

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 17 MEI 2017

Namiddag

---

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

du

MERCREDI 17 MAI 2017

Après-midi

---

La réunion publique de commission est ouverte à 14.19 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux

**01** Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Comité de concertation sur le survol de Bruxelles" (n° 18143)

**01** Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijeenkomst van het Overlegcomité over de vluchten boven Brussel" (nr. 18143)

**01.01** Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, ma question date un peu mais ce n'est pas votre faute; c'est moi qui n'ai pas su me rendre dans cette commission les dernières fois qu'elle s'est tenue. Elle concerne le survol de Bruxelles et les suites du comité de concertation du 19 avril 2016. Je souhaiterais qu'on fasse le point ensemble.

Je rappelais simplement qu'il fallait respecter les heures de sommeil des Bruxellois de 22 h 00 à 7 h 00 du matin, les normes de vent et les zones les plus peuplées.

Monsieur le ministre, est-il exact que vous n'aviez pas de mandat du gouvernement fédéral lors du dernier comité de concertation pour faire des propositions aux entités fédérées? Avez-vous, depuis lors, repris les négociations au sein du gouvernement fédéral et avec les entités fédérées? Quelles sont vos propositions pour aboutir? Enfin, quel est l'état des négociations afin de mettre en place une autorité de surveillance?

**01.02** François Bellot, ministre: Chers collègues, madame la présidente, avant toute chose et pour être précis, quant à des affirmations qui me sont prêtées, je rappelle que le comité de concertation se tenait à la suite du conflit d'intérêts déclenché par la Flandre sur la suppression de la tolérance des normes sonores de la Région bruxelloise. Les normes relatives au bruit n'entrent pas dans le champ de mes compétences mais de celles des Régions.

Dans le dossier plus général du survol des alentours de Bruxelles-National, je prends mes responsabilités et travaille, avec mon équipe, à une solution globale et équitable. Pour ce faire, des discussions ont lieu avec mes collègues fédéraux et nos cabinets respectifs.

Lors du dernier comité de concertation, j'ai donc proposé aux Régions, en parallèle aux discussions fédérales, de maintenir la concertation interfédérale organisée au sein de mon cabinet en proposant quatre nouveaux groupes de travail. Une réunion a eu lieu au sein de mon cabinet le 10 mai, afin de définir la méthode et un agenda de travail. Après consultation de mes collègues fédéraux, une invitation à de nouveaux groupes de travail sera envoyée aux différents interlocuteurs régionaux. Concernant l'autorité indépendante de contrôle, celle-ci fait partie d'un plan global et équitable qui permettra de solutionner la problématique de façon durable à l'aide d'outils techniques, institutionnels, opérationnels et juridiques. La création d'une telle autorité nécessite également le concours des Régions et fera l'objet d'un accord de coopération.

**01.03 Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Le 10 mai dernier, il y a eu une proposition de méthode de travail et un agenda. Et, si j'ai bien compris, depuis lors, il n'y a plus rien eu. Attendez-vous le retour des groupes de travail?

**01.04 François Bellot**, ministre: Non! On a défini la méthode et l'agenda de travail. Maintenant, les groupes de travail sont planifiés.

**01.05 Karine Lalieux** (PS): Avez-vous une idée du délai?

**01.06 François Bellot**, ministre: Trois semaines à un mois!

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

## **02 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Annick Lambrecht** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ondermaatse bereikbaarheid van Zeebrugge met de trein" (nr. 18151)

- mevrouw **Annick Lambrecht** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gebrekkige informatie in het station Zeebrugge" (nr. 18503)

## **02 Questions jointes de**

- Mme **Annick Lambrecht** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la desserte insuffisante de Zeebrugge par le train" (n° 18151)

- Mme **Annick Lambrecht** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'information lacunaire en gare de Zeebrugge" (n° 18503)

**02.01 Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, de zomer staat voor de deur, waarin de Belgische kust een massa aan toeristen zal ontvangen.

Deze toeristen maken gebruik van het openbaar vervoer en nemen vaak de trein om naar hun bestemming te reizen. De treinregeling is consulteerbaar op de NMBS-website, waar men perfect de route van punt A naar punt B kan plannen.

Als iemand zoekt hoe hij met de trein vanuit het binnenland naar het station Zeebrugge-Dorp kan komen op een werkdag, wordt door de NMBS-website aangeraden om naar Blankenberge of Knokke af te reizen met de trein en van daaruit de tram naar station Zeebrugge-Dorp te nemen. In slechts enkele gevallen wordt de persoon aangeraden om effectief de trein naar station-Zeebrugge te nemen.

In het weekend is het nog veel erger aangezien er dan helemaal geen trein rijdt naar Zeebrugge-Dorp, maar enkel naar Zeebrugge-Strandwijk. Mensen worden naar Oostende of Wenduine gestuurd om zo naar Zeebrugge te kunnen reizen.

Elke rit is anders via de website. De ene keer moet men bus en tram nemen, andere keren trein en tram en dit naar verschillende bestemmingen. De kakofonie op de NMBS-website maakt het ingewikkeld voor de reizigers om naar Zeebrugge te reizen, waardoor velen zich dit zullen ontzien.

Er zijn te weinig treinen naar Zeebrugge, zeker in het weekend, waardoor toeristen worden aangezet om toch eerder naar de omliggende kuststeden te gaan en niet naar Zeebrugge, wat nefast is voor het toerisme in Zeebrugge.

Mijnheer de minister, mijn voorstel is om de treinen naar Zeebrugge-Strandwijk volgens hetzelfde stramien te laten rijden als de treinen van en naar Knokke-Blankenberge. Deze treinen zouden zich in Brugge kunnen opsplitsen: een deel naar Zeebrugge-Strandwijk en een ander deel naar Zeebrugge-Dorp of Oostende en bij de terugrit in Brugge koppelen richting binnenland.

Toeristen/reizigers moeten minder overstappen en het toerisme voor Zeebrugge zal toenemen aangezien er regelmatigere treinen van en naar Brugge rijden.

Mijnheer de minister, ik heb twee vragen. Ten eerste, hoe staat u tegenover mijn voorstel?

Ten tweede, bent u van plan om initiatieven te nemen om het treinaanbod naar Zeebrugge te verbeteren? Zo ja, welke?

La **présidente**: Vous avez deux questions, madame Lambrecht.

**02.02 Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, in navolging van mijn vraag over de onduidelijkheden en de slechte bediening vanuit station Zeebrugge-Dorp en Zeebrugge-Strand, wil ik ook even uw aandacht vestigen op de gebrekkige informatie aan beide stations. De regeling voor de nieuwe treinverbindingen is soms al voor de regelmatige gebruikers verwarrend, voor toeristen en eenmalige gebruikers is het al helemaal onduidelijk hoe de regeling in elkaar zit. In het verleden is die problematiek al een aantal keer aangekaart bij de NMBS. Als reactie daarop werden er infoborden geplaatst, maar die staan helemaal niet in het gezichtsveld en zijn ook niet altijd begrijpelijk, al zeker niet voor mensen met een andere taalachtergrond. Vooral dat anderstalig aspect kan zeer nuttig zijn, aangezien er steeds meer toeristen vanuit de cruiseschepen gebruik willen maken van de trein om vanuit Zeebrugge naar Brugge te reizen.

Mijnheer de minister, is het mogelijk om de reizigers beter in te lichten over de treinregeling vanuit station Zeebrugge-Dorp en Zeebrugge-Strand?

Kunnen de informatieborden op een betere plek geplaatst worden, zodat ze beter zichtbaar zijn?

Kan die informatie ook in andere talen ter beschikking van toeristen worden gesteld?

**02.03** Minister **François Bellot**: Beste collega, de routeplanner op de website van de NMBS gebruikt een vast algoritme en toont daarbij steeds de snelste route. De resultaten geven de verschillende verkeersmodi weer om op de gevraagde bestemming te geraken. Indien klanten enkel de verbindingen met de trein willen zien, dan kunnen zij de filter gebruiken.

De NMBS laat mij weten dat zij momenteel werkt aan een nieuwe site met een nieuwe routeplanner die gemakkelijker en klantvriendelijker is. Die nieuwe ontwikkeling wordt momenteel met enkele klanten uitgetest.

Volgens de NMBS is het splitsen van treinen in Brugge tijdrovend. Bovendien wordt dat door de klanten als storend ervaren. Als de NMBS koppelingen of splitsingen van treinen schrapt, dan doet zij dat in het belang van haar klanten die in dit geval vooral de reistijd naar de kust belangrijk vinden. In de zomermaanden worden de treinen afgeleid naar de halte Zeebrugge-Strand in plaats van naar het centrum van Zeebrugge. De NMBS legt uit dat die keuze gemaakt werd precies om de bezoekers van de kust een meer aantrekkelijke treinverbinding aan te bieden.

Bovendien blijkt dat van alle kustgemeentes tussen Oostende en Knokke Zeebrugge het minst treinreizigers aantrekt. Daarbij komt ook dat de kusttram Zeebrugge vlot bedient. De NMBS verduidelijkt dat er hier dan ook keuzes gemaakt moeten worden en dat zij momenteel niet van plan is haar aanbod te verruimen.

Wat de gebrekkige informatie aan het station van Zeebrugge betreft, laat de NMBS mij weten dat er in Zeebrugge-Dorp en -Strand geen elektronische informatieschermen zijn. Elektronische informatieschermen worden pas geplaatst vanaf een bepaald aantal reizigers. In Zeebrugge-Dorp en in Zeebrugge-Strand zijn al kaders met de dienstregeling en werfinfo beschikbaar vlak bij de toegang tot het perron.

Conform de taalwetgeving afficheert de NMBS in haar kuststations de reizigersinformatie in het Nederlands.

**02.04 Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, men zegt dat er weinig reizigers zijn en dat men het daarom niet doet, maar er zijn weinig reizigers omdat er veel te weinig treinen zijn. Het is eigenlijk een beetje in een rondje draaien. Ik weet dat u daar persoonlijk misschien niet veel aan kunt doen, maar ik neem het de NMBS wel een beetje kwalijk omdat wij zo nooit vooruit zullen geraken. Ik ben ervan overtuigd dat, als er meer treinen zouden zijn, er meer reizigers zouden zijn.

Het is uiteraard zeer correct wat u zegt over de taalwetgeving in verband met het Nederlands, maar men moet ook meegaan met de tijd. Er komen nu eenmaal duizenden cruisereizigers per jaar. Zij praten geen Nederlands, maar Engels. Ik vind het een zeer stugge, logge attitude van de NMBS, die toch iets meer zou moeten meegaan met haar tijd, maar, nogmaals, mijnheer de minister, ik neem u dat niet echt kwalijk. Ik zou

willen dat de NMBS het u een beetje gemakkelijker maakt, want wij moeten de vragen hierover wel aan u stellen.

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

**03** Vraag van de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de kost van de vernieuwing van het rijbewijs voor MS-patiënten" (nr. 18169)

**03** Question de M. **Stefaan Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le coût du renouvellement du permis de conduire pour les patients atteints de sclérose en plaques" (n° 18169)

**03.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik had deze vraag gericht aan de minister van Binnenlandse Zaken, maar hij heeft ze naar u doorgestuurd. Ik ben benieuwd naar de reden daarvoor.

MS-patiënten krijgen in ons land een aantal bijkomende voorwaarden opgelegd voor hun rijbewijs, afhankelijk van hun fysieke beperkingen. Die zijn bepaald in bijlage 6 van het KB van 23 maart 1998. Zo heeft het vaak een beperkte geldigheidsduur. Men krijgt bijvoorbeeld maar de toestemming om gedurende twee jaar een voertuig te besturen.

Om de twee jaar moet de patiënt dus opnieuw een rijexamen afleggen. Het is zo geregeld dat die examens kosteloos kunnen worden afgelegd. De prijs voor de vernieuwing van het rijbewijs aan het loket van het gemeentehuis moet wel elke keer opnieuw worden betaald. Daarover gaat mijn specifieke vraag. De redenering die de Gewesten volgen, namelijk het kosteloos afleggen van het examen, wordt blijkbaar niet gevolgd op het federale niveau, wat de uitreiking van het rijbewijs betreft.

Vindt u het logisch en billijk dat, in het geval dat burgers hun rijbewijs vaker moeten vernieuwen dan normaal, wegens medische reden, zij daarvoor telkens weer een vergoeding moeten betalen? Zo neen, hoe wilt u dat euvel verhelpen? Tegen wanneer zou u het probleem willen aanpakken?

**03.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, overeenkomstig artikel 61, tweede lid, van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 wordt voor de hernieuwing om redenen van medische of psychische geschiktheid van een voorlopig rijbewijs of een rijbewijs geldig voor de categorieën AM, A1, A2, A, B, B+E of G geen retributie geheven. Die uitzonderingen op de retributieregeling inzake de rijbewijzen geldt evenwel niet voor de hernieuwing van rijbewijzen voor bezoldigd vervoer of voor de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, wanneer het rijgeschiktheidsonderzoek enkel daarop betrekking heeft.

*Voorzitter: Gilles Foret.  
Président: Gilles Foret.*

Het is wel mogelijk dat de gemeente nog een gemeentetaks vraagt voor haar administratieve kosten. Het zal dus van elke gemeente afhangen of die, in de gevallen hierboven bedoeld, nog een gemeentetaks zal aanrekenen.

**03.03** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, als ik het goed begrijp is er wel een juridische basis om die vrijstelling te geven, maar als men moet betalen hangt dit louter af van een beslissing van de gemeente? Ja. Geldt dit ook voor rijbewijs B, want u hebt een opsomming gegeven van de rijbewijzen?

**03.04** Minister **François Bellot**: C, CE, C1+E, C1, D, D1, D1+E en D+E

**03.05** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Maar rijbewijs B valt daar niet onder?

**03.06** Minister **François Bellot**: Neen.

**03.07** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Er is dus geen uitzondering voor rijbewijs B. Daarover gaat het net. Het gaat over het rijbewijs B, het klassieke rijbewijs. Zou het niet aangewezen zijn dat de uitzondering ook wordt doorgetrokken naar rijbewijs B? Dat is immers de situatie waarmee een MS-patiënt wordt

geconfronteerd.

**03.08** Minister **François Bellot**: Dat is juist. In het KB is bepaald dat er geen retributie is voor categorie B en voor AM, A1, A2, A, B, B+E of G.

**03.09** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): U was begonnen met C, C1, C1+E.

Dus als er toch moet worden betaald is het een lokale beslissing en federaal is het vrijgesteld.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **04** Questions jointes de

- **M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet du budget mobilité" (n° 18174)**

- **M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vision du budget mobilité" (n° 18378)**

#### **04** Samengevoegde vragen van

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mobiliteitsbudget" (nr. 18174)**

- **de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de visie op het mobiliteitsbudget" (nr. 18378)**

**04.01** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, présentée en son temps comme une alternative à la voiture de société, la réflexion sur le projet du budget mobilité a quelque peu évolué ces dernières semaines. Ainsi, le Conseil central de l'Économie et le Conseil national du Travail ont récemment émis un avis commun sur la thématique. Ceux-ci ont plaidé en faveur d'un scénario hybride où le travailleur, dans la mesure où il accepterait librement de renoncer à son véhicule de société, bénéficierait d'un *package* reposant, au choix, sur des moyens de transports durables: une voiture plus petite et moins polluante, un accès aux transports publics ou un solde financier qui, non consacré à la mobilité, pourrait être versé en cash.

Interrogé à ce sujet, vous avez déclaré, et je vous cite: "Le Conseil central de l'Économie fixe des recommandations tout à fait pertinentes. Cela va dans le bon sens en termes de développement durable". Pour autant, la question du budget doit encore être affinée et définie car, et je vous cite à nouveau: "Il faut de la flexibilité. Il faut éviter l'effet d'aubaine où le cash pourrait être qualifié en revenus professionnels." À cet égard, le 3 mai dernier encore, vous avez indiqué devant cette commission: "Je tiens à ce que le budget mobilité qui sera confectionné s'inscrive dans une politique intégrée de mobilité durable. Les modalités de ce budget restent cependant encore à définir." À ce titre, votre collègue le ministre des Finances aurait commandé une étude pour dresser le cadre réglementaire d'une compensation financière au comptant contre l'abandon d'une voiture de société.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, mon collègue Gilles Foret et moi suivons cette question avec attention. Nous aurions aimé avoir des éléments de réponse aux questions suivantes. Pourriez-vous nous communiquer, dans les grandes lignes, les recommandations qui vous ont été formulées et nous indiquer les pistes qui, à ce stade, recueillent votre préférence? Quel est, à ce stade, l'état du chantier du budget mobilité? Certaines avancées ont-elles été engrangées sur le plan de la réflexion globale? Qu'en est-il de la concertation avec les partenaires sociaux sur ce dossier? Enfin, quel est le calendrier prévu pour aboutir dans ce dossier? Qu'en est-il des concertations avec votre collègue en charge des Finances, le ministre Van Overtveldt?

