr. 9746) 22

Sprekers: **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedelarij op de treinen" (nr. 9748) 23

Sprekers: **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het computerprobleem van 22 februari 2016 waardoor het treinverkeer tussen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid volledig stilviel" (nr. 9983) 24

Sprekers: **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen en meer bepaald op het grondgebied Tilff-Esneux" (nr. 9749) 25

Sprekers: **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het statuut van het internationale station Namen" (nr. 9762) 26

Sprekers: **Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline**

Interpellation de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "les tarifs SNCB et la problématique des tarifs des B-Parkings" (n° 124) 17

Orateurs: **Catherine Fonck**, présidente du groupe cdH**, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Motions 21

Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre la police et la SNCB sur la question des migrants" (n° 9746) 22

Orateurs: **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mendicité à bord des trains" (n° 9748) 23

Orateurs: **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne informatique du 22 février 2016 paralysant le trafic ferroviaire entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi" (n° 9983) 24

Orateurs: **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des passages à niveau et plus spécifiquement ceux situés sur le territoire de Tilff-Esneux" (n° 9749) 25

Orateurs: **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le statut de gare internationale de Namur" (n° 9762) 26

Orateurs: **Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline**

Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het sociaal overleg bij de NMBS" (nr. 9777) 28

Sprekers: **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement de la concertation sociale à la SNCB" (n° 9777) 28

Orateurs: **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 29

- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekenning van trekkingsrechten aan een luchtvaartmaatschappij voor vrachtvluchten" (nr. 9784) 29

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Ethiopian Airlines Cargo toegekende trekkingsrechten" (nr. 10219) 29

Sprekers: **Catherine Fonck**, voorzitter van de cdH-fractie**, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de 29

- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de tirage accordés à une compagnie aérienne pour des vols cargo" (n° 9784) 29

- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de tirage accordés à Ethiopian Airlines Cargo" (n° 10219) 29

Orateurs: **Catherine Fonck**, présidente du groupe cdH**, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herbestemming van het station Godinne" (nr. 9715) 31

Sprekers: **Georges Gilkinet, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la reconversion de la gare de Godinne" (n° 9715) 31

Orateurs: **Georges Gilkinet, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van het terrein naast het voormalige postgebouw in Namen" (nr. 9716) 33

Sprekers: **Georges Gilkinet, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente du terrain jouxtant l'ancienne poste de Namur" (n° 9716) 33

Orateurs: **Georges Gilkinet, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal ongevallen aan spoorwegen en investeringen hieromtrent en het aantal spoorlopers" (nr. 9607) 34

Sprekers: **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'accidents sur les voies ferrées, les investissements y afférant et le nombre de personnes circulant sur les voies" (n° 9607) 34

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal treinbestuurders bij de NMBS dat overstapt naar andere operatoren" (nr. 9863) 37

Sprekers: **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Eupen" (nr. 9902) 38

Sprekers: **Muriel Gerkens, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontdekking van chroom 6 in sommige werkplaatsen van de NMBS" (nr. 9956) 40

Sprekers: **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, Karin Temmerman**

Samengevoegde vragen van 41

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het leegstaand administratief gebouw in de Port Arthurlaan in Gent als mogelijke locatie voor het DIV-kantoor" (nr. 9976) 41
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe locatie van de DIV in Gent" (nr. 10082) 41

Sprekers: **Karin Temmerman, Veli Yüksel, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde interpellaties en vraag van 44

- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de verdere financiering van de afwerking van het GEN" (nr. 129) 44
- mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de herfinanciering van het GEN-Fonds" (nr. 133) 44
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over 44

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de conducteurs de trains de la SNCB qui optent pour d'autres opérateurs" (n° 9863) 37

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Muriel Gerkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare d'Eupen" (n° 9902) 38

Orateurs: **Muriel Gerkens, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la découverte de chrome hexavalent dans certains ateliers de la SNCB" (n° 9956) 40

Orateurs: **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges**, Karin Temmerman**

Questions jointes de 41

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'affectation éventuelle du bâtiment administratif inoccupé situé dans la Port Arthurlaan à Gand comme guichet DIV" (n° 9976) 41
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement relatif à la nouvelle localisation de la DIV à Gand" (n° 10082) 41

Orateurs: **Karin Temmerman, Veli Yüksel, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Interpellations et question jointes de 43

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les sources de financement en vue de la finalisation du RER" (n° 129) 43
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "le refinancement du Fonds RER" (n° 133) 43
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur 44

"de organisatie van de GEN-vergadering met de overheden van Waals-Brabant" (nr. 10067)
Sprekers: **Marcel Cheron, Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, Stéphane Crusnière**
Moties 49
Spreker: **Benoît Piedboeuf**

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de optimalisering van de Noord-Zuidverbinding" (nr. 10004) 51
Sprekers: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 53
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het schrappen van de vliegtuigroute Leuven Rechtdoor" (nr. 10033) 53
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van Leuven Rechtdoor door de vakbondsacties" (nr. 10141) 53

Sprekers: **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal passagiers dat met de trein naar de luchthaven van Zaventem reist" (nr. 10038) 55
Sprekers: **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de GEN-vergadering met de overheden van Waals-Brabant" (nr. 10067) 56
Sprekers: **Stéphane Crusnière, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor het melden 57

"l'organisation de la réunion RER avec les autorités du Brabant wallon" (n° 10067)
Orateurs: **Marcel Cheron, Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges**, Stéphane Crusnière**
Motions 49
Orateur: **Benoît Piedboeuf**

Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'optimisation de la jonction Nord-Midi" (n° 10004) 51

Orateurs: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 53
- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 10033) 53
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annulation de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit' en raison des actions syndicales" (n° 10141) 53

Orateurs: **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre croissant de voyageurs qui se rendent à l'aéroport de Zaventem en train" (n° 10038) 55

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation de la réunion RER avec les autorités du Brabant wallon" (n° 10067) 56

Orateurs: **Stéphane Crusnière, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure relative à la communication 57

van onregelmatigheden aan de infrastructuur en de overgang van een organisatorische naar een lerende organisatie" (nr. 10117)

Sprekers: **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zichtbaarheid van de seinen in de Schuman-Josaphattunnel" (nr. 10118) 59

Sprekers: **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van fietsers en het dragen van een helm" (nr. 10159) 61

Sprekers: **Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de capaciteitsverhoging van de Noord-Zuidverbinding door middel van zelfrijdende treinen" (nr. 10217) 63

Sprekers: **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

d'irrégularités à l'infrastructure et la transition d'une structure organisationnelle vers une organisation pratiquant une culture d'apprentissage" (n° 10117)

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la visibilité des signaux dans le tunnel Schuman-Josaphat" (n° 10118) 59

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des cyclistes et le port du casque" (n° 10159) 61

Orateurs: **Gautier Calomne, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le recours à des trains autonomes pour augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi" (n° 10217) 63

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 16 MAART 2016

Namiddag

_____

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

du

MERCREDI 16 MARS 2016

Après-midi

_____

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door mevrouw Inez De Coninck.
La réunion publique de commission est ouverte à 14.26 heures et présidée par Mme Inez De Coninck.

De **voorzitter**: De vraag nr. 9097 van de heer Maigain wordt uitgesteld. De vraag nr. 9607 van de heer Geerts wordt ingetrokken.

La **présidente**: La question n° 9097 de M. Maingain est reportée et la question n° 9607 de M. Geerts est retirée.

01 Questions jointes de
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train fantôme entre Landen et Tirlemont" (n° 9544)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu avec un train à Landen" (n° 9787)
- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train fantôme entre Landen et Tirlemont" (n° 9834)
01 Samengevoegde vragen van
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een spooktrein tussen Landen en Tienen" (nr. 9544)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met een trein in Landen" (nr. 9787)
- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een spooktrein tussen Landen en Tienen" (nr. 9834)

01.01 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, le jeudi 18 février dernier, un train sans conducteur ni passager a circulé entre les gares de Landen et Tirlemont, soit sur une distance de 12 km. Selon les informations données par la presse et le porte-parole de la SNCB, alors que le conducteur était descendu en gare de Landen pour vérifier son train suite à des soupçons de défaut, ce dernier a démarré sans aucune raison. Le conducteur du train a dès lors averti ses collègues afin que ceux-ci fassent le nécessaire pour stopper ce train fantôme et ainsi éviter un accident catastrophique. Ce n'est qu'en gare de Tirlemont qu'un autre chauffeur a pu prendre possession du train qui roulait à faible allure.

Madame la ministre, cette situation surréaliste ne peut se produire! Cet incident aurait pu avoir des conséquences gravissimes. Des failles sont très certainement à l'origine de cet événement. Comment se fait-il qu'on en arrive à un train qui circule sans chauffeur alors qu'il y a un double système de sécurité? On sait qu'un freinage d'urgence

01.01 **Catherine Fonck** (cdH): Op 18 februari reed een trein zonder bestuurder tussen Landen en Tienen. Volgens de pers en de NMBS zou de bestuurder in Landen zijn uitgestapt om de trein te inspecteren omdat hij dacht dat er een defect was, en zette de trein zich toen in beweging. De bestuurder verwittigde zijn collega's, en vroeg dat ze al het mogelijke zouden doen om de trein te stoppen. In Tienen kon een andere bestuurder op de trein springen.

Hoe kan een trein zonder

est automatiquement effectué si le conducteur n'appuie pas chaque minute sur une pédale, appelée "pédale d'urgence", dès qu'un signal retentit. Il est étonnant que ce mécanisme de sécurité n'ait pas fonctionné alors qu'il n'y avait personne à bord du train.

Quel est l'équipement de sécurité au niveau de cette ligne de train? On m'a dit que c'était un TBL1+. Est-ce exact ou s'agit-il d'un ETCS? Le train était-il équipé de manière conforme? Si oui, pourquoi ce train n'a-t-il pu faire l'objet d'un freinage automatique? Il s'agit de questions essentielles.

L'enjeu est également de savoir ce qu'a réalisé la SNCB pour tirer toutes les leçons de cet événement et pour donner des garanties pour que ceci ne se reproduise plus. Cet incident aurait pu avoir des conséquences catastrophiques!

bestuurder rijden terwijl er een dubbel veiligheidssysteem is? Waarom werkte de noodrem niet, die automatisch in werking zou moeten treden als de bestuurder niet elke minuut op het dode-manspedaal drukt?

Wat is de veiligheidsuitrusting op die lijn? Is het een TBL1+ of een ETCS? Was de trein conform uitgerust? Zo ja, waarom werd de trein dan niet automatisch tot stilstand gebracht?

Wat heeft de NMBS gedaan om daaruit lering te trekken en om ervoor te zorgen dat zoiets niet meer gebeurt?

01.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Fonck. Ik wil vooral meer informatie. Het gaat om een heel vreemd voorval. Ik denk dat wij er alles aan moeten doen om te vermijden dat dergelijke zaken in de toekomst nog gebeuren.

Mevrouw de minister, is er al meer informatie bekend over hoe dit is kunnen gebeuren? Hebben de NMBS en Infrabel dit incident al geëvalueerd? Hebben zij al stappen ondernomen om dit in de toekomst onmogelijk te maken?

Hoe is de samenwerking tussen de NMBS en Infrabel verlopen? Bij dergelijke incidenten zit er tussen beiden soms een haar in de boter.

Is het nodig om verdere maatregelen te nemen om dergelijke incidenten in de toekomst te vermijden?

01.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je fais miennes les questions de Mme Fonck mais ce que je voudrais surtout obtenir, personnellement, c'est davantage d'informations au sujet de cet incident particulièrement insolite.

La SNCB et Infrabel ont-elles déjà évalué cet incident et pris des mesures pour éviter que cela ne se reproduise? Comment s'est passée la collaboration entre la SNCB et Infrabel?

01.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la ministre, c'est un fait assez interpellant que je souhaite aborder avec vous puisqu'un train vide et sans conducteur a circulé entre les gares de Landen et de Tirlemont. D'après mes informations, le conducteur a constaté un défaut, stoppé le convoi et quitté la cabine de conduite pour contrôler le problème. Soudain, le train a redémarré seul à faible vitesse. Est-ce la première fois que cela se produit ou est-ce déjà arrivé? Quelle est votre position sur le sujet? Un train est-il capable de redémarrer seul? Un système n'aurait pas fonctionné; le conducteur n'aurait-il pas pu arrêter la machine? Une enquête a-t-elle été diligentée? Avec quels résultats? Comment peut-on éviter que cela se reproduise?

01.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Een lege trein is van Landen naar Tienen gereden zonder bestuurder. Terwijl de machinist zijn stuurcabine had verlaten om naar een probleem te kijken, is de trein uit zichzelf weer beginnen bollen.

Is dit de eerste keer dat dit gebeurt? Wat is uw standpunt hierover? Kan een trein uit zichzelf weer op gang komen? Had de machinist de trein niet kunnen stoppen? Werd er een onderzoek ingesteld? Wat zijn de resultaten? Hoe kan men voorkomen dat dit opnieuw gebeurt?

01.04 Minister **Jacqueline Galant:** De NMBS heeft mij het volgende laten weten. Doordat er zich een remincident had voorgedaan, heeft

01.04 **Jacqueline Galant**, ministre*:* D'après la SNCB, à la

de treinbestuurder de trein verlaten, om hem te schouwen. Hij liet echter na daarbij de trein te immobiliseren.

Après la résolution du problème de frein, le train s'est mis en mouvement et ce, sous l'effet de la pesanteur. Le dispositif de veille automatique, ou pédale d'urgence, ne pouvait pas s'enclencher car, lorsqu'un train est à l'arrêt et donc après que le conducteur ait quitté le train pour l'inspecter, le levier-inverseur est en position neutre. Dès lors, le dispositif de veille automatique n'est pas activé.

Il me revient que, dans la mesure où une erreur a été commise dans ce cas-ci, le convoi n'a pas été immobilisé correctement lorsque le conducteur l'a quitté. Il sera procédé à un rappel des instructions existantes pour le personnel de conduite. Par ailleurs, l'application correcte de ces instructions fera l'objet de contrôles supplémentaires à intervalles réguliers.

La SNCB me confirme que c'est la première fois qu'un tel incident se produit.

suite d'un incident de freinage, le conducteur a quitté son train afin de l'inspecter mais il a omis de l'immobiliser.

Nadat het probleem met de rem opgelost was, zette de trein zich door de zwaartekracht in beweging. De automatische waakinrichting sloeg niet aan, omdat de dodemanspedaal in de neutrale stand staat wanneer een trein stilstaat.

Mocht er sprake zijn van een fout, dan is ze te wijten aan het feit dat de trein niet op de correcte manier werd geïmmobiliseerd toen de treinbestuurder uitstapte. De treinbestuurders zullen aan de bestaande instructies worden herinnerd en er zal regelmatig worden gecontroleerd of ze correct worden toegepast.

Volgens de NMBS is het de eerste keer dat een dergelijk incident zich heeft voorgedaan.

01.05 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie. Manifestement vous concluez qu'il s'agit d'une erreur humaine, mais ne faites aucune allusion aux aspects techniques. Avec vos explications, je comprends la problématique de la "non-activation" du mécanisme de la pédale d'urgence, mais vous n'avez pas répondu aux questions concernant le TBL1+ et l'ETCS. Cette ligne était-elle équipée? Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-il pas été possible de freiner comme cet équipement de sécurité le permet?

S'il ne s'agit que d'une erreur humaine, les enjeux de formation continue sont remis en lumière, de même que les pressions par rapport au travail des conducteurs.

Je voudrais que nous puissions faire, aujourd'hui ou dans un deuxième temps, toute la clarté sur les aspects techniques et, singulièrement, sur les équipements des autres mécanismes de sécurité: TBL1+ et ETCS.

C'est un enjeu majeur pour le futur car dire que c'est la première fois est une chose, mais il faut éviter que cela se reproduise avec d'autres conséquences.

01.05 **Catherine Fonck** (cdH): U concludeert dat er sprake is van een menselijke fout, maar u heeft het niet over de technische aspecten. U zegt niets over ETCS en TBL1+. Was die lijn daarmee uitgerust? Zo ja, hoe komt het dat de trein dan niet heeft geremd?

Als er sprake is van een menselijke fout, dan moet men zich buigen over de kwesties van de permanente bijscholing en de werkbelasting van de treinbestuurders.

Voorzitter: Karine Lalieux.
Présidente: Karine Lalieux.

01.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat kort, maar wel duidelijk is. Er blijven natuurlijk wel een aantal vragen open.

01.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Qu'est-ce qui a été fait pour reprendre le contrôle de ce train qui s'est manifestement mis

Een eerste element daarbij is het moment waarop die trein is beginnen te rijden, zonder bestuurder aan boord. Welke stappen zijn er op dat moment ondernomen om die trein weer onder controle te krijgen? Ik heb begrepen dat men de trein vrije baan heeft gegeven, ermee rekening houdend dat het traject verderop stijgt, waardoor de snelheid van de trein zou afnemen. Daardoor kon een ander personeelslid opstappen om de trein af te remmen.

Een tweede element betreft TBL1+. Ik vermoed, mevrouw Fonck, dat als de motor afgezet is, TBL+ er geen vat meer op heeft. Ik ben geen technicus, maar volgens mij is dat de uitleg daarvoor. Dat neemt niet weg dat het merkwaardig is dat een trein niet “geremd is”, als die stilgelegd wordt, of dat de trein geen handrem heeft, om het in autotermen te zeggen.

Er blijven dus toch wat vragen over, die verder goed bestudeerd zullen moeten worden. Zoals collega Fonck al heeft aangegeven, is de belangrijkste bekommernis natuurlijk dat zoiets niet meer kan gebeuren.

01.07 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la ministre, je pense que vous mettrez tout en œuvre pour éviter que cela se reproduise. Nous le souhaitons tous. Nous verrons à l'avenir quelles sont les différentes mesures à prendre. Je vous remercie.

en mouvement sans conducteur? Je présume que le système TBL1+ est inopérant quand le moteur est éteint. Je trouve qu’il est néanmoins interpellant qu’un train ne soit pas équipé d’une sorte de frein à main. Quoi qu’il en soit, une telle péripétie ne doit jamais se reproduire.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: Chers collègues, à la suite d'une Conférence des présidents, nous avons reçu un rappel à l'ordre du président de la Chambre en ce qui concerne le respect strict du Règlement. Les présidents des commissions sont priés de faire respecter le *timing* imparti dans le cadre des questions/réponses – 5 minutes au maximum. Si vous dépassez ce temps, il n'y aura pas de réplique.

02 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des pilotes de ligne" (n° 9637)
02 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toezicht op lijnvliegers" (nr. 9637)

02.01 **Gautier Calomne** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, après le crash d'un avion de la compagnie Germanwings en 2015 causé par un pilote souffrant de problèmes psychologiques, le gouvernement allemand a annoncé le renforcement des contrôles à l'égard des membres du personnel naviguant. À ce titre, des tests inopinés seront effectués pour détecter la présence d'alcool, de drogues mais aussi de substances médicamenteuses chez les pilotes. Par ailleurs, les compagnies qui volent sous pavillon allemand devront également mettre sur pied des mécanismes de veille de leur équipage pour s'assurer que les employés présentent toutes les conditions physiques, psychiques et morales pour travailler.

Au regard de ce qui a été décidé chez nos voisins allemands, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Quelles mesures ont-elles été prises en Belgique à la suite du crash de la Germanwings? Un renforcement des contrôles a-t-il été imposé aux compagnies aériennes, le cas échéant avec des dispositifs similaires à ceux adoptés en Allemagne?

02.01 **Gautier Calomne** (MR): De Duitse regering heeft een strengere controle op de lichamelijke, psychische en geestelijke conditie van het vliegend personeel aangekondigd.

Welke maatregelen werden in België genomen na de crash van een vliegtuig van Germanwings? Werden de luchtvaartmaatschappijen verplicht om strengere controles uit te voeren?

Wat zijn de huidige regels met betrekking tot de minimale aanwezigheid van bemanningsleden in de cockpit van Belgische lijnvliegtuigen?

Quelles sont les règles actuellement en vigueur concernant la présence minimale de membres d'équipage au sein des cockpits d'avions de ligne battant pavillon belge?

Disposez-vous de données concernant le nombre de pilotes qui ont été contrôlés positivement par vos services en matière de drogues et d'alcool? Quelle est l'évolution de la situation à cet égard?

Hoeveel piloten werden door uw diensten positief getest op drugs en alcohol? Hoe evolueert de toestand op dat vlak?

02.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Madame la présidente, cher collègue, le rapport final du Bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) concernant l'accident d'avion de Germanwings vient d'être présenté. Le Bureau a formulé plusieurs recommandations de sécurité. Ces recommandations devraient aider les différentes autorités européennes à évaluer les mesures à prendre.

L'Agence européenne pour la sécurité de l'aviation (EASA) travaille sur une série de mesures suite à l'accident du vol Germanwings, concernant notamment le *screening* médical des pilotes et leur évaluation médicale en continu, mesures qui seront mises en œuvre en Belgique dès leur publication.

Actuellement, il n'est pas systématiquement effectué de contrôle d'alcool ou de drogues lors des examens médicaux de pilotes ou de personnel navigant de cabine. Toutefois, dans le cadre des vérifications sanguines de routine effectuées lors des examens médicaux des pilotes, certains indicateurs biologiques (gamma-GT ou autres) peuvent indiquer une consommation potentiellement anormale, notamment d'alcool. Cela tombe alors sous le couvert du secret médical et la personne visée est suivie individuellement par le service médical concerné. L'attestation médicale peut alors être suspendue ou des limitations peuvent être imposées.

L'EASA a émis à destination des États membres une recommandation sur ce sujet sous forme de *Safety Information Bulletin* (SIB), non contraignant. Ce SIB préconise que les compagnies aériennes mettent à jour leurs procédures afin qu'à tout moment, au moins deux personnes autorisées soient présentes dans le cockpit. Les opérateurs belges ont choisi de suivre ce SIB d'autant plus facilement que certains appliquaient déjà ce type de procédures.

En dehors des examens effectués dans le cadre de la délivrance et du maintien de certificats médicaux, les contrôles éventuels sont effectués de manière aléatoire par les services de police.

La DGTA n'a pas été informée ces deux dernières années de contrôles positifs de pilotes en matière d'alcool et de drogues effectués sur le territoire de la Belgique. Certaines compagnies opérant sur le territoire belge organisent des contrôles internes inopinés, notamment concernant la consommation de drogues.

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het BEA, het Franse onderzoeks- en analysebureau voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, heeft onlangs zijn eindrapport over het ongeval met het vliegtuig van Germanwings voorgesteld. Het BEA heeft verscheidene aanbevelingen op het stuk van veiligheid geformuleerd.

België zal werk maken van de medische screening van de piloten zodra de EASA hieromtrent richtlijnen uitvaardigt.

Er worden geen systematische alcolhol- of drugscontroles uitgevoerd, maar bepaalde biologische parameters die tijdens medische onderzoeken worden gecontroleerd, kunnen wijzen op een abnormaal alcoholverbruik. De persoon wordt dan opgevolgd door de medische dienst. Het medisch attest kan worden opgeschort of er kunnen beperkingen aan worden verbonden.

De EASA adviseert in een aanbeveling dat er minstens twee gemachtigde personen in de cockpit aanwezig zouden zijn. De Belgische operatoren zullen die maatregel toepassen.

De politie en bepaalde luchtvaartmaatschappijen die in België actief zijn, voeren eveneens random controles uit.

De afgelopen twee jaar heeft het DGLV geen meldingen gekregen van positieve alcohol- of drugscontroles bij piloten in België.

02.03 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Si des recommandations ont été émises, nous espérons que les mesures seront le cas échéant rapidement mises en œuvre. Nous pouvons aussi nous réjouir qu'il n'y a pas eu de

02.03 **Gautier Calomne** (MR): Wij hopen dat er maatregelen zullen worden genomen. Preventie is belangrijk.

contrôle positif ces dernières années. Si ce genre d'incident est relativement rare, lorsqu'il se produit, les conséquences sont désastreuses. Il est important que des dispositions puissent être prises à titre préventif. Je vois que vous suivez cela avec attention. Nous reviendrons vers vous quand les mesures auront été mises en œuvre plus concrètement.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu sur la liaison Eurostar à hauteur d'Aubechies" (n° 9638)
03 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op de Eurostarsporen in de omgeving van Aubechies" (nr. 9638)

03.01 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, des faits particulièrement inquiétants se sont déroulés, le 19 février dernier, près de la localité d'Aubechies. Des individus ont en effet cisaillé la clôture de protection des voies de l'Eurostar pour poser un bloc de béton sur les rails. En conséquence, un train à grande vitesse a percuté cet obstacle et a dû entamer un freinage d'urgence. Fort heureusement, aucune victime n'est à déplorer.

Nous en conviendrons toutes et tous, une catastrophe majeure a été évitée. La question de la sécurité des installations ferroviaires est donc clairement posée. Certes, il est impossible pour les agents fédéraux de surveiller chaque mètre du ballast sur notre territoire, mais toutes les mesures doivent être prises pour prévenir les infractions et de tels comportements criminels.

Aussi, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Vos services ont-ils identifié des failles particulières qui auraient permis aux auteurs de commettre leur méfait? Quelles sont les leçons tirées en termes d'amélioration de la protection des installations ferroviaires? Quelles mesures avez-vous déjà retenues pour améliorer la situation? Une plainte a-t-elle été introduite auprès des services judiciaires concernés? Enfin, pouvez-vous me dire si vous êtes optimiste quant à l'identification d'éventuels suspects?

03.01 **Gautier Calomne** (MR): Op 19 februari jongstleden hebben personen in de buurt van Aubechies een gat geknipt in de omheining langs de sporen van de Eurostar om een betonblok op de rails te leggen. Er is een tgv op dat obstakel gebotst, zonder dat er slachtoffers vielen.

Hebben uw diensten de zwakke plekken ontdekt die het de daders mogelijk maakten hun misdrijf te plegen? Welke lessen hebt u eruit getrokken? Welke maatregelen zult u treffen om de situatie te verbeteren? Werd er een klacht ingediend bij de gerechtelijke diensten? Bent u optimistisch over de identificatie van eventuele verdachten?

03.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Monsieur Calomne, après l'attaque du Thalys survenue le 21 août dernier, Infrabel a pris les initiatives suivantes: effectuer un contrôle intégral des lignes à haute vitesse, installer des caméras supplémentaires et prévoir les endroits vers lesquels il est possible de dévier en cas de danger.

En outre, des agents Securail patrouillent régulièrement le long des voies ferrées. Un contrôle se déroulant sept jours sur sept et vingt-quatre sur vingt-quatre pour vérifier si quelqu'un s'est frayé un accès aux lignes à grande vitesse est toutefois irréalisable.

Le dossier en question est géré par le parquet de la jeunesse dans la mesure où les auteurs des faits sont mineurs. Compte tenu de leur âge, il est impossible à Infrabel de se constituer partie civile entre les mains d'un juge d'instruction. En revanche, le gestionnaire de l'infrastructure a introduit une déclaration de personne lésée pour être étroitement associé au dossier et obtenir tous les renseignements

03.02 Minister **Jacqueline Galant**: Na de aanslag op de Thalys op 21 augustus 2015 heeft Infrabel alle hogesnelheidslijnen volledig gecontroleerd, bijkomende camera's geïnstalleerd en de plaatsen bepaald waarnaar de treinen kunnen worden omgeleid als er gevaar dreigt.

Beambten van Securail patrouilleren geregeld langs de sporen. Het is echter onhaalbaar om alle hogesnelheidslijnen permanent te controleren.

Aangezien de daders van de feiten

quant à la suite de l'enquête.

minderjarig zijn, kan Infrabel zich niet burgerlijke partij stellen, maar er werd een verklaring van benadeelde persoon ingediend.

03.03 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse complète et espère que ce genre d'incident ne se reproduira pas de sitôt.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation des trains touristiques miniatures" (n° 9708)
04 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor toeristische miniatuurtreinslepen" (nr. 9708)

04.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la ministre, le secteur des petits trains touristiques a connu, il y a peu, quelques modifications au niveau de sa réglementation. En décembre 2015, il y a eu une fusion des notions de train miniature et de train touristique, ce qui donna naissance à la nouvelle appellation "train touristique miniature" et a eu comme conséquence une uniformisation des règles.

Concrètement, désormais, chaque train doit recevoir une autorisation communale pour pouvoir circuler dans une ville alors qu'auparavant, ses déplacements étaient liés à la notion de localité touristique. Imaginez un petit train devant passer par plusieurs communes lors d'un événement; la société gestionnaire du train doit alors se procurer plusieurs autorisations, ce qui est une perte de temps non négligeable.

Par ailleurs, une autre problématique est à pointer au niveau de la réglementation du secteur. Depuis 2013, le permis D est obligatoire pour les conducteurs des trains touristiques. Une dispense peut néanmoins être accordée dans certaines situations: si le conducteur est né avant 1982 et dans le cas des véhicules lents.

Or, un train touristique ne dépassant pas les 40 km/h peut être considéré comme un véhicule lent. Cela installe le flou chez les gestionnaires des trains touristiques miniatures qui aimeraient savoir avec certitude si un permis D est requis afin de conduire le train.

Madame la ministre, ne trouvez-vous pas absurde que les gestionnaires des trains touristiques miniatures doivent demander, pour chaque commune dans laquelle passe leur train, une autorisation?

Cela va démotiver certains ayant investi dans le secteur. Un conducteur d'un train touristique désormais appelé train touristique miniature doit-il avoir un permis D alors que le véhicule qu'il conduit peut être considéré comme un véhicule lent?

04.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Ten gevolge van de samenvoeging van de begrippen 'toeristische treintjes' en 'toeristische trein 'tot toeristische 'miniatuurtreinsleep', moeten de toeristische treintjes voortaan een gemeentelijke toelating krijgen voor elke gemeente waar ze doorheen rijden: is dat niet absurd? Dat zal de mensen die in die sector hebben geïnvesteerd demotiveren. Moet de bestuurder van een miniatuurtreinsleep over een rijbewijs D beschikken, terwijl zo een treintje niet sneller dan 40 kilometer per uur rijdt en als een traag voertuig kan worden beschouwd?