**04.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, momenteel lopen er gesprekken over de invoering van een mobiliteitsbudget. Op zich is het natuurlijk een goede zaak dat er naast de bedrijfswagen een alternatief komt om de mobiliteit van werknemers in te vullen.

Het voorstel dat momenteel wordt bediscussieerd, lijkt evenwel grondig te verschillen van het voorstel dat wij een aantal jaar geleden al lanceerden, waarmee men een virtuele portefeuille zou krijgen om zijn mobiliteit in te vullen. Hetgeen voorligt, is een cash-for-carverhaal, waarbij de waarde van de bedrijfswagen wordt omgezet in een cashbedrag dat aan het loon van de werknemer wordt toegevoegd. Wij stellen ons daarbij de vraag of dat wel voldoende effecten op de mobiliteit en het woon-werkverkeer zal hebben.

Daarom ben ik nog eens gaan terugkijken naar de uitspraken die u hierover eerder hebt gedaan in uw beleidsnota en naar aanleiding van de bespreking daarvan. Het viel mij op dat u toen sprak over een mobiliteitstoelage, in eerste instantie, en dat later een volwaardig mobiliteitsbudget zou kunnen worden uitgewerkt. Het is intrigerend, gezien de actuele evoluties rond de besprekingen van het mobiliteitsbudget dat eerder het karakter heeft van een mobiliteitstoelage, om terug te kijken naar die uitspraken van eind vorig jaar bij de bespreking van uw beleidsnota.

Ik heb hierover dan ook de volgende vragen, mijnheer de minister.

U bent, denk ik, de enige persoon in het Parlement die het woord mobiliteitstoelage heeft gebruikt. Kunt u wat meer uitleg geven over hoe die mobiliteitstoelage er volgens u in een eerste stap zou moeten uitzien? Welke werknemers zouden recht krijgen op die toelage? Gaat het dan enkel over werknemers met een bedrijfswagen of over iedereen? Moeten werkgevers volgens u verplicht worden om de mobiliteitstoelage aan te bieden of is het een vrije keuze? Op welke manier zou de toelage moeten worden berekend? Moet de bedrijfswagen geheel worden omgezet in een mobiliteitstoelage of zou dat ook gedeeltelijk kunnen? Hoe ziet u dat precies? Zou de toelage volgens uw visie uit een cashbudget moeten bestaan of uit een virtueel budget? Zou de mobiliteitstoelage enkel aan mobiliteit besteed mogen worden of ook aan andere zaken en hoe kan dat worden gegarandeerd?

U deed bij de bespreking van de beleidsnota ook de volgende uitspraak: “Het anders besteden van het patronaal budget dat beschikbaar is voor die wagen”—de bedrijfswagen—“welke gratis ter beschikking wordt gesteld, met behoud van dit wezenlijk aandeel van zijn of haar salarispakket.” Dat citaat was ons niet helemaal duidelijk. Kunt u daar wat extra toelichting bij geven?

Welke is momenteel uw visie tijdens de onderhandelingen om tot een mobiliteitsbudget te komen? Ik neem aan dat dit tot de onderhandelingen zal behoren.

Tot slot, u verwees toen ook naar een expertisecentrum binnen de federale regering. Op welk moment wil u dat expertisecentrum eventueel oprichten om de eerste stappen te zetten? Wie zal er deel van uitmaken?

**04.03 François Bellot**, ministre: Chers collègues, comme je l'ai déjà indiqué, lors de la dernière réunion de commission, en réponse aux questions n<sup>os</sup> 17819 et 17784, j'ai pris connaissance de l'avis des partenaires sociaux et de leurs propositions.

Ik deel hun bekommernis dat er een mobiliteitsbudget moet worden opgesteld dat past in een geïntegreerd beleid voor duurzame mobiliteit. De modaliteiten van dit mobiliteitsbudget moeten evenwel nog bepaald worden binnen de regering. Ik ben het ook met hen eens dat dit geïntegreerde beleid van duurzame mobiliteit moet passen in een interfederale strategische visie inzake mobiliteit die veel ruimer is dan enkel en alleen het mobiliteitsbudget. Mijn diensten maken op dit ogenblik werk van de ontwikkeling van een dergelijke langetermijnvisie die duurzaam, intermodaal, multimodaal en digitaal moet zijn.

À l'initiative de mon collègue des Finances, une étude a été réalisée avec pour objet de dresser un cadre réglementaire, visant notamment à compenser la voiture de société en tout ou en partie par un montant cash, à affecter en partie à des moyens de transport, montant qui participera à augmenter le pouvoir d'achat des ménages. Cette proposition est actuellement à l'examen. Pour ce qui est de l'étude proprement dite et du timing, je vous renvoie à mon collègue le ministre des Finances.

Dans le but d'aboutir à une véritable mobilité à la carte pour tous, j'ajouterai que les services compétents du SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) et en contact avec certains acteurs de terrain, examinent actuellement le cadre réglementaire lié aux différents modes de transport, ce qui s'avère relativement compliqué. Sur cette base, différentes simplifications et harmonisations pourraient être proposées et examinées avec les membres concernés du gouvernement: le ministre des Finances, le ministre de l'Emploi, le ministre des Affaires sociales et moi-même.

Le budget mobilité est une matière complexe qui prendra plusieurs mois, voire une ou deux années, avant de pouvoir aboutir concrètement. Nous devons harmoniser les choses sur le plan de la sécurité sociale. Un certain nombre d'avantages sont soumis à la sécurité sociale, d'autres pas. Un budget mobilité se doit d'être neutre à ce niveau et harmonisé de sorte que la fiscalité directe ou indirecte ne soit pas le seul paramètre de choix des personnes qui doivent se déplacer. Il faut aussi laisser une certaine souplesse à l'intérieur des entreprises, dans le rapport entre l'employeur et le travailleur, dans le choix du mode de déplacement en

fonction de l'endroit où le travailleur habite.

**04.04 Gautier Calomne (MR):** Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre. Je comprends qu'il s'agit d'un dossier à la croisée de différentes compétences. Il mérite qu'on lui consacre le temps nécessaire pour aboutir à la meilleure solution possible. Nous nous devons d'avancer sur ce dossier, de faire des propositions car cela concerne l'avenir de la mobilité dans notre pays et ailleurs. Puisque le chantier sera long, nous reviendrons vous interroger ainsi que vos collègues, au fur et à mesure des étapes.

**04.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord dat mij zeer interessant lijkt, want als ik het goed begrijp, dan ziet u de maatregelen die nu worden genomen, inzake *cash for car* en de mobiliteitstoelage, als een eerste stap.

**04.06** Minister **François Bellot:** ...

**04.07 Jef Van den Bergh (CD&V):** Op termijn moet er dan een volwaardig mobiliteitsbudget komen dat multimodaal moet zijn en met apps moet werken. Ik vind dit een zeer belangrijke toevoeging. Het mag immers niet enkel blijven bij het cash-for-carverhaal want ik meen dat wij dan tekortschieten, willen wij tot een geïntegreerde en multimodale oplossing komen.

Ik kan uw antwoord alleen maar toejuichen, waarvoor dank.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**05 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement de projets de voitures volantes" (n° 18204)**

**05 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van de vliegende auto" (nr. 18204)**

**05.01 Gautier Calomne (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, beaucoup d'articles ont récemment été consacrés au projet de voiture volante, baptisée Flyer, actuellement développée par une startup américaine. Selon nos informations, la commercialisation de cet engin volant individuel est prévue à la fin de l'année, avec le concours de l'un des fondateurs du géant Google. À l'instar du secteur des drones, qui a émergé en un laps de temps très court et qui a nécessité une adaptation de la réglementation aérienne, ce nouveau type d'appareil pose des questions sur le plan de la sécurité et de la navigabilité.

Le projet qui est exposé n'est évidemment pas le seul et, d'ores et déjà, un certain nombre de constructeurs travaillent ou ont annoncé travailler sur des modèles similaires, en Amérique, en Asie et sur le continent européen.

Monsieur le ministre, existe-t-il actuellement une réflexion au sein de vos services pour encadrer l'usage de ce type d'engins? Une concertation européenne est-elle déjà en cours ou prévue? Quelles sont les priorités du gouvernement face à ce phénomène, afin de l'appréhender au mieux?

Vos services ont-ils déjà été approchés par des constructeurs de ce type d'engins? Le cas échéant, quel est l'état de ces discussions?.

**05.02 François Bellot, ministre:** Chers collègues, une société des Pays-Bas est effectivement active dans ce domaine. Les autorités néerlandaises n'ont pas encore légiféré en la matière. La mise en circulation d'une voiture volante dans le trafic actuel n'est donc pour l'instant rien de plus qu'une idée.

Ce sujet n'a pas encore été abordé au niveau de l'Union européenne ou de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. Aucune norme n'a encore été fixée pour ces véhicules. Bien sûr, il est souhaitable qu'un *level playing field* soit garanti au niveau européen pour éviter des difficultés dans le trafic aérien international.

Au niveau de la Belgique, il va sans dire que cela nécessitera toute une série de modifications. Nous n'en

sommes encore qu'au début de la discussion. Pour mon administration, cette discussion sera menée à la fois par la DG Transport aérien et par la DG Circulation routière.

Cela implique que la responsabilité pour la certification d'un tel engin volant pourra incomber, selon la réglementation européenne, à l'Agence européenne pour la Sécurité aérienne ou à la Direction générale du Transport aérien (DGTA) en fonction de sa classification.

Si la responsabilité incombe à la DGTA, il existe déjà une circulaire relative à l'homologation de prototypes. Si la voiture vole et est censée être un aéronef, son conducteur devra, comme tout pilote, remplir toutes les conditions standards.

Sans projet concret, il est actuellement difficile de mesurer les conséquences sur l'environnement et sur l'espace aérien ou encore en termes de nuisances sonores.

**05.03 Gautier Calomne (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

En effet, on n'arrête pas le progrès. Le génie humain est sans limite. À l'instar d'autres phénomènes tels que les drones, les évolutions technologiques se développent à une vitesse exponentielle. Par conséquent, il convient de les anticiper, notamment sur le plan de leurs conséquences. En tout cas, j'observe que vous avez déjà été sensibilisé à la question.

Évidemment, ce n'est pas demain que nous verrons des voitures volantes dans notre ciel, mais peut-être après-demain. Nous devons pouvoir nous y adapter, mais je pense que j'aurai encore l'occasion de vous réinterroger à ce sujet avant que ce ne soit effectivement le cas.

Le **président**: Merci, monsieur Calomne. Peut-être verrons-nous des véhicules autonomes volants à l'occasion d'une prochaine question.

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

**06 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrôles de vitesse sur la voirie" (n° 18205)**

**06 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de snelheidscontroles" (nr. 18205)**

**06.01 Gautier Calomne (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, à la suite d'un arrêt rendu par la Cour de cassation, les tribunaux de police sont désormais tenus de ne tenir compte que de la vitesse "corrigée", et pas de la vitesse "mesurée", dans le cadre de dossiers relatifs au respect de la vitesse par les automobilistes. Comme vous le savez, jusqu'à présent, les magistrats avaient le choix des données utilisées.

Interrogé à ce sujet, un porte-parole de IBSR a déclaré "qu'il n'y avait aucune raison d'admettre que les juges puissent appliquer des sanctions différentes selon les cas. Traiter tous les automobilistes sur un pied d'égalité est normal (...). En son temps, le ministre Landuyt plaidait pour la suppression de la notion-même de vitesse corrigée, mais les services de police tiennent à conserver l'idée d'une marge technique afin d'éviter des contestations abusives (...). On peut toutefois se demander s'il ne serait pas opportun de réduire la marge aujourd'hui tolérée. La question est d'autant plus pertinente que les radars de la dernière génération sont beaucoup plus précis que leurs prédécesseurs. Lors des États généraux de la Sécurité routière, en décembre 2015, le directeur de la police de la route s'était montré favorable à une telle mesure. La différence entre vitesse réelle et vitesse corrigée est d'ailleurs moins large chez nos voisins".

À ce sujet, monsieur le ministre, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Partagez-vous l'analyse du porte-parole de l'IBSR concernant la réduction de la marge aujourd'hui tolérée? En ce qui concerne les vitesses à proprement parler, la ministre qui vous a précédé avait commandité une étude sur une éventuelle modification des limitations. En avez-vous reçu les conclusions et, le cas échéant, pourriez-vous nous en communiquer la teneur?

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*  
*Président: Jef Van den Bergh.*



**06.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, monsieur Calomne, la tolérance technique a pour but de tenir compte de l'erreur de fonctionnement du cinémomètre en conditions idéales de laboratoire mais également de l'erreur de fonctionnement du cinémomètre en conditions réelles.

Pour fixer la valeur de cette tolérance technique, il avait été tenu compte des valeurs des erreurs maximales tolérées. Celles-ci sont fixées dans l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la sécurité routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, lequel prévoit une marge d'erreur tolérée de 20 % pour des vitesses inférieures à 30 km/h, 6 km/h pour les vitesses allant de 30 à 100 km/h et de 6 % pour les vitesses supérieures à 100 km/h.

La tolérance technique protège le conducteur contre une verbalisation erronée due à la faute de l'instrument dans la zone proche de la limite de vitesse autorisée. Par conséquent, je suis d'avis de maintenir le principe d'une tolérance technique appliquée par la police et la justice. Cependant, compte tenu des progrès techniques, les valeurs de cette marge technique pourraient être diminuées de moitié, par exemple. Il faut savoir qu'une modification de la réglementation aura nécessairement, pour conséquence, une réévaluation de tous les modèles approuvés aujourd'hui avec le risque qu'ils ne passent pas l'évaluation. Cela posera des problèmes pratiques à la police qui utilise encore des radars plus anciens avec la marge de tolérance que je vous ai communiquée ci-avant, ainsi qu'une modification des conditions d'utilisation des caractéristiques métrologiques, par exemple, par l'augmentation de la longueur minimale du trajet pour un système de contrôle de trajets.

Mon administration abordera toutefois cette question avec la police fédérale afin de voir les évolutions possibles. J'ajouterai encore que le fédéral n'est compétent qu'en ce qui concerne l'homologation des radars utilisés par la police pour constater les infractions sur les autoroutes. Pour les autres types de route, la matière relève des Régions. L'objectif de l'étude menée par l'IBSR était d'investiguer les impacts d'une modification des limitations de vitesse sur autoroute sur la mobilité, la sécurité routière ainsi que sur l'environnement. Cette étude est à présent terminée et les principaux résultats doivent encore être rendus publics, ce qui sera chose faite dans les plus brefs délais, soit les prochains jours.

**06.03 Gautier Calomne (MR)**: Je remercie le ministre pour sa réponse complète. Nous suivrons avec attention la communication des résultats de cette étude concernant l'éventuelle modification de la vitesse maximale sur les autoroutes.

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

#### **07 Questions jointes de**

- **M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles procédures d'information pour les usagers de la SNCB" (n° 18206)**

- **M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fiabilité et la cohérence des informations aux voyageurs du rail" (n° 18514)**

#### **07 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe procedures voor het informeren van de NMBS-reizigers" (nr. 18206)**

- **de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betrouwbaarheid en de coherentie van de informatie voor de spoorweggebruikers" (nr. 18514)**

**07.01 Gilles Foret (MR)**: Monsieur le président, monsieur le ministre, tout le monde s'accorde à dire que la ponctualité du rail est fondamentale, si l'on veut proposer une offre attractive et garantir la confiance auprès des utilisateurs actuels et futurs du transport ferroviaire.

Comme le rappellent souvent les représentants des navetteurs ainsi que vous-même dans ce parlement: "La solution optimale, c'est évidemment de faire arriver les trains à l'heure. À défaut, l'information fiable et cohérente entre les différents canaux de diffusion (panneaux d'affichage, applications mobiles, accompagnateurs et *speakers* SNCB) est capitale pour apaiser la frustration des voyageurs et leur permettre

de s'organiser pour la suite".

Monsieur le ministre, comment la SNCB entend-elle améliorer la politique d'information aux voyageurs, la circulation efficace et la cohérence des messages dans les prochains mois? Quels sont les moyens matériels et humains affectés au fonctionnement de la cellule d'information aux voyageurs? Qu'en est-il de la possibilité de modification d'un horaire théorique sur les panneaux et dans l'application pour masquer les retards réels et diminuer les statistiques de retard? Quelle est l'évaluation de la migration du Rail Time vers une nouvelle application? En effet, cette migration semble poser quelques problèmes. Quelles sont les pistes d'amélioration en la matière?

Enfin, pour ce qui concerne la politique en matière d'*open data*, le site de la SNCF propose toute une série de sets de données permettant d'améliorer la communication et l'information aux voyageurs. Avez-vous des informations au sujet de cette politique menée au sein la SNCB?

**07.02 François Bellot**, ministre: Chers collègues, la SNCB m'informe que le service qui s'occupe de l'information en temps réel aux clients va désormais travailler de manière plus transversale. Les informations sont gérées au départ d'un endroit unique à la SNCB qui communique ensuite les informations à ses clients via de nombreux canaux tels que les annonces, les écrans dans les gares, les collaborateurs dans les gares mais également via l'accompagnement des trains ou les canaux numériques.

Selon la SNCB, cela aura un effet bénéfique sur le flux des informations qui sont importantes pour les voyageurs. Le but de la SNCB est d'offrir à ses clients une information de grande qualité, de la manière la plus efficace possible. La SNCB précise qu'elle veut faire de l'information aux voyageurs une véritable priorité.

La SNCB met à disposition sur son site web ses données horaires en temps réel depuis le 5 avril 2017. Depuis cette date et jusqu'au 9 mai 2017, la SNCB a reçu 202 demandes de contrats. Ces contrats sont envoyés le jour-même. 29 contrats ont déjà été signés et les autres sont en attente chez les tiers. L'information aux voyageurs revient régulièrement à l'ordre du jour des réunions de concertation avec les *stakeholders*.

Concernant les horaires, la SNCB m'informe qu'elle reçoit les données de planification et *real time* d'Infrabel via des systèmes informatiques. Ces données sont affichées sur les diverses applications. La quasi-totalité des fonctionnalités en application *real time* a été reprise dans l'application *smartphone* SNCB. Néanmoins, il reste certains éléments qui doivent encore être inclus dans la nouvelle application, comme les raisons de retard des trains. Celles-ci doivent être communiquées dans un langage non technique et compréhensible par les clients et les voyageurs. La cohérence des données entre les écrans en gare et les *smartphones* doit, elle aussi, être améliorée à l'avenir.

Enfin, l'application *real time* était appréciée pour sa simplicité d'utilisation. Aussi, pour le renouvellement de son site internet et pour l'évolution de l'application *smartphone*, la SNCB fait appel à des panels de test composés de clients tout au long du processus de design des interfaces utilisateurs. Cette approche de co-création a notamment été utilisée lors de la dernière mise à jour importante de l'application iOS.

**07.03 Gilles Foret (MR)**: Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces éléments. On entend la volonté de la SNCB, notamment via la CEO qui vient de prendre ses fonctions, de réorganiser l'information et la communication car elle s'est bien évidemment rendu compte de l'importance de la transversalité dans l'organisation du flux de l'information. Je pense que c'est capital car, je l'ai encore vécu ce matin, l'incohérence dans l'information qui est véhiculée sur les panneaux et dans les applications n'est pas positive pour les voyageurs qui veulent un train à l'heure. Il est vrai que l'information permet de s'organiser. C'est important.

Au niveau de la politique d'*open data*, j'entends qu'il y a des demandes de contrats permettant d'accéder à ces informations. Je souhaiterais rappeler la philosophie que la SNCF a mise en œuvre autour d'une plateforme libre d'accès, sans contrat, pour tous les développeurs, avec plus de 196 sets de données. M. Van den Bergh ne me contredira pas: il est important d'aller vers cette philosophie de l'*open data*, avec ces plateformes libre d'accès. Je ne doute pas que nous pourrions revenir sur les améliorations qui seront apportées concernant la fiabilité et la cohérence des informations.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

- mevrouw **Annick Lambrecht** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Bombardier" (nr. 18247)

- mevrouw **Annick Lambrecht** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het contract tussen de NMBS en het consortium Bombardier/Alstom betreffende de bestelling van de M7-rijtuigen" (nr. 18376)

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

- **Mme Annick Lambrecht** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Bombardier" (n° 18247)

- **Mme Annick Lambrecht** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrat conclu entre la SNCB et le consortium Bombardier/Alstom concernant la commande de voitures M7" (n° 18376)

**08.01** **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, is er nog een toekomst voor Bombardier in Brugge? Dat is de vraag die vandaag opduikt, eigenlijk al de hele week, nu de trein- en tramconstructeur 160 banen, een derde van het totale aantal, wil schrappen. Naar aanleiding van de verontrustende berichten voor Bombardier over de mogelijke delocalisatie van delen van het productieproces vroeg ik al op 2 februari in het Parlement om echt toe te zien op de correcte contractuele uitvoering van de bouw van 445 dubbeldektreinen type M7 in Brugge. Het contract stipuleert zeer duidelijk dat de constructie van begin tot einde in Brugge moet gebeuren. U beloofde toen samen met minister Peeters opvolging en u beloofde ook gesprekken met de top van Bombardier.

Vandaar mijn vragen. Ten eerste, hoe verklaart u dat de gesprekken eigenlijk geen enkel resultaat hebben opgeleverd om de volledige productie van de dubbeldektreinen voor de NMBS in Brugge te houden? Kon u niet laten uitvoeren wat contractueel werd afgesproken? Ten tweede, zult u nieuwe gesprekken aangaan teneinde wat contractueel op papier werd afgesproken ook effectief te laten uitvoeren?

Mijn tweede vraag hoort hier eigenlijk ook bij. Eind vorig jaar ondervroeg mijn collega De Coninck u omtrent de bestelling van die M7-rijtuigen door de NMBS bij het consortium Bombardier-Alstom. Tijdens de onderhandelingen zou er tussen de NMBS en het bedrijf zijn afgesproken om deze rijtuigen volledig in de Brugse vestiging van Bombardier te bouwen. In uw antwoord gaf u mee dat de sites waar de constructeur M7-rijtuigen produceert in het contract waren bepaald en dat wijziging hiervan aan een reeks kwaliteitsvoorwaarden was verbonden. Recent kregen wij te horen dat bij de Brugse fabriek van de Canadese treinbouwer 160 jobs zullen verdwijnen. Daardoor zou het bedrijf niet meer geleid worden vanuit Brugge maar vanuit het Noord-Franse Crespin en komt ook de productie van de M7-rijtuigen in Brugge in het gedrang.

Mijnheer de minister, wat stond er eigenlijk letterlijk in het contract over die productiesites? Ten tweede, welke kwaliteitsvoorwaarden werden aan de wijziging van de vastgelegde productiesites gekoppeld? Ten derde, is er hier sprake van contractbreuk? Ten vierde, kan ik een kopie krijgen van het contract van 18 december 2015 tussen de NMBS en het consortium Bombardier-Alstom waar dan in zou moeten staan dat alles eigenlijk in Brugge zou moeten worden gemaakt, van begin tot einde?

**08.02** **Minister François Bellot**: Beste collega, op 17 december 2015 ondertekenden de NMBS en Bombardier-Alstom een contract omtrent de aankoop van de M7-trein. Dat contract omvat een eerste bestelling van 445 rijtuigen voor een bedrag van 1,3 miljard euro. De eerste M7-rijtuigen zouden vanaf september 2018 geleverd worden. Het kadercontract voorziet in een mogelijke levering van 1 362 rijtuigen, voor een totaalbedrag van 3,3 miljard euro. De NMBS is niet verplicht die extra rijtuigen te bestellen. De minimumhoeveelheid die besteld moest worden, komt overeen met de eerste bestelling.

De eerste bestelling is als volgt onderverdeeld. Ten eerste, Alstom zal de 90 gemotoriseerde koprijtuigen bouwen. Ten tweede, Bombardier is verantwoordelijk voor de 355 niet-gemotoriseerde rijtuigen.

In verband met de productielokalisatie moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de juridische verplichtingen en anderzijds de juridisch niet-bindende verklaringen gedaan door het management van Bombardier.

Wat het contract betreft, algemeen laat de wetgeving op de overheidsopdrachten niet toe dat een specifieke

locatie voor de productie bepaald wordt. Het M7-contract bevat wel een bijlage met een lijst van sites en onderaannemers die door de NMBS erkend zijn. De fabriek in Brugge is daarin als enige opgenomen voor diverse operaties op de 355 rytuigen, zoals de assemblage, het schilderen, de montage van systemen, de plaatsing van wielstellen, de statische serieproeven en de eindcontrole.

Deze bepaling kan enkel met een akkoord van de NMBS gewijzigd worden. Ingeval van weigering moet de NMBS haar beslissing motiveren, bijvoorbeeld op basis van een kwaliteitsaudit, een gebrek aan referenties, enzovoort.

Ik benadruk dat de NMBS deze vraag nog niet gekregen heeft. Indien deze vraag ontvangen zou worden, moet de NMBS er binnen de 30 dagen op antwoorden.

De Brugse fabriek van Bombardier kan de gevraagde kwaliteit leveren, onder meer dankzij de ervaring van het personeel door de bouw van de M6-treinen in de jaren 2000.

Als voogdijminister heb ik de NMBS gevraagd de lastige klant te zijn die zij gewoon is te zijn. Er kan geen sprake zijn van enige toegift op het vlak van de kwaliteit. Wij zullen dus zeer streng toekijken op de kwaliteitsvereisten indien wij de vraag van Bombardier zouden krijgen. De klanten van de NMBS hebben recht op kwalitatieve treinen.

Ten tweede is er de verklaring van Bombardier. Op verschillende momenten heeft Bombardier bij monde van het management verklaard dat de M7 in Brugge zal worden gebouwd. Deze verklaring werd gedaan voor het afsluiten van het contract, bij het afsluiten van het contract, en ook nadat de eerste berichten over de plannen van Bombardier bekend geraakten. Het officiële perscommuniqué van Bombardier-Alstom dat verstuurd werd op de dag van het afsluiten van het contract, heeft het over de productie in Brugge. Tijdens een vergadering begin dit jaar op het kabinet van mijn collega Peeters werd nogmaals bevestigd dat de M7 in Brugge zal worden gebouwd.

Wij kunnen enkel besluiten dat het er alle schijn van heeft dat Bombardier zijn woord breekt. Dit betreur ik als minister en als mens.

Vorige week heeft een constructieve vergadering met de vakbonden van Bombardier Brugge plaatsgevonden. De federale en de Vlaamse regering zijn vastbesloten om samen met de vakbonden te vechten voor het voortbestaan van de jobs in Brugge. De Vlaamse regering heeft tijdens de vergaderingen een aantal pistes genoemd, onder meer inzake het contract van De Lijn. Bombardier liet weten dat de Brugse fabriek ook vaste kosten heeft en dus een zeker volume nodig heeft. De federale overheid heeft op dat vlak met de beslissing van de nieuwe treinen haar deel gedaan. Het is evident dat elke bestelling in België of in het buitenland waarvoor de Brugse fabriek kan worden ingeschakeld, de kans op werk in Brugge verhoogt.

Ook zijn wij van onze kant al gestart met een juridische analyse van de mogelijkheden die het contract ons op basis van de huidige stand van zaken biedt.

Tot slot is later in mei 2017 een overleg met de top van Bombardier gepland. Zoals beloofd, zullen wij na die vergadering opnieuw rond de tafel zitten met de vakbonden, die ondanks de mogelijke ontwikkelingen in het dossier, dankzij hun waardige en constructieve houding uitblinken.

**08.03 Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw verhelderende antwoord.

Voor alle zekerheid wil ik echter vragen of het waar is dat Bombardier de vraag nog niet aan de NMBS heeft gesteld om de productie in een andere site te doen, hoewel wij dat continu in de media lezen.

Of er al dan niet contractbreuk is, wordt momenteel door de juridische analyse onderzocht, indien ik dat goed heb begrepen.

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

**09 Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société**

**Nationale des Chemins de fer belges, sur "la création d'un arrêt à Ransart sur la ligne Charleroi-Ottignies" (n° 18250)**

**09** **Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanleg van een stopplaats in Ransart op de lijn Charleroi-Ottignies" (nr. 18250)**

**09.01** **Éric Massin** (PS): Monsieur le ministre, dans un communiqué de presse datant du 2 mai dernier, faisant suite à votre rencontre avec les autorités de l'aéroport de Charleroi, vous annonciez la création d'un arrêt à Ransart sur la ligne ferroviaire Charleroi-Ottignies, afin de connecter l'aéroport de Bruxelles à l'aéroport de Charleroi, ainsi que les villes de Louvain, Malines, etc. Ce projet permettrait l'accès des passagers provenant de divers horizons à l'aéroport de Charleroi, d'autant que, selon les plans d'étude, cette gare se situerait à environ 3,5 kilomètres en bus de l'aéroport.

À l'heure actuelle, pour prendre le train, les passagers sont invités à prendre le bus TEC jusqu'à la gare de Charleroi et puis le train. C'est une perte de temps et une rupture de charge relativement importante, ce qui ne favorise pas les vols depuis l'aéroport de Charleroi.

Dès lors, vous vous apprêtez à analyser la faisabilité et le coût d'aménagement de ce point d'arrêt Ransart-BSCA (Brussels South Charleroi Airport) et la modification de l'offre des trains en termes de fréquence, de villes desservies, etc., sur la ligne 140 Louvain-Charleroi, qui croise l'axe Bruxelles-Luxembourg à Ottignies. En outre, la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) serait associée au projet dans la perspective de navettes autonomes et/ou de bus pour relier le point d'arrêt à l'aéroport. En lisant les journaux aujourd'hui, vous aurez remarqué que certains articles mentionnaient un intérêt de la ville de Fleurus, située juste à côté de Ransart, où les travaux seraient moins importants, vu que la gare de Fleurus existe déjà.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner l'agenda concernant l'analyse de la faisabilité du projet pour la gare à Ransart et éventuellement pour la gare de Fleurus? Allez-vous vous concerter avec les comités de riverains pour avoir leur avis sur cette ligne? Pourriez-vous nous donner davantage de détails concernant ce projet très intéressant pour le développement de l'aéroport et de la région?

**09.02** **François Bellot**, ministre: À la suite de ma récente visite à l'aéroport de Charleroi et de la rencontre avec le CEO, Jean-Jacques Cloquet, j'ai souhaité envisager la possibilité de relier l'aéroport de Charleroi à une offre ferroviaire existante située à proximité de l'aéroport. L'objectif est double: contribuer à améliorer le quotidien des voyageurs qui choisissent de décoller depuis Charleroi et participer à une amélioration de la mobilité autour de l'aéroport. Cela offrirait également de nombreuses perspectives d'accès à BSCA (Brussels South Charleroi Airport) qui connaît un essor grandissant.

Contrairement à ce qui avait été envisagé dans le passé où seul le scénario d'une gare sous aéroport, projet très coûteux, était envisagé, j'ai voulu soutenir une approche pragmatique et réaliste. Différents scénarios sont envisagés dont l'arrêt à Ransart, situé sur la ligne existante Ottignies-Charleroi (ligne 140). Partant du principe qu'il faut cibler et optimiser les investissements, tout en maximisant l'utilisation d'infrastructures existantes, je me suis entretenu à ce sujet avec les CEO d'Infrabel et de la SNCB et je les ai chargés de se pencher sur ce dossier, afin d'étudier les différentes possibilités et de revenir vers moi dans les toutes prochaines semaines.

Comme M. Cloquet m'en a parlé à l'époque, le souhait serait de faire un arrêt du style Brussels South Airport sur la ligne et de faire une liaison avec un véhicule automatisé en site propre, *people mover*. Je sais que ce projet pourrait prendre deux à cinq ans, le temps de développer le projet, d'exproprier, etc., mais nous étudions toutes les opportunités, la volonté étant d'aller le plus vite possible vers une offre ferroviaire à un endroit ou à un autre, quitte à l'adapter au cours du temps à cette technologie *people mover*.