04.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Cher collègue, une initiative parlementaire ayant amené la proposition de loi adoptée par le

04.02 Minister **Jacqueline Galant**: Met de wet werd vooral

Parlement en décembre 2015, avait comme objectif principal de rendre possible l'utilisation de trains miniatures touristiques également en dehors de ce qui tombe sous la notion strictement définie de localité touristique.

Aucun changement n'a par contre été adopté en ce qui concerne la nécessité d'une autorisation communale, et aucun amendement n'a d'ailleurs été déposé en ce sens. L'autorisation communale reste donc obligatoire pour circuler avec ces véhicules, comme elle l'était auparavant.

Je me permets de souligner à cet égard que ces trains ne sont pas des véhicules ordinaires. Ils peuvent être composés d'une suite de remorques d'une longueur totale de 25 mètres. Ils ne sont équipés d'aucun système de sécurité, pas même de ceintures de sécurité. Leur carrosserie est très rudimentaire et ils servent à transporter des dizaines de personnes de tous âges. Ils ne sont donc pas destinés à parcourir de longues distances ni à être mélangés à une circulation automobile dense et rapide.

En ce qui concerne le permis de conduire nécessaire à la conduite de ces véhicules, les trains miniatures touristiques sont classés par défaut, depuis le 1er mai 2013, dans la catégorie des permis D, puisqu'ils peuvent transporter huit passagers en plus de leur conducteur. Cependant, deux dérogations permettent la conduite de trains miniatures touristiques pour les personnes nées avant le 1er octobre 1982 ou possédant un permis B ou G pour les personnes nées après cette date.

Si ces trains entrent dans la catégorie des véhicules lents, ils ne peuvent donc dépasser la vitesse de 40 km/h. Si ces trains sont exclusivement destinés à des manifestations folkloriques autorisées par la commune et se trouvent sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir, ou effectuent des essais en vue de ces manifestations, ils ne peuvent pas dépasser la vitesse de 25 km/h.

04.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la ministre, je vous remercie. Je vais analyser votre réponse en détail. Elle comporte énormément d'éléments. À Tournai, cela semblait parfois créer un nouveau problème dans des situations existant depuis une éternité.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

beoogd het gebruik van toeristische miniatuurtreinslepen buiten de toeristische centra sensu stricto mogelijk te maken. Een gemeentelijke machtiging was al vereist, en dat blijft zo.

Die treinslepen mogen bestaan uit een reeks aanhangwagens met een totale lengte van 25 meter; ze beschikken over geen enkele veiligheidsinrichting, zelfs niet over gordels, en het koetswerk is erg elementair. Ze zijn dus niet bedoeld voor het afleggen van lange afstanden, noch om deel te nemen aan druk en snel autoverkeer.

Sinds 1 mei 2013 worden die slepen standaard ondergebracht in de rijbewijscategorie D. Bij wijze van uitzondering mag een voor 1 oktober 1982 geboren persoon zonder rijbewijs een sleep besturen, en een persoon die na die datum is geboren mag een sleep besturen met een rijbewijs B of G, voor zover die treinslepen deelnemen aan een door de gemeente gemachtigde folkloristische manifestatie, en rijden met een snelheid van maximum 25 km/uur.

05 Questions jointes de
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 9720)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre minimum de travailleurs à la SNCB en 2018" (n° 10140)
- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le recrutement de 1 300 agents par la SNCB, Infrabel et HR Rail" (n° 10165)
05 Samengevoegde vragen van
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 9720)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal tewerkgestelden bij de NMBS in

2018" (nr. 10140)
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van 1 300 personeelsleden door de NMBS, Infrabel en HR Rail" (nr. 10165)

05.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag handelt over het minimum aantal tewerkgestelden bij de NMBS in 2018.

We hebben kunnen lezen dat er een ontwerp van akkoord is tussen de vakbonden en de NMBS en Infrabel. Daarin zou men slechts 2 200 personeelsleden niet vervangen tot 2018. Dit is natuurlijk een heel pak minder dan de 6 000 waarvan eerst sprake was. Het aantal effectieven zou verminderen tot 31 765.

De topman van CGSP Cheminots zei het volgende in de kranten: “Vergeleken met het ontwerp dat we toen hebben verworven”, hij bedoelde het ontwerp van het vorige jaar, “is het aantal aangekondigde afvloeiingen lager, maar het statuut van het personeel dat zal worden aangeworven is wel onzeker”.

Het ontwerp van akkoord moet volgens ons haalbaar zijn met de budgettaire middelen die de federale regering aan beide bedrijven ter beschikking stelt. Wij vinden het daarom belangrijk om te toetsen of en hoe het ontwerp van akkoord tussen vakbonden en bedrijven past in de budgettaire context. Dat is een cruciale factor voor de levensvatbaarheid van deze bedrijven, zoniet dreigt de schuldenberg uit de pan te swingen en de levensvatbaarheid in het gedrang te komen.

Mevrouw de minister, kunt u wat toelichting geven bij het ontwerp van akkoord dat werd afgesloten? Hoeveel personeelsleden worden er effectief niet vervangen? In welk personeelsstatuut zullen de nieuwe aanwervingen gebeuren? Gebeuren zij contractueel of statutair? Zal men het rijdend personeel, dus treinbestuurders, treinbegeleiders enzovoort, één op één blijven vervangen? Hoe realistisch is het ontwerp van akkoord, rekening houdende met de budgettaire context waarin de bedrijven zich bevinden?

05.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Le projet d’accord actuel entre les syndicats, la SNCB et Infrabel ne fait état que de 2 200 membres du personnel non remplacés à l’horizon 2018. Ce chiffre est évidemment très inférieur aux 6 000 dont il était initialement question. Le nombre d’effectifs serait ainsi ramené à 31 765.

Le ministre peut-il fournir des précisions concernant ce projet d’accord? Combien de membres du personnel ne seront-ils effectivement pas remplacés? Sous quel statut les nouvelles recrues seront-elles engagées? Le personnel roulant continuera-t-il d’être remplacé poste pour poste? Ce projet est-il réaliste eu égard au contexte budgétaire des entreprises?

05.02 **Gautier Calomne** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, la presse s'est faite l'écho du recrutement de 1 300 agents par les opérateurs ferroviaires SNCB, Infrabel et HR Rail. Cette opération d'ampleur devrait permettre de faire face au départ à la pension d'un certain nombre d'employés à l'horizon 2025. Afin de faire le point sur ce dossier, je souhaiterais connaître exactement le planning des recrutements et savoir si un phasage est prévu pour les prochaines années. Par ailleurs, quels sont les principaux types de postes à pourvoir?

Il me revient que les opérateurs ont décidé de lancer une campagne de recrutement en unissant leurs services. De ce fait, ils ont mis fin à une collaboration vieille d'une dizaine d'années avec une entreprise privée de communication. Pourriez-vous nous donner les raisons de ce choix et nous en expliquer les avantages en termes d'efficacité de gestion et d'économies éventuelles? Quelles mesures ont-elles été retenues pour associer les organismes régionaux de l'emploi à cette campagne de recrutement?

05.02 **Gautier Calomne** (MR): De NMBS, Infrabel en HR Rail zouden een campagne lanceren voor de aanwerving van 1 300 medewerkers om de pensionering van een aantal personeelsleden tegen 2025 op te vangen. Welk tijdschema wordt er gehanteerd? Welke functies moeten er worden vervuld?

De operatoren hebben beslist om hun krachten te bundelen voor het lanceren van een aanwervingscampagne, en hebben een einde gemaakt aan de al meer dan tien jaar durende samenwerking met een privécommunicatiebedrijf. Vanwaar die keuze? Hoe zullen de

gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling bij die aanwervingscampagne worden betrokken?

05.03 Minister **Jacqueline Galant:** Wat betreft de vraag van mevrouw De Coninck, volgens HR Rail bestaat het ontwerp uit verschillende thema's: de werkgelegenheid, de selectie en aanwerving, de loopbaan, de wedertewerkstelling en professionele heroriëntering, de modernisering en vereenvoudiging van de reglementering, de herziening van bepaalde bezoldigingselementen, het sociaal beleid en de diversiteit. De onderwerpen van het voorakkoord werden uitgewerkt in de context van de bestaande wettelijke structuren en de budgettaire context en met inachtneming van de kwalitatieve dienstverlening en de efficiënte werking van de Belgische spoorwegen.

Volgens HR Rail zal het effectief van de Belgische spoorwegen in drie jaar tijd, dus tegen 1 januari 2019, verminderd zijn met 2 300 personeelsleden. Voor de typische spoorwegberoepen gebeuren de aanwervingen in statutair verband. Voor de andere betrekkingen wordt er meer en meer gekozen voor contractuelen. De personeelsleden worden vervangen op basis van de reële behoeften en rekening houdend met de evolutie en de modernisering in de organisatie van het treinverkeer. Zo worden de treinbestuurders en treinbegeleiders op basis van het huidige transportplan één op één vervangen. Daarentegen worden ingevolge de concentratie van de seinhuizen niet alle seingevers en onderstationchefs vervangen.

Ook de productiviteitverhogende maatregelen die reeds werden genomen in december 2015 en februari 2016 en een betere organisatie van de werkzaamheden laten toe dat niet iedereen moet vervangen worden. Bij het uitwerken van een ontwerp van akkoord is er uiteraard rekening gehouden met de budgettaire context waarin de bedrijven zich bevinden.

Ik wil er ten slotte toch op wijzen dat het sociaal akkoord een belangrijk maar niet het enige element is dat er zal voor zorgen dat de doelstellingen van de regering worden gerealiseerd. Ook inzake exploitatie en investeringskosten dienen de noodzakelijke inspanningen te worden geleverd.

05.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Le projet d'accord porte sur l'emploi, la sélection et les recrutements, les carrières, les réaffectations et la réorientation professionnelle, la modernisation et la simplification de la réglementation, la révision de certains éléments de rémunération, la politique sociale et la diversité. Tous ces éléments ont été abordés en tenant compte des structures légales actuelles, du contexte budgétaire et des normes de service et d'efficacité.

Selon HR Rail, les effectifs auront baissé de 2 300 unités au 1er janvier 2019. Les professions typiquement ferroviaires font l'objet d'engagements statutaires, tandis que les autres postes seront de plus en plus assurés par du personnel contractuel. Les remplacements sont effectués sur la base des besoins réels, les conducteurs et accompagnateurs de train étant quant à eux remplacés à raison de un pour un. En marge de cet accord, il conviendra également de fournir des efforts en matière d'exploitation et de coûts d'investissement en vue d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement.

S'agissant de la question de M. Calomne, pour cette année, les entreprises ont déjà partiellement communiqué leurs besoins à HR Rail. Selon ce dernier, le nombre de recrutements à effectuer est estimé à ce jour à un minimum de 1 300. Pour les années à venir, les besoins seront déterminés en fonction du plan de transport 2017 et de la poursuite de la modernisation et optimalisation des activités.

Les membres du personnel sont remplacés sur la base des besoins réels et en tenant compte de l'évolution et de la modernisation de l'organisation du trafic ferroviaire. Il s'agit du personnel affecté au trafic ferroviaire opérationnel: conducteurs de train, accompagnateurs, personnel des cabines de signalisation et personnel chargé de l'entretien.

Toujours d'après HR Rail, le contrat avec le fournisseur externe touchait à sa fin. Un nouvel appel d'offres a donc été lancé en 2015.

Mijnheer Calomne, volgens HR Rail wordt het aantal noodzakelijke aanwervingen geschat op ten minste 1 300. Het betreft treinpersoneel in operationele functies. De behoeften zullen worden bepaald in functie van het vervoersplan 2014-2017 en van de verdere modernisering.

In 2015 werd er een offerteaanvraag gelanceerd. Aangezien geen enkele inschrijver aan de verwachtingen voldeed, werd er gekozen voor een interne afwikkeling. De drie communicatiediensten

Aucun des candidats inscrits ne répondait aux attentes des entreprises. Il a finalement été opté pour un développement en interne. Les services de communication de la SNCB, d'Infrabel et d'HR Rail ont élaboré ensemble une nouvelle campagne. Les enfants des collaborateurs ferroviaires ont été choisis comme ambassadeurs pour les métiers ferroviaires. Le slogan "Hier ton rêve, aujourd'hui ton job" vise à souligner la fierté du personnel envers son travail ainsi que l'esprit de famille.

Pour HR Rail, le développement en gestion propre démontre aussi que, grâce à la collaboration des trois entreprises, il s'agit d'un projet réussi. Le coût de l'ensemble de la campagne par rapport à l'intervention d'un partenaire externe ne pourra être déterminé qu'à la fin de cette année. Mes attentes sont, bien sûr, que cela sera moins cher.

Tous les postes vacants au sein de nos chemins de fer sont communiqués au VDAB, au Forem et à Actiris. En outre, il est fait appel aux organismes régionaux pour des actions tactiques bien précises afin de combler des emplois en pénurie dans certaines régions.

hebben samen een nieuwe campagne uitgewerkt, waarvan de kosten pas eind dit jaar kunnen worden berekend.

Alle vacatures van onze spoorwegen worden aan de VDAB, aan Forem en aan Actiris doorgegeven. Er wordt een beroep gedaan op gewestelijke instanties voor een aantal duidelijke, strategische acties.

05.04 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor het antwoord.

Het verheugt ons dat er toch een sociaal akkoord mogelijk is en dat we zien dat er besparingen te realiseren zijn zonder dat de reiziger daar hinder van ondervindt en zonder dat het spoorwegpersoneel in een sociaal bloedbad terechtkomt.

Ik onthoud dat u zegt dat bijvoorbeeld de treinbegeleiders één op één worden vervangen. Ik meen dat het heel belangrijk is dat het in het kader van de productiviteits- en efficiëntiemaatregelen mogelijk is om bepaalde personeelsleden niet te vervangen. In de komende jaren gaat er immers een groot aantal met pensioen. Zij hoeven niet allemaal vervangen te worden, dit zonder dat dienstverlening daarbij in het gedrang komt.

05.04 **Inez De Coninck** (N-VA): Un accord social est donc heureusement possible, tout comme des économies sans conséquences néfastes pour le voyageur et sans qu'il soit question d'un bain de sang social.

05.05 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, je vous remercie d'avoir répondu à mes questions de manière précise et complète.

Je me réjouis que, faute d'avoir trouvé une collaboration externe satisfaisante, les entreprises aient pu conclure un partenariat. Qu'elles aient mis en avant leurs enfants me semble positif.

05.05 **Gautier Calomne** (MR): Ik ben blij dat de bedrijven een partnership hebben gesloten.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

06 Samengevoegde vragen van
- mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het koninklijk besluit inzake het gebruik van drones" (nr. 9689)
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving met betrekking tot het gebruik van drones" (nr. 9835)
06 Questions jointes de
- Mme Veerle Heeren à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêté royal relatif à l'utilisation de drones" (n° 9689)

- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation sur le pilotage des drones" (n° 9835)

06.01 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, la presse s'est fait l'écho de votre projet visant à réglementer le pilotage de drones dans le ciel belge.

Il semble en effet qu'un arrêté royal visant à baliser les règles de ce secteur en pleine expansion soit effectivement sur les rails. Si j'en crois les informations que j'ai pu recueillir, le cadre légal en projet devrait comprendre trois catégories d'utilisateurs: usagers récréatifs, semi-professionnels et professionnels, des obligations en termes de formation de pilotage mais aussi la souscription à un régime d'assurances. Au regard d'un dossier aussi important que celui des drones et des avancées concrétisées par ce gouvernement, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Quelles sont les grandes lignes du cadre légal en projet? Pouvez-vous nous donner quelques détails sur le plan de la préservation de la sécurité de nos concitoyens. Qu'est-il prévu au niveau de la formation des utilisateurs? Pourriez-vous nous donner des informations sur les pistes déjà envisagées à ce sujet, notamment au niveau de l'écolage? Quel est le bilan des concertations avec le secteur des assurances sur ce dossier?

06.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Cher collègue, le projet d'arrêté royal répond aux remarques de la Commission européenne en matière de normes des produits et de la libre circulation des services. De plus, la Commission européenne nous a demandé de mieux considérer les risques opérationnels. C'est la raison pour laquelle trois catégories de drones ont été créées.

Au niveau de la sécurité, plus les opérations sont de nature à présenter un risque pour les biens et les personnes au sol, plus les règles sont strictes pour le vol.

Au niveau de la surveillance, la DGTA comme c'est déjà le cas pour les autres aéronefs aura donc la charge principale du contrôle du respect des obligations des utilisateurs de drones. Les licences et autorisations prévues dans le cadre de cet arrêté royal seront délivrées par la DGTA qui pourra, si cela s'avère nécessaire, suspendre ou retirer lesdites licences et autorisations.

Ce contrôle sera effectué par le biais d'audits et d'inspections par les différents services de la DGTA. Ses missions ne privent pas les autres autorités telle que la police ou la Commission de la protection de la vie privée de leur compétence générale dans le cadre de leur mission.

La DGTA informera les services de police et les autorités locales lors de l'entrée en vigueur de ce projet d'arrêté royal. À ce titre, une brochure "drones" du SPF Mobilité sera bientôt communiquée. Tout drone, qu'il soit utilisé à des fins commerciales, professionnelles ou récréatives, devra être assuré. Nous avons reçu le secteur des assurances pour le premier projet de texte, nous l'avons également reçu suite aux adaptations souhaitées par la Commission européenne. Les télépilotes doivent être responsabilisés et vérifier que le secteur des assurances prenne bien en charge le type de drone utilisé.

06.01 **Gautier Calomne** (MR): Naar verluidt zou het koninklijk besluit inzake het gebruik van drones betrekking hebben op drie gebruikerscategorieën, namelijk recreatieve gebruikers, semi-professionele gebruikers en professionele gebruikers, en zou het voorts verplichtingen bevatten inzake het leren besturen van drones en het afsluiten van een verzekering.

Wat zijn de hoofdlijnen van het ontwerp-KB? Hoe zit het met de veiligheid van de burgers? Wordt er voorzien in opleidingen voor het besturen van drones? Wat is de uitkomst van het overleg met de verzekeringssector?

06.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het ontwerp-KB voldoet aan de opmerkingen van de Europese Commissie in verband met de productnormen en het vrij verkeer van diensten.

Hoe riskanter de vluchten, hoe strenger de regels.

Het DGLV zal toezien op de naleving van de verplichtingen door de dronegebruikers en zal bevoegd zijn voor het uitreiken, schorsen of intrekken van vergunningen en toelatingen.

Die controle zal het DGLV verrichten via audits en inspecties. De politie en de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer behouden hun algemene controlebevoegdheid.

Er zal een brochure over drones van de FOD Mobiliteit worden uitgedeeld aan de politiediensten en de lokale overheden.

Elke drone zal verzekerd moeten zijn.

Het koninklijk besluit bevat de theoretische en operationele ele-

Enfin, pour la formation, l'arrêté royal fournit les éléments théoriques et opérationnels à assimiler pour chaque télépilote. Ceux-ci pourront suivre une formation complète dans les centres spécialisés qui existent en Belgique. Ensuite, il faudra justifier ces connaissances lors d'un examen pour la délivrance d'une attestation de télépilote auprès d'un examinateur agréé par la DGTA. Pour des opérations présentant un plus grand risque, il faudra passer un examen théorique et pratique à la DGTA.

menten die elke dronepiloot moet kennen. Hij zal een attest moeten behalen bij een erkende examinator. Voor risicovolle operaties zal er bij het DGLV een theoretisch en een praktisch examen moeten worden afgelegd.

06.03 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je vois que la sécurité tient une grande part dans ce projet. Ceci sera de nature à rassurer les citoyens qui peuvent être inquiets des dérives qui peuvent découler de l'utilisation des drones. Je suivrai attentivement les évolutions du dossier mais les nouvelles sont encourageantes.

06.03 **Gautier Calomne** (MR): Uw antwoord zal de burgers geruststellen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état des tunnels ferroviaires bruxellois" (n° 9686)
07 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat van de Brusselse spoorwegtunnels" (nr. 9686)

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, les tunnels routiers ont beaucoup attiré notre attention ces derniers temps. Je me suis dit: pourquoi ne pas se préoccuper des tunnels ferroviaires? En effet, les tunnels sont des tunnels!

Madame la ministre, le problème des tunnels routiers a déclenché chez moi une irrépressible envie de vous interroger sur l'état actuel des tunnels ferroviaires. J'ai pu remarquer que, depuis que j'ai déposé officiellement ma question, la presse a déjà relayé des informations en provenance d'Infrabel. On n'est jamais aussi bien servi que par les gestionnaires très importants de ce pays, qui ont une faculté de rebondir magnifique!

Avant même que vous me répondiez, j'ai déjà lu quelques éléments de réponse dans la presse, mais je vais faire semblant de vous poser la question. Ne pas être dupe est une qualité. Le problème qui s'est posé pour les tunnels routiers peut-il ou va-t-il se reproduire pour les tunnels ferroviaires? On sait, via l'étude intéressante et importante commanditée par Infrabel voici quelques années à l'école polytechnique de Lausanne - une excellente école -, que l'état du réseau wallon et bruxellois est globalement préoccupant.

La question des tunnels ferroviaires bruxellois se pose dès lors. Je répète ici qu'il n'y a pas que la jonction Nord-Midi. Ne perdons pas de vue une ligne comme celle qui, un jour, nous amènera vers le tunnel Josaphat-Schuman qui devrait s'ouvrir, ni le tunnel du Bois de la Cambre et une série d'autres tunnels. La question des tunnels ferroviaires, particulièrement à Bruxelles, et en particulier concernant la jonction Nord-Midi – mais pas seulement –, m'amène à vous poser la question suivante. Le risque qu'une situation préoccupante comme celle que l'on a connue pour les tunnels routiers existe-t-il? Plus précisément donc, afin de prendre les devants, et par souci de

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Het probleem van de wegtunnels zet me ertoe aan u een vraag te stellen over de huidige toestand van de spoorwegtunnels: zouden er gelijkaardige problemen kunnen opduiken bij de spoorwegtunnels? Uit een studie van de Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne van enkele jaren geleden, uitgevoerd in opdracht van Infrabel, weten we al dat de toestand van het Waalse en Brusselse spoorwegnet over het algemeen zorgwekkend is. De kwestie van de spoorwegtunnels is niet alleen van belang voor de Noord-Zuidverbinding maar bijvoorbeeld ook voor de Josaphat-Schumantunnel, die in april in gebruik wordt genomen.

Beschikt men over een gedetailleerd kadaster van de toestand van de Brusselse spoorwegtunnels? Hoe wordt de controle en de evaluatie van die infrastructuur en eventueel ook van het onderhoud ervan georganiseerd?

prévention, dispose-t-on d'un cadastre précis de l'état des tunnels ferroviaires bruxellois? Quel est l'état général de ces tunnels? Comment sont organisés le contrôle et l'évaluation de ces infrastructures, et éventuellement l'entretien permanent de ces tunnels?

07.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Madame la présidente, cher collègue, Infrabel dispose d'un cadastre précis de l'état des tunnels ferroviaires bruxellois, réalisé sur la base des visites réalisées tous les quatre ans. L'inspection des ouvrages d'art est réalisée conformément aux prescriptions techniques réglementaires d'Infrabel, chapitre construction et maintenance des ouvrages d'art.

On distingue l'inspection détaillée, qui permet de dresser le bilan complet de l'ouvrage d'art et de comparer son état par rapport à l'état de référence suivant un cycle de huit ans pour les lignes principales. La visite systématique, qui porte sur les parties essentielles de l'ouvrage, a lieu suivant un cycle de huit ans décalé de quatre ans par rapport à l'inspection détaillée.

La sécurité est prioritaire pour moi, comme vous le savez. Elle constitue aussi la première priorité d'Infrabel dans tous les domaines relevant de la compétence du gestionnaire d'infrastructures, qu'il s'agisse de la gestion du trafic ou du contrôle des infrastructures et, notamment, des tunnels.

Les tunnels ferroviaires bruxellois ne présentent pas de problèmes de sécurité. Il n'y a pas de risques structurels. Si cela s'avère nécessaire, des interventions sont réalisées, comme la réparation du béton, le renforcement des structures à l'aide de béton projeté, ou d'autres travaux visant à améliorer l'étanchéité.

07.02 Minister **Jacqueline Galant**: Infrabel beschikt over een gedetailleerd kadaster van de staat van de Brusselse spoorwegtunnels.

Reglementaire technische voorschriften van Infrabel vormen het kader voor de inspecties. Er zijn twee types van inspecties. Bij de gedetailleerde inspectie, die volgens een cyclus van acht jaar plaatsvindt voor de belangrijkste spoorlijnen, wordt de volledige balans van het bouwkundige kunstwerk opgemaakt en wordt de staat ervan met de referentiestaat vergeleken. De systematische schouwing betreft de essentiële delen van het kunstwerk en vindt om de acht jaar plaats, telkens vier jaar na de gedetailleerde inspectie.

Er doen zich geen veiligheidsproblemen voor in de Brusselse spoortunnels. Er zijn geen structurele risico's.

07.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je me réjouis de deux choses. La première est le fait qu'il y ait une méthodologie à l'oeuvre de la part du gestionnaire de réseau. La deuxième est la réponse qui est plutôt positive a priori; il n'y a pas trop de dégâts apparents. Je me réjouis d'avoir pu poser la question et d'avoir entendu la réponse.

07.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat er een werkwijze bestaat bij Infrabel om die inspecties uit te voeren en dat de Brusselse spoortunnels a priori geen zichtbare schade vertonen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de la gare d'Ottignies dans le cadre du chantier RER" (n° 9714)
08 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van het station Ottignies in het kader van de werken voor het GEN" (nr. 9714)

08.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, je suis très attentif à l'état de la gare d'Ottignies, dont les accès, les quais, et les passages sous voies sont gravement inadaptés au trafic de voyageurs, qui est en croissance constante. La gare d'Ottignies est une des plus importantes de Wallonie en termes de voyageurs.

08.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De voorzieningen van het station Ottignies zijn niet aangepast aan het steeds toenemende reizigersverkeer.

In 2015 en op 24 februari 2016

En 2015, toutes les forces politiques ottintoises s'étaient exprimées d'une seule voix en réclamant ces aménagements, dans le cadre du masterplan développé sur toute la zone qui entoure la gare. Leur engagement a été réaffirmé le 24 février 2016 au travers d'une nouvelle motion de soutien au réaménagement de la gare et de ses abords. Les fonds étaient initialement prévus dans le PPI 2013-2025, mais nous savons ce qu'il en est advenu. Les acteurs du dossier sont très inquiets et le sont d'autant plus depuis votre réponse à ma question du 24 mars 2015, réponse qui renvoyait la responsabilité sur la Région wallonne et la Ville.

Suite au récent réengagement du gouvernement fédéral pour reprendre au plus vite les chantiers RER des lignes 124 et 161, beaucoup de choses ont été dites, notamment concernant Ottignies. Dans vos propos à la Chambre, dans les propos de M. Cornu sur la RTBF et dans les documents parus dans la presse et issus de la SNCB, j'ai entendu parler, à plusieurs reprises, de la rénovation partielle de la gare d'Ottignies.

Madame la ministre, que signifie concrètement et en détail la rénovation "partielle" dans le dossier de la gare d'Ottignies, en lien avec le RER? Le prochain PPI prévoira-t-il les investissements nécessaires et prévus dans le cadre du masterplan initial?

08.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Monsieur Cheron, la gare d'Ottignies accueille un peu moins de vingt mille voyageurs par jour. Sa particularité est le croisement de passagers en transit avec d'autres qui montent dans les trains. Elle constitue également un nœud ferroviaire et intermodal important. Les infrastructures d'accueil ne sont, à ce jour, en effet plus adaptées à une gare d'une telle complexité.

Une fiche relative aux travaux de voie, caténaires et signalisations a été établie et soumise à la cellule d'investissement. Elle annonce le début de certains travaux pour la période 2016-2020. Il est également prévu de rénover les quais et les voies en direction de Bruxelles ainsi que d'aménager de nouvelles passerelles d'accès à ces quais.

La définition précise des travaux et aménagements prévus en gare d'Ottignies est discutée au sein de la cellule d'investissement et sera communiquée dès que possible.

08.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vais donc considérer que votre réponse est partielle dans la mesure où elle est provisoire. Vous dites vous-même que certains travaux sont prévus pour 2016-2020, mais que les questions posées n'ont toujours pas obtenu de réponse et sont renvoyées à des choix futurs.

Il n'empêche que je juge positive l'introduction de votre réponse,

eisten de plaatselijke politieke mandatarissen dat er aanpassingen zouden worden aangebracht in het kader van het masterplan voor het gebied rond het station, waarvoor er in het MIP 2013-2025 budgetten werden ingeschreven. In uw antwoord op mijn vraag van 24 maart 2015 legde u de verantwoordelijkheid bij het Waals Gewest en de stad, en dat baart mij zorgen.

De gedeeltelijke renovatie van het station Ottignies kwam ter sprake naar aanleiding van de hernieuwde verbintenis van de regering in het GEN-dossier van de lijnen 124 en 161. Wat houdt deze “gedeeltelijke renovatie” in? Zal het volgende MIP voorzien in de investeringen die nodig zijn voor het masterplan?

08.02 Minister **Jacqueline Galant**: De situatie van het station Ottignies is in die zin bijzonder dat er zowel overstapreizigers zijn als reizigers die er hun treinreis aanvangen. Het station is ook een belangrijk intermodaal en spoorknooppunt en de huidige infrastructuur voldoet niet langer aan de noden.

Er wordt de investeringscel een fiche voorgelegd in verband met de werken aan de sporen en de seininrichting. Met een aantal werken zou in de periode 2016-2020 van start worden gegaan. De renovatie van de perrons voor de treinen richting Brussel is gepland en er zouden ook nieuwe loopbruggen komen naar de perrons.

De precieze aard van de werkzaamheden wordt besproken in de investeringscel en zal te gepasten tijde worden meegedeeld.

08.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Uw antwoord is deels positief: u zegt dat er een aantal werken gepland is voor de periode 2016-2020, maar er komt geen oplossing voor alle problemen en er wordt naar toekomstige keuzes

puisque vous avez souligné le nombre de voyageurs quotidiens. C'est comme dans *Carmen*: la garde montante et la garde descendante.

08.04 **Jacqueline Galant,** ministre: C'est la deuxième gare de Wallonie.

08.05 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Oui, mais elle a perdu une place. Il s'agissait de mauvais chiffres.

Si l'un ou l'autre bourgmestre MR vous invite, je vous conseille de regarder les croisements. Vous verrez que la situation est particulièrement pénible. Il faut être quasiment un adepte de l'alpinisme pour accomplir cet exploit quotidien.

Je reviendrai donc vous réinterroger rapidement sur cet important nœud ferroviaire wallon.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

verwezen.

08.05 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De reizigers hebben het intussen echter zwaar te verduren.

Ik zal binnenkort op deze kwestie terugkomen!

09 Question de M. Éric Massin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne entre Charleroi-Sud et Paris" (n° 9723)
09 Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn tussen Charleroi-Zuid en Parijs" (nr. 9723)

09.01 **Éric Massin** (PS): Madame la ministre, la ligne 130A Charleroi-Erquelinnes vient d'être réhabilitée. L'ensemble des travaux est terminé, en ce compris toute la réfection des ouvrages concernés - ponts et tunnels. Vous savez qu'il existe un TER qui relie Maubeuge à Paris en passant par Saint-Quentin. Ne serait-il pas de bon ton d'envisager une ligne directe qui pourrait relier Charleroi-Sud à Paris en passant donc par Erquelinnes, Maubeuge et Saint-Quentin?

Comme il y a déjà des partenariats entre la SNCB et la SNCF, je pense que cette alternative est à creuser. Cette ligne pourrait être une belle opportunité de rouvrir la Wallonie à la France, puisqu'il n'y a plus de liaison ferroviaire à l'heure actuelle, et de favoriser ainsi l'expansion économique du sud du pays. Par la suite, il s'agira également de s'attarder sur les horaires et les délais de cette ligne, envisager des trains qui passeraient plus le matin et le soir (comme deux fois en matinée et deux fois en soirée).

Auparavant, cette ligne existante permettait de rejoindre Paris en trois heures. Le train partait dans les environs de 08 h 00 et arrivait vers 11 h 00 à Paris. En bref, un gain de temps et d'argent considérable pour les navetteurs et une belle ouverture sur notre région.

Madame la ministre, avez-vous déjà pensé à cette alternative et avez-vous pris les contacts nécessaires pour voir si cette ligne peut se créer? Quel serait donc l'accord de répartition des charges entre la SNCB et la SNCF? Sinon, serait-il possible d'envisager une étude sur le sujet? Quels seraient les montants financiers d'un tel chantier, sachant qu'une partie des rails sont déjà électrifiés? Quel matériel pourrait-il être utilisé?

09.01 **Éric Massin** (PS): Lijn 130A tussen Charleroi en Eruelines is opnieuw in goede staat gebracht. Zou er geen rechtstreekse verbinding tussen Charleroi-Zuid en Parijs via Erquelinnes en Maubeuge kunnen worden ingericht, aangezien er tussen Maubeuge en Parijs al een TER rijdt?

Zo een verbinding zou Frankrijk opnieuw ontsluiten voor Wallonië, en zou de economische groei in het zuiden van het land ten goede komen. Men moet ook de dienstregeling onder de loep nemen en nadenken over treinen 's ochtends en 's avonds.

Hebt u aan dit alternatief gedacht en hebt u de nodige contacten genomen? Hoe zouden de NMBS en de SNCF de kosten verdelen? Zo niet, overweegt u een studie te laten uitvoeren? Hoeveel zou dat project kosten, in de wetenschap dat een stuk van de lijn al geëlektrificeerd is? Welk materieel zou er kunnen worden ingezet?

09.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Cher collègue, outre ces études,

09.02 Minister **Jacqueline**

la réouverture de plusieurs lignes transfrontalières de trafic voyageurs au sud comme au nord du pays est effectivement à l'examen depuis plusieurs mois au sein de mon cabinet. Des contacts ont notamment été pris avec les autorités locales.

À ma demande, la SNCB étudie actuellement différents scénarios de nouvelles liaisons transfrontalières, parmi lesquelles celle mentionnée dans votre question. Je souhaite que ces études puissent être clairement programmées dans les prochains contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel. À ce stade, aucun accord financier n'a encore été discuté avec la SNCF. Par ailleurs, selon la SNCB, celle-ci ne dispose pas de matériel de traction apte à assurer une desserte de voyageurs entre la Belgique et Paris. D'autres pistes sont toutefois examinées en collaboration avec la SNCF.

Galant: Mijn kabinet bestudeert een eventuele heropstart van verscheidene grensoverschrijdende reizigersverbindingen in zowel het zuiden als het noorden van het land. Er werd contact opgenomen met de lokale overheden.

De NMBS bestudeert diverse scenario's voor nieuwe grensoverschrijdende verbindingen, waaronder de door u genoemde lijn. Ik wil die studies in de komende beheerscontracten van de NMBS en Infrabel opnemen. Er is nog niet met de SNCF gesproken over een financiële regeling.

Volgens de NMBS heeft de SNCF niet het nodige tractiematerieel voor reizigersverkeer tussen België en Parijs. Er worden andere oplossingen onderzocht, samen met de SNCF.

09.03 **Éric Massin** (PS): Madame la ministre, je comprends que l'on fasse des études si c'est pour connaître la répartition du coût financier, mais je suis dubitatif quant à la nécessité d'en refaire une.

Comme je vous l'ai dit, l'ensemble des travaux a été effectué. Il s'agit donc d'une ligne totalement électrifiée. Nous avons déjà un TER qui arrive à Maubeuge. D'après ce vous me dites, il serait possible d'imaginer que la motrice soit changée à Maubeuge ou à Erquelinnes, ce qui serait complètement idiot! Autant conclure un partenariat permettant de prolonger jusqu'à Charleroi où, là, une simple prise en charge sera faite. Donc, il faudrait un accord sur la répartition du coût d'exploitation, qui ne serait sans doute pas très élevé. Je crois que la distance entre Erquelinnes et Charleroi est de 15 km, ce qui constitue une courte distance.

Je tiens à rappeler que cette ligne existait déjà. La SNCB la supprime parce qu'elle s'était concentrée sur les Thalys. Sans vouloir retourner le couteau dans la plaie, je vous rappelle que le Thalys passant par Namur, Charleroi, Mons et Lille n'existe plus.

Je crois qu'il faudrait accélérer un peu les démarches. Cela me semblerait être une bonne politique.

09.03 **Éric Massin** (PS): Ik begrijp dat er studies worden uitgevoerd naar de verdeling van de kosten, maar ik betwijfel of dat voor deze lijn nodig is, aangezien de werken zijn afgerond en het spoor geëlektrificeerd is. Er rijdt al een TER tot Maubeuge. In plaats van een overstap in Maubeuge of Erquelinnes, zou men beter een partenariaat sluiten om de TER te laten doorrijden tot Charleroi. Men zou het eens moeten worden over de verdeling van de – wellicht beperkte – exploitatiekosten.

Deze verbinding heeft bestaan, maar de NMBS heeft ze geschrapt en zich toegelegd op de Thalys. De Thalysverbinding via Namen, Charleroi, Bergen en Rijsel bestaat echter niet meer.

U zou de zaken dus wat moeten bespoedigen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Interpellation de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "les tarifs SNCB et la problématique des tarifs des B-Parkings" (n° 124)
10 Interpellatie van mevrouw Catherine Fonck tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de NMBS-tarieven en het knelpunt van de tarieven voor het gebruik van de B-Parkings" (nr. 124)

10.01 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, la dernière fois que nous avons discuté de ce point en séance plénière, suite aux annonces du CEO de la SNCB, vous ne vous êtes pas engagée à grand-chose mais vous avez plutôt tenté de dire qu'on faisait du bruit pour pas grand-chose. Au même moment, la SNCB lançait un marché de consultance, que vous ne pouvez pas ignorer, intitulé "Pour le développement d'une *pricing strategy* pour les produits de la SNCB". Le contenu de ce marché de consultance, lancé le 4 février et aujourd'hui conclu puisque le délai était fixé au 22 février, est très clair. Je ne vais pas vous en lire l'ensemble mais les termes ne peuvent pas être plus explicites: on parle de maximisation des recettes, de quantification d'un potentiel global en recettes supplémentaires. Ce sont des éléments à prendre en compte. Cela va même plus loin puisqu'on affirme déjà, dans ce marché de consultance, que, je cite: "Le nouveau contrat de gestion avec l'État est en cours de négociation, mais il offrira à la SNCB un nouveau cadre pour adapter plus librement ses tarifs à l'avenir. Pour quelques produits qui représentent une part importante des revenus des voyageurs, l'évolution des prix a été largement prédéfinie; pour les autres, le prix pourra être déterminé avec une marge de manœuvre plus grande."

À travers le descriptif du contenu de ce marché de consultance, on voit que la SNCB confirme la volonté de ses dirigeants de défendre une liberté tarifaire accrue et de "maximiser leurs recettes" au détriment des navetteurs et des usagers. De plus, la SNCB affirme qu'elle a déjà ses garanties pour pouvoir avancer sur ce point dans le cadre du futur contrat de gestion, comme si ces points leur avaient déjà été confirmés et garantis.

En outre, je suis déjà intervenue à plusieurs reprises sur la problématique des parkings et sur le fait que certains parkings gratuits deviendront payants.

Il y a aujourd'hui 45 parkings pour un total de plus de 18 500 places avec des contrôles d'accès et donc payants. Nous découvrons les objectifs très clairs de B-Parking à l'horizon 2018 d'ajouter ces 45 parkings supplémentaires, donc 18 500 places supplémentaires payantes, pour arriver à un total de 42 000 places payantes d'ici 2018.

Par ailleurs, le service rendu aux navetteurs continue de poser question, surtout aux heures de pointe. La ponctualité fait défaut, des trains sont supprimés, il n'y a pas suffisamment de places assises. L'on remarque très clairement tout cela pendant les heures de pointe.

Il y a une volonté très claire de maximaliser les recettes, d'avoir une liberté tarifaire et d'augmenter les tarifs. Cela est combiné à une augmentation de 15 à 30 % du coût annuel pour le navetteur qui doit se garer dans un parking devenu payant. C'est très important, et c'est surtout contraire à une politique de mobilité rendant le rail attractif et compétitif.

Vous le savez comme moi, chacun fait son calcul. La personne voit les risques de retard. Vous allez me dire qu'en voiture, il y a des embouteillages. Des arrêts ont été supprimés dans certaines gares.

10.01 **Catherine Fonck** (cdH): Toen we dit probleem vorige maand tijdens een plenumvergadering aankaartten, reageerde u dat dat veel drukte was om niets.

Begin februari publiceerde de NMBS een concultancyopdracht voor het ontwikkelen van een *pricing strategy* voor de producten van de NMBS. De bedoeling van die opdracht, die intussen werd gegund, is duidelijk: de ontvangsten maximaliseren en kwantificeren wat de globale potentiële extra ontvangsten zijn.

In de consultancyopdracht wordt zelfs met zoveel woorden gezegd dat het nieuwe beheerscontract met de NMBS, waarover de onderhandelingen nog lopen, de NMBS een nieuw kader zal bieden waardoor ze in de toekomst over meer vrijheid zal beschikken om haar tarieven aan te passen. Voor een aantal producten die een belangrijk deel van de reizigersinkomsten vertegenwoordigen is de prijsevolutie goeddeels vooraf bepaald. Voor de andere producten is de marge groter.

Daaruit blijkt duidelijk dat de NMBS-directie meer vrijheid nastreeft bij het bepalen van de tarieven, ten koste van de reizigers. In dat document schijnt de NMBS bovendien te bevestigen dat ze daaromtrent al garanties heeft gekregen.

Ik ben al meermaals teruggekomen op de parkings van de NMBS, en meer bepaald op de parkings die binnenkort betalend zullen worden.

Wij stellen vast dat B-parking tegen 2018 45 parkings betalend wil maken, en dus 18 500 bijkomende plaatsen wil creëren om te komen tot een totaal van 42 000 betalende plaatsen.

L'usager constate que le tarif a augmenté et qu'il doit éventuellement payer le parking. Pour finir, il fait son petit calcul et compare ce que cela lui coûterait avec la voiture. Le coût fait clairement partie directement de l'attractivité et de la compétitivité du rail. Il s'agit d'éviter de renvoyer les navetteurs à la voiture.

Madame la ministre, comment expliquez-vous que ce marché de consultance ait été lancé alors que nous essayions, et pas seulement dans l'opposition, de vous faire comprendre et de faire comprendre à la SNCB l'importance de développer les services avant de se focaliser sur une stratégie de maximalisation des recettes via les tarifs? Combien coûte ce marché de consultance? Cela m'intéresse. J'ai exploré les sites internet et ce marché a été lancé non pas à l'échelle de la Belgique mais à l'échelle européenne. J'attends que vous me le confirmiez.

Quelles sont à la fois votre position en tant que ministre mais aussi celle de ce gouvernement face à ces velléités et singulièrement aux déclarations qui annoncent déjà toute une série d'augmentations très claires en matière de tarifs?

De dienstverlening aan de reizigers blijft vragen oproepen, vooral tijdens de spitsuren. Dat streven om de ontvangsten maximaal op te drijven, gecombineerd met een verhoging van de jaarlijkse kosten voor de reiziger, staat haaks op een mobiliteitsbeleid waarbij het spoorvervoer aantrekkelijk en competitief wordt gemaakt. Het is de bedoeling om te voorkomen dat pendelaars voor de auto kiezen na een vergelijking van de voor- en nadelen van elke vervoersmodus.

Hoe verklaart u dat die consultancyopdracht werd gelanceerd, terwijl wij getracht hebben de NMBS te doen inzien dat het belangrijk is de dienstverlening verder te ontwikkelen alvorens zich toe te spitsen op de maximalisatie van de ontvangsten? Hoeveel kost het lanceren van die overheidsopdracht? Blijkbaar werd die op Europese schaal gelanceerd? Bevestigt u dat?

Welk standpunt nemen u en de regering in betreffende deze voornemens om een tariefverhoging door te voeren?

10.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Madame la présidente, madame Fonck, le futur contrat de gestion est actuellement en cours de négociation. Parmi les éléments qui font partie de ce futur contrat de gestion, on retrouve notamment le volet tarifaire. La SNCB m'informe que, dans le cadre d'une réflexion menée en interne sur la gamme tarifaire de la SNCB, elle a souhaité bénéficier d'un éclairage complémentaire de la part d'experts en la matière. Le montant n'est pas fixé ou connu car la SNCB a lancé un RFI (*request for information*) et non pas une commande avec cahier des charges.

La SNCB a souhaité interroger le marché sur cette problématique avant le lancement d'un cahier des charges. Cette procédure permet de vérifier si les compétences requises existent bien et d'établir une présélection des candidats sur la base des capacités techniques et organisationnelles des prestataires externes. Cette procédure permet également d'enrichir la réflexion globale et un cahier des charges précis est ensuite envoyé au candidat sélectionné.

Quant à la politique tarifaire appliquée aux parkings, je vous renvoie à ma réponse communiquée à la question n° 7448 de M. Laurent Devin lors de la commission de l'Infrastructure du 9 décembre dernier.

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: De onderhandelingen over het toekomstige beheerscontract, inclusief het tariefbeleid, lopen. De NMBS heeft het advies van deskundigen gevraagd door middel van een *request for information* (RFI). Het bedrag is dus nog een onbekende factor. De NMBS wilde haar inzichten verrijken voor ze een specifiek bestek aan de geselecteerde kandidaat voorlegde.

Wat het tariefbeleid met betrekking tot de parkings betreft, verwijs ik naar mijn antwoord op vraag nr. 7448 die de heer Devin op de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 9 december jongstleden heeft gesteld.

10.03 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la ministre, il y a ce que vous dites et ce que vous ne dites pas. On a l'impression d'avoir une ministre porte-parole de la SNCB. Vous nous donnez une explication.

10.03 **Catherine Fonck** (cdH): Er is dat wat u zegt en dat wat u verzwijgt. Het lijkt wel alsof u de

C'est d'ailleurs amusant car la SNCB a retiré le marché de consultance du site www.b-rail.be. C'est pour la petite histoire car, de toute façon, les marchés de consultance sont évidemment disponibles en un claquement de doigts sur de nombreux autres sites internet. Il est assez amusant de voir que la SNCB n'ose même plus assumer ce marché de consultance qu'elle a elle-même lancé. Ceci étant, ce marché a été lancé et vous ne m'avez pas dit combien cela coûtait. Combien la SNCB va-t-elle effectivement dépenser à cet effet?

10.04 **Jacqueline Galant,** ministre: Le montant n'est pas fixé ni connu.

10.05 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la ministre, j'ai sous les yeux le marché de consultance et il est extrêmement clair. C'est de la consultance et je suppose que vous savez ce que c'est, il y aura un coût. Sauf si la SNCB travaille comme au dix-neuvième siècle, et je ne crois pas que ce soit le cas, elle a défini un montant et un budget qu'elle va pouvoir y allouer.

Deuxièmement, ce marché de consultance, au niveau de ses missions, est aussi clairement défini pour augmenter les tarifs. Troisièmement, faut-il vous rappeler que le CEO de la SNCB s'est déjà prononcé clairement en faveur de l'augmentation des tarifs pendant les heures de pointe, sur des modifications de tarif substantielles au niveau des abonnements scolaires, pour viser les étudiants et les seniors, les familles nombreuses?

Faut-il rappeler qu'en février, est déjà intervenue une augmentation des tarifs de 4 % en plus de l'inflation? Faut-il aussi rappeler, madame la ministre, que c'est vous la ministre responsable de ce dossier, que c'est vous la ministre en charge de la mobilité et que c'est donc à vous de définir quels sont les axes de mobilité prioritaires et stratégiques? Par rapport à cela, votre responsabilité est de garantir, pour les navetteurs, une politique attractive et compétitive, y compris sur la question du tarif pour éviter que les navetteurs soient renvoyés vers leurs voitures. Dès lors, c'est votre responsabilité d'envoyer un signal très clair et fort en ce sens à la SNCB.

À tout le moins, j'attendais ici que vous vous soyez positionnée sur ce marché de consultance pour geler complètement la procédure et ne pas engager un travail de consultance dont l'objectif est purement et simplement de parvenir à une maximalisation des recettes.

Madame la présidente, je dépose une motion de recommandation, que je ne lirai pas.

10.06 **Jacqueline Galant,** ministre: Je voudrais simplement préciser que c'est dans le contrat de gestion que j'interviens. En ce qui concerne le marché interne à la SNCB ou à Infrabel, je n'interviens jamais. Il y a des membres du comité de direction et selon un certain montant, ils peuvent prendre eux-mêmes des dispositions; si ça dépasse un certain montant, ça passe au comité de direction, puis au conseil d'administration. Donc, j'ai beau être la ministre de tutelle, ce n'est pas moi qui gère les marchés de ces deux entreprises.

woordvoerder van de NMBS bent.

U hebt mijn vraag over het kostenplaatje van de overheidsopdracht niet beantwoord. Welk bedrag zal de NMBS uitgeven?

10.04 Minister **Jacqueline Galant**: Het bedrag is noch vastgelegd, noch bekend.

10.05 **Catherine Fonck** (cdH): Ik heb de consultancyopdracht voor mij liggen. Het kostenplaatje ligt vast. De NMBS moet toch een budget vastgelegd hebben, of houdt ze er nog negentiende-eeuwse werkmethoden op na?

Het doel van die consultancyopdracht is ook een tariefverhoging. De CEO van de NMBS liet eveneens reeds weten voorstander te zijn van een tariefverhoging tijdens de piekuren en van belangrijke wijzigingen voor studenten, senioren en grote gezinnen.

In februari werden de prijzen al met 4 procent verhoogd, boven op de inflatie. Het is uw verantwoordelijkheid om de pendelaars een aantrekkelijk en competitief beleid te garanderen om te voorkomen dat zij opnieuw de auto nemen.

Ik verwachtte niet van u dat u een consultancyopdracht zou uitschrijven die ertoe strekt zo veel mogelijk opbrengsten te creëren.

Mevrouw de voorzitter, ik dien een motie van aanbeveling in.

10.06 Minister **Jacqueline Galant**: Als voogdijminister heb ik ook een inbreng in het beheerscontract. Ik bemoei me nooit met de interne opdrachten van de NMBS of van Infrabel. Afhankelijk van de grootte van de bedragen moeten de leden van het directiecomité, het directiecomité zelf of vervolgens de raad van

bestuur maatregelen nemen.

10.07 **Catherine Fonck** (cdH): Étonnamment, dans ce dossier, ce point n'est jamais passé au conseil d'administration. On a manifestement fait cela sans même l'en informer. Les choses semblent avoir été faites en catimini. Mais madame la ministre, lisez le contenu: "le nouveau contrat de gestion offrira à la SNCB un nouveau cadre pour adapter plus librement ses tarifs à l'avenir." La manière selon laquelle ce prix pourra être libéré est même détaillée, de même que sur quels créneaux cela pourra se faire. Le marché est toujours public.

10.07 **Catherine Fonck** (cdH): Die kwestie is nooit tot bij de raad van bestuur geraakt. Lees de inhoud van de consultancyopdracht: "Het nieuwe beheerscontract (…) zal NMBS een nieuw kader bieden om haar tarieven in de toekomst vrijer aan te passen."

La **présidente**: J'arrête la discussion. C'est Mme Fonck qui a le dernier mot. Elle clôture. Madame la ministre, s'il vous plaît ne répliquez pas sinon on va y passer l'après-midi. Je ne fais qu'appliquer le règlement.

10.08 **Catherine Fonck** (cdH): Merci, madame la présidente, de faire respecter le règlement!

Madame la ministre, il est temps d'envoyer un signal clair à la SNCB. Si vous ne le faites pas, la SNCB ne fera que multiplier les démarches pour maximaliser ses recettes sur le dos des navetteurs.

Ce n'est pas une politique de mobilité intelligente. Cette politique n'aura qu'un seul effet: augmenter les bouchons et renvoyer les navetteurs vers les voitures.

10.08 **Catherine Fonck** (cdH): Als u geen duidelijk signaal geeft aan de NMBS, zal die enkel manieren blijven zoeken om ten koste van de pendelaars de ontvangsten te maximaliseren. Dat beleid zal één enkel effect hebben: het zal die treinreizigers ertoe aan te zetten de trein weer in te ruilen voor de auto!

Ce n'est pas comme cela que la SNCB se portera mieux.

Moties
Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Catherine Fonck et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Catherine Fonck
et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,
demande au gouvernement fédéral
- d'imposer un gel des tarifs appliqués par la SNCB afin de préserver l'attractivité du transport ferroviaire et d'éviter que les citoyens se tournent encore davantage vers l'automobile, alors même que la ponctualité et le service sont encore largement insuffisants, et singulièrement pendant les heures de pointe;
- de modifier le contrat de gestion de la SNCB afin de garantir l'accès gratuit aux B-Parkings pour les usagers de la SNCB."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Catherine Fonck en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Catherine Fonck
en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,
vraagt de federale regering
- de tarieven van de NMBS te bevriezen om de aantrekkelijkheid van de trein te vrijwaren en te vermijden dat de bevolking nog meer gebruik gaat maken van de wagen, in het licht van de – vooral tijdens de spits – ondermaatse stiptheid en dienstverlening;
- het beheerscontract van de NMBS te wijzigen om ervoor te zorgen dat de treinreizigers gratis gebruik

kunnen maken van de B-Parkings."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Caroline Cassart-Mailleux et Inez De Coninck et par M. Jef Van den Bergh.
Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Caroline Cassart-Mailleux en Inez De Coninck en door de heer Jef Van den Bergh.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

11 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre la police et la SNCB sur la question des migrants" (n° 9746)
11 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen de politie en de NMBS met betrekking tot de migrantenproblematiek" (nr. 9746)

11.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, *La Libre Belgique* du 24 février publiait un reportage consacré aux conséquences en Belgique, et plus précisément à la côte, du démantèlement de la partie sud de la "jungle" de Calais par le gouvernement français.

Les bourgmestres de plusieurs villes bordées par la mer du Nord se sont inquiétés d'une arrivée importante de migrants, car ils redoutent la constitution d'une "jungle" belge. Cet article mettait en évidence, entre autres, la collaboration qui existe entre les agents de la SNCB et la police. En effet, il a été demandé aux agents de signaler à la police la présence de migrants dans les gares, particulièrement celles de la côte, au vu des événements récents dans le nord de la France. Si une telle collaboration ne peut qu'être encouragée pour faciliter le travail de la police, certains témoignages ont quelque peu semé le trouble. L'un d'eux relatait les mésaventures d'un migrant qui, après avoir acheté son billet de train, avait directement été dénoncé par le guichetier à la police – et ce, à deux reprises.

Madame la ministre, quelles sont les directives qui ont été communiquées au personnel de la SNCB quant à la collaboration attendue de leur part avec la police au sujet des migrants? Existe-t-il une convention de collaboration entre la SNCB et la police à ce sujet? Si oui, quels en sont les termes? Dans le cas contraire, avez-vous envisagé d'en élaborer une afin que chacun connaisse ses obligations respectives? Avez-vous pris connaissance de ce reportage et du témoignage y exposé? Avez-vous demandé une enquête interne afin que ce type de comportement ne se reproduise pas, pour autant qu'il soit bien réel?

11.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): *La Libre Belgique* publiceerde op 24 februari een reportage over de gevolgen van de opruiming van het zuidelijke deel van de jungle van Calais voor België, waarin werd vermeld dat de NMBS-medewerkers samenwerken met de politie; er wordt hun gevraagd de aanwezigheid van migranten in de kuststations aan de politie te melden.

Dergelijke vormen van samenwerking verdienen aanmoediging, maar het getuigenis over een loketmedewerker die een migrant meteen na de aankoop van een ticket aangaf, doet vragen rijzen.

Welke richtlijnen heeft het NMBS-personeel in het kader van die samenwerking gekregen? Bestaat er een overeenkomst tussen de NMBS en de politie? Bent u op de hoogte van dit getuigenis en, zo ja, hebt u een intern onderzoek bevolen, opdat dergelijk gedrag niet meer zou voorkomen?

11.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Madame Cassart-Mailleux, la SNCB me communique les informations suivantes.

Le personnel de la société ferroviaire a reçu pour consigne de signaler au Security Operations Center (SOC) toute présence de groupes de migrants dans les gares. Le SOC en informe à son tour les Centres d'information et de commandement (CIC) de la police. Cette pratique existe pour tout rassemblement qu'il peut être nécessaire de canaliser. C'est le cas des supporters de football ou des manifestants. Les accompagnateurs de train doivent, quant à eux, signaler uniquement les resquilleurs.

11.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het NMBS-personeel heeft opdracht gekregen om de aanwezigheid van groepen migranten in de stations te melden aan het Security Operations Center (SOC), dat de informatie doorspeelt aan de communicatie- en informatiecentra van de politie. Die werkwijze wordt toegepast voor elke oploop die eventueel

Par ailleurs, le Corporate Security Service a renforcé la présence de ses experts de terrain dans les gares de la côte. Ceux-ci ont notamment pour mission d'aider les personnes en errance à prendre contact avec les services d'aide adéquats.

Les consignes évoquées ont été décidées lors d'une réunion entre les services de police et le Corporate Security Service. Elles prévoient une collaboration intensifiée de toutes les parties, chacune agissant en fonction de ses compétences et sur son territoire.

Le reportage publié dans *La Libre Belgique* ne soulève qu'un aspect de la situation actuelle dans les gares des villes concernées par la question des migrants.

Au demeurant, il ne s'agit pas d'une dénonciation, mais d'une approche générale de la sécurité dans les gares et dans les trains. La suite apportée à la communication au CIC de la présence de groupes de migrants n'est pas connue a priori par le guichetier. La vente de tickets était donc légitime.

gekanaliseerd moet worden.

Voorts heeft de Corporate Security Service in de kuststations meer praktijkdeskundigen aan het werk gezet; zij moeten personen die ronddolen, helpen contact op te nemen met de juiste hulpdiensten.

Die richtlijnen werden afgesproken tijdens een bijeenkomst van de politie en de Corporate Security Service.

De reportage van *La Libre Belgique* toont slechts één aspect van het probleem in de stations die met het migrantenvraagstuk worden geconfronteerd.

Die personen worden dus niet aangegeven. Het gaat om een algemene veiligheidsprocedure in de stations en de treinen.

11.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour vos informations.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mendicité à bord des trains" (n° 9748)
12 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedelarij op de treinen" (nr. 9748)

12.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, la pauvreté au sein de la population est malheureusement une réalité. Il n'est pas rare de croiser, dans les grandes villes principalement, des mendiants dans les rues ou même dans les gares. Mais, visiblement, le problème s'exporte puisque, désormais, on en trouve également à bord des trains.

À l'intérieur de ceux-ci, ils distribuent un petit papier expliquant qu'ils ont besoin d'aide et d'argent pour diverses raisons. Ils repassent ensuite pour récupérer le papier en espérant que ce dernier soit accompagné d'un petit billet ou d'une pièce. La démarche, bien que non agressive, est dérangeante.

On peut aisément se douter qu'une telle démarche implique également d'être monté à bord du train sans titre de transport. C'est pour cette raison que je souhaite faire le point avec vous sur cette problématique.

Madame la ministre, avez-vous conscience de ce problème? Quelle est votre position face à celui-ci? Existe-t-il une réglementation à ce sujet? Si oui, que prévoit-elle? Si non, comptez-vous en instaurer

12.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Het gebeurt niet zelden dat personen in de trein komen bedelen. Wellicht beschikken ze in dat geval niet over een vervoerbewijs.