Avec Infrabel et la SNCB, nous étudions d'abord l'offre de trains, la réalisation technique et, ensuite, nous ferons un groupe de travail avec tous les acteurs concernés, au premier chef avec BSCA. Après, nous verrons qui viendra se joindre à nous.

**09.03** **Éric Massin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il faut être attentif à toutes les opportunités. Les deux gares les plus proches sont Ransart et Fleurus, mais il faut avoir à l'esprit toutes les potentialités de développement et donc tout ce qui est envisageable.

Fleurus est une gare relativement bien développée, facilement aménageable à un coût qui ne serait pas trop

élevé. Ransart est un point d'arrêt, il faudra donc le développer, avec des investissements plus importants. Ceci, c'est pour le court terme. Quand vous parlez d'un *people mover*, nous sommes dans le moyen terme. Par contre, Fleurus est une zone à population dense, donc avec des expropriations qui risquent d'être coûteuses. Ce serait sans doute moins coûteux à Ransart. Il me semble que l'intérêt est d'envisager le dossier dans sa globalité, avec les riverains, les autorités communales et les sociétés de transport en commun. Il faudra aussi étudier ce projet à court, moyen et éventuellement long termes, pour ne pas faire des investissements trop dispendieux. Nous connaissons les comptes et bilans de la SNCB et d'Infrabel.

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

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

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kartelvorming bij de aanbesteding van spoorwerken door Infrabel" (nr. 18251)

- de heer **Marco Van Hees** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het 'kartel' bij de toeleveranciers van Infrabel" (nr. 18267)

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

- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la constitution d'un cartel pour les adjudications de travaux ferroviaires d'Infrabel" (n° 18251)

- **M. Marco Van Hees** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 'cartel' chez les sous-traitants d'Infrabel" (n° 18267)

**10.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, enige tijd geleden berichtte de krant *De Tijd* over een boete van 1,78 miljoen euro die door de Belgische meldingsautoriteiten opgelegd werd aan vijf bedrijven die zich schuldig zouden hebben gemaakt aan kartelvorming bij de aanbesteding van spoorinfrastructuurwerken door netbeheerder Infrabel. De betrokken bedrijven spraken sedert 2010 af voor elke aanbesteding welk bedrijf zou winnen. Dat is een illegale praktijk die mede mogelijk werd gemaakt doordat enkele medewerkers van Infrabel gevoelige informatie doorspeelden. Het ging onder meer over lopende en toekomstige investeringsplannen, over officieuze informatie betreffende toekomstige aanbestedingen, het budget van projecten en zelfs ook over de prijzen van concurrenten. Het onderzoek begon in 2013, nadat één van die bedrijven de deal opbiechtte. Ook twee andere bedrijven stapten later naar de meldingsautoriteit. Zij krijgen daarom een vermindering van hun boetes. Eén van die bedrijven wordt zelfs volledig vrijgesteld. De bedrijven hebben de voorgestelde schikking aanvaard.

Ten eerste, de rol van enkele medewerkers van Infrabel is op zijn minst opvallend. Werd hier intern onderzoek naar gevoerd? Wat waren de resultaten van het onderzoek? Werden er sancties opgelegd aan de betrokken medewerkers?

Ten tweede, Infrabel zou inmiddels maatregelen hebben genomen om de te nauwe banden tussen medewerkers en leveranciers te voorkomen. Kunt u die maatregelen toelichten?

Ten derde, met de bedrijven werd een schikking getroffen. Is het mogelijk om naast die schikking ook een juridische procedure op te starten en zal Infrabel overgaan tot een gerechtelijke procedure? Waarom wel of waarom niet?

Ten vierde, ziet u gelijkenissen tussen deze zaak en de bedenkelijke manier van aanbesteden bij TUC-rail die aan het licht kwam na het spoorongeval in Saint-Georges-sur-Meuse vorig jaar?

Ten slotte, is dit de eerste maal dat er sprake is van kartelvorming bij aanbestedingen van spoorwerken door Infrabel of is dit in het verleden nog gebeurd? Indien ja, wanneer?

**10.02** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 2 mai, nous avons entendu la condamnation par l'Autorité belge de la concurrence de cinq entreprises (ABB Ltd, Siemens AG, Karpimos SA, Schneider Electric SE et Sécheron SA) du fait de la fixation d'une entente sur les prix; elles se répartissaient les contrats de marchés publics d'Infrabel. C'est Siemens qui aurait pris l'initiative, un de ses collaborateurs étant responsable de maintenir le cartel dans la pratique.

Cette entente sur les prix vient se greffer à un problème plus général: de nombreux travaux qui auparavant étaient effectués au sein d'Infrabel et de la SNCB sont maintenant sous-traités et délégués au privé, prétendument dans un souci de meilleure efficacité et de moindre coût. Un cheminot nous a fait part de la situation. Comme nombre de ses collègues, il se plaint de voir son entreprise détruite à petit feu. Toutes les tâches qui étaient effectuées auparavant dans un atelier le sont par le privé; cela ne coûte pas moins cher et c'est mal fait. Cela permet uniquement de dire au gouvernement qu'on diminue le personnel.

On évoque des tâches comme le nettoyage des trains et des gares, les travaux sur les voies ou les travaux de signalisation. On réduit le personnel, on augmente la pression sur les travailleurs mais, en même temps, on privatise certaines tâches qui étaient dévolues à la SNCB et à Infrabel. Les cheminots se rendent compte que souvent, le travail est mal fait parce que les sous-traitants ne connaissent pas le travail ni les consignes de sécurité. Le personnel cheminot doit ensuite contrôler le travail, voire le corriger.

De plus, on constate que ces firmes privées sous-traitantes s'entendent sur les prix afin de proposer des offres supérieures. Cette situation aggrave encore le problème et le coût.

Monsieur le ministre, disposez-vous d'une estimation du coût de ce cartel? Quel est le dommage économique?

Quelles initiatives allez-vous prendre – si vous en prenez! – pour éviter qu'Infrabel ou la SNCB soient encore visés par ce genre de pratique?

Outre la sanction prise par l'instance de contrôle, allez-vous prendre des mesures par rapport à des contrats en cours ou à un engagement de ne plus passer de contrat avec ces sociétés qui traitaient avec Infrabel ou avec la SNCB?

Enfin, est-il possible que d'autres cartels similaires à ceux ayant touché Infrabel ou la SNCB existent?

**10.03** Minister **François Bellot**: Beste collega's, begin februari 2015 heeft Infrabel een intern administratief onderzoek opgestart en zijn 12 personeelsleden, betrokken bij de opdracht, opgeroepen voor een verhoor, in aanwezigheid van de *compliance officer* en de advocaten van Infrabel. Uit de verhoren bleek dat een persoon confidentiële informatie betreffende de prijs had doorgezonden. Hij heeft een dubbele disciplinaire sanctie gekregen: de schorsing uit zijn functie en van zijn salaris gedurende drie maanden, alsmede een wijziging van zijn plaats van tewerkstelling.

In de loop van 2015 heeft het directiecomité van Infrabel de volgende beslissingen genomen, teneinde al te nauwe banden tussen haar medewerkers en de leveranciers te voorkomen.

Ten eerste, de afscheiding van de aankoopfunctie ten opzichte van de operationele diensten binnen de organisatiestructuur van Infrabel.

Ten tweede, het opzetten van een gecentraliseerd businesspartnermodel binnen Infrabel op basis van duidelijk afgelijnde taken en bevoegdheden, voor het opmaken van een gedragscode betreffende opdrachten, bestemd voor de medewerkers die betrokken zijn bij overheidsopdrachten, die intern zal worden verdeeld en waarover een sensibiliseringscampagne zal worden opgezet. Tevens werd begin 2017 beslist om de aankoopdienst Werken binnen Infrabel te sensibiliseren binnen de dienst I-FBA 5 Procurement.

Op 1 juli 2014 heeft Infrabel een klacht ingediend bij de procureur des Konings van Brussel voor fraude bij een overheidsopdracht. Afgezien van die strafklacht zal Infrabel haar schade trachten te verhalen, middels een burgerlijke procedure om het verschil tussen de prijs die zij had moeten betalen zonder kartel en de prijs die zij effectief heeft betaald terug te krijgen van de betrokken ondernemingen.

Beide dossiers, het dossier in kwestie en de procedure rond Saint-Georges-sur-Meuse zijn verschillend.

In de opdrachtprocedure voor Saint-Georges-sur-Meuse is er geen sprake van kartelvorming. De manier waarop TUC Rail de opdracht destijds heeft geplaatst, was geenszins bedenkelijk.

Het is de eerste maal dat kartelvorming door bedrijven bij de aanbesteding voor spoorwerken door Infrabel door een mededingingsautoriteit werd vastgesteld.

Le phénomène des cartels peut, bien entendu, toucher de nombreux secteurs et concerner, de ce fait, n'importe quelle entreprise – y compris la SNCB. Le service des achats de celle-ci, conscientisé à ce sujet, est attentif aux indices de ce type de fraude pouvant apparaître au travers des offres. Une information spécifique a d'ailleurs été communiquée à ce propos par le service juridique de la SNCB à l'attention du service des achats.

**10.04 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Ik heb één vraag, omdat ik op het einde van uw antwoord wellicht niet heel goed heb opgelet. Ik noteer dat het de eerste maal is dat kartelvorming wordt vastgesteld. Is dat correct?

**10.05 Minister François Bellot:** Dat klopt.

**10.06 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je n'ai pas obtenu d'information relative au montant estimé du dommage. Une évaluation a-t-elle été menée? Non, du moins pour l'instant. Je suppose que, si Infrabel essaie de récupérer les sommes perdues, on décidera d'en réaliser une.

Par ailleurs, vous affirmez qu'une information existe au sein de la SNCB. Je me demande alors pourquoi on n'a pas appliqué les mêmes modifications dans la procédure que dans le cas d'Infrabel.

Enfin, je ne puis que constater à nouveau que ce phénomène est amplifié par la tendance observée chez Infrabel et à la SNCB, qui consiste à sous-traiter de plus en plus de tâches. Évidemment, plus on sous-traite, plus grand est le risque que l'on assiste à de telles déconvenues. C'est pourquoi je considère qu'il serait judicieux que ces deux sociétés prennent un autre aiguillage.

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

**11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opwaardering van het station van Aarschot en derhalve het verbeteren van het aanbod in de buurregio's Heist-op-den-Berg, Westerlo en Diest" (nr. 18273)**

**11 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la revalorisation de la gare d'Aarschot et par conséquent l'amélioration de l'offre dans les zones de voisinage de Heist-op-den-Berg, Westerlo et Diest" (n° 18273)**

**11.01 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in principe stel ik vragen als deze en de volgende schriftelijk, maar gelet op het feit dat ik vastgesteld heb dat het soms zes maanden duurt vooraleer ik een antwoord krijg, wens ik deze mondeling te stellen. Deze vraag gaat immers over een vrij grote regio met een vrij groot potentieel.

Een aantal jaren geleden werd onderzocht of het GEN oostwaarts kon worden uitgebreid tot het station van Aarschot. Hiervoor werd onder andere de bocht van Leuven gemaakt. Een infrastructuurproject dat zeer veel geld kostte.

De motivering was dat de oostelijke rand van de Vlaamse ruit moest worden uitgebreid, gelet op de congestie op de E314 en de E40. De westelijke uitbreiding naar Zottegem werd om soortgelijke redenen wel weerhouden en gerealiseerd. Misschien had de woonplaats van de toenmalige spoorbaas daar wel iets mee te maken?

Een uitbreiding van het GEN zou ervoor zorgen dat reizigers uit de regio Heist-op-den-Berg sneller in Brussel geraken. De huidige infrastructuur zorgt immers voor de nodige beperkingen.

In het nieuwe vervoersplan van december 2017 is geen sprake van extra P-treinen naar deze regio. Ik meen dat dit een gemiste kans is. Vroeger had men in de regio ook een veel betere verbinding met de Kust. In het vorige vervoersplan van 2015 is dit verloren gegaan.



Ik kom dan tot mijn vragen.

Ten eerste, hebt u kunnen achterhalen wat de motivering is van de beslissing om Aarschot niet te weerhouden als GEN-station? Ik heb dit nergens teruggevonden. Die plannen lagen ooit op tafel, maar ik vind nergens een motivering terug voor de schrapping. Voor alle duidelijkheid wil ik nog wel zeggen dat dit dateert van voor uw tijd. U bent daar absoluut niet politiek verantwoordelijk voor.

Ten tweede, hoeveel hebben de infrastructuurwerken aan de bocht van Leuven gekost? Hoeveel treinen maken hier effectief gebruik van per dag? Waarom werden er geen extra P-treinen ingelegd in het Vervoersplan 2017? Men heeft mij ooit gezegd dat dit is omwille van het feit dat daarvoor het rijpad vanuit Hasselt naar de luchthaven moet worden aangelegd. Als ik de uurregeling bekijk, vind ik dat absoluut geen motivering meer. Worden er pistes onderzocht om het treinaanbod in deze regio te verbeteren in een volgend vervoersplan?

**11.02** Minister **François Bellot**: De kosten van de verbindingsbocht L35-36 aan de rand van Leuven worden geraamd op 36,9 miljoen euro. In totaal rijden er per werkdag 30 reizigerstreinen van de NMBS over deze bocht van Leuven. De NMBS kan geen bijkomende P-trein inleggen omdat de Noord-Zuidverbinding vrijwel verzadigd is.

De analyses in het raam van het vervoersplan dat van kracht wordt in december 2017 hebben wel geleid tot twee bijkomende verbeteringen voor de regio.

Ten eerste, is er de verdubbeling van de frequentie op zaterdag van de IC08 op de verbinding Antwerpen-Mechelen-Brussels Airport-Zaventem-Leuven-Hasselt op het gedeelte tussen Leuven en Hasselt.

Ten tweede, is er de inzet van een bijkomende P-trein op zondagavond met het oog op het studentenvervoer.

Naast de ontdubbeling van de studententrein Hamont-Leuven via Lier en Mechelen wordt er ook een nieuwe trein tussen Hasselt en Genk ingelegd, die via Diest en Aarschot rijdt. Op de lijn tussen Aarschot en Lier wordt gestreefd naar een goede spreiding zodat in het knooppunt Heist-op-den-Berg de aansluitingen met De Lijn verbeterd kunnen worden.

**11.03** **David Geerts** (sp.a): Dank u, mijnheer de minister. Waren het nu 30 of 40 treinen? Dat heb ik niet kunnen noteren.

**11.04** Minister **François Bellot**: 30.

**11.05** **David Geerts** (sp.a): Oké, ik neem akte van uw antwoord. Ik zal met het oog op de dienstregeling bekijken welke rijpaden er eventueel nog beschikbaar zijn. Wat u zei over de studententrein klopt. Ik had dat ook gemerkt, maar ik was vergeten het te vermelden.

In feite, als men 's morgens de radio opzet, hoort men de congestieberichten in die regio. Ik meen dat investeringen in het openbaar vervoer daar voor minder files kunnen zorgen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Aangezien vraag nr. 18312 van de heer Demon in een schriftelijke vraag werd omgezet, behoudt u het woord voor uw volgende vraag op de agenda.

**12** **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geruchten over de sluiting van het station Kapellen" (nr. 18313)**

**12** **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rumeurs concernant la fermeture de la gare de Kapellen" (n° 18313)**

**12.01** **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal heel kort zijn. Mijn vraag is immers een ja-nee-vraag.

Er circuleren geruchten, die ook mij alsook mijn collega hier in de Kamer en burgemeester van Kapellen ter ore zijn gekomen en waarover ik persberichten heb gezien, namelijk dat het station van Kapellen al dan niet zou sluiten.

Ik heb op die geruchten geantwoord dat een sluiting mij ten zeerste zou verbazen, gelet op het feit dat in het vervoerplan op de lijn 12 opnieuw meer treinen zullen rijden.

Ik zal u echter de vraag heel concreet stellen.

Zijn er effectief plannen om het station van Kapellen al dan niet te sluiten?

**12.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, de NMBS laat mij weten dat zij hoegenaamd niet de intentie heeft het treinaanbod in Kapellen te verminderen, stop te zetten of het loket van Kapellen te sluiten. Gezien het moratorium is dat ook niet aan de orde.

Integendeel, de NMBS zal het aanbod op lijn 12 Antwerpen-Essen-Roosendaal vanaf december 2017 met een bijkomende stoptrein uitbreiden. De NMBS heeft de lokale verkozenen trouwens tijdens haar roadshow in Antwerpen op 19 april 2017 daarvan op de hoogte gebracht. Dat is dus goed nieuws.