Wat is uw standpunt in verband met die praktijk? Wat bepaalt de regelgeving daaromtrent? Krijgen de treinbegeleiders de nodige opleiding om daar passend op te reageren?

une?

Les accompagnateurs de train sont-ils formés pour faire face à cela? Si non, ont-ils reçu des directives? Quid des mendiants qui montent à bord d'un train sans disposer d'un titre de transport?

12.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Chère collègue, la mendicité n'est considérée comme une infraction dans les infrastructures des chemins de fer comme les gares, par exemple, que si elle est agressive. Par contre, elle est totalement interdite dans les trains. C'est dans ce contexte que les agents de Securail et les services de police luttent contre le phénomène mentionné dans la question.

Les accompagnateurs ne sont pas spécifiquement formés à cette problématique. Toutefois, ils ont reçu une directive à ce sujet qui leur a notamment été rappelée en juillet 2015 à la suite de la recrudescence de la problématique à bord des trains. Cette directive stipule qu'en présence d'un mendiant à bord du train, l'accompagnateur doit immédiatement faire appel au Security Operations Center de la SNCB afin de demander une intervention des agents de Securail qui dresseront un procès-verbal.

Les mendiants présents à bord des trains ne sont en effet généralement pas en possession d'un titre de transport valable. Dans ce cas, l'accompagnateur de train applique la réglementation en vigueur et lui proposera de régler son voyage au tarif à bord et, en cas de refus, dressera un constat d'irrégularité voyageur. Comme pour n'importe quel voyageur qui ne régularise pas sa situation dans les délais prévus, la SNCB pourra entamer des poursuites amiables voire judiciaires afin de recouvrer le montant dû.

12.02 Minister **Jacqueline Galant**: Bedelen wordt in de stations enkel als een inbreuk beschouwd als het op een agressieve manier gebeurt. In de treinen is bedelen verboden.

De treinbegeleiders krijgen geen specifieke opleiding om met bedelaars om te gaan. Ze kregen wel een richtlijn, waaraan in juli 2015 nog specifiek werd herinnerd: wanneer de treinbegeleider in de trein een bedelaar aantreft, moet hij contact opnemen met het Security Operations Center van de NMBS om te vragen dat de Securailagenten ingrijpen.

Bedelaars in de trein beschikken doorgaans niet over een vervoerbewijs. De treinbegeleider stelt hun voor de reis te betalen met toepassing van het boordtarief. Wanneer dat wordt geweigerd, stelt hij een vaststelling van onregelmatigheid op. Wanneer er binnen de vooropgestelde termijn geen regularisatie volgt, kan de NMBS vervolging instellen.

12.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne informatique du 22 février 2016 paralysant le trafic ferroviaire entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi" (n° 9983)
13 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het computerprobleem van 22 februari 2016 waardoor het treinverkeer tussen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid volledig stilviel" (nr. 9983)

13.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, le trafic ferroviaire a été perturbé entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi le lundi 22 février dernier à la suite d'un problème informatique. La conséquence de celui-ci fut que les trains ne pouvaient circuler qu'un par un sur la ligne pour des raisons de sécurité.

13.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Op 22 februari was het treinverkeer tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid verstoord ten gevolge van een computerprobleem. De treinen werden niet gedetecteerd en de bestuurders

En réalité, les trains n'étaient pas détectés sur la liaison Nord-Midi à la suite de cet incident informatique.
Les conducteurs de train arrivant à Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Midi devaient signaler leur présence par téléphone au poste d'aiguillage. Ensuite, les trains pouvaient circuler un par un sur la ligne.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire si une panne de cette ampleur a déjà eu lieu sur le réseau ferroviaire? Quelles sont les raisons de cette panne informatique? La jonction Nord-Midi étant déjà très engorgée, existe-t-il une alternative de secours en cas de problème?

13.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Madame Cassart, selon Infrabel, avant 2007, il y a déjà eu certains incidents du même ordre. C'est d'ailleurs pour prévenir ce problème qu'Infrabel a adopté la connectivité des systèmes via internet en remplacement des anciennes lignes en cuivre, très difficiles à maintenir et moins fiables. Il s'agissait d'un dysfonctionnement au niveau des protocoles de communication du réseau internet à Bruxelles-Midi.

Des alternatives peuvent être de prévoir le dédoublement du système et d'identifier des convois via les téléphones.

13.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

moesten zich telefonisch aanmelden bij het seinhuis. Daarna konden de treinen één voor één door de Noord-Zuidverbinding rijden.

Heeft er zich al eerder een storing van die omvang voorgedaan? Waaraan was ze te wijten? Bestaat er een alternatief in geval van problemen, gelet op de zeer grote drukte op de Noord-Zuidverbinding?

13.02 Minister **Jacqueline Galant**: Volgens Infrabel waren er voor 2007 al dergelijke incidenten. Daarom is er voor de connectiviteit van de systemen overgestapt van koperlijnen op internetverbindingen. Dit keer hebben er zich in Brussel-Zuid problemen voorgedaan met de internetcommunicatieprotocols.

Een redundant systeem of een telefonische aanmelding van de treinen zouden alternatieven kunnen zijn.

14 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des passages à niveau et plus spécifiquement ceux situés sur le territoire de Tilff-Esneux" (n° 9749)
14 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen en meer bepaald op het grondgebied Tilff-Esneux" (nr. 9749)

14.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la ministre, au 1er janvier 2015, le réseau ferroviaire belge comptait 1 818 passages à niveau dont la plupart sont équipés d'une installation active, c'est-à-dire de barrières et/ou de feux lumineux et de sonneries. Vous le savez comme moi, un passage à niveau comporte un risque d'accident et a des effets négatifs, notamment sur la ponctualité. À cet égard, j'ai été ravie d'apprendre, lors d'une précédente question, que la suppression des passages à niveau était une problématique à laquelle vous accordiez de l'importance.

En effet, un passage à niveau a un impact réel sur la ponctualité. À l'annonce du train, les barrières se ferment et bloquent ainsi le trafic routier. Il faut attendre que le train entre en gare et qu'il reparte pour que les barrières se relèvent. En heures de pointe, cela bloque toute la circulation. À Tilff, le passage à niveau à hauteur de la gare en est

14.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Op 1 januari 2015 telde het Belgische spoornet 1 818 overwegen, vaak uitgerust met slagbomen en/of lichten en belsignalen. De slagbomen worden gesloten wanneer er een trein doorrijdt, het wegverkeer is geblokkeerd en dat komt de stiptheid niet ten goede. De overweg van Tilff veroorzaakt files op een directe toegangsweg naar het CHU van Luik. Kan u zich voorstellen wat de gevolgen zijn indien een ziekenwagen vast komt te zitten in

un bel exemple puisqu'il entraîne des files en cascade. Or, c'est un accès direct au CHU de Liège, qui est donc une voie prioritaire. Que se passerait-il si une ambulance venait à être bloquée dans les files le matin à cause de ce passage à niveau?

Lors d'une précédente question, vous m'avez indiqué qu'Infrabel continuait à supprimer des passages à niveau chaque année, raison pour laquelle je vous interroge aujourd'hui. Madame la ministre, pouvez-vous me dire combien de passages à niveau seront supprimés durant l'année 2016?

Une attention particulière est-elle accordée aux passages à niveau se situant sur une voie prioritaire, comme par exemple celle menant à un hôpital, et plus particulièrement à celui de Tilff? Je vous remercie pour vos réponses.

de file op deze toegangsweg?

Infrabel schaft elk jaar overwegen af, wat is het streefcijfer voor 2016? Wordt er in het bijzonder aandacht besteed aan overwegen op voorrangswegen?

14.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Chère collègue, Infrabel m'informe qu'il est prévu de supprimer quinze passages à niveau au cours de l'année 2016. Ceux-ci seront supprimés en fonction des priorités qui ont été fixées dans le plan "passages à niveau" et en fonction des budgets prévus. Les priorités ont été fixées en se basant sur trois critères: les accidents antérieurs, le risque d'accident et l'impact sur la ponctualité. Il est effectivement prévu de supprimer le passage à niveau à Tilff. Cependant, un recours contre le permis de bâtir a été introduit à la fin de l'année 2015. Il convient donc d'attendre la décision sur ce point avant de pouvoir déterminer l'agenda des travaux.

14.02 Minister **Jacqueline Galant**: Electrabel heeft de afschaffing van vijftien overwegen in 2016 geprogrammeerd, in functie van de budgetten en de prioriteiten van het plan Overwegen, die zijn vastgelegd op basis van eerdere ongevallen, het risico op ongevallen en de impact op de stiptheid. De overweg in Tilff zal worden afgeschaft, maar er werd beroep ingesteld tegen de bouwvergunning en we wachten op de beslissing in deze zaak.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

15 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le statut de gare internationale de Namur" (n° 9762)
15 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het statuut van het internationale station Namen" (nr. 9762)

15.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la ministre, pouvez-vous me confirmer l'information selon laquelle la liaison Bruxelles-Bâle desservant notamment les gares de Strasbourg, Luxembourg et Namur va être supprimée le 4 avril prochain?

15.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Bevestigt u dat de treinverbinding Brussel-Bazel, die onder meer Straatsburg, Luxemburg en Namen aandoet, op 4 april eerstkomend zal worden afgeschaft?

15.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Chers collègues, la SNCB m'a fourni les informations suivantes.

En 2015, le trajet de l'IC Bâle reliait deux fois par jour Bruxelles à Bâle sans correspondance en passant notamment par les villes de Namur, Libramont, Arlon, Luxembourg et Strasbourg.

Vu les difficultés liées aux travaux sur les lignes 161 et 162 et la mise en place du nouveau plan de transport, ce train utilise, depuis fin 2014, un sillon du trafic domestique ICJ, qui augmente le nombre

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: In 2015 was er tweemaal per dag een IC-treinverbinding zonder overstap tussen Brussel en Bazel, via onder meer Namen, Luxemburg en Straatsburg. Sinds 2014 rijdt die trein als gevolg van de werken op lijn 161 en 162 en van het nieuwe vervoersplan op een rijpad voor het binnenlandse

d'arrêts à Ottignies, Gembloux, Ciney, Jemelle, Marloie et Marbehan et allonge le temps de parcours.

Suite à la mise en exploitation de la 2è phase de la nouvelle ligne à grande vitesse de la SNCF, LGV Est, reliant Paris à Strasbourg, la SNCF a eu besoin du sillon, à savoir la réservation de la ligne ferroviaire pour faire circuler un train utilisé par le IC Bâle sur le territoire français pour mettre en service son nouveau plan de transport cadencé dans les régions Lorraine et Alsace.

Pour rappel, la ligne entre Paris et Baudrecourt est opérationnelle depuis 2007. Par conséquent, en l'absence de sillon approprié sur le territoire français, les quatre entreprises ferroviaires nationales (Belgique, Luxembourg, France et Suisse) n'ont pas eu d'autre choix que de mettre fin à la relation Bruxelles-Bâle à partir du 1er avril 2016.

La relation existante en provenance de Bruxelles sera maintenue jusqu'à Luxembourg. Bâle restera accessible via une correspondance à Luxembourg. À titre d'exemple, je vous donne quelques comparaisons de temps de parcours. En partant de Bruxelles vers Strasbourg, le temps est de 5 h 29. En partant de Namur avec l'Eurocity vers Luxembourg et Strasbourg, le temps est de 4 h 12.

Dans le courant du 2è semestre 2016, avec l'utilisation par la SNCF de la 2è partie de la LGV Est à hauteur de Baudrecourt, ce temps de parcours gagnera une minute et sera donc de 4 h 11. La durée du voyage entre Namur et Strasbourg sera donc quasi-identique.

Il est important d'ajouter que dans le courant du 2è semestre 2016, après les travaux, Bruxelles-Midi - Roissy Charles de Gaulle aéroport - Strasbourg sera possible en 3 h 40. En attendant la fin des travaux, le temps de parcours à partir de ce 3 avril sera de 4 heures 06.

La SNCB Europe indique également que Bruxelles et Luxembourg, actuellement reliées par 16 liaisons IC et 2 liaisons EC, seront reliées par 18 allers-retours quotidiens. La suppression des deux IC Bruxelles-Bâle libère deux sillons horaires permettant la mise en service de deux trains IC supplémentaires entre Bruxelles et Luxembourg. Je reste évidemment attentive à ces réflexions pour garantir à la Wallonie une place de choix dans l'offre internationale.

15.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse. J'entends que l'absence de sillons appropriés en France est avant tout due à la recherche d'une solution à l'allongement des temps de parcours sur la ligne utilisée; selon toute vraisemblance, parce qu'on n'a pas procédé aux investissements adéquats sur cette ligne.

15.04 **Jacqueline Galant,** ministre: Si vous le désirez, je peux vous répéter la réponse.

15.05 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Non! Vous avez dit que l'on a supprimé la ligne également parce que les temps de parcours étaient allongés en raison des travaux en cours. Je relirai votre réponse, mais c'est, en tout cas, ce que j'ai entendu.

Dès lors, je regrette que l'on n'ait pas investi comme il se devait sur cette ligne pour qu'elle puisse perdurer. En effet, quoi qu'on en dise,

ICJ-verkeer, waardoor er meer stops zijn.

De SNCF heeft die lijn nodig om zijn nieuwe vervoersplan in Lotharingen en de Elzas in dienst te stellen, nadat de tweede fase van de nieuwe hogesnelheidslijn in werking werd gesteld. De vier nationale spoorbedrijven (van België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland) hadden dus geen ander optie dan de verbinding Brussel-Bazel met ingang van 1 april 2016 stop te zetten.

De verbinding vanuit Brussel blijft behouden tot in Luxemburg, waar er aansluiting is met Bazel.

In de loop van de tweede helft van 2016 zal het traject Brussel-Straatsburg via Paris Charles de Gaulle Airport mogelijk zijn in 3 u 40 min.

De NMBS laat ook weten dat er, dankzij het afschaffen van de twee IC's Brussel-Basel, elke dag in beide richtingen 18 treinen zullen rijden tussen Brussel en Luxemburg, tegenover 16 nu.

15.05 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Het is jammer dat die verbinding wordt geschrapt door het gebrek aan investeringen in die lijn, want wie naar Zwitserland wil reizen, zal voortaan moeten overstappen.

ceux qui veulent se rendre en Suisse se trouvent aujourd'hui face à une rupture de charge. Je le regrette évidemment, car voilà qui compromet le statut de gare internationale pour Namur.

Ik betreur dat, want het brengt de internationale status van het station Namen in het gedrang.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het sociaal overleg bij de NMBS" (nr. 9777)
16 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement de la concertation sociale à la SNCB" (n° 9777)

16.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik heb een vraag over de stand van zaken van het sociaal overleg bij onze spoorwegbedrijven. Einde december kondigden de vakbonden vijf stakingsdagen aan, omdat de directie enkele ingrepen had gedaan in het personeelsbeleid, waarmee de vakbonden het oneens waren. Zopas hebt u gezegd dat er toch al enkele positieve resultaten uit het overleg tussen vakbonden en werkgever gekomen zijn.

De directie ondernam enkele ingrepen om het personeelsbeleid te moderniseren. De vakbonden waren het hiermee niet eens en dreigden met stakingsacties. De publieke opinie had hier uiteraard weinig begrip voor. Daarom werd het sociaal overleg algauw hervat, toen bleek dat de stakingen geen draagvlak meer hadden. Er zou vooruitgang geboekt zijn op enkele deelaspecten. Volgens de berichtgeving zou er een akkoord zijn over het weekend- en nachtwerk in de onderhoudsateliers, zou de zondagbonificatie worden afgeschaft en zou men de gepresteerde uren uitbetalen. Tot slot zullen treinvertragingen niet langer meer worden beschouwd als gepresteerde uren. Voortaan wordt men enkel betaald voor daadwerkelijk gepresteerde uren.

Mevrouw de minister, kunt u ons een stand van zaken geven van het sociaal overleg? Bevestigt u de vermelde resultaten van het overleg? Wanneer verwacht u dat het overleg zal afgerond zijn?

16.01 **Inez De Coninck** (N-VA): La ministre considère que la concertation sociale dans les chemins de fer a déjà permis d'engranger des résultats positifs.

Est-il possible d'obtenir un état des lieux de la situation? Il m'est revenu qu'un accord aurait été conclu sur les prestations de nuit et de week-end dans les ateliers d'entretien et sur la bonification pour le travail du dimanche. Ces informations sont-elles exactes? Quand la concertation se terminera-t-elle?

16.02 Minister **Jacqueline Galant:** Tijdens de vergadering van de nationale paritaire commissie van 24 februari jongstleden werd een tweede pakket productiviteitsverhogende maatregelen goedgekeurd met als doel flexibeler te kunnen inspelen op de huidige en toekomstige operationele noden. Het gaat om, ten eerste, de afschaffing van de tijdsbonificatie van zondagswerk, ten tweede, de afschaffing van de tijdsbonificatie voor treinvertragingen, ten derde, de aanpassing van de reglementaire bepalingen inzake collectief verlof, in die zin dat besloten kan worden om in alle werkzetels in de planning een aantal jaarlijkse vakantiedagen op te nemen, en ten vierde, de aanpassing van de reglementaire bepalingen tot verruiming van de arbeidsduur en de tewerkstelling in opeenvolgende ploegen in werkplaatsen en onderhoudsposten.

Op 2 maart werden de amendementen op de ontwerptekst van het protocol van sociaal akkoord, bezorgd door de vakorganisaties, besproken in de HR-coördinatievergadering in aanwezigheid van de voorzitters van de vakorganisaties.

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre: En commission paritaire du 24 février, un certain nombre de mesures ont été adoptées. Il s'agit de la suppression de la bonification de temps pour le travail dominical et les ralentissements de trains, de l'adaptation des dispositions réglementaires en matière de congé collectif et de l'adaptation de dispositions réglementaires visant à élargir le temps de travail et le travail en équipe dans les ateliers et les postes d'entretien.

Le 2 mars, les amendements des organisations syndicales ont été

Op 3 maart werd het ontwerp van protocol van sociaal akkoord 2016-2018 voorgelegd aan en besproken in het sturingscomité. De laatste opmerkingen geformuleerd tijdens het sturingscomité, werden nadien verwerkt in het ontwerp.

Op 7 maart werd het ontwerp van akkoord bezorgd aan de vakorganisaties, die het zullen voorleggen aan hun instanties. Tegen het einde van de maand maart wordt een antwoord verwacht.

examinés en réunion de coordination RH et le 3 mars, le projet de protocole d'accord social 2016-2018 a été examiné dans son ensemble au sein du comité de pilotage. Il a été transmis aux organisations syndicales le 7 mars. Nous attendons une réponse d'ici la fin du mois.

16.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw duidelijk antwoord.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

17 Questions jointes de
- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de tirage accordés à une compagnie aérienne pour des vols cargo" (n° 9784)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de tirage accordés à Ethiopian Airlines Cargo" (n° 10219)
17 Samengevoegde vragen van
- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekenning van trekkingsrechten aan een luchtvaartmaatschappij voor vrachtvluchten" (nr. 9784)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Ethiopian Airlines Cargo toegekende trekkingsrechten" (nr. 10219)

17.01 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, vous avez confirmé qu'une lettre d'intention avait été signée entre les autorités belges et éthiopiennes afin que Ethiopian Airlines obtienne un droit de trafic permanent pour les vols cargo de la Belgique vers Dubaï, Hong Kong et Shanghai, lignes vers l'Asie qui sont actuellement assurées par TNT Airways.

Manifestement, 28 rotations par semaine auraient été octroyées avec des vols directs (vols de jour pour le DHL Global Forwarding et non de nuit pour DHL Express). Mais il est vrai qu'à ce jour, nous ne disposons pas de beaucoup de détails.

Madame la ministre, ma première question a trait aux négociations en cours avec Ethiopian Airlines et les aéroports concernés. À quel stade en sont ces négociations? Pouvez-vous nous dire si des décisions ont déjà été prises notamment au sujet du nombre des rotations, les aéroports concernés, etc.? Avez-vous tenu compte de l'impact de cet accord sur l'ensemble des aéroports belges? Tous les aéroports ont-ils été consultés?

Ma deuxième question concerne le volet de l'emploi et des opérateurs belges. Selon la presse, Ethiopian Airlines aurait promis la création d'emplois. Cela me semble assez incertain au regard du type d'activités de cette société. En effet, cette dernière opère principalement en tant que transporteur *low cost* pour des cargo *brokers*. Ces *brokers* acheminent du cargo préconditionné pour le transport aérien vers un aéroport où il est chargé dans un autre avion. Il s'agit donc d'une manutention qui requiert très peu de

17.01 **Catherine Fonck** (cdH): U hebt bevestigt dat de Belgische en Ethiopische overheid een intentieverklaring hebben ondertekend over permanente vliegrechten voor Ethiopian Airlines voor vrachtvluchten vanuit België naar Dubai, Hong Kong en Shanghai, die momenteel door TNT Airways worden uitgevoerd.

Wat is de stand van de onderhandelingen? Werden er al beslissingen genomen over het aantal vluchten en de betrokken luchthavens? Hebt u rekening gehouden met de gevolgen van dit akkoord voor alle Belgische luchthavens? Werden de regionale luchthavens geraadpleegd?

Anders dan wat Ethiopian Airlines beweert, zullen de activiteiten – hoofdzakelijk handling, waarvoor weinig personeel nodig is – geen banen opleveren. Er dreigen veeleer hooggekwalificeerde Belgische jobs verloren te gaan. De

personnel. Selon moi, le risque est plutôt de perdre des emplois belges hautement qualifiés.

De surcroît, il faut savoir que Ethiopian Airlines n'est pas soumise aux mêmes règles que les opérateurs européens. Ce faisant, on organise, en quelque sorte, une forme de concurrence déloyale, une forme de dumping social. Pourriez-vous me donner votre point de vue à ce sujet?

Troisièmement, ne pensez-vous pas que le risque existe que cet accord se retourne contre les aéroports de Zaventem et de Bierset? En effet, il me revient que Ethiopian Airlines aurait clairement annoncé son intention de rester à Maastricht, tout simplement parce qu'elle y aurait de meilleures conditions. Finalement, cela risque de se retourner directement contre les aéroports précités.

maatschappij moet niet dezelfde regels naleven als de Europese operatoren, wat concurrentievervalsend werkt. Wat is uw standpunt dienaangaande?

Is het risico niet dat dit akkoord nadelig zal zijn voor de luchthavens van Zaventem en Bierset, indien Ethiopian Airlines in Maastricht blijft, waar de maatschappij betere voorwaarden krijgt?

17.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Chère collègue, des consultations bilatérales entre autorités de l'aviation civile belge et éthiopienne se sont déroulées les 11 et 12 février 2016. Un mémoire d'entente – *memorandum of understanding (MoU*) – négocié par la DGTA a été signé entre les autorités modifiant le précédent MoU datant de juin 2015.

En ce qui concerne les fréquences échangées en matière de cargo, le *memorandum of understanding* de juin 2015 prévoyait des fréquences illimitées entre l'Éthiopie et la Belgique, droit de troisième et quatrième liberté. Ce mémoire prévoyait également 21 fréquences par semaine avec droit de cinquième liberté de l'air.

Le MoU de février 2016 augmente ces droits de cinquième liberté de 21 à 28 fréquences par semaine. Les droits de trafic concernent toujours l'ensemble des aéroports belges. Nous n'intervenons pas dans le choix de l'aéroport. Une chose est néanmoins acquise: il ne s'agira que de vols de jour à Bruxelles. Je me permets de rappeler que cette décision peut éviter qu'un transporteur étranger ne quitte la Belgique pour un pays voisin, ce qui pourrait avoir un lourd impact économique sur au moins deux aéroports belges.

En ce qui concerne la consultation de février 2016, l'ensemble des *stakeholders* belges, à savoir les transporteurs aériens et aéroports belges, ont tous été consultés. Différentes réunions ont été tenues tant par mon cabinet que par la DGTA. Il est également de bonne pratique que les transporteurs aériens belges soient invités et participent aux négociations bilatérales comme observateurs, ce qui fut le cas ici avec TNT Airways et SN Brussels Airlines. Les aéroports sont également invités au préalable à donner leurs commentaires, ce qui a été fait positivement par l'aéroport de Bruxelles et celui de Liège.

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Op 11 en 12 februari vond er bilateraal overleg plaats tussen de Belgische en de Ethiopische burgerluchtvaartautoriteiten, wat uitmondde in een *memorandum of understanding* (MoU) tot wijziging van het voorgaande MoU van juni 2015. Er werd bepaald dat er onbeperkt tussen Ethiopië en België mag worden gevlogen met rechten van de derde en vierde vrijheid, en dat de geplande frequentie van 21 vluchten per week met het recht van de vijfde vrijheid werd opgetrokken tot 28 vluchten. De verkeersrechten hebben nog steeds betrekking op alle Belgische luchthavens. We bemoeien ons niet met de keuze van de luchthaven, maar in Brussel zullen er alleen dagvluchten zijn.

Dankzij die beslissing zou er kunnen worden voorkomen dat de luchtvaartmaatschappij naar een buurland vertrekt, met alle gevolgen van dien voor de economie.

Er was overleg met alle luchtvaartmaatschappijen en alle Belgische luchthavens: TNT Airways en Brussels Airlines namen als waarnemer aan de bilaterale onderhandelingen deel. De luchthavens van Brussel en Luik deelden hun opmerkingen mee.

17.03 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la ministre, j'entends bien les concertations qui sont intervenues et les informations que vous me donnez sur le *memorandum of understanding*.

17.03 **Catherine Fonck** (cdH): Het verbaast me dat u vermeldt dat er een risico was dat de

Quand vous parlez d'un risque, il s'agit de celui d'une délocalisation et d'un départ vers Maastricht. Cela m'étonne car pour un Boeing 777 par exemple, il est impossible de décoller à pleine charge de la courte piste de Maastricht vers Hong Kong ou vers Shanghai. Par rapport à cela, je pense qu'il n'est pas impossible qu'il y ait eu une forme de chantage incorrect.

Sur le volet de l'emploi, les politiques ne peuvent pas d'un côté dire qu'ils font tout pour lutter contre le dumping social et l'organiser d'un autre côté. Ici, il y a clairement un enjeu sur lequel personne ne s'est penché: il s'agit de celui de la concurrence déloyale par rapport à nos opérateurs belges et à nos travailleurs belges qualifiés. Ethiopian Airlines n'est pas soumis aux mêmes règles que les opérateurs européens. Cette forme de concurrence déloyale est un véritable problème. J'attire donc votre attention et celle de l'ensemble du gouvernement à ce sujet.

Je me permets aussi de dire qu'il serait temps, en matière de politique aéroportuaire, qu'on définisse avec l'ensemble des acteurs concernés, une politique de développement du cargo aérien qui soit en faveur de l'emploi et des opérateurs belges. J'ose espérer que vous avez entendu le cri lancé par la Belgian Cockpit Association (BeCA).

Par rapport à l'analyse qu'ils ont menée sur tout l'enjeu du cargo, des questions essentielles se placent au cœur de ce débat. Nous devons en tenir compte pour influer notre politique, aujourd'hui et pour les prochaines années.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

maatschappij naar Maastricht zou uitwijken: een Boeiing 777 met volledige passagiersbezetting kan niet opstijgen op die korte startbaan. Dat had een vorm van chantage kunnen zijn.

Met betrekking tot de werkgelegenheid kan de politiek niet beweren dat ze sociale dumping bestrijdt én tegelijk die sociale dumping zelf organiseren. Ethiopian Airlines hoeft niet te voldoen aan dezelfde regels en doet onze luchtvaartmaatschappijen en hun gekwalificeerd personeel daardoor oneerlijke concurrentie aan. Het wordt tijd dat er met de betrokken actoren een beleid voor de ontwikkeling van het luchtvrachtvervoer dat gunstig is voor de werkgelegenheid en voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen, wordt uitgestippeld. Ik hoop dat u de oproep van de Belgian Cockpit Association (BeCA) hebt gehoord.

18 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la reconversion de la gare de Godinne" (n° 9715)
18 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herbestemming van het station Godinne" (nr. 9715)

18.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie la ministre qui est présente en commission, contrairement à bon nombre de ses collègues. C'est particulier aujourd'hui, dans le cadre du conclave budgétaire. Nous n'avons pas pu avoir le ministre Peeters …

La **présidente**: Monsieur Gilkinet, je vous signale que je vais faire respecter le Règlement.

18.02 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous pose une question locale qui a une portée globale. Son sujet est la réaffectation du bâtiment de la gare de Godinne, qui constitue un feuilleton ancien méritant d'enfin trouver une issue positive, et pourquoi pas avec vous comme ministre.

En effet, le projet de transformer l'étage de l'édifice en logements sociaux, porté par la Société de Logement de service public la Dinantaise, figurait déjà dans le plan d'ancrage 2004-2005 de la

18.02 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Het plan van de sociale-woningmaatschappij La Dinantaise om de bovenverdieping van het stationsgebouw van Godinne om te bouwen tot sociale wooneenheden, werd ingeschreven in het verankeringsplan 2004-2005 van de gemeente Yvoir.

commune d'Yvoir. J'ai eu l'occasion d'interroger à plusieurs reprises les ministres successifs en charge de la SNCB quant aux difficultés de dégager un accord entre la SNCB et la Dinantaise.

La fixation du canon exigé par la SNCB constituait le principal nœud des négociations. La SNCB ne semblait pas prendre en compte que les loyers potentiellement perçus par la Dinantaise pour l'occupation des logements demeureraient limités, puisqu'ils seraient adaptés aux revenus des occupants, dans le cadre du logement public.