**12.03** **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Mijnheer Van den Bergh, het kan zijn dat ik al weg was op het moment waarop de vraag toen is behandeld, want anders had ik ze hier niet gesteld.

De **voorzitter**: Ik kan het mij niet herinneren.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

Vraag nr. 18329 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**13** **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le phénomène des conducteurs fantômes sur autoroute" (n° 18333)**

**13** **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spookrijders op autosnelwegen" (nr. 18333)**

**13.01** **Emir Kir** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en moyenne, on recense, chaque année, une quinzaine d'accidents avec un conducteur fantôme sur autoroute. C'est en mars que le risque d'accident est le plus élevé. De tels accidents sont dix fois plus mortels que la moyenne des accidents sur autoroute. Alcool, erreur d'attention ou volonté de suicide sont souvent à la base de tels accidents.

Selon l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR), les accidents impliquant un conducteur fantôme représentent seulement 0,4 % de la totalité des accidents corporels sur autoroute, mais entraînent 3,7 % des tués.

Pour rappel, le nombre d'accidents est étalé sur l'année, mais il y a quand même un pic au mois de mars: 11 % des accidents avec un conducteur fantôme ont lieu ce mois-là, en particulier, durant les nuits de week-end.

Monsieur le ministre, combien de conducteurs fantômes ont-ils été impliqués dans des accidents sur autoroute au cours des trois dernières années par Région? Dans la mesure où des chiffres provisoires sont déjà disponibles en 2017, parmi ces accidents, combien de blessés et de tués ont-ils été recensés? Quelles sont les sanctions prévues pour les auteurs? Des initiatives ont-elles été prises au cours de ces dernières années pour lutter contre le problème des conducteurs fantômes? Si oui, lesquelles? D'autres sont-elles prévues à l'avenir pour mieux conscientiser la population?

**13.02** **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, j'ai ici un tableau qui va vous être remis et qui reprend, par Région, le nombre d'accidents corporels sur autoroute impliquant un conducteur fantôme et le nombre de victimes tuées et blessées dans ces accidents.

Sont considérés comme accidents impliquant un conducteur fantôme les accidents dans lesquels au moins un des conducteurs circule à contre-sens.

Les chiffres officiels pour l'année 2016 ne sont pas encore connus et aucun chiffre même provisoire n'est disponible à l'heure actuelle pour 2017.

Rouler à contre-sens sur une autoroute constitue une infraction du 4<sup>e</sup> degré. À ce jour, une amende de 40 à 500 euros à multiplier par huit pour les décimes additionnels, soit une amende de 320 à 4 000 euros peut être prononcée par le juge qui doit également condamner à une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée qui varie de huit jours à cinq ans. En cas de récidive, les peines d'amende sont doublées.

En ce qui concerne les mesures générales visant à éviter que des conducteurs ne prennent à contre-sens les autoroutes, les solutions pour lutter contre les conducteurs fantômes sont principalement infrastructurelles: conception et construction de la sortie, éclairage, signalisation spéciale, marquage au sol.

Par ailleurs, la diffusion immédiate d'informations revêt une grande importance, soit par radioguidage en interrompant les autres émissions *illico presto*, soit par les systèmes de GPS ou autres systèmes comme le système Coyote qui font apparaître un message sur le *display* dans le véhicule.

Tant l'équipement infrastructurel que les centres d'information routière, en collaboration avec la police, sont régionaux.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 18334 van de heer Jean-Jacques Flahaux wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**14** Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport d'audit de la DGTA relatif au survol aérien de la Région bruxelloise" (n° 18339)

**14** Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het auditrapport van het DGLV betreffende de vluchten boven het Brussels Gewest" (nr. 18339)

**14.01** **Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, en juin 2016, vous avez annoncé que vous prendriez prochainement une instruction de clarification des normes de vent. Lors de notre réunion de commission en octobre 2016, vous nous annonciez que vous aviez demandé un audit auprès de la DGTA pour vérifier si l'usage de la piste 01 durant les premiers jours d'octobre avait été ou non abusif. Depuis, nous sommes restés sans nouvelle de cet audit et de la clarification, malgré diverses informations faisant état de manipulations, de la part de Belgocontrol, des normes de vent et d'une mauvaise application des instructions ministérielles qui s'imposent à Belgocontrol sans qu'elle puisse les modifier ou les négocier. Selon diverses sources, cet audit serait en réalité terminé depuis plusieurs mois déjà.

Comme vous le savez, le parlement a un rôle de contrôle de l'exécutif, dans le but de représenter les citoyens de toutes les Régions. À ce titre, en tant que parlementaire, je suis très souvent contactée par les riverains de l'est de Bruxelles et du Brabant wallon au sujet d'une utilisation importante de la piste 01 pour les atterrissages. J'en suis aussi personnellement victime.

Afin de respecter les dispositions légales relatives à la transparence en matière administrative et/ou les dispositions légales relatives à l'accès à l'information en matière environnementale, je souhaiterais que vous transmettiez à l'ensemble des parlementaires ce rapport d'audit ainsi que votre instruction de clarification des normes de vent.

Vous comprendrez, monsieur le ministre, que l'utilisation abusive de la piste 01 cause, pour reprendre les mots de la juge de la cour d'appel de Bruxelles dans son arrêt du 31 mars 2017, des "nuisances graves" aux riverains et que, dès lors, si vous étiez en possession de documents qui prouvent ou abondent dans le sens que des manipulations des normes de vent ont eu lieu ces dernières années, il serait totalement inacceptable que nous n'en soyons pas tenus informés. En effet, il serait inacceptable que Belgocontrol

fasse un mauvais usage de la piste 01, alors que vous savez pertinemment bien qu'elle ne fait pas partie du PRS et que son usage a été condamné de très nombreuses fois par la justice.

Monsieur le ministre, l'audit réalisé par la DGTA auprès de Belgocontrol est-il bel et bien terminé, comme l'indiquent mes sources? Dans l'affirmative, pourriez-vous le transmettre aux membres du parlement fédéral?

**14.02 François Bellot**, ministre: Je vous confirme avoir reçu de la DGTA un rapport condensé sur l'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National du 2 au 10 octobre. Ce document est contresigné par la DG Transport aérien et le président du SPF. Ce rapport a été reçu par mon cabinet en date du 16 mai, soit hier. J'étudie actuellement ce texte avec mon équipe afin de formuler mes éventuelles remarques.

Des rapports intermédiaires avaient été échangés dans le cadre des trois phases de cette mission d'audit: la collecte des données pour la période du 2 au 10 octobre, l'analyse de ces données et les recommandations suite à cette analyse.

Comme je l'avais promis, et n'ayant rien à cacher, cet audit sera présenté à la commission de l'Infrastructure de la Chambre quand ce sera fixé à son agenda. Je vous renvoie donc à cette réunion qui aura lieu prochainement.

J'ose espérer que l'audition des représentants de la DGTA et de Belgocontrol et la lecture de ce rapport pourront éclairer chacun sur les événements survenus durant la période du 2 au 10 octobre 2016.

**14.03 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous sommes le 17 mai, je ne pouvais trouver meilleure occasion pour vous poser cette question! Nous serons attentifs à votre analyse de ce rapport et aux commentaires qui y seront joints.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 18351 van de heer Calomne is omgezet in een schriftelijke vraag.

**15 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la modulation de la taxe kilométrique et l'accès à la bande de bus aux usagers du covoiturage" (n° 18352)**

**15 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het moduleren van de kilometerheffing en de mogelijkheid voor carpoolers om de busstrook te gebruiken" (nr. 18352)**

**15.01 Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le ministre wallon de la Mobilité s'est récemment exprimé en faveur d'une modulation de la taxe kilométrique pour diminuer la congestion sur les routes belges. Je le cite à ce propos: "Je souhaite que Bruxelles revoie sa taxation kilométrique. L'objectif: rendre moins chère, voire gratuite, l'utilisation des autoroutes pour les camions hors des heures de pointe et la rendre plus chère durant les heures de gros trafic. Ce serait d'un grand intérêt pour la mobilité (...). Je vais formuler officiellement cette demande auprès de Pascal Smet, ministre bruxellois de la Mobilité, lors du prochain Comité exécutif des ministres de la Mobilité. J'en parlerai également aux autres ministres de la Mobilité, car la mesure pourrait également intéresser la Flandre".

Par ailleurs, le ministre s'est également prononcé en faveur d'un accès des voitures de covoiturage à la bande réservée aux bus sur l'autoroute, notamment entre Wavre et Bruxelles. Toutefois, il a admis, et je le cite encore, que "cela nécessite de modifier le Code de la route. C'est pourquoi j'ai sollicité le ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot. Nous en discuterons lors de la prochaine réunion du Comité exécutif des ministres de la Mobilité".

À ce sujet, monsieur le ministre, quelle est votre position par rapport aux deux propositions émises par le ministre wallon? Estimez-vous que ces projets soient pertinents et réalisables? Quelles sont les réponses qui devraient être communiquées à l'occasion de la prochaine réunion du Comité exécutif des ministres de la Mobilité? Plus globalement, quel est l'état de la réflexion au sein du gouvernement fédéral pour promouvoir le covoiturage? Des mesures spécifiques sont-elles prévues à court et à moyen termes? Des synergies sont-elles éventuellement déjà envisagées, en partenariat avec les services régionaux compétents?

**15.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, monsieur Calomne, ces deux points seront discutés au sein du Comité exécutif des ministres de la Mobilité tout prochainement. Je vous relaierai les décisions prises après cette coordination ministérielle.

Abordons d'abord le péage kilométrique! Il s'agit d'une compétence régionale. Je n'ai pas à me prononcer sur ces éléments.

En ce qui concerne le covoiturage, j'ai apporté les modifications réglementaires lors de la dernière révision du Code de la route intervenue le 21 juillet 2016. J'ai anticipé, apparemment les gouvernements régionaux n'en sont pas informés ou n'ont pas été attentifs dans la lecture du *Moniteur*. En effet, depuis lors, il existe une possibilité pour les gestionnaires des voiries d'affecter la bande d'arrêt d'urgence au trafic heures de pointe.

Pour que les voitures de covoiturage puissent être autorisées à circuler sur la bande de circulation réservée sur l'autoroute, une solution pragmatique, ne nécessitant pas une modification de la réglementation, pourrait être de ne plus signaler la bande de circulation réservée aux bus au moyen du signal F17 "bande bus", mais bien au moyen d'un signal C5 "accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur à plus de deux roues et de motocyclettes avec side-car", complété par un signal additionnel, excepté 2+ ou 3+.

De cette manière, la mesure évoquée par le ministre wallon de la Mobilité peut déjà être mise en œuvre par les gestionnaires de voirie, à savoir les Régions, sur les autoroutes, puisque les véhicules occupés par au moins deux ou trois personnes selon le cas, en ce compris les véhicules de covoiturage, les véhicules de service public régulier, de transport en commun et les motocyclettes sans side-car peuvent circuler sur la bande d'arrêt d'urgence à condition d'une signalisation adéquate. Concrètement, l'interpellation à ce sujet du ministre régional wallon est déjà anticipée, puisque ce projet existe depuis le mois de juillet 2016, mais est méconnue des gestionnaires de voirie, également à l'échelon ministériel.

**15.03 Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse pragmatique et constructive. Vous avez déjà anticipé les demandes du gouvernement wallon. J'espère que vous aurez l'occasion de les lui transmettre lors du prochain Comité exécutif ministériel de la Mobilité.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n° 18368 et 18371 de M. Cheron, de même que les questions n°s 18476, 18477, 18478 et 18479 de Mme Poncelet et les questions n°s 18540 et 18542 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

**16 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les objets perdus dans les trains" (n° 18435)**

**16 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "verloren voorwerpen in de treinen" (nr. 18435)**

**16.01 Emir Kir** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon un article paru dans la presse, début mai, les objets perdus dans les trains sont de plus en plus nombreux. En 2016, le pays comptabilisait 32 556 objets égarés. Ces objets perdus revêtent la plupart du temps une très grande importance pour leurs propriétaires. Les personnes à qui il est déjà arrivé d'oublier dans le train des objets précieux ou ayant une valeur sentimentale mesurent l'importance des 18 dépôts "objets perdus" dont dispose la SNCB partout dans le pays. J'aimerais vous interroger à ce sujet.

Quelle est la procédure appliquée par la SNCB quand un objet est déclaré perdu ou est retrouvé? De quelle manière une vérification est-elle effectuée pour être certain que la personne est réellement la propriétaire de l'objet récupéré? Pouvez-vous nous donner un aperçu du nombre d'objets récupérés par leurs propriétaires de 2014 à ce jour? Que deviennent ceux non récupérés? Sont-ils détruits ou offerts à des associations? Quel est le coût de la gestion de ces dépôts? Quelles initiatives la SNCB prend-elle si le propriétaire d'un objet trouvé est connu mais ne vient pas le chercher? Envisagez-vous que la SNCB adopte une attitude proactive en recherchant ces propriétaires? La SNCB a-t-elle déjà reçu des plaintes concernant le service des objets perdus de 2014 à ce jour? Si oui, quels sont les types de plaintes les plus fréquents?

**16.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, si un client perd ou oublie quelque chose dans un train ou une gare, il doit le signaler le plus rapidement possible via le guichet ou le formulaire disponible sur le site [www.letrain.be](http://www.letrain.be). La SNCB tient à jour un registre informatisé des objets trouvés/perdus par les voyageurs ou trouvés et amenés aux guichets des gares par le personnel SNCB, accompagnateurs de train, sous-chefs de gare, agents d'entretien et par les voyageurs.

Par ailleurs, les demandes d'objets perdus sont également enregistrées. Quotidiennement, les agents de gare effectuent des recherches sur base des objets présents dans leur gare et tentent d'en identifier le propriétaire. Si ce dernier est retrouvé, la gare le contacte par téléphone, e-mail ou courrier afin d'organiser la restitution. Le client a le choix entre, soit venir le récupérer dans la gare où il se trouve, soit demander à la SNCB de l'envoyer dans la gare la plus proche de son domicile, par exemple.

Lors de la restitution éventuelle de l'objet à son propriétaire, une vérification contradictoire de l'objet trouvé est effectuée en demandant, par exemple, quel est le contenu de la valise ou en vérifiant les données personnelles si celles-ci sont présentes sur ou dans l'objet.

Voici un aperçu du nombre d'objets récupérés de 2014 à ce jour: 13 578 sur 35 664 en 2014, soit 38 %; 11 976 sur 33 569 en 2015, soit 35,68 %; 11 074 sur 32 556 en 2016, soit 34,02 %.

Conformément à la loi du 6 avril 2010, la SNCB conserve les objets trouvés au moins cinquante jours. Une fois ce délai écoulé, si l'objet n'a pas été récupéré ou si le propriétaire n'a pu être identifié, la SNCB le remet à une entreprise avec laquelle un contrat de recyclage a été conclu. Pour l'instant, il s'agit de l'ASBL Les Petits Riens. Ce service est assuré gratuitement par l'entreprise de recyclage.

Les denrées périssables, de même que les biens susceptibles de détérioration rapide ou qui sont préjudiciables à l'hygiène ou à la santé publique, sont détruits.

La SNCB m'assure qu'elle consent les efforts nécessaires en vue d'identifier les propriétaires légitimes des objets perdus et essaie de les informer avant l'expiration du délai de cinquante jours. Si les coordonnées du propriétaire sont présentes dans l'objet trouvé, celui-ci est systématiquement contacté.

Les plaintes les plus fréquentes portent sur les objets non retrouvés ou les dégâts constatés sur des objets restitués. En 2014, on a dénombré 17 réactions; 48 en 2015 et 30 en 2016.

**16.03 Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces précisions.

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

Le **président**: Les questions jointes n° 18369 et n° 18370 de M. Marcel Cheron, n° 18528 de Mme Sabien Lahaye-Battheu et n° 18532 de Mme Inez De Coninck ainsi que la question n° 18403 de Mme Catherine Fonck sont transformées en questions écrites.