Durant l'automne 2015, un accord de principe a enfin été conclu entre les deux parties. Malheureusement, il me revient que le texte de celui-ci n'a toujours pas été soumis au conseil d'administration de la SNCB. Compte tenu de la politique actuelle de la SNCB qui consiste à fermer certaines de ses gares ou à en limiter l'accès, le projet de Godinne constitue un bel exemple potentiel de reconversion. Il comporte une dimension sociale et commerciale, puisque le rez-de-chaussée serait occupé par un commerce de proximité, sans compter les aspects patrimoniaux. Il s'agit d'une des dernières gares mosanes. Elle est absolument superbe, même si elle est en voie d'être fortement dégradée parce qu'elle n'est pas occupée. Ce projet comporte aussi une dimension de mobilité puisque l'accueil serait bien meilleur si la gare était occupée. Il serait regrettable qu'il ne puisse aboutir.

Madame la ministre, pour quelles raisons l'accord entre la SNCB et la Dinantaise n'a-t-il toujours pas été formellement signé, à moins qu'il l'ait été depuis le dépôt de ma question? A-t-il été soumis au conseil d'administration de la SNCB? Sinon, quand le sera-t-il? Vous engagez-vous à œuvrer dans le sens d'une conclusion rapide? De façon générale, quelle est votre approche d'une gestion du patrimoine immobilier de la SNCB qui s'organise en concertation étroite avec les collectivités locales et qui vise, quand c'est possible, la réaffectation de bâtiments en projets d'utilité publique comme le logement, au-delà de l'enjeu de la sauvegarde du patrimoine? Je pense qu'on en a ici un exemple type.

18.03 **Jacqueline Galant,** ministre: Cher collègue, un accord de principe à été trouvé avec la Dinantaise pour lui octroyer un droit d'emphytéose de 66 ans portant sur l'ancien bâtiment de la gare de Godinne. La SNCB informera la Dinantaise de sa décision sur la poursuite de ce projet, fin mars au plus tard.

Pour ce qui est de la politique générale de la SNCB en matière de valorisation des anciens bâtiments de gare, celle-ci recherche avec les autorités locales, les différentes réaffectations possibles des bâtiments ainsi que les partenariats *win-win* envisageables. En fonction de la nouvelle affectation du bien – logement, commerce ou autre -, des investissements consentis et des services offerts à la clientèle ferroviaire, la SNCB propose soit une autorisation d'occupation, soit un droit d'emphytéose. À défaut d'accord avec les communes, la SNCB s'adresse au marché privé.

18.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse qui confirme votre engagement à donner

De NMBS en La Dinantaise hebben geen akkoord gesloten. De NMBS hield geen rekening met de beperkte huurinkomsten van La Dinantaise. In 2015 werd er eindelijk een principeakkoord gesloten. Het akkoord werd niet voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS.

Gelet op de huidige politiek van de NMBS om stations te sluiten of slechts gedeeltelijk open te houden, is dit een mooi voorbeeld van reconversiepotentieel. Het project heeft een sociale en een commerciële dimensie, biedt een oplossing voor het vastgoed en is bevorderlijk voor de mobiliteit.

Waarom werd het akkoord niet ondertekend? Werd het voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS? Zo niet, wanneer zal dat gebeuren? Belooft u de goedkeuring van het akkoord te zullen bespoedigen? Wat is uw filosofie inzake het beheer van het vastgoedpatrimonium van de NMBS in samenwerking met de lokale overheden, en inzake het hergebruik van gebouwen voor projecten van openbaar nut?

18.03 Minister **Jacqueline Galant**: Het kwam met La Dinantaise tot een beginselakkoord over de toekenning van een erfpachtrecht voor 66 jaar. De NMBS zal La Dinantaise uiterlijk eind maart op de hoogte brengen van haar beslissing omtrent de voortzetting van dat project.

Bedoeling van de NMBS is partnerschappen aan te gaan met lokale besturen die tot een win-winsituatie leiden. Ze stelt óf een bezettingstoelating óf een opstalrecht voor. Wanneer een akkoord met de gemeenten uitblijft, doet de NMBS een beroep op de privémarkt.

18.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Het zou goed zijn indien u

un accord d'ici à la fin mars. Le dossier pourrait donc enfin aboutir. Je peux valider globalement l'idée de recherche de partenariats *win-win* avec les collectivités locales, encore que, en l'occurrence, le dossier a beaucoup traîné. Je vous engage réellement à encourager ce type d'accord. Je pense à un autre accord obtenu par la commune de Profondeville en vue de la réouverture de la gare de Lustin, pour permettre aux voyageurs, même s'il n'y a plus de guichet, d'attendre le train dans de bonnes conditions.

Ce type d'accord doit être réellement encouragé. Dès que ces logements seront en état d'être loués, je vous invite à les visiter car il s'agit d'une collaboration exemplaire entre la SNCB et la société de logement concernée.

het sluiten van dat soort akkoorden zou aanmoedigen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente du terrain jouxtant l'ancienne poste de Namur" (n° 9716)
19 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van het terrein naast het voormalige postgebouw in Namen" (nr. 9716)

19.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, cette question avait été déposée sous forme écrite le 26 janvier dernier. Comme je suis parfois impatient, je l'ai posée à nouveau sous forme de question orale.

Dans le cadre de la revitalisation du quartier de la gare à Namur, plusieurs projets ont vu le jour. Parmi ceux-ci figure la réaffectation du site de l'ancienne poste et du terrain qui la jouxte boulevard Mélot. Cette préoccupation fait sens afin d'éviter que cet espace ne prenne l'allure d'un chancre en plein centre-ville de la capitale de la Wallonie.

Un promoteur a ainsi imaginé l'installation sur place d'un complexe de bureaux ainsi que d'un hôtel. La réalisation de cet hôtel est conditionnée à la vente du terrain par la SNCB, qui tarde à se concrétiser en dépit de l'intention semble-t-il affichée par certains des responsables de l'entreprise de procéder à la vente du site. Je ne suis pas le représentant du promoteur, mais je pense que, dans une perspective de bonne réaffectation de l'espace public, il faudrait faire la clarté dans ce dossier et avancer rapidement si la SNCB est d'accord.

Madame la ministre, pouvez-vous confirmer que la SNCB entend bien vendre le terrain qui jouxte l'ancienne poste au boulevard Mélot? Pouvez-vous faire le point sur l'état du dossier? Dans quel délai la SNCB compte-t-elle communiquer sa décision? Quelle procédure sera-t-elle mise en œuvre pour la voir aboutir?

19.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): In het kader van de herwaardering van de stationswijk in Namen wil een projectontwikkelaar een kantoorgebouw en een hotel bouwen op de site van het vroegere postkantoor en van het aangrenzende terrein aan de Boulevard Ernest Mélot.

Het hotel kan enkel worden gebouwd indien de NMBS het terrein verkoopt. Hoewel enkele verantwoordelijken van de onderneming bereid zijn om de site te verkopen, loopt de concrete verkoop vertraging op.

Kunt u bevestigen dat de NMBS het terrein effectief wil verkopen? Binnen welke termijn zal de NMBS haar beslissing meedelen?

19.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe qu'elle a l'intention dans le futur de valoriser le site qui jouxte l'ancienne poste située boulevard Mélot à Namur. La zone concernée appartient tant à la SNCB qu'à Infrabel. Actuellement de nombreuses installations techniques nécessaires aux missions des services publics sont encore présentes sur le site, dont un centre de télécoms, des câbles, une sous-station électrique, des installations

19.02 Minister **Jacqueline Galant**: Op de site bevinden er zich nog heel wat technische installaties die nodig zijn voor de opdrachten van de openbare diensten ter plaatse, waaronder een telecommunicatiecentrum, ka-

électriques alimentant l'ensemble des lignes électrifiées à Namur, ainsi que d'autres choses.

Le renouvellement et le remplacement de ces installations ne sont pas encore programmés. Par conséquent, la SNCB m'informe qu'elle n'est pas encore en mesure de préciser le délai dans lequel elle va procéder à un appel d'offres en vue de valoriser cette zone.

De toute façon, la valorisation du site fera l'objet d'une large publicité afin de rechercher la meilleure offre.

bels, een elektrisch onderstation, en elektrische installaties waarop alle geëlektrificeerde lijnen in Namen zijn aangesloten.

Noch de vernieuwing, noch de verplaatsing van deze installaties werd reeds geprogrammeerd. De NMBS kan bijgevolg nog niet verduidelijken wanneer ze een offerteaanvraag zal uitschrijven voor de herwaardering van deze zone.

Hoe dan ook zal daaraan ruime bekendheid worden gegeven om de beste offerte in de wacht te slepen.

19.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, "dans le futur", c'est vague! Cela peut être dans cent ans! Vous aurez compris que ce dossier mériterait de remonter au-dessus de la pile. J'entends qu'il doit faire l'objet d'un accord entre la SNCB et Infrabel. Ce n'est pas pour rien que nous plaidons pour l'unicité de l'entreprise ferroviaire. Des détails techniques doivent être réglés quant au matériel nécessaire au bon fonctionnement du chemin de fer. C'est parfaitement audible.

La vente de terrains qui n'ont pas d'autre utilité pour la SNCB représente des recettes nouvelles et constitue une réponse à des enjeux urbanistiques dans une ville importante de Wallonie. Après la mise en vente, les promoteurs se débrouilleront, bien évidemment.

Je ne puis que vous encourager à être attentive à ce dossier et à essayer de pousser la SNCB et Infrabel à s'accorder pour matérialiser rapidement cette intention que vous confirmez.

19.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Het gaat om een dringend dossier, waarover een akkoord tussen de NMBS en Infrabel nodig is. We pleiten niet zonder reden voor één spoorbedrijf. We hebben er alle begrip voor dat er nog technische aspecten moeten worden geregeld, maar feit is dat de verkoop van terreinen die voor de NMBS niet langer nuttig zijn geld in het laatje brengt en een antwoord kan bieden op urbanistische uitdagingen.

Ik vraag dat u de NMBS en Infrabel ertoe zou aanzetten dit dossier op korte termijn zijn beslag te geven.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

20 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal ongevallen aan spoorwegen en investeringen hieromtrent en het aantal spoorlopers" (nr. 9607)
20 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'accidents sur les voies ferrées, les investissements y afférant et le nombre de personnes circulant sur les voies" (n° 9607)

20.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vraag was aanvankelijk samengevoegd met enkele andere vragen.

Vorig jaar zijn er 47 ongevallen gebeurd aan spoorwegovergangen, waarvan 33 aan reizigerslijnen en 14 aan havenlijnen. Helaas waren er ook 11 dodelijke slachtoffers te betreuren.

Andere vragen gingen ook al over het thema, met name over het plan van de spoorwegovergangen. Daarnet heb ik nog gehoord dat er in

20.01 **David Geerts** (sp.a): L'an dernier, 47 accidents sont survenus à des passages à niveau, dont 33 sur des lignes de transport de voyageurs et 14 sur des lignes portuaires. Ces accidents ont malheureusement aussi causé la mort de onze personnes.

2016 15 spoorwegovergangen zullen worden afgeschaft.

Het zou echter ook handig en nuttig zijn om een evaluatie uit te voeren van de plannen die destijds zijn gemaakt en van wat er effectief werd gerealiseerd. De ambitie lag immers veel hoger dan wat wij in de werkelijkheid vaststellen.

Mijn vragen hierover zijn de volgende, mevrouw de minister.

Kunt u de categorie van overwegen geven waar de ongevallen zich voordeden? Klopt dat met wat ik heb geschreven in de schriftelijke neerslag van mijn vraag?

Zijn er procedures gestart om kosten te verhalen op de nabestaanden? Die vraag laat ik vallen, omdat ik na vier maanden een antwoord heb gekregen op mijn schriftelijke vraag daarover.

Is er een evaluatie van het nieuwe belsignaal gebeurd? Wat zijn de conclusies?

Vroeger heeft men ooit beslist om flitscamera's te installeren aan spoorwegoverwegen. Zijn er processen-verbaal uitgeschreven in 2015?

Welke categorie van overwegen werd echt gesloten? Waar zijn er dus investeringen gebeurd?

Hoeveel overwegen werden er gepland om af te schaffen in 2013, 2014 en 2015 en hoeveel werden er effectief afgeschaft? Welk budget is hieraan gekoppeld?

Wat zijn de ambities in 2016, 2017 en verder om de problematiek aan te pakken?

À quelle catégorie appartiennent les passages à niveau où se sont produits ces accidents? La nouvelle sonnerie d'avertissement a-t-elle déjà été évaluée? Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés en 2015 à l'encontre d'automobilistes flashés pour franchissement de passages à niveau? À quelle catégorie appartiennent les passages à niveaux qui ont été définitivement supprimés? Où ont été réalisés les investissements subséquents? Combien de passages à niveau dont la suppression avait été prévue ont-ils effectivement disparu en 2013, 2014 et 2015? Quel est le budget afférent à ces suppressions? Que compte faire la ministre pour s'attaquer à ce problème pour les années 2016, 2017 et suivantes?

20.02 Minister **Jacqueline Galant:** Als antwoord op uw eerste vraag zal ik u de bijgevoegde bijlage bezorgen. U vindt er ook elementen van antwoord op uw zesde en zevende vraag terug.

Infrabel laat mij verder nog het volgende weten.

Er bestaan verschillende types van ongevallen aan overwegen. Ofwel gaat het om een ongeval waarbij een persoon betrokken is. Het gaat dan om zelfmoord onder een trein of aanrijding door een trein. In dit geval verhaalt Infrabel geen kosten, noch op de nabestaanden van het slachtoffer noch op hun verzekeringsmaatschappij.

Ofwel gaat het om een ongeval waarbij een motorvoertuig betrokken is. Wanneer de bestuurder in dit geval aansprakelijk is, verhaalt Infrabel de kosten op de verzekeringsmaatschappij die het betrokken voertuig verzekert. Er wordt evenwel geen verhaal bij de nabestaanden van het slachtoffer gehaald.

In 2009 werd aan de overweg in Mol een pilootproject opgestart met een radartoestel. Als gevolg van een homologatieprobleem kan er geen enkel proces-verbaal voor de weggebruikers worden opgemaakt.

Sindsdien was er geen enkel ander project. Er werd dan ook geen

20.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Pour une partie des questions, je renvoie M. Geerts à l'annexe que je vais lui remettre.

Les accidents survenant aux passages à niveau sont de plusieurs types. Lorsqu'une personne se suicide ou est percutée par un train, Infrabel ne facture aucun frais, ni aux parents du défunt, ni à l'assureur concerné. En cas de collision avec un véhicule motorisé dont le conducteur est responsable, Infrabel réclame le montant des coûts à l'assurance du véhicule et non à la famille.

Dans le cadre d'un projet pilote, le passage à niveau de Mol a été équipé d'un lidar en 2009. Le public a dû s'habituer au nouveau signal sonore. Toutefois, un problème d'homologation n'a pas

enkel proces-verbaal uitgeschreven.

De voornaamste conclusie is dat het hier ging om een veranderingsproject waarbij het grote publiek aan het nieuwe belsignaal moest wennen. Dit verklaart waarom er opmerkingen waren over een te stil zowel als over een te luid belsignaal.

In 2012 werden negen overwegen van een passieve signalisatie omgevormd naar een actieve signalisatie zonder slagbomen en werd een overweg omgevormd van een actieve signalisatie zonder slagbomen naar een actieve signalisatie met slagbomen.

In 2013 werd een overweg van passieve signalisatie omgevormd naar een actieve signalisatie zonder slagbomen en werden twee overwegen omgevormd van een actieve signalisatie met slagbomen en obstakeldetectie naar een actieve signalisatie met slagbomen.

In 2014 werd geen signalisatie omgevormd. In 2015 werd de passieve signalisatie van één overweg omgevormd naar een actieve signalisatie zonder slagbomen. Volgens Infrabel is in 2016 de afschaffing van 15 overwegen gepland. Voor de jaren 2017 en 2018 zullen de beschikbare middelen afhangen van het nog goed te keuren meerjareninvesteringsplan.

Infrabel bracht een terreinbezoek aan enkele geïdentificeerde *trespass hotspots* en heeft de implementatie van zowel infrastructurele als sensibiliseringsmaatregelen gepland, zoals de plaatsing van strakke afsluitingen, teneinde de toegang tot de sporen te beperken. Infrabel wil meer dan 17 kilometer spoor uitrusten met afsluitingen, op de geïdentificeerde hotspots, en voorziet in de installatie van anti-trespass-panelen ter hoogte van de overwegen die aan een station palen. Infrabel heeft 70 overwegen aangestipt voor de installatie van anti-trespass-panelen. Infrabel zal in 2016 via verschillende media een aantal sensibiliseringscampagnes voeren. Ook in 2016 zullen Securail en de spoorwegpolitie verschillende controleacties en repressieve acties voeren in een aantal stations en aan een aantal overwegen.

20.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat ik nog eens zal nalezen in het verslag. Het is belangrijk dat de inspanningen voortgezet worden, want er vonden helaas opnieuw 11 dodelijke ongevallen plaats.

Mevrouw de minister, soms stellen we hier vragen naar cijfers maar

permis de dresser le moindre procès-verbal. Plus aucun autre projet de ce genre n'a été lancé.

En 2012, neuf passages à niveau à signalisation passive ont été transformés avec une signalisation active sans barrières. Un passage à niveau à signalisation active sans barrières a reçu des barrières.

En 2013, un passage à niveau à signalisation passive a été transformé en un site à signalisation active sans barrières. Deux passages à signalisation active avec barrières et détection d'obstacles ont été convertis en sites à signalisation active avec barrières.

En 2014, aucune signalisation n'a été transformée. En 2015, la signalisation passive d'un passage à niveau a été transformée en signalisation active sans barrières. Pour 2016, on prévoit la suppression de quinze passages à niveau. Pour 2017 et 2018, les moyens disponibles dépendront du plan d'investissement pluriannuel.

Infrabel s'est rendu sur quelques hotspots identifiés et a planifié la mise en œuvre de mesures qui concernent tant l'infrastructure que la sensibilisation. On voudrait équiper plus de 17 km de voies de clôtures et de panneaux aux alentours de ces hotspots et à hauteur des passages à niveau qui jouxtent une gare. Ces panneaux seront placés près de 70 passages à niveau.

En 2016, plusieurs campagnes de sensibilisation seront menées. Securail et la police des chemins de fer mèneront des contrôles et des actions répressives dans les gares et aux passages à niveau.

duurt het vier maanden eer die cijfers ons bereiken. Misschien kan er eens met de maatschappij overlegd worden om na te gaan hoe dat sneller kan gaan.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

21 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal treinbestuurders bij de NMBS dat overstapt naar andere operatoren" (nr. 9863)
21 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de conducteurs de trains de la SNCB qui optent pour d'autres opérateurs" (n° 9863)

21.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, we hebben vastgesteld dat sinds 2013 een aantal treinbestuurders de overstap gemaakt heeft van de NMBS naar privé-operatoren als B-Logistics en DB Schenker. Volgens hen is het loon er hoger en zijn er een aantal andere extralegale voordelen. Ook heerst er een andere bedrijfscultuur. Dat is natuurlijk nefast voor de NMBS, want de NMBS heeft geïnvesteerd in de opleiding. De *return on investment* zal dan natuurlijk verminderen.

Ondertussen is er wel overleg geweest en werd er ook een akkoord gesloten, waarin onder andere de rendementsperiode werd bepaald. Er zal nu sneller betaald moeten worden. De vraag is wel of dat reglement de toetsing van de rechtbank zal doorstaan.

Mijn vragen hierover zijn de volgende.

Wat is de kostprijs van de opleiding van een treinbestuurder?

Is er, zoals destijds bij Defensie, een goede monitoring van het aantal mensen dat aan de opleiding begint en het aantal mensen dat na de opleiding afhaakt?

Hoeveel treinbestuurders zijn er sinds 2013 effectief overgestapt naar andere operatoren?
Hoe denkt men dat tij te keren? Wat zijn mogelijke actiepunten die kunnen worden uitgewerkt?

21.01 **David Geerts** (sp.a): Depuis 2013, plusieurs conducteurs de train ont quitté la SNCB pour aller offrir leurs services à des opérateurs privés.

Combien coûte la formation d'un conducteur de train? Existe-t-il un suivi précis du nombre de personnes qui entament la formation et de celui des personnes qui décrochent ensuite? Depuis 2013, combien de conducteurs de train ont-ils quitté la SNCB? Comment comptez-vous inverser la tendance?

21.02 Minister **Jacqueline Galant:** Hoeveel treinbestuurders er jaarlijks aan een opleiding bij de NMBS beginnen, varieert in functie van de leeftijdspiramide en de operationele behoeften. We kunnen stellen dat er de laatste jaren jaarlijks tussen 350 en 500 treinbestuurders aangeworven werden.

Rekening houdend met de duur van de basisopleiding, met de kosten van de opleidingsmiddelen en met het slaagpercentage van de kandidaten in de opleiding, bedraagt dit ongeveer 80 000 euro per gebrevetteerde treinbestuurder.

Omdat niet altijd de echte reden van het ontslag wordt opgegeven, kunnen we slechts een inschatting geven van het aantal treinbestuurders dat sinds 2013 is overgestapt naar een andere operator. We schatten dit aantal op een vijftigtal, waarvan er een dertigtal naar B-Logistics overgingen.

21.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le nombre annuel de formations pour conducteurs de train varie en fonction de la pyramide des âges et des besoins opérationnels, mais entre 350 et 500 conducteurs de train sont engagés chaque année. La formation d'un conducteur de train breveté coûte environ 80 000 euros. Selon les estimations, depuis 2013, 50 conducteurs de train ont opté pour un autre opérateur, dont environ 30 pour B-Logistics.

Depuis décembre 2015, les conducteurs de train statutaires

In december 2015 werd de reglementering aangepast in die zin dat statutaire treinbestuurders verplicht worden een rendementvergoeding te betalen indien zij vóór het verstrijken van de rendementsperiode van 10 jaar een vennootschap van de Belgische Spoorwegen vrijwillig verlaten door het geven van ontslag, een vennootschap van de Belgische Spoorwegen moeten verlaten ten gevolge van ontslag van ambtswege of afzetting of de graad of functie die zij aan het einde van de opleiding bekleedden vrijwillig verlaten.

Daarnaast werd in februari 2016 de opzegtermijn voor ontslag op aanvraag door statutaire personeelsleden die behoren tot het treinbesturingspersoneel verlengd tot 1 jaar. Het bericht tot aanpassing van het statuut van het personeel zal eerstdaags worden gepubliceerd.

21.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik onthoud dat de opleiding van een treinbestuurder 80 000 euro kost.

In het kader van de rendementsperiode en het aan zich binden van mensen na een opleiding, moeten wij oppassen dat wij niet in een situatie terechtkomen zoals in het voetbal. Ingevolge het arrest-Bosman is het verboden om in een arbeidsovereenkomst clausules op te nemen met strafbepalingen voor het verlaten van een bedrijf of voor een eenzijdige opschorting. Daar vrees ik toch wel voor.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

doivent payer une indemnité de rendement s'ils quittent volontairement une société des Chemins de fer belges avant la fin d'une période de rendement de 10 ans ou s'ils la quittent sous la contrainte à la suite d'une démission d'office ou d'une révocation.

En février 2016, le délai de préavis applicable en cas de démission sur demande d'un conducteur de train statutaire a été allongé à un an.

21.03 **David Geerts** (sp.a): Nous devons toutefois veiller à ne pas nous retrouver dans une situation comme au football, dans laquelle l'arrêt Bosman interdit d'insérer dans un contrat de travail des dispositions pénales relatives au départ des travailleurs ou à leur suspension unilatérale.

22 Question de Mme Muriel Gerkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare d'Eupen" (n° 9902)
22 Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Eupen" (nr. 9902)

22.01 **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, le 24 mars 2015, voici près d'un an, vous répondiez à ma question sur l'intention de la SNCB, communiquée dans la presse, de réduire les services de la gare d'Eupen, véritable plaque tournante pour les voyageurs européens en provenance d'Allemagne.

Vous m'aviez répondu à l'époque que "contrairement à ce qui a été annoncé dans la presse, les horaires d'ouverture du guichet de la gare d'Eupen ne subiront aucune modification le 1er avril 2015, de 05 h 45 à 20 h 15 en semaine et de 06 h 00 à 20 h 30 les week-ends et jours fériés." Vous précisiez également qu'un automate opérationnel est placé dans la gare et que la présence de la SNCB dans la gare est assurée par un agent.

Pourtant, le 14 février 2016 et les jours qui ont suivi, nous avons malheureusement dû constater que le guichet ferme à 13 h 00, ce qui entraîne toute une série d'inconvénients, notamment pour les étudiants qui n'ont pas la possibilité d'acheter leur Carte Campus.

Quant au distributeur de tickets, il a changé d'endroit. Il n'est pas éclairé et aucun panneau n'indique son emplacement. De plus, lors de notre visite, il ne fonctionnait pas. Peut-être était-ce un accident.

22.01 **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Bijna een jaar geleden beantwoordde u een vraag van mij over het voornemen van de NMBS om de dienstverlening in het station Eupen, een belangrijk doorreisstation voor reizigers uit Duitsland, terug te schroeven. U stelde me gerust met betrekking tot de openingsuren van het loket, en u gaf aan dat er een ticketautomaat in het station staat en dat er een NMBS-medewerker aanwezig is.

Nochtans hebben we op 14 februari en de daaropvolgende dagen vastgesteld dat het loket om 13 u 00 dichtging. De ticketautomaat is verplaatst en is niet verlicht. Tijdens ons bezoek werkte de automaat niet.

Hoe zult u uw belofte aan het

Madame la ministre, quels moyens allez-vous mettre en place pour honorer la promesse faite par la SNCB aux autorités communales d'Eupen au sujet des services rendus par la SNCB à la gare d'Eupen?

Quel sera le véritable horaire d'ouverture des guichets? Combien de membres du personnel assurent-ils une présence dans cette gare au-delà de leur présence au guichet, en vue de permettre l'accueil des clients, le dynamisme de la ville et en particulier de la gare, ainsi que le sentiment de sécurité et de bien-être des voyageurs?

Enfin, ma dernière question n'est pas spécifique à la gare d'Eupen. Il arrive souvent que les automates ne soient pas éclairés et mis en évidence, alors qu'ils sont les seuls distributeurs de tickets dans de nombreuses gares. Ne faudrait-il dès lors pas veiller à garantir l'accès et l'éclairage des automates?

gemeentebestuur van Eupen gestand doen? Wat zijn de werkelijke openingsuren van de loketten? Hoeveel personeelsleden zijn er in het station aanwezig?

Zouden de ticketautomaten in de stations niet altijd toegankelijk en verlicht moeten zijn?

22.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe que depuis le 1er octobre 2015, l'horaire d'ouverture des guichets a été adapté le samedi et le dimanche. Les guichets sont ouverts de 7 h à 14 h 20.

La validation des cartes Campus est possible via l'automate. La clientèle étudiante est plutôt encline à utiliser les automates. L'achat des cartes Campus est possible en gare d'Eupen durant les plages horaires d'ouverture des guichets mais également dans n'importe quelle autre gare.

L'automate d'Eupen a été déplacé le 2 février 2016. Il est maintenant situé devant l'entrée de la gare, entre deux poteaux d'éclairage public. Il est donc facilement accessible et visible pour les voyageurs.

En outre, l'automate est pourvu d'un dispositif d'éclairage s'activant en fonction de l'intensité lumineuse de l'environnement. Un affichage a été placé le 16 février à l'emplacement de l'ancien automate afin d'indiquer ce nouvel emplacement. L'horaire actuel d'ouverture des guichets est de 5 h 45 à 20 h 15 en semaine, et de 7 h à 14 h 20 le week-end. Cet horaire est néanmoins susceptible d'être modifié en fonction de besoins: voyageurs transitant par la gare, nombre de ventes, etc.

Par prestation, un seul agent est présent en gare d'Eupen pour assurer la vente, l'accueil et le service aux clients et aux voyageurs.

22.02 Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS laat me weten dat de openingsuren van de loketten op zaterdag en zondag sinds 1 oktober 2015 gewijzigd zijn.

Campuskaarten kunnen aan de automaat worden gevalideerd.

De automaat werd op 2 februari 2016 verplaatst en bevindt zich nu voor de ingang van het station, tussen twee verlichtingspalen. Hij is vlot bereikbaar en uitgerust met een verlichtingselement dat zich aanpast aan de lichtintensiteit van de omgeving.

Op 16 februari werd een bericht aangeplakt op de plaats van de vroegere automaat. De openingsuren van de loketten (5 u 45 tot 20 u 15 tijdens de week en 7 tot 14 u 20 in het weekend) kunnen nog worden aangepast, rekening houdend met de behoeften.

Tijdens de openingsuren is er telkens één personeelslid aanwezig voor de verkoop, het onthaal en de dienstverlening aan de klanten en de reizigers.

22.03 **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Donc les horaires du week-end ont été réduits et ceux de la semaine restent identiques.

Concernant l'automate, les changements ont été effectués après les constats du 14 février. Le 14 février, il n'était pas entre deux piquets d'éclairage à l'entrée de la gare; je peux vous le garantir.

Si un seul agent doit assurer l'entièreté de la plage horaire, il ne peut

22.03 **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Eén personeelslid kan natuurlijk niet overal tegelijkertijd zijn. De afspraken die met de stad Eupen werden gemaakt, moeten worden nageleefd.

être là tout le temps. Mais vous m'assurez qu'en permanence, il y a quelqu'un. Plusieurs personnes assurent donc une présence. L'engagement pris par la SNCB vis-à-vis de la ville d'Eupen correspond-il à ce qui a été négocié avec la commune?

Je pense qu'il s'agit d'engagements pris librement. Il serait bien de les respecter.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

23 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontdekking van chroom 6 in sommige werkplaatsen van de NMBS" (nr. 9956)
23 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la découverte de chrome hexavalent dans certains ateliers de la SNCB" (n° 9956)

23.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, tijdens de vorige vragensessie hebben enkele collega's vragen gesteld over de ontdekking van chroom 6 in de werkplaats te Gentbrugge. Er waren nog onduidelijkheden. Vandaar deze vraag.

Er is blijkbaar chroom 6 vrijgekomen bij de renovatiewerken aan de MR75-treinstellen. De renovatiewerken gebeurden eerst in een werkplaats in Mechelen, maar wegens capaciteitsgebrek en tijdsdruk werd er ook een tijdelijke werkplaats in Gentbrugge geopend. Daar werden blijkbaar niet dezelfde veiligheidsvoorschriften gehanteerd.