**17 Question de Mme Gwenaëlle Grovonijs au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimal du personnel à la SNCB" (n° 18395)**

**17 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonijs aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS" (nr. 18395)**

**17.01 Gwenaëlle Grovonijs** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'accord social intervenu avec les syndicats prévoyait le respect d'un effectif minimal de personnel chez Infrabel et à la SNCB. Or, ce protocole d'accord sur le personnel n'est pas respecté. Rien que pour l'exercice 2016, l'effectif moyen en équivalents temps plein est en baisse de 1 458 postes, soit 4,8 % du personnel des chemins de fer. Ce nombre de postes de bon emploi disparus en 2016 correspond à l'équivalent des emplois perdus suite à la fermeture de Caterpillar Gosselies.

Il semblerait, bien malheureusement, que les estimations de la CGSP-Cheminots d'une perte de 6 000 emplois d'ici 2020 se confirment.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer ces informations? Ne craignez-vous pas un manque

d'effectifs pour le fonctionnement concret des chemins de fer?

**17.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je ne suis pas en mesure d'affirmer ou d'infirmer les informations que vous me transmettez quant à l'évolution du volume de l'emploi. Cela relève des décisions opérationnelles des sociétés, dans lesquelles le politique ne s'immisce pas. Je puis toutefois vous indiquer que la digitalisation et la modernisation ont un impact sur la nature et le nombre des emplois. C'est le cas au sein des entreprises ferroviaires comme dans les services publics ou dans le secteur privé.

Enfin, je rappelle que la SNCB et Infrabel doivent être en mesure d'assurer leur rôle respectif dans les meilleures conditions avec, bien entendu, un niveau de sécurité maximum.

**17.03 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, vous savez ce qui me vient à l'esprit quand je vous entends? J'ai envie de vous dire: "Madame Galant, sortez de ce corps!" On retrouve de vieux démons, où systématiquement, quand on posait une question, on nous renvoyait aux organes de gestion.

Je pense qu'en tant que ministre, vous avez une responsabilité pleine et entière. Si vous demandez les chiffres et qu'on ne vous les donne pas, objectivement, cela m'inquiète d'autant plus.

Je suis donc totalement insatisfaite de la réponse que vous m'avez fournie. J'aimerais que vous demandiez les chiffres, pour qu'on puisse avoir une réponse claire sur cet élément qui me semble essentiel pour faire fonctionner l'entreprise ferroviaire. Pour cela, il faut du personnel. Me dire que vous n'avez pas les chiffres...

**17.04 François Bellot**, ministre: Je ne les ai pas.

**17.05 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Hé bien, il faut les demander et nous les fournir! Ou alors, il y a un souci. Si même le ministre...

**17.06 François Bellot**, ministre: Ce n'est pas quelque chose qu'on obtient en vingt-quatre heures, madame Grovonius. La question date de vendredi.

**17.07 Gwenaëlle Grovonius** (PS): La question est déposée depuis le 11 mai.

Je reviendrai vers vous à la prochaine séance de questions-réponses.

**17.08 François Bellot**, ministre: Nous avons interrogé les deux entreprises. Nous avons interrogé HR et ils m'ont transmis cette réponse. Que voulez-vous que je vous dise? Ils ont transmis un document disant qu'ils n'avaient pas les chiffres à ce jour et que cela leur demanderait un peu de recherche. Il y a les équivalents temps plein, les temps partiels, les gens en congé.

**17.09 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Parfait. Je redéposerai une question et reviendrai vers vous. Sachez que la question va revenir! Qu'on ne vienne pas me dire la prochaine fois qu'on ne dispose de la question que depuis deux jours!

**17.10 François Bellot**, ministre: Je ne peux vous dire que cela.

**17.11 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Oui, d'accord. Mais là, vous le savez maintenant. Je vais introduire une nouvelle question.

**17.12 François Bellot**, ministre: Êtes-vous consciente du fait que six personnes ont passé la nuit à travailler pour les 65 questions qui se trouvent à l'ordre du jour aujourd'hui, parce que les questions arrivent au dernier moment? Je ne peux vous dire que cela. Il y a des personnes qui passent des nuits à répondre à des questions.

**17.13 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Tout comme des gens passent leurs nuits à en écrire, monsieur le ministre.

**17.14 François Bellot**, ministre: Oui. Je veux bien tout ce que vous voulez, mais à un moment donné, je ne sais pas. Je n'ai pas de souci avec le fait que vous anticipez la question. Je ne m'en plains pas, c'est normal, c'est le jeu parlementaire, mais il y a actuellement dix équivalents temps plein qui répondent aux questions

posées au ministre de la Mobilité. Les entreprises plus le cabinet, mais c'est normal. Je ne trouve pas cela anormal. Mais quand vous posez des questions de cette nature, qui demandent un travail, HR me dit qu'ils ne savent pas répondre dans un délai très court à cette demande. Il ne s'agit pas du fait de ne pas vouloir répondre. Je veux bien répondre. Reposez la question dès demain. Lors de la prochaine réunion, nous essayerons d'avoir tous les éléments.

**17.15 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, je pense que nous pouvons tomber d'accord sur le fait que j'introduise la question rapidement pour que vous ayez le temps d'y répondre de la manière la plus précise qui soit. Néanmoins, je me permettrai quand même de souligner mon inquiétude. En effet, si vous me dites que ces chiffres ne sont pas connus, et pas surveillés quasiment au jour le jour par Infrabel et par la SNCB, j'ai envie de vous dire: où va-t-on?

**17.16 François Bellot, ministre:** (...) Il faut savoir que quand des questions arrivent, parfois la veille ou l'avant-veille, que vous arrivez ensuite ici, et qu'une grande partie des questions sont transformées en questions écrites ou reportées, des gens ont malgré tout passé leur nuit à y répondre! Moi, je respecte les travailleurs!

**Le président:** Ce n'est plus le point dont nous sommes censés discuter, je pense. Demain, nous aurons une nouvelle question et nous attendrons la réponse.

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

**18 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les élections sociales à la SNCB" (n° 18396)**

**18 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale verkiezingen bij de NMBS" (nr. 18396)**

**18.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, au début du mois, la Commission paritaire nationale, qui regroupe patrons et syndicats du rail, a approuvé le projet d'organisation des élections sociales au sein du groupe SNCB. Le premier scrutin aura donc lieu en décembre 2018. Il est prévu dans la dotation annuelle de HR Rail un montant de 1,2 million d'euros attribué par le gouvernement pour le dialogue social. Ce montant faisait partie des moyens accordés à HR Rail avant la prise de décision par le gouvernement d'imposer les élections sociales par la loi du 3 août 2016. L'organisation de ces élections aura un coût. Les responsables des chemins de fer le savent aussi. Une première estimation a d'ailleurs été réalisée. Pour la gestion administrative et l'organisation des compositions des bureaux, il faut prévoir environ 600 000 euros. Ce montant ne tient pas compte du temps rémunéré à libérer pour les agents afin de se rendre aux différents bureaux de vote pour pouvoir exercer leur droit d'électeur.

Monsieur le ministre, prévoyez-vous, pour les années d'élections sociales, une augmentation nécessaire de la dotation du dialogue social pour que ces élections puissent être réalisées?

**18.02 François Bellot, ministre:** La démocratie a un prix. Au niveau communal, les années d'élections, il faut réserver un budget pour la tenue des élections dans de bonnes conditions. Il en ira de même au niveau ferroviaire.

La base juridique pour organiser pour la première fois des élections sociales dans certaines des instances paritaires actives au sein des chemins de fer belges, est la loi du 3 août 2016. Cette décision a été prise par le législateur sans toucher aux moyens budgétaires attribués à chacune des trois sociétés: Infrabel, la SNCB et HR Rail, de l'ordre de 2,9 milliards sur l'année. Cela signifie qu'outre les moyens budgétaires qui sont aujourd'hui prévus, l'organisation de ces élections sociales ne donne pas lieu à un dégagement de moyens supplémentaires.

Le coût de ces élections sociales pour HR Rail sera à charge de la SNCB et d'Infrabel puisque, hormis la dotation, les coûts de fonctionnement de HR Rail sont pris en charge par Infrabel et la SNCB. Je ne doute pas que les hommes et les femmes qui vont organiser cet exercice de démocratie syndicale sauront rester raisonnables et pragmatiques pour que les coûts ne soient pas inutilement élevés. J'ajoute que j'ai rencontré les organisations syndicales ce matin et que les choses ont bien évolué en cette matière.



**18.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je suis un peu sceptique quand on ne prévoit pas de moyens supplémentaires pour organiser ces élections, alors que tout semble indiquer qu'elles auront un coût important. L'estimation ne vient pas des syndicats mais des responsables des chemins de fer. J'entends qu'il y a eu une rencontre avec les syndicats qui a permis des évolutions positives sur ce dossier. Je ne manquerai pas de prendre toutes les informations utiles sur cette question et je reviendrai vers vous si des problèmes subsistaient.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**19 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening op het spoor" (nr. 18404)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij het spoor" (nr. 18436)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18445)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de haalbaarheid van de minimale dienstverlening bij de NMBS en Infrabel" (nr. 18446)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale dialoog bij de NMBS" (nr. 18475)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstel voor de minimale dienstverlening" (nr. 18508)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18541)

**19 Questions jointes de**

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti sur le rail" (n° 18404)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum sur le rail" (n° 18436)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18445)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la faisabilité du service minimum à la SNCB et Infrabel" (n° 18446)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le dialogue social au sein de la SNCB" (n° 18475)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la proposition relative au service minimum" (n° 18508)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18541)

**19.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Mijnheer de minister, in het regeerakkoord werd vastgelegd dat deze regering de gegarandeerde dienstverlening zal invoeren bij de spoorwegen. In het Parlement werden daarover al veel vragen gesteld. Wij hebben ook een hoorzitting daarover georganiseerd. U hebt al een aantal keer aangekondigd dat u normaliter tegen de zomer met een plan zou komen, nadat u had vastgesteld dat er intern, na sociaal overleg, geen voorstel werd geformuleerd.

Vorige week hebt u aan de Ministerraad uw plan over de gegarandeerde dienstverlening voorgesteld. Daarin wordt uitgegaan van de vrijheid van staken. Die wordt niet bedreigd. Anderzijds wordt met dit plan ook de vrijheid om te werken thans gegarandeerd. Personeelsleden van de NMBS en Infrabel zullen vier dagen voor een staking moeten melden of zij al dan niet willen werken. Op basis daarvan zal de NMBS dan voor die stakingsdag een alternatief vervoersplan uitwerken, waardoor de reiziger minstens 24 uur op voorhand weet of zijn of haar trein al dan niet zal rijden.

De agendering in de Ministerraad heeft intussen heel wat commentaren uitgelokt. Wat is vandaag de precieze stand van zaken? Wat is de verdere timing? Wanneer kunt u met de tekst naar het Parlement komen? Kunt u nog eens de krijtlijnen van de tekst schetsen? Wat zijn de conclusies van het onderzoek

betreffende de verschillende scenario's?

**19.02 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, het debat over de minimale dienstverlening wordt hier al jaren gevoerd. In mijn dossiers steken nog voorstellen van u uit de legislatuur 2003-2007. Het dossier gaat dus al een tijd mee en is bekend in dit huis. Ook de verschillende standpunten, en de twijfels daarbij, zijn bekend.

Op 12 mei heb ik gelezen dat u een ontwerp aan de Ministerraad hebt voorgelegd. Ons standpunt is al jaren dat wij niet voor een minimale dienstverlening zijn, maar wel voor een maximale dienstverlening voor de duizenden pendelaars en occasionele reizigers. Om iets te laten slagen, is het sociaal overleg voor ons van zeer groot belang.

Een eenzijdige invoering zal contraproductief zijn.

Ik ben eens over het muurtje gaan kijken, naar Frankrijk, Duitsland en Italië. We hebben daar ook studies van andere studiediensten, waaruit blijkt dat er meer en langere stakingen zijn. De wetgeving in Frankrijk in 2007, in de evaluatie 2013 staat duidelijk dat het aantal conflicten niet is verminderd.

De regering heeft het over gegarandeerde dienstverlening. De vraag is echter in welke mate dat gegarandeerd is. Een vol perron is gevaarlijk voor reizigers en personeel. Wie zal daarvoor de verantwoordelijkheid nemen? Wat als een trein vol zit? Zal die dan stoppen aan een volgend station of niet?

Dat zijn nog altijd fundamentele zaken die maken dat ik daar sceptisch tegenover sta, maar het debat zal worden verdergezet op het moment dat wij de teksten kunnen lezen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Een eerste vraag betreft de timing van de minimale dienstverlening en de aankondiging ervan. Twee weken geleden was u te gast bij verschillende vakbonden in het Nationaal Paritair Comité. U was lovend over de syndicale verkiezingen en de goede samenwerking, maar de volgende dag kreeg men te horen dat een ontwerp was ingediend en vroeg men zich af waarom u daarover de dag voorheen niets had gezegd.

Ik weet dat u vandaag opnieuw een ontmoeting hebt gehad met de syndicale organisaties en ik vermoed dat zij u die vraag ook hebben gesteld.

Ten tweede, zijn er nu al voorstellen van Infrabel en NMBS? Wij hebben in deze commissie een tabel gekregen met de verschillende scenario's. In welke mate zal uw voorstel daaraan beantwoorden? Hoe moeten wij dat zien?

Op basis daarvan, achten die bedrijven dat praktisch uitvoerbaar of moet dat nog worden onderzocht? Wie heeft er die dag recht op openbaar vervoer en wie niet? Wie zal beslissen welke treinen rijden en welke niet?

Er zijn ook vragen over lijnkennis, materiaal, enzovoort. Welke stopplaatsen zullen worden bediend en welke niet? Hebben mensen van Heist-op-den-Berg en Poperinge evenveel recht als mensen van Antwerpen? Dat is altijd een fundamentele vraag. Misschien moeten wij voor mevrouw Lahaye-Battheu vragen over Brugge, maar voor mij is de fundamentele vraag altijd of mensen van Heist-op-den-Berg dezelfde rechten hebben als mensen van Antwerpen.

Tot slot, wat is de verdere timing in dit dossier?

**19.03 Gwenaëlle Grovoni** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je l'ai déjà dit à de nombreuses reprises et je le répète, le service minimum reste surtout et avant tout une manière d'affaiblir les syndicats et leur représentativité en les contournant et en isolant les travailleurs. C'est une manière de s'attaquer au droit de grève des travailleurs en les opposant aux usagers. C'est un leurre qui vise à faire croire à l'opinion publique que rien n'existait auparavant alors que des procédures strictes encadraient déjà les grèves. Ces procédures avaient déjà été durcies par ce gouvernement, notamment au travers du recours systématique à des huissiers qui interviennent sur les piquets de grève et de requêtes devant les tribunaux en cas de conflits collectifs. C'est un leurre pour les usagers car vous tentez de faire croire que les grèves sont imprévisibles, ce qui est faux. Les grèves sauvages le sont mais en quoi votre projet répond-il à cette problématique? Je m'interroge toujours! Les usagers ne seront-ils plus jamais pris au dépourvu? Pour ce qui me concerne, je pense que non.

Obliger les travailleurs à déclarer individuellement et à l'avance leur intention ne va que déforcer le dialogue social. Les sanctionner s'ils changent d'avis est une atteinte à leur liberté de faire grève.

Avec ce projet, les syndicats ne seront plus le partenaire incontournable de la direction. En créant des listes de travailleurs qui feront grève, le gouvernement crée un dangereux précédent. C'est le principe même de la représentation syndicale qui protège d'une seule voix tous les travailleurs auxquels il est porté atteinte.

Je le rappelle, on ne fait pas grève pour le plaisir! La meilleure des grèves, c'est celle qui n'a pas lieu, celle qu'on ne doit pas faire parce que la concertation a fonctionné. La grève est, pour les travailleurs, le dernier moyen de se faire entendre! Or, avec ce projet, vous le supprimez.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser les questions suivantes: en quoi les procédures antérieures seront-elles améliorées par votre projet de loi? Ce projet de loi permettra-t-il d'éviter, à l'avenir, les grèves sauvages qui prennent les usagers au dépourvu? Si oui, pouvez-vous le garantir? Enfin, vous avez déclaré avoir rencontré les syndicats. Je suppose qu'à cette occasion, ce point a été abordé. Quels ont été les éléments qui ont fait l'objet de vos discussions? Quelles sont les dernières informations dont vous disposez suite à cette réunion?

**19.04 Laurent Devin (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez décidé de soumettre au gouvernement un avant-projet de loi concernant le service minimum à la SNCB. Ce texte exigerait que les cheminots précisent s'ils vont participer ou non à une action syndicale, quatre jours ouvrables avant la date de la grève prévue. Cette demande viserait à connaître les effectifs présents et devrait ainsi, selon vous, permettre d'organiser un service minimum.

Cependant, plusieurs syndicats se posent des questions sur la faisabilité de ce projet qui semble bien difficile à mettre en place de façon efficace. En effet, comment un nombre réduit de personnel et de machines permettrait-il d'assurer un service efficace pour les usagers? Cela créera au contraire de nouveaux problèmes de sécurité et des désagréments importants. Il suffit de voir en France l'impact de ce type de mesures lors de la grève en juin dernier: tensions entre les usagers prioritaires et les autres, trains surchargés, risques pour la sécurité, et j'en passe.

Il paraît évident que lorsque le taux de grévistes devient élevé, les répercussions sur le trafic sont irrémédiables. D'autant plus sur un réseau ferroviaire comme celui que connaît la Belgique où la plupart des lignes sont interdépendantes.

Lorsqu'on se penche sur la concrétisation de cette idée, il apparaît clairement que cette mesure ne vise pas à aider les navetteurs ou autres usagers du service public, mais de rendre plus difficile encore l'utilisation du droit de grève par les travailleurs. Le constat posé par les partenaires sociaux est simple: la seule solution pour éviter les actions de grogne syndicale est de remettre en cause les trois milliards d'euros d'économies à la SNCB et de mettre en place un dialogue social efficace et pertinent qui permettra aux travailleurs d'être entendus.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interroger. Comment pouvez-vous tabler sur "une continuité du service" de 80 à 90 % si les cheminots sont en grève? Comment un nombre réduit de cheminots pourrait-il assurer un service efficace aux navetteurs en temps de grève? Comment allez-vous faire face aux problèmes de sécurité, de trains surchargés, de tensions entre usagers et cheminots lors de la mise en place du service minimum.

**19.05 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Monsieur le président, monsieur le ministre, comme mes collègues l'ont dit, vous avez présenté votre projet au gouvernement sur le "service garanti" que certains appellent "service minimum", qui exigerait l'annonce de la grève au public huit jours avant la concertation sociale et, quatre jours avant, l'annonce par le personnel, de façon individuelle, de sa participation ou non à la grève. Celui qui n'aura pas communiqué à temps sa disponibilité sera sanctionné. Celui qui a dit qu'il serait présent et qui ne l'est pas sera également sanctionné. On pousse vraiment les gens vers une individualisation du droit de grève et on introduit un système de sanctions assez inquiétant.

Les critiques viennent des syndicats qui, dès le départ, n'étaient pas d'accord avec ce projet, mais des organisations de navetteurs également. Ils se demandent quels trains vont rouler, qui pourra monter dans ces trains, comment on pourra garantir la sécurité s'il n'y a pas assez de volontaires? Toutes des questions

qui se posent et auxquelles il n'y a pas de réponse. Je ne suis pas certain que celles-ci existent, mais, si vous en avez, je serais curieux de les entendre.

Autre point, monsieur le ministre: bravo! Vous êtes à l'avant-garde de la destruction du droit de grève dans ce pays. Ce précédent est dangereux pour les cheminots, mais aussi pour l'ensemble des travailleurs. S'il s'attaque au droit de grève d'une catégorie de travailleurs, le gouvernement ne va pas s'arrêter en si bon chemin. Vous jouez là un rôle qui n'est pas très glorieux.

Les problèmes de retards, de trains absents, d'imprévus, les navetteurs les vivent tous les jours. Et ce n'est pas à cause des grèves. Vous devriez assurer le service garanti indépendamment de la question des grèves. Que faites-vous pour résoudre concrètement les problèmes, à part vous attaquer à cette question du droit de grève? C'est une façon de masquer l'échec de votre politique ferroviaire. Vous avez fait de grandes déclarations sur les trains qui ne pouvaient plus être en retard, mais les problèmes continuent de plus belle.

Il y a encore la question des réquisitions. Dans votre projet, il n'y a pas de possibilité de réquisition des travailleurs qui ne voudraient pas travailler, mais la N-VA, quant à elle, y est favorable. Le danger, c'est que cette possibilité de réquisition soit introduite petit à petit. C'est comme cela que ça s'est passé dans d'autres pays.

La N-VA a aussi annoncé un plan de transport régionalisé en cas de grève, pour "éviter que les usagers du rail flamands ne soient victimes des preneurs d'otages francophones". Ne s'agit-il pas d'une préparation de la scission du rail?

Quel est le calendrier relatif à ce projet de loi? Que répondez-vous aux critiques qui disent que ce projet est irréalisable à cause des problèmes qui se posent? Excluez-vous formellement toute réquisition du personnel dans votre projet et à l'avenir? Certains de vos partenaires au gouvernement exigent-ils des plans de transport régionalisés en cas de grève? Si oui, quelle est votre position à ce sujet?

**19.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik zal hier zelf nog enkele vragen aan toevoegen. Ik wil mij op voorhand excuseren, omdat ik dadelijk moet vertrekken om mijn trein te halen, waarvan de dienstverlening hopelijk gegarandeerd is.

Mijnheer de minister, de context is al beschreven. Er zijn al heel veel vragen gesteld. Ik zal dus niet te lang uitweiden. Daar de besprekingen nog bezig zijn, meen ik dat wij over onder ander de modaliteiten en de uitvoeringsregels nog niet veel uitspraken kunnen doen.

Ten eerste, puur principieel, vandaag wordt een stakingsaanvraag dikwijls aangegrepen om de partijen rond de tafel te krijgen. Het is een vorm van laatstekansoverleg tussen de verschillende partijen. Wordt er in het voorstel in voorzien dat een staking nog kan vermeden worden? Dat is nog altijd meer wenselijk met het oog op een maximale dienstverlening, meen ik, dan minimale dienstverlening.

Ten tweede, het voorstel biedt een antwoord voor de problemen in geval van lang op voorhand aangekondigde stakingen, minstens 8 dagen van tevoren. Misschien moet die termijn zelfs verlengd worden, willen wij ten volle het laatstekansoverleg om een staking te vermijden, een kans geven.

Maar wat doen wij met spontane, ongeorganiseerde, acties? Wij hebben vandaag het protocol, dat dateert van 2008, als ik mij niet vergis. Er zijn ooit voorstellen geweest om dat wettelijk te verankeren. Dat staat ook min of meer in het regeerakkoord.

Worden er voor spontane acties nog initiatieven inzake minimale dienstverlening verwacht? Of staat dat hier los van?

Ten derde en tot slot, ik meen dat de cruciale factor voor het wel of niet slagen van een minimale dienstverlening, in welke vorm dan ook, de communicatie aan de reiziger zal zijn. Ik meen dat daar zeker voldoende aandacht aan besteed zal moeten worden in het ontwerp, dat u voorbereidt. Ik vraag mij af of dit voldoende wordt meegenomen.

*Voorzitter: David Geerts.*

*Président: David Geerts.*

**19.07 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, étant un homme de dialogue, je suis convaincu que c'est dans le dialogue social que se trouve la solution des tensions au sein des entreprises, des services publics et des entreprises ferroviaires.

Une grève est toujours le constat d'un échec de la concertation sociale pour toutes les parties. La concertation sociale reste et doit rester le premier chemin pour éviter une grève. Cependant, si les discussions n'aboutissent pas et que la grève a lieu, le service ferroviaire, en tant que service public, se doit de penser aux voyageurs, aux travailleurs et aux étudiants dépendant du train pour se déplacer.

Dire que mon projet va opposer travailleurs et usagers, c'est nier ou ignorer les réactions des travailleurs empêchés d'aller travailler, des étudiants empêchés d'aller à l'école voire de se rendre à leurs examens. Comme je l'ai déjà dit, ce sont les grèves qui opposent des travailleurs à d'autres travailleurs. Ce projet est justement là pour qu'en cas d'échec de la concertation sociale, les dégâts soient limités pour les travailleurs qui veulent aller travailler, les étudiants qui veulent aller étudier.

In het geval van een onaangekondigde staking is de NMBS vandaag niet bij machte om ook maar de minste informatie te geven aan de reizigers over de treinen die al dan niet zullen rijden, behalve op de dag van de staking zelf dan. De treingebruikers krijgen hierdoor niet de keuze aangeboden om de trein te nemen dan wel om andere schikkingen te treffen. Er heerst volledige onzekerheid, zowel voor de heenrit als voor de terugrit.

Dankzij het ontwerp zal er de morgen voorafgaandelijk aan de dag van de staking betrouwbare informatie worden gegeven. De reiziger zal weten wat hem of haar te wachten staat en zal zich afhankelijk daarvan kunnen organiseren: ofwel de trein nemen, ofwel een ander vervoermiddel kiezen.

Ce projet vise à garantir la continuité du transport des personnes par les chemins de fer. En cas de grève dont la condition de préavis aura été respectée, ce qui exclut donc les grèves sauvages pour lesquelles un système de sanction existe déjà au sein du groupe ferroviaire dans le règlement 548, le service sera assuré par des travailleurs disponibles, c'est-à-dire par des personnes ayant volontairement choisi de ne pas participer à la grève annoncée. Compte tenu des membres du personnel disponibles, la meilleure offre de transport sera organisée, si c'est possible, et sera communiquée aux voyageurs au plus tard vingt-quatre heures avant la grève. Le gouvernement a voulu mettre en avant le droit d'aller travailler, de se rendre sur son lieu de travail, d'aller à l'école pour les étudiants.

Ce projet de loi part du principe qu'un service public doit pouvoir être assuré de manière continue, régulière et sans interruption, sans qu'il ne soit porté atteinte au droit de grève. L'exercice du droit de grève individuel reste, par conséquent, libre et sans encombre, ce qui était pour moi une condition *sine qua non* au projet. Il ne s'agit pas de réduire le droit des uns (le droit de grève) par rapport au droit des autres (le droit d'aller travailler), mais de les mettre désormais sur un pied où l'égalité est mieux assurée.

Dans les faits, comment s'organisera la mise en place du service garanti?

In allereerste instantie moeten de directies bepalen welke operationele functies noodzakelijk zijn om treinen in alle veiligheid te laten rijden, zoals die van treinbestuurder, treinbegeleider of seinhuispersoneel en moeten zij ook scenario's bepalen die, naar gelang van verschillende aanwezigheidspercentages van het operationeel personeel, in een aantal treinen voorzien. Er mag worden verwacht dat de scenario's die aan het Parlement werden voorgelegd, daarbij als basis zullen dienen.

En cas de grève annoncée en jour J, le déroulé sera le suivant:

- J-8 jours ouvrables: déclaration des préavis; c'est déjà le cas actuellement.
- J-4 jours ouvrables: chaque collaborateur doit communiquer s'il a l'intention de travailler ou pas. Ce principe ne diffère pas de celui applicable actuellement où chacun annonce son intention de venir travailler ou pas lors d'un jour de grève.
- J-24 heures: la SNCB doit communiquer le plan de transport qui sera proposé.

Indien een personeelslid op minder dan 3 dagen vóór de staking, zonder geldige reden, geen intentieverklaring heeft afgelegd of van mening verandert, kan een tuchtsanctie worden overwogen. Afhankelijk van de situatie kan dat bijvoorbeeld gaan om een financiële sanctie, een berisping, een blaam, enzovoort.

De modaliteiten die voor de werknemers zullen gelden om hun intenties kenbaar te maken, zullen op het niveau van de bedrijven zelf worden bepaald. Het zal aan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS behoren om, na overleg met de gedelegeerd bestuurder van Infrabel en op basis van de intentieverklaringen van de medewerkers, te beslissen welk vervoersaanbod gegarandeerd wordt op de voorziene stakingsdag of – dagen.

J'entends dire que demander au personnel de se positionner quatre jours à l'avance, c'est mettre fin à la concertation quatre jours avant la grève. Cela est bien entendu faux! Rien n'empêche la concertation de se prolonger et d'aboutir à une solution avant la grève, et ce, même la veille! Certains disent que ce projet manque d'ambition. On peut toujours voir le verre à moitié vide! Il représente pourtant une grande avancée équilibrée, réaliste et pragmatique dans le contexte actuel. Enfin, je tiens à rappeler que le projet de loi visant à garantir la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève constitue une initiative du gouvernement suite à l'absence d'un accord paritaire au niveau des chemins de fer belges Infrabel, SNCB et HR Rail.

Pour rappel, la priorité avait été donnée à la concertation sociale mais nous avons dû constater que, sur ce dossier, la concertation entre les seuls patrons du rail et les syndicats – le ministre n'y étant pas impliqué jusqu'au 31 décembre 2016 – n'a malheureusement pas permis d'aboutir à un accord malgré deux années de discussions. Le gouvernement a donc repris la main. Ne me dites pas que c'est une surprise! La déclaration gouvernementale était claire en la matière. Si la concertation ne permettait pas d'aboutir, le gouvernement prendrait lui-même une initiative législative.

Cela n'est un secret pour personne: j'ai toujours affirmé que je respecterais l'accord de gouvernement en la matière. Je l'ai dit et répété aux syndicats en juin 2016. Je l'ai dit et répété dans ma note de politique générale ainsi qu'au cours de diverses interviews en septembre, octobre et novembre 2016. Je l'ai dit par voie de presse.

Je suis transparent et fidèle à mes engagements. Le projet sera déposé dans les prochaines semaines, conformément au dispositif que j'ai énuméré, que vous connaissez pour avoir été exposé au parlement lors d'une séance suite aux travaux menés dans HR Rail entre les patrons du rail et les représentants des organisations syndicales sans qu'un accord ne soit trouvé pour le 31 décembre.

**19.08 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil u ook feliciteren met het bereikte resultaat. Er is veel tijd gegeven aan het sociaal overleg, twee jaar, langer dan aanvankelijk gepland in het regeerakkoord. Men heeft bijkomende tijd gegeven, maar toch is daar niets uitgekomen. Men zou zelfs kunnen denken dat men zich daarover zelfs niet wilde buigen.

Welnu, u hebt woord gehouden. U hebt vorig jaar bij uw aantreden gezegd: dit is een onderdeel van het regeerakkoord, ik zal mijn opdracht uitvoeren. U hebt het in uw beleidsnota herhaald. U houdt u ook aan de timing. U wil met dit dossier rond de zomer landen.

U zegt dat de tekst in de volgende weken zal worden ingediend. In mijn fractie zult u in elk geval een medestander blijven vinden, want dit dossier, deze gegarandeerde dienstverlening is een grote vooruitgang in de continuïteit van de dienstverlening en vooral ook voor de reiziger, rekening houdend met het feit dat de vrijheid om te staken niet onder druk komt te staan. De vrijheid om te werken wordt met deze tekst ook gerespecteerd.

**19.09 David Geerts** (sp.a): Collega's, sta mij toe dat ik repliceer van op de voorzitterstoel.

Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord maar ik denk dat wij in deze toch fundamenteel van visie verschillen. Ik zeg dat al tien jaar. Dit is volgens mij puur een symbolendiscussie. Het is een trofee om in de kast te zetten.

De regering - *gonfler la poitrine* heeft men hier ooit gezegd - heeft een regeling uitgewerkt. Ik stel echter al tien jaar dezelfde vraag. Als een trein van Antwerpen naar Brussel rijdt en hij zit in Duffel of Mechelen vol, wat gebeurt er dan met de reizigers die in Vilvoorde staan te wachten? Zij verwachten een trein te kunnen nemen, maar ze kunnen niet meer op de trein. Wie neemt dan die verantwoordelijkheid?

Deze vraag stel ik al meer dan tien jaar aan de voorstanders van dit systeem. Ik denk niet dat ik van slechte wil ben, maar ik heb tot op heden nog geen afdoend antwoord gekregen.

Nu kan men zeggen: ik geraak niet op mijn werk omwille van een syndicale actie, maar in dit geval kan de werkgever zeggen: er was wel een trein, u bent onwettig afwezig.

Ten tweede, wie en waarom gaat men staken? Wel, dat gaat meestal om een intern bedrijfsconflict ofwel tegen een algemeen politiek beleid. Ik heb nog nooit een CEO weten staken. Sommigen zullen misschien wel iets minder werken, maar anderen hebben nog nooit gestaakt. Dus het zijn opnieuw de gewone werknemers die op dat moment zelf de beslissing moeten nemen, u hebt het zelf gezegd: in het kader van veiligheid, en eigenlijk een inschatting moeten maken. Vandaar dat ik echt denk dat mensen het gewoon niet zullen aandurven om die verantwoordelijkheid op te nemen.