Eerst werd de norm niet overschreden, maar toen de werkplaats een tijdje in gebruik was, bleek dat de norm wel meer dan eens overschreden werd. Dat is natuurlijk angstaanjagend nieuws voor de getroffen werknemers en hun familie.

In de werkplaats te Mechelen werden vele maatregelen genomen voor de veiligheid van de werknemers, in de tijdelijke werkplaats te Gentbrugge werden die niet genomen. Waarom werd de procedure die van toepassing was in Mechelen, niet toegepast in Gentbrugge?

Hoe lang zijn de werknemers mogelijk blootgesteld aan chroom 6?

Hebben de vakbonden niet gereageerd tegen het feit dat er andere veiligheidsnormen werden toegepast in twee verschillende werkplaatsen voor hetzelfde werk?

23.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Du chrome hexavalent a été libéré lors de travaux de rénovation des rames de train MR75. Les travaux ont débuté dans un atelier situé à Malines, puis un atelier provisoire a été ouvert à Gentbrugge, où l'on n'aurait pas appliqué les mêmes mesures de sécurité.

Pourquoi n'a-t-on pas suivi à Gentbrugge la même procédure qu'à Malines? Combien de temps les ouvriers ont-ils été potentiellement exposés au chrome hexavalent? Les syndicats n'ont-ils pas réagi au fait que deux ateliers effectuant le même travail ne respectent pas les mêmes normes de sécurité?

23.02 Minister **Jacqueline Galant:** In de twee werkplaatsen is er niet dezelfde uitrusting. Toch waren de werknemers in de centrale werkplaats van Gentbrugge wel degelijk beschermd met aangepaste ademhalingsbescherming tijdens het uitvoeren van slijp- en laswerkzaamheden.

Vanaf maart 2014 zijn er zeer sporadische werken geweest met zeer beperkte stofontwikkeling. Alle personen die de werken hebben uitgevoerd, waren steeds beschermd. Alle werknemers van de centrale werkplaats Gentbrugge die werkzaamheden aan en in de rijtuigkasten uitvoerden, die regelmatig in de rijtuigen moesten zijn voor bijvoorbeeld toezicht en controle en die in de grote hal en tussen de rijtuigen werkzaamheden uitvoerden, werden aan biomonitoring

23.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Les deux ateliers ne disposent pas du même équipement mais les travailleurs de Gentbrugge disposent néanmoins d'une protection respiratoire adéquate lorsqu'ils exécutent des travaux de soudage ou de meulage. Depuis mars 2014, des travaux sporadiques ayant produit très peu de poussière ont été effectués. Tous les travailleurs ont été systématiquement équipés de

onderworpen, zodat men een beeld kon krijgen van mogelijke blootstelling aan chroomverbindingen. De eerste resultaten blijken geruststellend.

Elke werkplaats heeft een eigen comité ter bescherming en preventie op het werk, waarin de vakbonden lokaal hun rol spelen.

protections et soumis à une biosurveillance pour obtenir un aperçu de leur éventuelle exposition à des composés de chrome. Les premiers résultats sont rassurants. Chaque atelier possède son propre Comité Pour la prévention et la protection au travail dans lequel les syndicats jouent leur rôle.

23.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord.

Ik onthoud vooral uw laatste zin: elke werkplaats heeft een eigen comité ter bescherming en preventie op de werkplaats, waarin de vakbonden hun rol spelen. Blijkbaar is die rol dan niet hetzelfde geweest in Gentbrugge als in Mechelen. We moeten in de toekomst misschien eens een debat voeren over sommige ateliers van de spoorwegen, die duidelijk niet echt aangepast zijn aan de noden van vandaag. Misschien moet de discussie worden gevoerd om na te gaan of onderhoud in eigen beheer moet worden uitgevoerd, dan wel kan worden uitbesteed.

23.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Je retiens surtout que chaque atelier possède son propre Comité Pour la prévention et la protection au travail dans lequel les syndicats jouent leur rôle. Manifestement, ils n'ont pas assumé ce rôle de la même manière à Gentbrugge et à Malines.

Nous devons nous demander si la maintenance doit effectivement être réalisée en gestion propre.

23.04 **Karin Temmerman** (sp.a): Het zijn de vakbonden, die de feiten uitgebracht hebben. Dankzij de vakbonden wist ik van de blootstelling en hebben de feiten de kranten gehaald.

23.04 **Karin Temmerman** (sp.a): Ce sont les syndicats qui ont soulevé ce point.

23.05 **Inez De Coninck** (N-VA): Maar zij gingen er toch mee akkoord om de werkplaats te openen.

23.06 **Karin Temmerman** (sp.a): Absoluut niet. Zij zijn helemaal niet akkoord gegaan.

La **présidente**: Madame Temmerman, vous déposerez une question.

23.07 **Karin Temmerman** (sp.a): Mais j'ai posé la question, et il y a eu une réponse de la ministre, et c'est exactement la même question.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

24 Samengevoegde vragen van
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het leegstaand administratief gebouw in de Port Arthurlaan in Gent als mogelijke locatie voor het DIV-kantoor" (nr. 9976)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe locatie van de DIV in Gent" (nr. 10082)
24 Questions jointes de
- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'affectation éventuelle du bâtiment administratif inoccupé situé dans la Port Arthurlaan à Gand comme guichet DIV" (n° 9976)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement relatif à la nouvelle localisation de la DIV à Gand" (n° 10082)

24.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik val u nogmaals lastig in verband met een vraag over het DIV-kantoor in Gent. U weet dat zowel de FOD Mobiliteit als de Vlaamse tegenhanger samen met de stad Gent op zoek zijn naar een nieuwe locatie voor de DIV-antenne. De huidige locatie ligt aan de Visserij, maar dat is een fiets- en woonstraat en die locatie heeft nooit voldaan. Omdat ik er vaak passeer weet ik dat daar veel overlast is door gestationeerde wagens van mensen die wachten of die elders geen plaats vinden voor hun auto. Wij zijn dus allen op zoek naar een nieuwe locatie.

Aan de minister van Binnenlandse Zaken heb ik een schriftelijke vraag gesteld over alle mogelijke gebouwen van de federale overheid, dus via de Regie der Gebouwen, met name leegstaande panden in Gent, met de vraag of er eventueel een oplossing was. Op die lijst staan de voorbouw en conciërgewoning in de Port Arthurlaan. Die voorbouw is een administratief gebouw uit 1966 met een oppervlakte van 630 vierkante meter. Afgaand op de gegevens die de minister van Binnenlandse Zaken mij heeft bezorgd, heeft dat pand geen enkel federaal nut meer. Het zal worden verkocht.

Mevrouw de minister, dat zou een ideale plaats zijn voor het DIV-kantoor. Het is gemakkelijk bereikbaar met de auto, er is veel plaats rondom om te parkeren en er doen zich geen problemen voor met de bereikbaarheid. Wordt een verhuis naar dat leegstaand administratief gebouw momenteel onderzocht of in overweging genomen? Werd er een behoeftestudie gemaakt om vooruitgang te kunnen boeken in dat dossier? In geval van positieve antwoorden op de voorgaande vragen, wat ik hoop, op welke termijn kan een verhuis naar dat pand dan worden overwogen?

24.01 **Karin Temmerman** (sp.a): La ville de Gand cherche un nouvel emplacement pour son guichet DIV. Sur la liste des immeubles inoccupés dressée par la Régie des Bâtiments figurent entre autres le bâtiment avant et la conciergerie de la Port Arthurlaan. Selon les informations fournies par le ministre de l'Intérieur, cet immeuble n'a plus aucune utilité fédérale et va être vendu. Il constituerait un emplacement adéquat pour les bureaux de la DIV.

Un déménagement à cette adresse est-il envisagé?

24.02 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal de inleiding niet herhalen. Ik meen dat de problematiek u voldoende bekend is.

Ik heb de volgende vragen. Wat is de stand van zaken in de zoektocht naar een nieuwe locatie voor het DIV-kantoor in Gent? Welke stappen werden de afgelopen maanden ondernomen?

Wat zijn de potentiële locaties voor het nieuwe DIV-kantoor? Er zijn een aantal locaties aangegeven, maar nu blijkt dat deze niet voldoen. Is er al een keuze gemaakt?

Welke volgende stappen zullen u en uw administratie moeten ondernemen om een concreet antwoord te bieden op de vraag naar een nieuwe locatie voor de DIV in Gent? Wat is de timing?

24.02 **Veli Yüksel** (CD&V): Où en est la recherche d'une nouvelle localisation pour le bureau de la DIV à Gand? Quelles possibilités ont-elles été examinées? Un choix a-t-il été opéré?

24.03 Minister **Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, collega's, de huurovereenkomst van het DIV-kantoor in de Visserij werd aangegaan door de firma SBAT voor een termijn van negen jaar en ving aan op 1 juni 2013. De overeenkomst kan evenwel worden opgezegd na drie en zes jaar, met inachtneming van een opzegtermijn van zes maanden.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft zich geëngageerd om naar een geschikte locatie te zoeken binnen het aanbod van ter beschikking staande gebouwen van de federale overheid. De locatie aan de Port

24.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Au départ, l'immeuble situé au n° 14 de la *Port Arthurlaan* avait été considéré comme un emplacement possible mais la Régie des Bâtiments a l'intention de vendre ce bâtiment, ce qui fait que nous avons abandonné cette option. Il en reste une autre, à savoir l'immeuble voisin situé au

Arthurlaan 14 te Gent werd als een mogelijke optie weerhouden voor een eventuele verhuis van het DIV-kantoor aan de Visserij te Gent.

Gelet op de plannen van de Regie der Gebouwen, namelijk de verkoop van het gebouw, lijkt het mij logisch dat er geen behoeftestudie wordt uitgevoerd. Bijgevolg behoort een verhuis naar deze locatie niet langer tot de mogelijkheden.

Een andere optie blijft het gebouw aan de Port Arthurlaan 12 te Gent, dat door de maritieme diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt gebruikt. De dienst Logistiek van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal tevens een vergadering beleggen met de Regie der Gebouwen teneinde nieuwe voorstellen voor mogelijke locaties aan te brengen.

n° 12 de la *Port Arthurlaan*, et qui abrite les services maritimes du SPF Mobilité et Transports. Le service Logistique du SPF Mobilité et Transports examinera également d'autres possibilités, en concertation avec la Régie des Bâtiments.

24.04 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, uw antwoord geeft voor een beetje hoop met betrekking tot de Port Arthurlaan nr. 12.

Ik begrijp echter een en ander niet, als men het echt meent met het zoeken naar een alternatief. Ik ben in het lokaal geweest, er moeten daaraan heel weinig aanpassingswerken gebeuren. Het is juist dat het op de lijst van te verkopen gebouwen staat, maar als een eigen overheidsdienst het nodig heeft, dan neem ik aan dat men het van de lijst kan schrappen. Ik begrijp dus werkelijk niet waarom men niet verder gaat met het pand gelegen in de Port Arthurlaan nr. 14. Het zou snel kunnen gaan, er zijn weinig aanpassingswerken nodig aan het pand en het is goed bereikbaar. Alleen moet er een overeenkomst gevonden worden met de Regie der Gebouwen. Ik meen toch dat de Regie der Gebouwen er moet zijn voor de administraties en niet omgekeerd. Ik zou u dus toch willen vragen om daar nog een tandje bij te steken en de bewoners uit hun lijden te verlossen.

24.04 **Karin Temmerman** (sp.a): Je ne comprends pas très bien pourquoi il faudrait vendre un bâtiment qui pourrait parfaitement être occupé par un service public. Je m'y suis rendue et très peu d'aménagements sont nécessaires. Tout peut aller très vite. Il me semble que la Régie doit être au service des SPF et non l'inverse.

24.05 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar wij schieten er natuurlijk weinig mee op. Wij moeten absoluut op korte termijn kunnen landen. Ik begrijp dat er een huurovereenkomst is. De overlast in de Visserij vormt echter een gigantisch probleem.

Ik wil nogmaals een oproep doen om hiervan werk te maken en om te zoeken naar een locatie waar de DIV op langere termijn zijn diensten kan aanbieden aan de Gentenaars. U zegt dat het gebouw te koop staat maar dat het pand op nr. 12 tot de mogelijkheden behoort. Wel, dan moet u daar werk van maken en dat mag niet op de lange baan worden geschoven. Ik roep u dus nogmaals op om op korte termijn naar een concrete oplossing te gaan.

24.05 **Veli Yüksel** (CD&V): La surcharge à la Visserij, l'emplacement actuel, est énorme. Donc le temps presse. Si le bâtiment du numéro 12 est une option, j'appelle à faire le nécessaire au plus vite.

Voorzitter: Inez De Coninck.
Présidente: Inez De Coninck.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

25 Interpellations et question jointes de
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les sources de financement en vue de la finalisation du RER" (n° 129)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "le refinancement du Fonds RER" (n° 133)
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale

des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation de la réunion RER avec les autorités du Brabant wallon" (n° 10067)
25 Samengevoegde interpellaties en vraag van
- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de verdere financiering van de afwerking van het GEN" (nr. 129)
- mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de herfinanciering van het GEN-Fonds" (nr. 133)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de GEN-vergadering met de overheden van Waals-Brabant" (nr. 10067)

25.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, le président de votre parti, dans une interview au journal *Le Soir*, il y a plus de huit jours, a évoqué de façon très laconique le dossier du RER, au travers d'une réponse à cette question assez simple, posée par un journaliste: "Les 800 millions manquants pour le RER seront-ils en jeu lors de l'ajustement budgétaire?"

La réponse claire de M. Chastel fut celle-ci: "Non! Pour cela, nous trouverons des financements par-delà le budget!"

Étant donné les sommes importantes qui sont évoquées, avec les supposés apports régionaux (préfinancements annoncés), la réponse du président du principal parti francophone de la majorité a évidemment, en ce qui me concerne, suscité davantage de questions.

Je m'adresse donc à vous, madame la ministre. Je ne m'abaisse pas à interroger un président de parti. Je respecte les institutions de mon pays. Les partis, eux, ne figurent même pas dans la Constitution!

Les sources de financement, par-delà le budget, sont-elles définies? Que peut-on entendre par cette déclaration? Si ce n'est pas le budget, ce n'est donc pas l'ajustement budgétaire!

S'il ne s'agit pas de l'ajustement budgétaire, nous ne sommes pas dans ce qui est en jeu avec le comité de monitoring, ce que l'Europe autorise ou pas et les chiffres qui bougent toutes les deux heures. Le budget paraît évanescent …

M. Reynders avait parlé du fait qu'Infrabel pouvait emprunter. Nous n'allons pas revenir sur cette dette. S'agit-il d'emprunt? S'agit-il de PPP (partenariat public-privé)? Est-ce le plan Juncker? Mais je pense qu'il est trop tard car c'est l'appel à des fonds européens.

Nous avons bien compris que ne sommes pas dans le cadre strict de l'ajustement budgétaire. Mme Wilmès nous a répondu à une question posée il y a peu de temps, que vous n'aviez engagé aucune ligne ni aucune demande. Pouvez-vous confirmer que vous n'avez rien demandé à Mme Wilmès? Avez-vous introduit une demande de ligne budgétaire dans le cadre de cet ajustement? Apparemment non.

Le chiffre de 800 millions a été évoqué lors de la réunion de la plate-forme d'intermodalité. Il y a des chiffres pour Infrabel et la SNCB sur les lignes 124 et 161. Lorsqu'on additionne le tout, le résultat net tourne autour de 800 millions.

Madame la ministre, cela intègre-t-il l'application *stricto sensu* de la

25.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): In een interview met de krant *Le Soir* verklaarde uw partijvoorzitter dat het ontbrekende bedrag van 800 miljoen euro voor het GEN bij de begrotingsaanpassing niet ter discussie zal komen te staan.

Ik heb een hele reeks vragen bij die verklaring.

Werden er buiten de begroting financieringsbronnen voor het GEN vastgelegd?

Als het ontbrekende bedrag niet tijdens de begrotingsaanpassing kan worden gevonden, hebben we het dus over iets anders dan het monitoringcomité en dan wat Europa met betrekking tot de overheidsuitgaven al dan niet toestaat. Over welke financiering zou het dan wel kunnen gaan?

De heer Reynders had het over een lening door Infrabel maar welke vorm zal die aannemen: een publiek-private samenwerking (PPS), het plan-Juncker, via Europese fondsen?

Heeft u de minister van Begroting verzocht een begrotingslijn te openen?

Het bedrag van 800 miljoen euro kwam ter sprake tijdens de vergadering van het Intermodaliteitsplatform over de werkzaamheden op de lijnen 124 en 161.

Ik denk niet dat dat een toepassing van de 60/40-verdeelsleutel stricto sensu inhoudt. Op basis

fameuse clé 60/40? Je pense que non. En effet, en regardant avec attention les documents auxquels j'ai légalement accès, qui sont les documents qui permettent de localiser les travaux à faire sur les parties localisables en Wallonie – je suis sûr qu'il y en a, je connais même le montant qu'elles recouvrent -, on s'aperçoit qu'il ne reste pas 800 millions à trouver, mais qu'on se situe plutôt "par-delà le milliard", comme dirait M. Chastel.

Dans ce cadre-là, compte tenu des chiffres officiels et de ce que l'on peut supposer de l'application 60/40, dans la mesure où celle-ci reste annuelle – ce que je ne souhaite pas, mais des collègues parmi les plus intelligents ont évoqué cette piste -, y-a-t-il une demande de l'autre côté de la frontière linguistique et de ce montant? On pourrait parler d'autres RER mais quand je vois les chiffres nécessaires là-bas, on n'est pas tout à fait dans le même niveau de millions ou de milliards. Mais je ne veux pas ici créer plus de difficultés.

Dans le cadre de la finalisation du dossier RER, quelle est donc, madame la ministre, la somme totale que vous allez devoir trouver? Comment allez-vous la trouver, si ce n'est pas dans le cadre de la gestion budgétaire? Comment et avec quel calendrier cette somme sera-t-elle utilisée?

Au-delà des éléments financiers, on sait très bien que ce qui va compter pour l'aboutissement de ce dossier, ce sont les questions de permis, qui devront être réglées de manière urgente: les permis d'urbanisme et ceux qui pourraient autoriser le développement d'infrastructures d'Infrabel, du côté de Linkebeek ou ailleurs.

Il y a des permis qui ne sont pas accordés et il y a des permis qui risquent de devenir rapidement obsolètes parce qu'aucune construction n'aura démarré.

Par ailleurs, il y a aussi la question du monitoring à entreprendre pour éviter ce que nous avons vécu jusqu'à présent.

25.02 **Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, je ne ferai pas référence au président du MR qui n'est pas parmi nous et ne pourrait donc se justifier, mais bien au premier ministre que j'ai interpellé concernant le financement du RER, il y a une quinzaine de jours.

Le premier ministre a dit très clairement qu'il trouverait les sous et que vous viendriez avec lui, courant avril maximum, avec une solution.

J'ai donc posé la question de l'ajustement budgétaire au premier ministre alors qu'on savait déjà qu'un ajustement allait se produire à partir de la fin du mois de mars, comme d'habitude. La réponse du premier a été moins claire à propos de la solution. Comment trouver une solution en dehors d'un ajustement budgétaire? C'est plutôt à ce moment-là qu'on trouve les solutions?

En même temps, le premier ministre a garanti de respecter les délais du RER. Pour ce faire, il faut doter très rapidement le Fonds RER pour pouvoir entamer l'ensemble des travaux. Dans ce cadre, j'ai lu une dépêche Belga qui parlait d'une répartition de la dotation entre la SNCB et Infrabel.

van de documenten op grond waarvan we de in Wallonië uit te voeren werken kunnen lokaliseren, moet er geen 800 miljoen worden gevonden maar eerder een miljard. Is er aan de andere kant van de taalgrens een overeenkomstige vraag in de lijn van de 60/40-verdeelsleutel?

Hoeveel geld zult u in totaal moeten vinden om het GEN-dossier te kunnen afronden? Waar zult u dat geld vandaan halen, tenzij in het kader van het begrotingsbeheer? Hoe en volgens welk tijdschema zal dit bedrag worden aangewend?

De kwestie van de vergunningen moet ook dringend geregeld worden: de stedenbouwkundige vergunningen en de vergunningen voor de uitbouw van de infrastructuur van Infrabel langs de kant van Linkebeek of elders.

Er zijn de vergunningen die nog niet werden uitgereikt en er zijn de vergunningen die binnen afzienbare tijd dreigen te vervallen.

Er moet ook werk worden gemaakt van een monitoring om ervoor te zorgen dat niet dezelfde fouten worden gemaakt.

25.02 **Karine Lalieux** (PS): Ongeveer twee weken geleden richtte ik hierover een interpellatie aan de eerste minister. Die liet er geen twijfel over bestaan dat hij de nodige financieringsmiddelen zou vinden en dat u samen uiterlijk in april met een oplossing zou komen.

Wat de begrotingsaanpassing betreft, was zijn antwoord minder duidelijk. Nochtans is dat het aangewezen moment om een oplossing te vinden.

De eerste minister verzekerde me dat de voor de realisatie van het GEN vooropgestelde termijnen in acht zouden worden genomen.

In een persbericht van Belga las ik dat er voor de verdeling van de dotatie tussen de NMBS en Infrabel een 60/40- verdeelsleutel wordt gehanteerd.

25.03 **Jacqueline Galant,** ministre: Non.

25.03 Minister **Jacqueline Galant**: Dat klopt niet.

25.04 **Karine Lalieux** (PS): Vous dites non mais cette répartition parle de 60 % pour la SNCB et 40 % pour Infrabel. Le clé est la même que pour la Flandre et la Wallonie.

25.05 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): C'est dans l'article de *L'Écho* d'hier: "Les dotations provisoires de l'arrêté royal".

25.06 **Karine Lalieux** (PS): Cela donne quand même de petites indications.

Madame la ministre, il y a eu un engagement du premier ministre en commission, et un engagement de votre part en séance plénière. L'ajustement budgétaire est là. Je vais répéter exactement les mêmes questions, comme cela elles seront entendues.

Avez-vous introduit une demande pour le financement des travaux d'infrastructure du RER, dont la mise à quatre voies des lignes 124 et 161, dans l'ajustement budgétaire? Avez-vous fait la demande à votre collègue du Budget? Dans l'affirmative, quel en est le montant? Dans la négative, pourquoi cette demande n'a-t-elle pas été introduite compte tenu des engagements tant du premier ministre que de vous-même pour la recherche d'un financement rapide afin de maintenir le calendrier du RER tel que dans les années précédentes?

Ensuite, vous aviez annoncé en commission que vous vouliez peut-être rendre la clé 60/40 pluriannuelle, ce pour quoi nous vous soutenons. Avez-vous avancé dans ce débat, qui pourrait éviter que les 800 millions soient transformés en milliard et plus?

La majorité a rejeté l'instauration, dans la résolution proposée et cosignée par M. Cheron, d'un monitoring régulier au Parlement à propos des travaux du RER. Seriez-vous favorable à un monitoring de ces travaux?

25.06 **Karine Lalieux** (PS): Er was een engagement van de eerste minister in de commissievergadering en een engagement van uzelf in de plenaire vergadering.

Hebt u in het kader van de begrotingsaanpassing een aanvraag voor de financiering van de werken voor het GEN ingediend? Zo ja, voor welk bedrag? Zo niet, waarom werd die aanvraag niet ingediend?

Hebt u vooruitgang geboekt om de 60/40-verdeelsleutel over meerdere jaren te spreiden?

De meerderheid heeft het voorstel voor een regelmatige monitoring door het Parlement, zoals vermeld in de resolutie van de heer Cheron, verworpen. Zou u daar voorstander van zijn?

25.07 **Stéphane Crusnière** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je reviens à nouveau vers vous à la suite de ma demande d'organiser cette rencontre entre les élus politiques du Brabant wallon, les services d'Infrabel, de la SNCB et votre cabinet pour qu'enfin on ait une vision claire de ce dossier du RER tellement important pour notre province.

La dernière fois que nous avions eu le bonheur de converser à ce propos, vous m'aviez dit que vous alliez organiser une rencontre avec les bourgmestres des communes concernées mercredi et jeudi dernier. Malheureusement, même au sein de votre propre formation politique, il y a eu des réactions négatives: les bourgmestres de La Hulpe et de Rixensart ont annulé le rendez-vous, estimant que ce n'était pas ce genre de réunion qu'ils souhaitaient.

25.07 **Stéphane Crusnière** (PS): Ik wil terugkomen op mijn vraag om een ontmoeting te organiseren met de Waals-Brabantse verkozenen en de diensten van Infrabel, van de NMBS en van uw kabinet.

Toen we het daar de laatste keer over hadden, zou u de burgemeesters ontmoeten. Zelfs binnen uw eigen politieke familie waren er negatieve reacties. De burgemeesters van Terhulpen en Rixensart hebben de afspraak geannuleerd omdat die niet was

Vous m'avez écrit en me faisant savoir que vous aviez l'intention d'organiser ces réunions. Mais ce n'est pas ce type de réunion que je souhaitais. Je voulais plutôt une réunion politique afin de recevoir des explications claires concernant les schémas qui seront proposés, l'avenir effectif de ce RER, le mode de financement et le calendrier.

Madame la ministre, pourriez-vous nous faire un débriefing des deux réunions que vous avez eues avec les bourgmestres concernés? Pourriez-vous me dire si la date de la réunion que je demande depuis plus d'un mois est fixée? Sinon, quand le sera-t-elle? Ou alors faites-moi savoir que vous ne souhaitez pas l'organiser! Si je ne suis pas fixé une fois pour toutes à ce sujet, je continuerai à vous interroger toutes les semaines.

Enfin, ma dernière question a trait au budget. Je ne répéterai pas ce qu'ont dit mes deux brillants collègues, mais j'aimerais, néanmoins, connaître les demandes précises qui ont été faites dans le cadre de l'ajustement budgétaire pour la finalisation des lignes 161 et 124.

25.08 **Jacqueline Galant,** ministre: Madame la présidente, chers collègues, comme je l'ai déjà expliqué à plusieurs reprises, des experts de mon cabinet continuent d'examiner toutes les pistes de financement possibles pour la finalisation de la mise à quatre voies des lignes 161 et 124. Ce projet sera présenté au gouvernement dans les prochaines semaines.

Toutes les pistes de solution sont explorées. Je souhaite ainsi assurer la pérennisation du financement de la mise à quatre voies de ces deux lignes, pérennisation qui n'était pas assurée par le PPI 2013-2025 qui misait sur une hausse hypothétique des dotations dans les prochaines années.

Afin de préparer ce projet, des visites techniques de terrain ont eu lieu, la semaine dernière, en présence notamment des autorités locales concernées, des experts de la SNCB et d'Infrabel, et de mon cabinet. L'objectif était d'identifier précisément tous les travaux à réaliser à court, moyen, et plus long terme. J'ai également demandé que des fiches relatives à la finalisation de ces deux lignes soient déposées et examinées au sein du comité d'analyse de la Cellule d'investissement.

Ces fiches seront prochainement discutées avec les Régions au sein du comité stratégique de la Cellule d'investissement dans le cadre de la confection du prochain PPI.

Enfin, monsieur Crusnière, concernant la date de la réunion entre les experts de la SNCB, d'Infrabel, du cabinet et des autorités politiques du Brabant wallon, mon cabinet est en train d'organiser, en collaboration avec le gouverneur de la province du Brabant wallon, une nouvelle réunion sur la base notamment des nouvelles informations collectées lors des visites des lignes 124 et 161.

wat ze ervan verwachtten.

Ik had ook niet zo een vergadering in gedachten, maar eerder een politieke vergadering waar u ons duidelijke en concrete informatie verstrekt over het dossier. Hebt u een datum geprikt? Wat was de uitkomst van uw twee vergaderingen met de burgemeesters?

Wat hebt u in het kader van de begrotingsaanpassing precies gevraagd om de werken aan lijnen 161 en 124 te kunnen voltooien?

25.08 Minister **Jacqueline Galant**: De experts van mijn kabinet buigen zich nog altijd over de financieringsmogelijkheden voor de voltooiing van het op vier sporen brengen van de lijnen 161 en 124. Dat project zal in de loop van de komende weken aan de regering worden voorgelegd. Ik wil die financiering bestendigen, wat in het kader van het MIP 2013-2025 niet gebeurde omdat er gerekend werd op een verhoging van de dotaties in de komende jaren.

Vorige week werden er ter plaatse technische inspecties uitgevoerd, in aanwezigheid van met name de lokale autoriteiten en verscheidene experts, om te bepalen welke werken er moeten worden uitgevoerd. Ik heb ook gevraagd dat het analysecomité van de investeringscel het dossier onder de loep zou nemen.

Deze fiches worden eerstdaags met de Gewesten besproken in het strategisch comité van de investeringscel in het kader van de redactie van het volgende MIP.

Mijn kabinet organiseert een nieuwe vergadering met de deskundigen van de NMBS, van Infrabel, van het kabinet en van de overheden van Waals-Brabant in het licht van de nieuwe informatie die werd ingezameld tijdens het

25.09 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse, si on peut considérer cela comme étant une réponse. Vous vous contentez de reprendre la méthodologie qui est la vôtre par rapport à l'élaboration de fiches techniques. Vous auriez pu ajouter la composition de la fiche technique, la rencontre sur place, etc. Vous n'avez même pas répondu à la question de savoir pourquoi vous n'avez rien déposé dans le cadre de l'ajustement budgétaire, pas une ligne qui aurait pu se justifier sur le côté pluriannuel de l'opération. Manifestement, il n'y a rien dans le conclave budgétaire. On en est donc, une fois de plus, réduit à supposer qu'à l'avenir, à partir de toutes pistes – vous avez bien dit "toutes les pistes", nous imaginons donc qu'il y en a beaucoup – on pourra en trouver une seule. Nous vous poserons régulièrement des questions car nous n'avons pas les réponses.

En outre, vous n'avez pas répondu sur le chiffrage précis. On sait bien que cela ne sera pas 800 millions car ceux-ci sont accompagnés de l'application stricte de la clé 60/40. Il ne faut pas être naïf. Il y aura cela aussi. C'est une réalité. Ce n'est pas qu'elle soit souhaitable mais elle est malheureusement évidente.

Chers collègues, je dépose donc une motion dans laquelle je demande au gouvernement, puisqu'il ne le fait pas, de clarifier au plus vite les sources de financement du Fonds RER et de tenir compte de l'enquête qui sera réalisée par la Cour des comptes sur l'audit. Je reprends ici une phrase qui a été retirée de mon texte de résolution: "Ceci vise à doter le Fonds RER des moyens budgétaires nécessaires, en concertation avec les trois Régions, à la finalisation complète de tous les chantiers."

Ma dernière demande au gouvernement dans cette motion, c'est d'établir un monitoring permanent du suivi des permis à requérir – j'insiste sur cette question des permis – et des investissements dans les chantiers qui sont liés à la finalisation du RER. Je dépose entre les mains de la présidente cette motion qui est cosignée par mon collègue Van Hecke.

25.10 **Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, je dois dire que nous restons sur notre faim. Il y a tout de même un conclave budgétaire. Nous savons tous qu'il est difficile. Mais nous savons qu'un budget, c'est des choix. Des choix qu'un gouvernement doit poser collectivement.

Je pensais que, quand un premier ministre garantissait devant le Parlement la poursuite du RER, ces choix seraient posés, ces paroles seraient suivies d'actes. C'est-à-dire qu'il y ait une demande claire, déjà pour 2016, dans ce conclave budgétaire. Ce n'est pas le cas, c'est bien dommage, parce que quand vous viendrez dans quelques semaines, le conclave budgétaire sera terminé, en tout cas selon le calendrier annoncé.

Mon collègue Stéphane Crusnière et moi-même déposons une motion par laquelle nous demandons au gouvernement, entre autres, un monitoring au niveau tant de la SNCB que du Parlement; c'est le fond de cette motion.

bezoek aan de lijnen 161 en 124.

25.09 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Uw antwoord is niet meer dan de uiteenzetting van de methodologie die u hanteert om technische fiches op te stellen. Het onderwerp komt niet aan bod in het begrotingsconclaaf. We zullen u vragen blijven stellen tot we antwoorden hebben.

We blijven ook op onze honger wat de nauwkeurige becijfering betreft. We weten heel goed dat het niet in de grootteorde van 800 miljoen zal zijn, omdat de verdeelsleutel 60/40 strikt wordt toegepast. Ik dien daarom een motie in die werd medeondertekend door mijn collega Van Hecke.

25.10 **Karine Lalieux** (PS): Er vindt een begrotingsconclaaf plaats, en een begroting veronderstelt keuzes van de hele regering.

Ik dacht dat de woorden van de eerste minister, die het Parlement heeft verzekerd dat het GEN er komt, in daden zouden worden omgezet. Er is echter geen duidelijke vraag in het kader van dit begrotingsconclaaf.

Stéphane Crusnière en ik dienen een motie in waarin we onder meer vragen om een monitoring door de NMBS en door het Parlement.

Nous demandons également que le gouvernement s'engage sur un calendrier précis pour la réalisation de l'entièreté des travaux d'infrastructure tels qu'initialement prévus par la convention RER du 4 avril 2003, s'engage à financer le Fonds RER dès les prochains ajustements budgétaires afin de pouvoir réaliser les travaux susmentionnés, s'engage à mettre en place un monitoring bimestriel concernant notamment l'état d'avancement des travaux et l'évolution du Fonds RER. Ce monitoring sera réalisé conjointement par la cellule RER de la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité; ces derniers viendront faire rapport au Parlement tous les deux mois.

Madame la présidente, telle est la teneur de la motion que je vous remets.

25.11 **Stéphane Crusnière** (PS): Madame la ministre, je suis également inquiet quand j'entends votre réponse. Ce *roadshow* que votre cabinet a fait la semaine dernière pour voir s'il y avait encore des travaux à réaliser et établir des fiches m'inquiète, car si on n'en est que là, je ne sais pas si mes arrière-petits-enfants verront un jour le RER! Á nouveau, on est en train de louper l'échéance de l'ajustement budgétaire. Si on ne peut demander de moyens supplémentaires, je ne vois pas de calendrier clair en la matière.

Concernant la réunion, je me réjouis et je l'attends impatiemment. J'espère qu'elle ne sera pas reportée une nouvelle fois, sinon nous serions encore obligés de vous interpeller. Pour clarifier les choses, il serait intéressant que nous tenions cette réunion le plus vite possible avec un calendrier et des pistes de financement. Plus vite cette réunion aura lieu, plus vite tout sera plus simple pour tout le monde!

25.11 **Stéphane Crusnière** (PS): De 'roadshow' die uw kabinet vorige week organiseerde om na te gaan welke werken er nog moeten worden uitgevoerd en om fiches op te stellen, stemt me niet meteen gerust. Eens te meer is men op weg op het momentum van de begrotingsaanpassing te missen.

Ik kijk reikhalzend uit naar die vergadering en hoop dat ze niet nog eens wordt uitgesteld. Om duidelijk te maken waar het op staat moet die vergadering zo vlug mogelijk worden gehouden, met bijbehorend tijdpad en bijbehorende financieringsmogelijkheden.

Moties
Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron et de Mme Karine Lalieux
et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,
demande au gouvernement
- de clarifier au plus vite les sources de financement du Fonds RER;
- de tenir compte de l'enquête réalisée par la Cour des comptes dans les décisions qui seront prises afin de doter le Fonds RER des moyens budgétaires nécessaires, en coordination avec les trois Régions, à la finalisation complète de tous les chantiers liés au dossier RER;
- d'établir un monitoring permanent du suivi des permis à requérir et des investissements dans les chantiers liés à la finalisation du RER."

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Marcel Cheron en Stefaan Van Hecke en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron en van mevrouw Karine Lalieux

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,
verzoekt de regering
- de financieringsbronnen van het GEN-Fonds zo snel mogelijk te verduidelijken;
- rekening te houden met het onderzoek van het Rekenhof bij de beslissingen die zullen worden genomen teneinde het GEN-Fonds in samenspraak met de drie Gewesten te spijzen met de begrotingsmiddelen die nodig zijn voor de definitieve voltooiing van alle werven in verband met het GEN-dossier;
- permanent toe te zien op de follow-up van de te vorderen vergunningen en van de investeringen in de werven die met de afwerking van het GEN verband houden."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mme Karine Lalieux et par M. Stéphane Crusnière et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Marcel Cheron et de Mme Karine Lalieux
et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,
demande au gouvernement
- de s'engager sur un calendrier précis pour la réalisation de l'entièreté des travaux d'infrastructure tels qu'initialement prévus par la Convention RER du 4 avril 2003, en ce compris la mise à quatre voies des lignes 161 et 124;
- de s'engager à financer le Fonds RER dès le prochain ajustement budgétaire afin de pouvoir réaliser les travaux susmentionnés;
- de mettre en place un monitoring bimestriel concernant notamment l'état d'avancement des travaux et l'évolution du Fonds RER. Ce monitoring sera réalisé conjointement par la Cellule RER de la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité;
- que la cellule RER de la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité viennent faire rapport au Parlement tous les deux mois."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Karine Lalieux en door de heer Stéphane Crusnière en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Marcel Cheron en van mevrouw Karine Lalieux
en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,
verzoekt de regering
- zich te verbinden tot een precies tijdpad voor de uitvoering van alle infrastructuurwerken zoals die oorspronkelijk in de GEN-overeenkomst van 4 april 2003 werden vastgelegd, het op vier sporen brengen van de lijnen 161 en 124 incluis;
- zich ertoe te verbinden het GEN-Fonds bij de eerstvolgende begrotingsaanpassing te financieren teneinde de uitvoering van bovenvermelde werken mogelijk te maken;
- de voortgang van de werken en de evolutie van het GEN-Fonds tweemaandelijks gezamenlijk te laten monitoren door de GEN-cel van de NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- de GEN-cel van de NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer tweemaandelijks verslag te laten uitbrengen aan het Parlement."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Inez De Coninck et par MM. Benoît Piedboeuf et Veli Yüksel.
Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Inez De Coninck en door de heren Benoît Piedboeuf en Veli Yüksel.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Wij gaan over deze moties stemmen in de plenaire vergadering van volgende week. Maar ik kan jullie melden dat wij in de plenaire vergadering van morgen zullen debatteren en stemmen over de resolutie waarbij een audit wordt gevraagd aan het Rekenhof.

25.12 **Benoît Piedboeuf** (MR): Madame la présidente, j'ai fait la

25.12 **Benoît Piedboeuf** (MR): Ik

synthèse des trois motions. Au nom de la majorité et au nom du président Chastel, j'ai déposé une motion pure et simple parce que nous faisons confiance au gouvernement et à la ministre et que nous croyons à la solution qui va arriver.

heb een samenvatting gemaakt van de drie moties. Namens de meerderheid heb ik een eenvoudige motie ingediend, want we hebben vertrouwen in de regering en geloven dat er een oplossing komt.

26 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'optimisation de la jonction Nord-Midi" (n° 10004)

26 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de optimalisering van de Noord-Zuidverbinding" (nr. 10004)

26.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, dans l'ensemble du dispositif ferroviaire de notre pays, la question de la jonction Nord-Midi est fondamentale. Aujourd'hui, il y a une limitation du nombre de trains à pouvoir franchir cette jonction. M. Cornu répète systématiquement lors de chaque visite au Parlement que le système ATO, en lien avec la technologie CBTC, est une perspective d'avenir.

Il va d'ailleurs jusqu'à dire que le système ATO pourrait augmenter de 25 % le passage de trains à l'intérieur de la jonction Nord-Midi. Or, depuis quelques années, un certain nombre de propositions ont émergé sur l'élargissement de la jonction Nord-Midi, sur l'hypothèse d'un tunnel sous le tunnel … C'est à la fois politiquement et financièrement impossible et ingérable.

Cette perspective, annoncée par M. Cornu, nous conduisait vers une technologie permettant de résoudre des problèmes énormes. Nous savons combien, grâce à notre système en étoile, la jonction Nord-Midi est un élément essentiel.

Or, vendredi dernier, *L'Echo* annonçait l'impossibilité "d'implémenter la technologie CBTC ou ATO dans la jonction Nord-Midi, car son utilisation suppose une homogénéité du matériel roulant et une composition identique des trains", ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, force est de le constater.

Dans un communiqué commun, Infrabel et la SNCB ont confirmé que des études de différentes technologies permettant d'augmenter la capacité étaient en cours, mais les deux sociétés ont précisé que "rien ne permet d'en tirer des conclusions pour le moment".

Nous le savons très bien, je le répète, étant donné le caractère improbable d'un vaste chantier d'élargissement ou d'un doublement vertical de la jonction Nord-Midi, la recherche d'alternatives en vue de son optimalisation est nécessaire si nous voulons développer le rail.

Madame la ministre, ces communications en sens divers m'incitent à vous poser plusieurs questions.
Où en sont les études respectives de la SNCB et d'Infrabel concernant l'ATO et le CBTC? Quand pourrons-nous en connaître les résultats?
Les informations révélées dans *L'Echo* sont-elles fondées?
Ces études sont-elles faites en parallèle sans concertation ou ont-

26.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Er kan slechts een beperkt aantal treinen op hetzelfde moment door de Noord-Zuidverbinding rijden. Volgens spoorbaas Cornu zou de combinatie van de besturingssystemen ATO (Automatic Train Operation) en CBTC (Communications Based Train Control) het aantal treinen dat tegelijk door de Noord-Zuidverbinding kan rijden met 25 procent kunnen verhogen.

Er werd ook voorgesteld de tunnel uit te breiden, of een tweede tunnel te graven onder de bestaande… Dat is echter politiek ondenkbaar en financieel onhaalbaar.

Volgens een artikel in de krant *L'Echo* van vorige vrijdag kan de CBTC- en de ATO-technologie echter niet in de Noord-Zuidverbinding gebruikt worden, omdat het ingezette rollend materieel niet homogeen is en de treinen niet alle dezelfde samenstelling hebben.

Infrabel en de NMBS hebben bevestigd dat er studies aan de gang zijn over de verschillende capaciteitsverhogende technologieën.

Aangezien het onwaarschijnlijk is dat de Noord-Zuidverbinding wordt verbreed, moet er naar alternatieven worden gezocht.

Wat is de stand van zaken met

elles été commanditées en bonne collaboration entre les deux sociétés?
Voilà ce que je souhaitais vous demander au sujet de ce volet très important de notre offre ferroviaire.

betrekking tot de respectieve studies van de NMBS en van Infrabel over de treinbesturingssystemen ATO en CBTC? Wanneer zullen de resultaten worden bekendgemaakt? Worden ze zonder overleg uitgevoerd of werken de twee bedrijven goed samen?

Klopt de informatie van *L'Echo*?

26.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Monsieur Cheron, je vous remercie pour votre question, qui aborde un point essentiel pour l'avenir du développement ferroviaire dans notre pays.

Les études de différentes technologies favorisant l'augmentation de la capacité sont en cours, comme je l'ai annoncé. Rien ne permet, pour le moment, d'en tirer des conclusions, vu le caractère novateur et complexe du dossier.

Il n'est pas encore possible de donner une date à laquelle les résultats seront disponibles. Les informations révélées dans *L'Echo* sont prématurées, vu l'état des études. Rien ne permet d'en tirer des conclusions pour le moment.

Infrabel et la SNCB oeuvrent main dans la main afin de dégager des solutions permettant d'augmenter la capacité du système ferroviaire, notamment dans la jonction Nord-Midi, en vue d'offrir aux usagers un service amélioré et sans aucun compromis pour la sécurité.

Je vous rassure aussi en disant que les gros travaux d'infrastructure qui coûtaient des montants exorbitants sont totalement abandonnés. Les axes de réflexion sont au nombre de trois, à savoir la mise en place d'une gestion du trafic plus performante, l'optimisation de l'infrastructure, l'utilisation d'un dispositif ATO à bord du matériel roulant.

26.02 Minister **Jacqueline Galant**: De studies over verschillende technologieën waarmee er meer capaciteit kan worden gecreëerd, lopen nog. Er kunnen nu nog geen conclusies uit worden getrokken.

Het dossier is dermate innovatief en complex dat het onmogelijk is om op dit moment conclusies te trekken. De datum voor de publicatie van de resultaten is nog niet bekend. De informatie in *L'Echo* is dus voorbarig.

Infrabel en de NMBS stellen samen alles in het werk om de capaciteit van het spoornet te verhogen, in het bijzonder op de Noord-Zuidverbinding, om de gebruikers een betere en veilige dienstverlening te kunnen bieden.

Men is afgestapt van grote en geldverslindende infrastructuurwerken. Men buigt zich nu over een performanter beheer van het treinverkeer, de optimalisering van de infrastructuur en het gebruik van het ATO-treinbesturingssysteem in het rollend materieel.

26.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je me réjouis de votre réponse car je pense que si ce qui a été révélé par *L'Echo* devait s'avérer correct, ce serait un véritable drame pour les performances de notre système ferroviaire.

Il y a une impossibilité politique, budgétaire, urbanistique, d'élargir la jonction - je suis persuadé que Mme Lalieux monterait aux barricades face à des projets de ce type.

Nous sommes donc bien conscients que cela serait une très mauvaise nouvelle que la technologie nous dise que le projet ATO est impossible.

Je me réjouis également du fait qu'Infrabel et la SNCB collaborent. Je

26.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat te horen, want als zou blijken dat de informatie van *L'Echo* klopt, zou de performantie van de spoorwegen daaronder te lijden hebben. Ik ben ook blij dat Infrabel en de NMBS samenwerken.

Het zou zeer slecht nieuws zijn als het ATO-systeem geen optie is. Men zou op termijn moeten onderzoeken hoe het ATO-systeem werkt in combinatie met

pèse mes mots. C'est un intérêt stratégique de collaborer ensemble.

Si un jour nous en avons l'occasion, nous examinerons mieux les performances ATO en lien avec l'ETCS et donc la sécurité. Il ne s'agit pas de brader la sécurité mais de se servir des meilleurs éléments de la technologie pour permettre ce qui est possible, par exemple pour les voitures dans quelque temps. Il faudrait aussi le permettre pour les trains et faire en sorte de mieux utiliser cette jonction Nord-Midi. Les comparaisons avec les autres pays démontrent qu'il existe bien entendu des possibilités à condition que la technologie soit au point, permette la sécurité et la fluidité du trafic.

Nous pourrions un jour essayer de faire venir les ingénieurs de chez Alstom qui gèrent ce dossier ATO pour avoir des explications de type technique permettant de comprendre en quoi c'est important.

het ETCS-systeem. We nemen geen loopje met de veiligheid, maar willen de technologie zo goed mogelijk benutten, meer bepaald op de Noord-Zuid-verbinding. In andere landen is gebleken dat een veilig en vlot verkeer mogelijk is als de technologie op punt staat.

We zouden de ingenieurs die het ATO-dossier beheren, kunnen uitnodigen om technische uitleg te krijgen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

27 Samengevoegde vragen van
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het schrappen van de vliegtuigroute Leuven Rechtdoor" (nr. 10033)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van Leuven Rechtdoor door de vakbondsacties" (nr. 10141)
27 Questions jointes de
- Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 10033)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annulation de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit' en raison des actions syndicales" (n° 10141)

27.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag handelt over het uitstel van de route Leuven Rechtdoor als gevolg van de vakbondsacties bij Belgocontrol. Enkele dagen geleden bleek dat het sociaal conflict dat er heerst bij Belgocontrol bijkomende gevolgen heeft. Tegen 1 april had de aangepaste vliegroute van Leuven Rechtdoor een feit moeten zijn, maar we weten nu al dat dit minstens een maand vertraging oploopt wegens het sociale conflict.

De luchtverkeerbegeleiders die betrokken zijn bij de opleidingen voor de nieuwe vliegroute hebben gestaakt. Sommigen spreken zelfs van een doelbewuste boycot. Zo ver zou ik niet willen gaan. De gehinderden van Leuven Rechtdoor zijn alleszins de dupe van deze acties.

Het niet naleven van die gerechtelijke uitspraak omtrent Leuven Rechtdoor heeft bovendien mogelijk ook financiële gevolgen. Er staan namelijk dwangsommen van 50 000 euro op voor de federale overheid per dag dat ze de route niet invoert zoals is afgesproken.

Mevrouw de minister, ik heb daarom de volgende vragen aan u.

Kan u een toelichting geven bij het uitstel van de route Leuven Rechtdoor?

27.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Alors que la route aérienne adaptée *Leuven Rechtdoor* ('Louvain tout droit') devait être opérationnelle au 1er avril, le conflit social en cours retardera ce projet d'au moins un mois. En cas de non-respect des accords concernant cette route, l'État fédéral sera condamné à une astreinte de 50 000 euros par jour.

Quelle est l'ampleur du retard pris par la nouvelle trajectoire aérienne? L'État risque-t-il effectivement de devoir s'acquitter de lourdes astreintes?

Hoeveel vertraging loopt de nieuwe vliegroute op omwille van deze vakbondsacties?

Riskeert de overheid nu die dwangsommen van 50 000 euro te moeten betalen per uitgestelde dag?

27.02 Minister **Jacqueline Galant:** Ondanks de verschillende verzoeningsvergaderingen tussen de directie van Belgocontrol en de afgevaardigden van de syndicale organisaties, zijn de syndicale organisaties van Belgocontrol sinds 15 februari met collectieve acties gestart. U zal ondertussen vernomen hebben dat die acties zopas opgeschort werden en dat de partijen opnieuw rond de onderhandelingstafel gaan zitten.

Als gevolg van die protesten is de organisatie van Belgocontrol momenteel verstoord en zal het stopzetten van de vliegroute Leuven Rechtdoor einde maart 2016 niet nageleefd kunnen worden. De implementatie van een nieuwe route zonder dat de opleiding volledig werd gevolgd, brengt immers grote veiligheidsrisico's met zich mee. De opleiding van de verkeersleiders is bovendien vereist alvorens dat de vliegroute Leuven West in gebruik genomen wordt. Ik betreur dan ook dat de protestacties dit proces vertragen.

Het is vandaag onmogelijk om een precieze datum te bepalen voor de stopzetting van de vliegroute Leuven Rechtdoor. In dit verband dient te worden opgemerkt dat de zaak op 16 november 2015 werd gepleit voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel en dat een beschikking verwacht was tegen het einde van het jaar 2015.

Omwille van de moeilijkheid van het dossier heeft de voorzitter echter de uitspraak uitgesteld tot een latere, niet nader bepaalde datum. Tot heden kreeg het kabinet geen betekening van die rechterlijke beslissing. Bijgevolg is er nog niet gerechtelijk bepaald op welke datum de inbreuk ingaat noch wat het bedrag van de dwangsom zou zijn.

27.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Malgré des réunions de conciliation entre la direction de Belgocontrol et les délégués syndicaux, les organisations syndicales ont entamé des actions collectives le 15 février. Ces actions viennent d'être suspendues et les parties s'apprêtent à reprendre les négociations.

L'organisation de Belgocontrol est pour l'instant perturbée à la suite de ces actions de protestation et l'échéance prévue pour la suppression de la route *Leuven Rechtdoor*, prévue pour fin mars 2016, ne pourra pas être respectée. Utiliser une nouvelle trajectoire aérienne sans que les contrôleurs aériens aient terminé la formation y afférente comporte en effet des risques importants en matière de sécurité. La mise en service de la route aérienne *Leuven West* est d'ailleurs conditionnée à une formation *ad hoc* des aiguilleurs du ciel. C'est pourquoi je trouve regrettable que des actions de protestation retardent ce processus.

Il est actuellement impossible de fixer une date précise pour l'annulation de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'. Cette affaire a été plaidée le 16 novembre 2015 devant le tribunal de première instance de Bruxelles. Une décision était attendue pour fin 2015. En raison de la complexité du dossier, le président a reporté le jugement *sine die*. Le cabinet ne s'est pas encore vu signifier cette décision judiciaire. Par conséquent, la date de début de l'infraction et le montant de l'astreinte n'ont pas encore été déterminés par la justice.

27.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord.

27.03 **Inez De Coninck** (N-VA): L'État risque fortement de devoir

Ik neem akte van het feit dat u de route eind maart niet zult kunnen stoppen, wat we ook al konden lezen in de pers. Wat betreft de vraag over de mogelijke gevolgen voor de overheid, het is nog niet zeker maar de overheid loopt alleszins een enorm risico om die dwangsom te moeten betalen. Ik pleit er dan ook voor om toch werk te maken van de vliegwet zoals die in het regeerakkoord is opgenomen.

Er moet in elk geval een wet komen die de procedures voor de vliegroutes regelt. Zo kunnen we eindelijk de chaos van die vliegroutes stoppen, dit in het belang van economische aspecten en de leefbaarheid in de regio. We moeten eindelijk een wettelijk kader hebben zodat actiegroepen of gemeenten niet zomaar meer naar de rechtbank kunnen stappen. Ik dank u alleszins.

payer ces astreintes. Il est urgent d'élaborer la nouvelle loi sur les procédures de vol. Une loi réglant les procédures relatives aux trajectoires aériennes permettrait de mettre enfin un terme au chaos actuel.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

28 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal passagiers dat met de trein naar de luchthaven van Zaventem reist" (nr. 10038)
28 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre croissant de voyageurs qui se rendent à l'aéroport de Zaventem en train" (n° 10038)

28.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, in 2015 hebben blijkbaar 4,2 miljoen reizigers de trein genomen naar Brussels Airport, een stijging van 7,2 % tegenover 2014. Dat is een goede zaak.

De Diaboloverbinding, de ontsluiting naar de luchthaven, werd gefinancierd door een PPS met Northern Diabolo, onder andere via een toeslag op de treintickets. Naast de vaste vergoeding van 9 miljoen euro zijn er blijkbaar twee variabele componenten, met name de tariefontvangsten reizigers binnenlands verkeer en een bedrag per reiziger die de spoorweginfrastructuur gebruikt naar de luchthaven.

Ik heb de toeslag zelf ook eens nagekeken. Op dit moment bedraagt die 5,14 euro ongeacht de afgelegde afstand.

Ik heb hierover de volgende vragen, mevrouw de minister.

Hoeveel treinreizigers naar de luchthaven vervoerde de NMBS in de jaren 2011, 2012 en 2013?

Hoeveel passagiers zal de NMBS jaarlijks naar de luchthaven moeten vervoeren om de PPS-doelstelling van Northern Diabolo te halen?

Zullen er bijkomende treinen worden ingezet in het vervoersplan 2017?

Wat is de opbrengst van de Diabolotoeslag sinds zijn introductie?

Gaat het volledige bedrag van de toeslag naar het concern Northern Diabolo of worden er ook andere noden mee gefinancierd?

Als er voldoende inkomsten zijn, zoals het contract bepaalt, wordt de toeslag dan eventueel afgebouwd?

28.01 **David Geerts** (sp.a): La liaison Diabolo a été financée par un partenariat public privé (PPP) et par une redevance qui s'élève aujourd'hui à 5,14 EUR.

Combien de voyageurs la SNCB a-t-elle transportés vers l'aéroport en 2011, 2012 et 2013? Combien de passagers la SNCB devra-t-elle transporter annuellement vers l'aéroport pour atteindre l'objectif du PPP? Des trains supplémentaires seront-ils mis en service en 2017? Combien la redevance Diabolo a-t-elle rapporté depuis son introduction? Cet montant sera-t-il versé intégralement au partenaire privé ou servira-t-il également à financer d'autres besoins de transport? La redevance sera-t-elle réduite lorsque des recettes suffisantes auront été engrangées?

28.02 Minister **Jacqueline Galant:** Mijnheer Geerts, er waren 3,4 miljoen treinreizigers in 2011 en 3,5 miljoen in 2012 en 2013. Voor het jaar 2015 voorzag het contract in totaal in 5,2 miljoen reizigers. Een verdere groei van het aantal treinreizigers van en naar de luchthaven wordt verwacht vanaf de indienstname van de Schuman-Josaphattunnel gepland in april 2016. Het is thans nog voorbarig om hierop te antwoorden omdat het vervoersplan nog in volle voorbereiding is.

Hoe dan ook, vanaf april 2016 en de opening van de Schuman-Josaphattunnel zullen ook Charleroi en Namen op werkdagen een rechtstreekse verbinding krijgen met de luchthaven.

De Diabolotoeslag heeft sinds haar introductie tot 2015 reeds 64,3 miljoen euro opgebracht. Het volledige bedrag gaat naar Northern Diabolo. Deze toeslag blijft van toepassing voor de volledige looptijd van de concessie, met name tot in 2047. Deze toeslag dient niet enkel voor de terugbetaling van de initiële investeringskosten, maar ook de financierings- en onderhoudskosten over heel de periode van de concessie, de verzekeringen enzovoort.

28.02 **Jacqueline Galant**, ministre*:* Nous avons comptabilisé 3,4 millions de voyageurs en 2011 et 3,5 millions de voyageurs en 2012 et en 2013. Pour 2015, le contrat tablait sur 5,2 millions de voyageurs. La croissance du nombre de voyageurs devrait se poursuivre à partir de l'entrée en service du tunnel Schuman-Josaphat en avril 2016. La préparation du plan de transport pour 2017 est encore en cours.

Depuis 2015, la redevance Diabolo a déjà rapporté 64,3 millions d'euros. Ce montant sera intégralement versé au partenaire privé. La redevance reste d'application pour la durée totale de la concession jusqu'en 2047. Cette redevance sert également à couvrir les frais de financement et de maintenance, et à payer les assurances.

28.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

29 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de GEN-vergadering met de overheden van Waals-Brabant" (nr. 10067)
29 Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation de la réunion RER avec les autorités du Brabant wallon" (n° 10067)

29.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, l'arrivée du RER pose aussi la question de la mobilité autour des gares qui seront à l'avenir desservies par ces trains.

En 2003, dans le cadre de l'accord, un investissement de 150 millions était prévu pour aménager 24 nouveaux quais pour les bus dans les 9 gares concernées par le RER. Pouvez-vous me dire, madame la ministre, si les 150 millions initialement prévus pour cette construction seront bel et bien utilisés à cet effet et me fournir des informations quant à l'avancement des travaux?

Je vous parlerai plus particulièrement de ma commune, Wavre. Actuellement, seul un quai de bus est prévu devant la gare de Wavre, ce qui provoque une vraie pagaille lors des sorties d'école et aux heures de départ et de retour des navetteurs. Avec le RER et la mise en oeuvre de la ligne 161 Bruxelles-Ottignies, on peut espérer que le nombre de Wavriens faisant le choix d'utiliser le train augmente, ce qui compliquera encore l'accès à la gare de Wavre. Le projet de créer

29.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Bij de realisatie van het GEN-project moet men ook oog hebben voor de mobiliteit rond de stations die op de GEN-lijnen liggen.

In 2003 was er een investering van 150 miljoen euro gepland voor de aanleg van 24 nieuwe busperrons in 9 Waals-Brabantse GEN-stations. Zal dat bedrag daar effectief voor worden aangewend en hoever zijn de werkzaamheden intussen gevorderd?

In Waver is er slechts één busperron voor het station. Tijdens de spits is het daar een drukte van

la gare des bus sur l'actuel parking de la rue du Moulin à Vent a été déposé depuis longtemps.

Afin que ce projet puisse se concrétiser, la SNCB doit vendre à la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) une parcelle de terrain le long des voies. Pouvez-vous me dire à quel stade en est cette demande? La SNCB a-t-elle déjà examiné la demande de la SRWT?

jewelste. Nochtans zijn er plannen om een busstation aan te leggen op het parkeerterrein in de rue du Moulin à Vent, maar daartoe moet de NMBS een perceel grond langs het spoor verkopen aan de Société régionale wallonne du transport (SRWT). Hoe staat het met dat verzoek? Heeft de NMBS het verzoek van de SRWT reeds bestudeerd?

29.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Cher collègue, par son courrier du 1er février 2016, la SNCB confirmait à la SRWT son accord sur la vente des terrains nécessaires à la réalisation de la gare de bus SRWT, moyennant la prise en charge par cette dernière de 80 places de parking réservées à sa clientèle. Ces places doivent se situer dans un périmètre équivalent au parking actuel. Pour votre information, je vous donnerai copie de la lettre de la SNCB.

Vous parliez du parking du Moulin à Vent. Je ne sais pas si cela concerne le parking des Mésanges. Est-ce la même chose?

29.02 Minister **Jacqueline Galant**: In een brief van 1 februari 2016 aan de SRWT stemde de NMBS in met de verkoop van de gronden waarop het SRWT-bus-station zal komen, op voorwaarde dat die laatste in 80 voorbehouden parkeerplaatsen voor haar klanten voorziet.

29.03 **Stéphane Crusnière** (PS): Non.

29.04 **Jacqueline Galant,** ministre: Je ne connais pas les lieux. Au sujet du parking, je n'ai pas d'autres informations.

29.05 **Stéphane Crusnière** (PS): Où en est-on au sujet des quais dans le Brabant wallon?

29.05 **Stéphane Crusnière** (PS): En wat met de busstations in de rest van Waals-Brabant?

29.06 **Jacqueline Galant,** ministre: Cela doit faire l'objet d'une autre question. Je ne peux pas vous répondre.

29.06 Minister **Jacqueline Galant**: Dat is een andere vraag!

29.07 **Stéphane Crusnière** (PS): C'était dans ma question aussi, mais je reviendrai avec ce sujet. Je vous remercie, madame la ministre.

29.07 **Stéphane Crusnière** (PS): Dat stond ook in mijn vraag, maar ik zal er in een aparte vraag op terugkomen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

30 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor het melden van onregelmatigheden aan de infrastructuur en de overgang van een organisatorische naar een lerende organisatie" (nr. 10117)
30 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure relative à la communication d'irrégularités à l'infrastructure et la transition d'une structure organisationnelle vers une organisation pratiquant une culture d'apprentissage" (n° 10117)

30.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb onlangs een aantal treinbestuurders gesproken. Zij hebben mij een en ander verteld die mij ertoe nopen hier opnieuw een vraag te stellen omtrent de aanbevelingen van de commissie-Buizingen aan de NMBS, die volgens mij nog altijd niet zijn uitgevoerd. Een van die aanbevelingen was dat de NMBS moet overgaan van een bestraffende naar een

30.01 **David Geerts** (sp.a): À ma connaissance, les recommandations de la commission Buizingen n'ont pas encore été mises en œuvre. L'une d'entre elle portait sur la transition d'une organisation

organisatorische en lerende organisatie.

Welnu, indien bijvoorbeeld een sein niet zichtbaar is en grote hinder kan veroorzaken, moet de treinbestuurder dat onmiddellijk melden aan traffic control en het formulier E360 met maar liefst 50 mogelijkheden invullen. Maar dat duurt wel 15 minuten. De meeste treinbestuurders doen dat dan ook niet, des te meer omdat ze de mantel worden uitgeveegd en er represailles bovenop krijgen als ze het verkeerd invullen. Treinbestuurders doen dan alsof ze niets hebben gezien, ook al is er wel iets aan de hand. Dat heeft natuurlijk een impact voor de toekomst.

Weet men bij de NBMS dat het formulier complex is en heeft men daar een evaluatie van gedaan? Hoe zit het eigenlijk met de meldingen? Beseft men dat men waarschijnlijk een tekort aan meldingen heeft door het feit dat het formulier complex is?

Wat de nieuwe reglementering betreft, ik heb het boekje HLT met tal van instructies gezien. Medewerkers krijgen dat op vrijdagavond en moet dat dan dinsdagochtend onder de knie hebben. Wij hadden gevraagd om dat ruim van tevoren en niet te vaak per jaar rond te delen. Hoe komt het dat die aanbeveling nog steeds niet uitgevoerd is?

Wat de aanbeveling inzake de lerende organisatie betreft, we hebben binnenkort opnieuw een opvolgingscommissie die zich specifiek zal buigen over seinvoorbijrijdingen. Ik vraag echter om toch de nodige aandacht te besteden aan dergelijke dingen, omdat de impact daarvan te groot is.

répressive et organisationnelle vers une organisation pratiquant une culture d'apprentissage. La SNCB a recours à un système de formulaires pour la communication d'irrégularités, mais ceux-ci sont tellement complexes que les conducteurs de trains préfèrent ne pas les compléter.

La SNCB se rend-elle compte que la complexité des formulaires empêche le bon fonctionnement du système? Cette méthode a-t-elle fait l'objet d'une évaluation? Combien d'irrégularités sont signalées? Pourquoi les collaborateurs disposent-ils de si peu de temps pour maîtriser une nouvelle réglementation, situation dans laquelle ils se trouvent plusieurs fois par an?

30.02 Minister **Jacqueline Galant:** De melding door een treinbestuurder van een anomalie aan de infrastructuur wordt geregistreerd in zowel de gegevensbanken van de NMBS als die van de infrastructuurbeheerder. Elke week geeft de infrastructuurbeheerder via elektronische weg feedback aan de NMBS met vermelding van de getroffen maatregelen. Deze gegevens worden vergeleken en afgetoetst met de gegevensbank van de NMBS. In voorkomende gevallen worden de treinbestuurders per sms ingelicht over het gevolg dat door de infrastructuurbeheerder werd gegeven aan de meldingen.

De E360-formulieren werden op 15 juni 2014 in gebruik genomen. Dit document voegt de twee vorige formulieren samen en zorgt dan ook voor een vereenvoudiging. De treinbestuurders zijn hiermee ondertussen vertrouwd.

Er loopt een evaluatie over het groeperen van bepaalde rubrieken en het verduidelijken van de melding van bepaalde onregelmatigheden. Grote inspanningen worden geleverd op het gebied van opleidingen voor treinbestuurders. Belangrijke wijzigingen aan de reglementering gaan gepaard met extra opleidingen.

Het besturen van een trein is een veiligheidsfunctie waarbij de nieuwe materie steeds gekend moet zijn. Een voortdurende inspanning wordt inderdaad verwacht van de treinbestuurders. Indien ze naast de geplande opleidingen nog vragen hebben, kunnen ze steeds terecht bij hun omkadering.

30.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Chaque fois qu'un conducteur de train signale une anomalie au niveau d'une infrastructure, l'information est enregistrée dans les banques de données de la SNCB et d'Infrabel. Celle-ci fournit un *feedback* hebdomadaire à la SNCB et les conducteurs de trains sont informés de la suite donnée aux anomalies signalées.

Les formulaires E360 ont été introduits le 15 juin 2014 en remplacement de deux formulaires antérieurs. Une évaluation est en cours en vue du regroupement et de l'éclaircissement de certaines rubriques.

Des efforts importants sont consentis dans le cadre de la formation des conducteurs de train à qui l'on demande un effort continuel. La SNCB s'est engagée à développer une culture de sécurité auprès de son personnel.

Wat aanbeveling 2.25 betreft, heeft de NMBS zich voorgenomen om in te zetten op een veiligheidscultuur bij haar personeel, zowel bij de basisopleidingen en bij de permanente opleidingen als tijdens de uitvoering van de dienst.

Wat aanbeveling 2.35 betreft, is het zo dat de NMBS vooraleer zij wijzigingen aan de reglementering publiceert, deze eerst voorlegt aan een team van het omkaderingspersoneel. Dat team valideert de teksten eerst op hun leesbaarheid en interpretatie.

Avant de publier des modifications à la réglementation, la SNCB les soumet préalablement au personnel d'encadrement.

30.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat de regeling vanuit de NMBS komt.

De treinbestuurders die ik heb gesproken, zijn het ermee eens dat er heel veel inspanningen geleverd zijn wat opleidingen betreft, maar wij moeten nu opletten dat de slinger niet naar de andere kant uitslaat en dat de bestraffing voor het niet-naleven van een aantal elementen niet mag doorwegen. Als men bijvoorbeeld exitinterviews houdt en vraagt waarom mensen naar een andere operator overstappen, is dat een van de redenen.

Ik denk dat hierop moet blijven worden ingezet. Er moet komaf worden gemaakt met de bestraffende cultuur die in dat bedrijf heerste en op bepaalde momenten nog steeds heerst; de top moet dat fenomeen beter opvolgen.

30.03 **David Geerts** (sp.a): Les conducteurs de train reconnaissent que de très nombreux efforts ont été fournis pour la formation mais ils estiment que la sanction liée au non-respect d'un certain nombre d'éléments ne doit pas non plus peser trop lourd. Il faut en finir avec la culture de la sanction. Il appartient à la hiérarchie de mieux percevoir le problème et d'assurer un meilleur suivi.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

31 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zichtbaarheid van de seinen in de Schuman-Josaphattunnel" (nr. 10118)
31 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la visibilité des signaux dans le tunnel Schuman-Josaphat" (n° 10118)

31.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vraag ligt in het verlengde van de problematiek of de thematiek van opleidingen inzake seinvoorbijrijdingen.

U hebt daarnet zelf de problematiek aangekaart naar aanleiding van de opening van de Schuman-Josaphattunnel op 9 april 2016. Blijkbaar zijn in die tunnel een aantal testritten uitgevoerd, waaruit bleek dat van de acht seinen zes seinen niet goed zichtbaar zijn. Ze zijn te laag of in de bovenleidingen geplaatst en dergelijke. Dat heeft ertoe geleid dat de maximumsnelheid die zou kunnen worden gereden, door Infrabel is teruggebracht van 60 km per uur naar 30 km per uur op een tegenspoor.

Il faut le faire. De tunnel is nog niet open, maar er wordt vandaag al beslist dat de snelheid er zal moeten worden verlaagd, omdat de veiligheid niet is verzekerd omdat de seinen niet zichtbaar zijn doordat ze niet correct zijn geplaatst.

Ik heb de hiernavolgende concrete vragen.

31.01 **David Geerts** (sp.a): Un certain nombre de trajets d'essai ont été effectués avant l'ouverture du tunnel Josaphat qui interviendra le 9 avril 2016. Ils ont permis de constater que six des huit panneaux de signalisation n'étaient pas suffisamment visibles. C'est pourquoi Infrabel a ramené la vitesse maximale de 60km/h à 30km/h à contre-voie.

Combien de signalements relatifs à des panneaux peu visibles ou mal placés ont été reçus durant les trajets d'essai? Tous ces signaux ont-ils été placés de manière réglementaire? Le report de la mise en service commerciale du tunnel est-il lié à la réduction de

Klopt mijn analyse dat er acht seinen staan, maar dat er zes seinen niet goed staan?

Hoeveel meldingen van de slecht zichtbare en slecht geplaatste seinen zijn op dit moment binnengekomen, zijnde op het moment dat de tunnel nog niet was gebruikt, met name tijdens de testritten?

Zijn die seinen allemaal reglementair geplaatst? Ik stel die vraag omdat de snelheid nu al moet worden verlaagd.

De problemen met de implementatieregels en de meldingen heb ik in mijn voorgaande vraag al aangeraakt.

Heeft het uitstellen van de commerciële ingebruikname van de tunnel te maken met het feit dat Infrabel de maximumsnelheid er voorlopig heeft moeten terugbrengen? Ligt de oorzaak daarentegen enkel bij de rampoefening die niet heeft kunnen plaatsvinden?

Hoe gaat men in de praktijk met het plaatsen van dergelijke seinen om? Gebeurt dat met mensen die terreinervaring hebben of wordt de plaatsing enkel door ingenieurs van Infrabel bepaald? Ik refereer aan Groot-Brittannië, een land dat op het vlak van veiligheid altijd slecht heeft gehandeld, maar dat door de vele ongevallen een inhaalbeweging heeft gemaakt.

Daar gaat men effectief met de ervaringsdeskundigen op het terrein. Is dat hier ook gebeurd, of niet?

31.02 Minister **Jacqueline Galant:** Er staan 9 seinen in de Schumantunnel. Aan de door de NMBS en de DVIS gemelde problemen werd gevolg gegeven door de infrastructuur aan te passen. Sindsdien werden er geen opmerkingen meer ontvangen.

Volgens Infrabel zijn alle seinen in de Schumantunnel reglementair geplaatst. Er werd rekening gehouden met de opmerkingen om de seinen zo goed mogelijk zichtbaar op te stellen. Op basis hiervan werd de positie van twee seinen verbeterd.

De treinbestuurder heeft twee mogelijkheden om melding te maken van een anomalie aan de infrastructuur. Ten eerste kan hij een vermelding maken op zijn werkblad voor niet-dringende meldingen. Ten tweede kan hij ze rechtstreeks melden aan Traffic Control voor dringende gevallen. In beide gevallen wordt er feedback gegeven aan de spoorwegondernemingen over de door Infrabel genomen maatregelen.

Via de hiërarchie van de bestuurders kunnen ook seinen met slechte zichtbaarheid besproken worden in de werkgroep Seinvoorbijrijdingen.

De seininrichting was klaar voor gebruik op 15 november 2015. De tunnel werd van bij de start ontworpen voor een snelheid van 60 kilometer per uur. Er is dus geen sprake van een vermindering van de maximumsnelheid. Op dit spoor is de snelheid teruggebracht tot 30 kilometer per uur om de seinen reglementair te kunnen plaatsen.

Indien het effectieve verplaatsen van een sein een goede oplossing is, wordt de uitvoering daarvan opgenomen in de planning van grotere infrastructuurwerkzaamheden.

la vitesse maximale? Est-il uniquement dû à l'annulation de l'exercice catastrophe? Les signaux sont-ils placés par des personnes qui ont une expérience sur le terrain ou uniquement par des ingénieurs d'Infrabel?

31.02 **Jacqueline Galant**, ministre*:* Le tunnel Schuman est équipé de neuf signaux. Depuis que l'infrastructure a été adaptée, plus aucune observation n'a été formulée. Selon Infrabel, la pose de tous ces signaux s'est effectuée dans le respect du prescrit réglementaire. La position de deux signaux a été améliorée.

Le conducteur de train peut signaler dans sa feuille de travail toute anomalie affectant l'infrastructure, pour les cas non urgents, ou par un signalement direct au Traffic Control, pour les cas urgents. Les signaux affectés par une mauvaise visibilité peuvent également être examinés au sein du groupe de travail dépassements de signaux.

L'aménagement des signaux était prêt à l'emploi le 15 novembre 2015. Le tunnel a été conçu dès le départ pour une vitesse de 60 km/h. Une diminution de la vitesse maximale n'est pas à l'ordre du jour. La vitesse a été

Ik geef u een tabel met een overzicht van de seinen die op deze basis effectief werden verplaatst.

Het gebrek aan zichtbaarheid komt meestal ter sprake naar aanleiding van een seinvoorbijrijding waarbij de treinbestuurder de goede zichtbaarheid in vraag stelt. De redenen van de seinvoorbijrijdingen worden behandeld in de werkgroep Seinvoorbijrijdingen. Infrabel, de spoorwegondernemingen en de DVIS nemen deel aan deze werkgroep, die vijf keer per jaar bijeenkomt.

Bij wijzigingen aan de seininrichting worden de seininrichtingsplannen vooraf aan de spoorwegondernemingen voorgelegd ter consultatie. Zowel een goederenoperator als een reizigersoperator wordt betrokken in het proces en heeft zo de gelegenheid om advies te geven. Infrabel organiseert ook testritten voor de ingebruikname van een nieuwe lijn en dan kunnen de treinbestuurders problemen melden.

ramenée à 30 km/h afin de pouvoir installer les signaux en conformité avec le règlement.

Si le déplacement d'un signal se révèle être une bonne solution, son exécution est reprise dans le planning des travaux d'infrastructure plus importants. Je vous remets à présent un tableau contenant un aperçu des signaux qui ont été effectivement déplacés sur cette base.

Les raisons qui expliquent les dépassements de signaux sont traitées au sein du groupe de travail dépassements de signaux. Infrabel, les entreprises ferroviaires et le SSICF participent à ce groupe de travail qui se réunit cinq fois par an.

En cas de modification de la signalisation, les plans sont préalablement soumis aux entreprises ferroviaires. Un opérateur de fret et un opérateur de voyage sont consultés dans le cadre de ce processus. Infrabel organise également des trajets d'essai avant la mise en service d'une nouvelle ligne et les conducteurs de train peuvent ensuite faire part des problèmes auxquels ils ont été confrontés.

31.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik weet dat dit een zeer technische materie is. Ik zal uw antwoord nader bekijken en desgevallend bijkomende vragen stellen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

32 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des cyclistes et le port du casque" (n° 10159)
32 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van fietsers en het dragen van een helm" (nr. 10159)

32.01 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, très nombreux dans notre pays, les cyclistes sont des usagers faibles de la route. De facto, des aménagements particuliers des installations routières et un certain nombre de dispositions du Code de la route ont été prévus pour protéger cette catégorie d'usagers de la voirie. Toutefois, ces derniers sont également tenus de respecter une série de règles précises, dont notamment le fait de disposer d'une sonnette, de bons

32.01 **Gautier Calomne** (MR): Omdat ze zo kwetsbaar zijn, moeten fietsers een hele reeks precieze regels in acht nemen. Momenteel zijn ze in ons land echter niet verplicht een reflecterend hesje of een helm te

freins ou encore d'une lumière blanche ou jaune à l'avant et d'une lumière rouge à l'arrière. En revanche, le port d'une chasuble auto-réfléchissante ainsi que le port d'un casque ne sont, à l'heure actuelle, pas obligatoires dans notre pays.

Or, selon de nombreuses études, le port du casque permettrait de limiter significativement la gravité des blessures encourues par les cyclistes en cas d'accident, comme par exemple les traumatismes crâniens, mais surtout de limiter le nombre de tués sur la route. Certes, les statistiques belges sont relativement stables concernant les accidents mortels, mais chaque décès est malheureusement un décès de trop. Vous en conviendrez, le risque zéro n'existe pas, mais nous devons essayer d'y tendre au maximum.

Compte tenu des avantages indiscutables du port d'un casque pour la sécurité des cyclistes, quel regard portez-vous sur la question du port obligatoire du casque pour tous les cyclistes?

Une réflexion existe-t-elle au sein du gouvernement quant à l'obligation généralisée du port de casque pour les cyclistes? Si tel n'est pas le cas, quels sont les arguments qui plaident en défaveur de l'obligation générale de port de casque?

Enfin, quelles mesures retiennent-elles votre préférence pour améliorer la sécurité des cyclistes, et ce dans le cadre de la réflexion globale lancée sur la réforme du Code de la route?

dragen.

Een groot aantal studies wijst uit dat fietsers minder zwaar gewond zouden raken bij een ongeval wanneer ze een helm dragen, maar vooral ook dat het dragen van een helm levensreddend kan zijn.

Wat denkt u van de verplichting voor fietsers om een helm te dragen, rekening houdend met de onmiskenbare voordelen daarvan?

Is de regering voor die maatregel gewonnen? Zo niet, wat zijn daarvoor de redenen?

Naar welke maatregelen om de veiligheid van fietsers te verbeteren gaat uw voorkeur uit in het kader van de globale reflectie over de hervorming van de wegcode?

32.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Cher collègue, l'obligation du port du casque est une mesure qui fait l'objet de controverses depuis des années, car les avantages indiscutables pour la sécurité dont vous faites mention peuvent être soumis à la discussion.

Je me réfère entre autres au document de travail du 20 juillet 2010 de la Commission européenne qui a servi à l'adoption des orientations politiques en matière de sécurité routière 2011-2020 qui synthétisent bien la question.

Pour ne reprendre que quelques arguments en débat, la protection qu'offre le casque serait souvent surestimée. Les casques sont homologués selon la norme européenne EN1078 et leur efficacité n'est mesurée que pour des impacts à des vitesses ne dépassant pas les 20 km/h. Ainsi, le casque n'offrirait de protection qu'en cas de chocs légers et n'aurait pas de réels effets pour les chocs plus violents qui sont précisément à l'origine des blessures graves ou mortelles.

L'analyse de la gravité des blessures des victimes de la route, réalisée par l'IBSR en 2014, a également révélé que les cyclistes ne sont pas plus exposés à des blessures graves à la tête que les piétons ou même les automobilistes.

Les lésions internes au cerveau et les fractures du crâne représentent 29 % des blessures graves dans ces trois catégories d'usagers.

Les cyclises sont, avant tout, exposés à des fractures des membres supérieurs et inférieurs. Plusieurs études ont également révélé une diminution substantielle du nombre de cyclistes dans les pays qui avaient décidé d'imposer le port du casque. Or, il y aurait une

32.02 Minister **Jacqueline Galant***:* De helmplicht zorgt voor controverse. Volgens het werkdocument van de Europese Commissie van 20 juli 2010 wordt de bescherming die een helm biedt vaak overschat. De helmen zijn gehomologeerd volgens de Europese norm EN1078. Hun doeltreffendheid zou maar zijn berekend op een val bij niet meer dan 20 km/u. Bij een zwaardere impact zou er geen duidelijk effect zijn.

Uit een analyse die het BIVV in 2014 maakte van de ernst van verwondingen van verkeersslachtoffers, blijkt dat fietsers niet vaker zware hoofdletsels oplopen dan voetgangers of automobilisten.

Inwendige letsels aan de hersenen en schedelbreuken vertegenwoordigen 29 procent van de ernstige verwondingen bij die drie categorieën van weggebruikers. Fietsers staan vooral bloot aan breuken van de bovenste en onderste ledematen.

Verscheidene studies hebben ook

corrélation entre le nombre de cyclistes et le niveau de sécurité routière dont ils bénéficient.

Par ailleurs, il est indéniable que le vélo constitue une alternative réelle à de nombreuses problématiques de mobilité auxquelles nous sommes actuellement confrontés, comme la congestion routière, la pollution de l'air ou l'inactivité physique et ses conséquences en termes de santé publique.

Il m'appartient d'effectuer un arbitrage qui prenne en compte ces différents éléments, en concertation avec les associations concernées. Je peux, en tout cas, encourager le port du casque et non le rendre obligatoire.

Pour être complète, sachez que j'envisage de prévoir une exception pour les conducteurs de *speed pedelecs* car ces derniers bénéficieront de l'assistance d'un moteur électrique leur permettant d'atteindre la vitesse de 45 km/heure. Mais cette catégorie de vélos électriques doit, en fait, être assimilée à un cyclomoteur.

J'ai annoncé, lors des États généraux de la sécurité routière du 15 décembre, que le Code de la route serait revu, afin de reprendre les règles les plus claires, mais aussi de mieux tenir compte des usagers faibles. Les règles relatives aux différents types de voie publique seront également passées en revue. L'objectif est de permettre au gestionnaire de voiries d'extraire plus facilement les cyclistes du trafic motorisé, là où c'est possible.

32.03 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, je prends bonne note de vos réponses. Il importe d'être attentif à l'évolution. En effet, Il y a de plus en plus de cyclistes, puisque l'alternative vélo est de plus en plus utilisée, même en milieu urbain, grâce aux vélos électriques. Vous avez évoqué la question. Par conséquent, nous continuerons à rester attentifs à l'évolution de ce dossier.

uitgewezen dat het aantal fietsers in de landen waar het dragen van de helm verplicht werd gemaakt, aanzienlijk is gedaald. Ik moet, rekening houdend met die verschillende punten, dus een afweging maken in overleg met de betrokken verenigingen. Ik kan het dragen van de helm wel stimuleren, maar niet verplicht maken.

Het is wel de bedoeling een uitzondering te maken voor wie met een *speed pedelec* rijdt, want dankzij de elektrische motor kan die 45 km/h halen. Dat type elektrische fietsen moet gelijkgesteld worden met een bromfiets.

Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heb ik de herziening van het verkeersreglement aangekondigd. De verschillende categorieën van openbare wegen zullen worden bestudeerd zodat de wegbeheerder de fietsers gemakkelijker kan scheiden van het gemotoriseerde verkeer.

32.03 **Gautier Calomne** (MR): Het is belangrijk dat er aandacht geschonken wordt aan de fiets als alternatief vervoersmiddel en aan het toenemende aantal fietsers, zelfs in de stad, dankzij de elektrische fiets.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

33 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de capaciteitsverhoging van de Noord-Zuidverbinding door middel van zelfrijdende treinen" (nr. 10217)
33 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le recours à des trains autonomes pour augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi" (n° 10217)

33.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dacht dat deze vraag vorige week was ingetrokken of omgezet in een schriftelijke vraag, maar mijn medewerkster zegt me dat dit niet het geval was. Ik weet het absoluut niet.

Mevrouw de minister, als u het antwoord bij u heeft, wil ik de vraag omzetten in een schriftelijke vraag. Ik heb het antwoord blijkbaar nog niet ontvangen. Ik dacht dat ik mijn vraag vorige week had omgezet in een schriftelijke vraag.

Als ik het antwoord kan krijgen, is dit voor mij goed.

De **voorzitter**: Mijnheer Geerts, u mag uw vraag nu stellen.

33.02 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vraag handelt over de capaciteitsverhoging van de Noord-Zuidverbinding. Ik moet er echter over waken dat ik niet in het vaarwater kom van de vraag van de heer Cheron. Ik dacht dat mijn vraag bij de zijne zou worden gevoegd.

Op basis van welke simulatie zou de capaciteit met 25 % kunnen worden verhoogd? Experts zeggen mij dat dit kan voor metro- maar niet voor treinstellen die over een locomotief of een motorstel moeten beschikken. Welke benchmark werd er gemaakt? ETCS2 zou van toepassing moeten zijn. Bestaat daarover een consensus tussen Infrabel en de NMBS?

Is er uitsluitsel over de bevriezing van de rijpadvergoeding?

Welke budgetten zijn er nodig?

33.02 **David Geerts** (sp.a): Je me suis laissé dire qu'il serait possible d'augmenter de 25 % la capacité de la jonction Nord-Midi. Quelle simulation a permis d'obtenir ce chiffre? J'ai également ouï dire que cette augmentation était possible pour les rames de métro mais pas pour les trains.

Quel benchmark a été réalisé? Existe-t-il un consensus entre la SNCB et Infrabel? Qu'en est-il du gel de la redevance pour l'utilisation des sillons? Quels budgets sont nécessaires?

33.03 Minister **Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, ik begrijp dat u ongeduldig bent met betrekking tot de afsluiting van een nieuw beheerscontract, aangezien het huidige contract afgesloten was voor de periode 2008-2012. Toen ik 16 maanden geleden in functie trad, had het beheerscontract reeds twee jaar moeten vernieuwd zijn.

De werkzaamheden met betrekking tot het nieuw beheerscontract vorderen goed. Inzake het meerjareninvesteringsplan heb ik een investeringscel opgericht waarin ook de Gewesten vertegenwoordigd zijn. Een eerste vergadering van het strategisch comité van de investeringscel vond plaats op 22 februari, maar het analysecomité kwam reeds verschillende malen bijeen.

ATO, *automatic train operation*, is een systeem dat de trein automatisch en veilig van het ene station naar het andere gidst. De automatische sturing gebeurt op basis van een optimaal snelheidsprofiel waarmee de aankomst- en vertrektijden gegarandeerd en nageleefd kunnen worden, terwijl het energieverbruik tot het minimum herleid wordt. Met dit systeem kan de vervoerscapaciteit verhoogd worden zonder dat de bestaande infrastructuur aangepast moet worden omdat de intervallen tussen de treinen korter zijn. Het maakt het ook mogelijk om de exploitatiekosten te drukken door een aanzienlijke daling van het energieverbruik.

Op dit ogenblik loopt een studie om te bepalen welke capaciteitsverhoging van de Noord-Zuidverbinding met een dergelijke technologie mogelijk is. De resultaten van deze studie zullen voor het eind van dit jaar bekend zijn.

Ik verwijs overigens graag naar het voorbeeld van de nieuwe spoorverbinding Crossrail Link in Londen waar een capaciteitstoename van 40 % werd gerealiseerd dankzij de implementatie van automatische treinbesturing.

33.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Les travaux liés au nouveau contrat de gestion – qui aurait, au demeurant, dû être renouvelé deux ans avant mon entrée en fonction – progressent bien. En ce qui concerne le plan pluriannuel d'investissement, j'ai mis sur pied une cellule d'investissement dans laquelle les Régions sont également représentées.

Une étude est en cours pour examiner la possibilité d'augmenter la capacité de la liaison Nord-Midi grâce à la technologie ATO, *automatic train operation*, un système de guidance automatique du train d'une gare à une autre. À Londres, ce système automatisé a ainsi permis d'augmenter de 40 % la capacité de la nouvelle liaison ferroviaire *Crossrail Link*. Nous attendons les résultats de l'étude pour la fin de l'année.

33.04 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

33.04 **David Geerts** (sp.a): En 2012, trois partis de la majorité

Mijn eerste bemerking betreft de beheerscontracten. Die zijn inderdaad afgelopen in 2012. Drie partijen binnen de toenmalige regering hebben tegen de minister gezegd dat hij die beheerscontracten niet meer mocht verlengen, want dit zou voor een volgende regering zijn. Die ontwerpen zijn in de kast blijven liggen. Die partijen zetelen vandaag nog in de federale regering, andere niet.

affirmaient que les contrats de gestion ne pouvaient pas être renouvelés, car cette tâche reviendrait au gouvernement suivant. Aujourd'hui, ces partis siègent encore au sein du gouvernement fédéral.

Een tweede opmerking, wat ATO betreft, denk ik dat dit enkel kan op basis van metrostellen, zoals in Londen het geval is.

Pour ce qui est du projet ATO, je pense qu'il est uniquement envisageable pour les rames de métro.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: La séance des questions/réponses est terminée. Merci à Mme la ministre et à ses collaborateurs. Nous avons bien avancé. Il n'y a pas beaucoup de questions qui ont été reportées.

La réunion publique de commission est levée à 17.39 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.39 uur.