**19.10 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, j'ai bien entendu vos réponses.

L'une de mes questions portait sur la capacité de votre projet à éviter les grèves spontanées. Je suis désolée, monsieur le ministre, mais ce n'est pas le cas. Malheureusement, l'un des principaux soucis, ce sont les grèves spontanées. Or vous n'apportez aucune réponse à cet égard. Bien au contraire, par les propositions que vous présentez aujourd'hui et qui visent à dissuader les travailleurs d'exercer leur droit de grève de la meilleure manière qui soit et dans les conditions strictes qui étaient déjà fixées auparavant, vous allez faire se multiplier, selon toute vraisemblance, ces mouvements spontanés. En effet, de toute évidence, ce sera la seule méthode encore à disposition des travailleurs pour pouvoir exercer leur droit de grève.

La question qui vous était posée est la suivante: allez-vous répondre à la principale demande des voyageurs visant à éviter les grèves spontanées? La réponse est non. Par conséquent, au vu de ce que vous voulez instaurer, vous loupez le coche.

Comme je l'ai dit, monsieur le ministre, la meilleure grève est celle que l'on ne fait pas. Au demeurant, vous l'avez aussi rappelé. La concertation sociale est primordiale. La seule différence est que, lorsque je le dis, je le pense vraiment. Je n'ai pas le sentiment que ce soit votre cas.

Si vous désirez éviter que des grèves ne s'organisent et faire en sorte que la concertation se déroule le mieux possible, monsieur le ministre, il me semble qu'il est grand temps de recourir aux moyens les plus utiles pour que les chemins de fer belges fonctionnent enfin comme ils le devraient.

**19.11 Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, ma collègue Grovonius et moi-même avons bien entendu que vous êtes un homme de dialogue. Il existe cependant plusieurs types de dialogue. D'abord, il y a le bourreau qui parle à celui qu'il conduit à l'échafaud. C'est une forme de dialogue. On connaît aussi le dialogue de sourds. Ici, peut-on vraiment parler d'un échange avec les syndicats? Vous leur avez annoncé en effet: "Ma feuille de route est très claire. Je dois inscrire le service minimum à mon tableau de chasse." Vous êtes entré en fonction et avez donc hérité de cette mesure. Je ne crois pas que ce soit celle qui vous plaise le plus.

Dans l'ordre, il y a les 3 milliards de budget en moins, puis le service minimum. Vous vous dites: "Vite que cela passe." Vous vous dites que le 21 juillet, vous serez en vacances, en espérant qu'il n'y aura pas de grève jusqu'en 2019. J'imagine votre tête, votre cœur, votre tension artérielle quand vous devrez passer de la théorie dogmatique à la pratique!

Vous dites que ce n'est pas une surprise, que cela était écrit dans l'accord de gouvernement, que certains ont l'air de le découvrir alors que vous l'avez dit et répété au parlement.

Je me rappelle bien, en salle des Sections permanentes, située au troisième étage, lors de votre entrée en fonction. Vous en avez encore parlé en salle du Congrès sous les coups de boutoir de la N-VA. En effet, vous n'avancez pas assez rapidement et elle vous tient à l'œil! Pourquoi? Parce qu'elle demandait deux choses. C'est un peu comme le rasoir Gillette à deux lames. La première lame, c'est 3 milliards en moins; la deuxième lame, c'est le service minimum garanti.

Aujourd'hui, tous les groupes parlementaires posent des questions. En tout cas, ceux qui sont présents. Mais un groupe n'est pas représenté; c'est pourtant le plus important en nombre. Je veux parler de la N-VA. Pourquoi? Comme dirait Jan Jambon, "*job done*". Le soldat Bellot a été chercher ce que la N-VA a demandé.

Si ce que vous nous annoncez n'est pas une surprise, la réaction des syndicats ne sera pas non plus une surprise pour vous. Ils l'ont dit: c'est la déclaration de guerre. Il s'agit d'une atteinte profonde aux droits des travailleurs. En fait, vous acceptez qu'ils soient en grève, mais il faut que cela ne dérange personne. Les syndicats ont fait savoir de quel bois ils se chaufferaient. Vous les connaissez bien; nous les connaissons bien.

Le dialogue sera très difficile et se fera sur le terrain. Et là, ils sont très forts! Sur le terrain, ce jour-là, après quatre jours de chauffe...

Le **président**: (...)

**19.12** **Laurent Devin** (PS): J'ai été très court dans ma question, monsieur le président. C'est un débat! Il y a six ou sept questions! Je suis venu à Bruxelles pour cela!

**19.13** **François Bellot**, ministre: Il a l'habitude de poser plusieurs questions!

**19.14** **Laurent Devin** (PS): Effectivement, d'habitude, je pose plusieurs questions mais, celle-ci, elle en vaut six ou sept.

Ce jour-là, il y aura une tension maximale. Ce jour-là, il y aura du danger. Parce qu'on sera en sous-effectif, on sera dans un climat très tendu, les gens vont se presser dans les trains, et ce sera la première fois. Il y aura donc des questions à se poser en matière de sécurité. Le soldat Bellot a décroché le service minimum, en tout cas le présentera au gouvernement, sans aucun résultat provenant du dialogue social mais en passant par la force.

Je vous donne rendez-vous ce jour-là, monsieur le ministre!

**19.15** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je constate que vous n'avez pas répondu à mes questions sur la réquisition et les plans régionaux en cas de grève. Cette absence de réponse est problématique, surtout si...

Le **président**: (...)

**19.16** **François Bellot**, ministre: Terminez votre réplique! S'il y a des questions, je répondrai ensuite!

Vous dites que je n'ai pas répondu à la réquisition. Et le second point?

**19.17** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Les plans régionaux en cas de grève. Donc, les deux exigences de la N-VA!

Le **président**: S'agit-il de votre réplique?

**19.18** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le président, la réplique suit la réponse. Si M. le ministre veut répondre, je le laisse répondre!

Le **président**: Monsieur le ministre, souhaitez-vous répondre à ces deux questions?

**19.19** **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, je puis apporter une précision à M. Devin. Je me rappelle les débats sur les élections sociales. Vous m'avez annoncé pis que pendre, en me disant que les gens n'iront jamais, n'accepteront jamais, que le dispositif ne sera jamais mis en place d'ici 2018, etc. Cela a été dit dans les débats en commission. Six mois après, à l'unanimité du comité paritaire, tout est en ordre. Il reste deux choses qui m'ont été demandées et que je trouve légitimes. La première, c'est la protection des candidats, elle sera assurée, ce que je trouve normal; la deuxième, ce n'est pas très important, il faut une bricole législative, ce sera traité en même temps.

**19.20** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Les six cent mille euros pour organiser les élections sociales, c'est la bricole aussi?

Le **président**: Je vais essayer de gérer le débat.



**19.21 François Bellot**, ministre: J'essaie de répondre, monsieur le président. Cela fait sans doute bien de dire que ce gouvernement impose trois milliards d'économies. Je vais peut-être vous répondre sur le même ton, monsieur Devin. J'espère que vous gérez le budget de votre commune d'une autre façon que cela parce que ce gouvernement n'a pas imposé trois milliards d'économies à la société. Que s'est-il passé? Le gouvernement précédent avait prévu un plan d'investissements 2013-2025 où on avait tout rassemblé et pour lequel on disait "oui" à tout le monde. J'ai retrouvé une déclaration du premier ministre de l'époque qui déclarait "C'est le Plan St Nicolas, il n'y a pas un euro pour le financer". On a accumulé tous les projets mais si on avait voulu le faire, il fallait augmenter la dotation de l'État de trois milliards à cinq milliards d'euros par an. D'accord? C'est la réalité de choses, les documents sont accessibles. Le profil, la demande sur cinq ans, c'est 1,2 milliard d'économies, investissements et exploitations groupés. Je rappelle que le milliard est toujours là mais, malgré tout, des économies sont nécessaires ainsi qu'un transfert des charges d'exploitation pour pouvoir dégager les choses vers l'investissement. Monsieur Van Hees, il n'y a pas de réquisition prévue. Notre pays évolue de manière moderne et, je le répète, nous ne sommes pas encore dans une dictature!

Il y en a de gauche comme de droite, monsieur Van Hees. Contrairement aux régimes politiques que certains veulent nous réserver, je travaille avec des gens qui ont parfois des idées différentes des miennes mais avec lesquels on peut toujours trouver un point d'équilibre. La réquisition n'est pas et ne sera pas prévue dans ce projet.

En ce qui concerne les plans régionaux, l'offre de transport va être étudiée ligne par ligne, parce que les conducteurs et les accompagnateurs sont formés ligne par ligne. Si la SNCB et Infrabel se rendent compte que, sur une ligne, 90 % du personnel est disponible, les trains de cette ligne pourront circuler en toute sécurité. Mais si, sur une ligne, il n'y a que 10 % du personnel qui est disponible, il n'y aura pas de train sur cette ligne. Et cela ne peut que fonctionner de cette manière car les licences de conducteurs sont acquises par ligne. Seuls les formateurs sont multi-lignes, mais dans une région, le conducteur peut, par exemple, être formé pour la ligne Bruxelles-Liège, et l'instructeur pour Liège-Bruxelles et Liège-Namur.

Nous recevrons l'inventaire des gens disponibles par catégorie, par spécialisation, par ligne, et si des lignes peuvent circuler, les trains rouleront et si des lignes ne peuvent pas circuler, les trains ne rouleront pas. Mais cela ne cache pas de plans régionaux. La régionalisation est impossible car notre pays est déjà trop petit pour son réseau. Il y a une telle imbrication de nos réseaux les uns dans les autres, notamment avec la jonction Nord-Midi à Bruxelles, que croire que dans ce pays on peut régionaliser l'infrastructure ferrée ou l'exploitation, c'est illusoire. Il n'y aura plus de train, plus d'exploitation possible ce jour-là, si ce n'est sur des lignes régionales toutes petites, comme Liège-Marloie. C'est invraisemblable!

Notre pays est déjà trop petit, j'ai d'ailleurs toujours plaidé pour qu'on regroupe les trois pays du Benelux dans une seule société d'exploitation. Ce serait tellement plus simple, nous serions tellement plus forts pour résister aux grands qui vont bientôt arriver à la conquête des lignes intéressantes.

Le **président**: Monsieur Van Hees, vous avez la parole pour une réplique.

**19.22 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos compléments de réponse, très intéressants, sur la régionalisation. Vous ne semblez absolument pas d'accord avec Bart De Wever quand il dit qu'il faut qu'un train venant de Flandre s'arrête à Bruxelles. Vous dites que c'est une grosse bêtise. Je prends note. Mais quand vous dites que nous ne sommes pas "encore" dans une dictature, vous comprendrez que ce mot "encore" m'inquiète un petit peu!

Vous dites que ce projet vise à assurer la continuité du service public. De votre part, il faut quand même oser! Cette continuité est brisée tous les jours par les problèmes quotidiens, par chaque suppression de train. Vous dites aussi qu'il faut penser aux travailleurs et aux étudiants qui prennent le train, je ne suis pas d'accord. Les cheminots font grève contre le désinvestissement dans le rail, cause de tous les problèmes pour les navetteurs, contre les pertes d'emplois qui sont la cause des problèmes pour les navetteurs, contre la détérioration des conditions de travail qui causent des soucis de sécurité aux navetteurs. La grève n'oppose pas des travailleurs à d'autres travailleurs. Au contraire, même s'il n'est pas toujours facile pour les cheminots de faire passer le message auprès des navetteurs, une grève réunit des intérêts communs entre cheminots et navetteurs. La preuve, ce sont les critiques d'associations de navetteurs sur votre projet de loi.

Enfin, vous annoncez que la discussion entre les syndicats et la direction continue après J -4 dans votre

schéma. Mais à J -4, les travailleurs ont dû se prononcer sur leur participation ou non à la grève. Si la manifestation continue et que le travailleur, après avoir décidé qu'il ne faisait pas grève, change d'avis après J -4, face à la position de la direction qu'il trouve inacceptable, et décide quand même de faire grève, dans votre schéma, ce travailleur sera sanctionné.

**19.23 Laurent Devin (PS):** Monsieur le président, considérez-vous qu'il y a fait personnel?

Le **président:** Le fait personnel n'existe hélas pas en commission. Mais je vous ai donné la parole.

**19.24 Laurent Devin (PS):** Il y a fait personnel, même plusieurs! Monsieur le ministre, vous me pointez du doigt concernant les élections sociales. Je veux bien en parler; mais je sens que ma collègue Mme Grovonius peut en parler avec une ardeur que vous redoutez. Je la laisserai s'exprimer là-dessus si elle le souhaite. Vous comprenez. Je crois qu'elle en a très envie. Elle vous parle de 600 000 euros. J'attends avec elle votre réponse.

Il y a un fait politique majeur, cet après-midi. Vous renvoyez Bart de Wever à ses propos. Vous le balayez.

Le **président:** C'est peut-être une question d'actualité pour demain.

**19.25 Laurent Devin (PS):** Oui, dont on parlera en Flandre. Nous aidons tous ceux que nous pouvons aider en Flandre. Mais si jamais les propos tenus dans cette commission échappaient à un moment donné à la N-VA, je n'y crois pas, mais oui, vous avez dit à Bart De Wever: "Ce que tu dis en matière de rail régional, c'est une grosse bêtise." Enfin, un propos qui m'a personnellement touché...

**19.26 François Bellot, ministre: (...)**

**19.27 Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, je travaille au parlement. Si je devais croire tout ce qui se raconte dans la presse tous les jours, vous savez...

J'ai une information pour vous. Vous me dites: "Si vous gérez votre commune comme la SNCB..." Notre ville va publier son compte la semaine prochaine. Nous avons 2 millions de boni sur un budget de 33 millions d'euros. Cela fait dire à la SNCB: "Que la ville de Binche s'occupe de la gare." Ce que la SNCB, avec ses milliards, ne sait pas faire, cette petite ville pourrait le faire. C'est extraordinaire!

Le **président:** Ce débat, bien que très intéressant, devra être poursuivi ailleurs.

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

**20 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation préoccupante des conducteurs de train à la SNCB" (n° 18449)**

**20 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zorgwekkende situatie van de treinbestuurders bij de NMBS" (nr. 18449)**

Je vous demande, chers collègues, de respecter le temps des questions et des réponses, vu que notre commission est presque terminée.

**20.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, la presse a récemment fait écho du profond malaise qui existe chez les conducteurs de train de la SNCB. L'épisode de l'examen qui leur a été ouvert par erreur fut révélateur à cet égard. Quels que soient les chiffres, on constate que de plus en plus de conducteurs saisissent la première opportunité qui se présente à eux pour changer de poste à la SNCB ou pour tout simplement quitter le Groupe.

Lorsque l'on discute avec ces conducteurs et leurs représentants, on comprend qu'il existe une pression de plus en plus lourde sur leurs épaules. Cette pression s'accompagne d'une réduction inédite des bonnes conditions de travail. Parmi les difficultés invoquées, celles liées à la formation continue et à l'adaptation aux incessants changements semblent être au centre des préoccupations.

Le livret HLT, le manuel des conducteurs de train, ferait ainsi l'objet d'un nombre considérable de modifications régulières. Outre la pertinence de certaines de ces modifications et la charge de travail supplémentaire qu'elles impliquent, leur multiplication rend le processus d'intégration et d'appropriation par les conducteurs particulièrement délicat.

Ceci est d'autant plus vrai que ces modifications seraient communiquées aux conducteurs de manière très dispersée et sans réelle pédagogie, à tel point qu'au lieu d'améliorer la sécurité et l'efficacité sur le réseau, des conducteurs estiment que ces multiples changements peuvent surtout susciter la confusion et l'hésitation dans des moments critiques, avec les pires conséquences que l'on peut craindre.

Par ailleurs, il semblerait que ces changements au livret HLT ne soient pas systématiquement répercutés dans les cours mis à disposition des élèves conducteurs. Il en irait de même pour les formations continues dispensées aux conducteurs par des formateurs qui disposent, eux aussi, d'un très court laps de temps pour assimiler les nouvelles modifications. On en arrive donc à une situation où la SNCB elle-même n'est pas en mesure d'apporter un suivi satisfaisant aux changements qu'elle a elle-même déterminés.

Monsieur le ministre, mon propos n'est pas de remettre en cause les modifications apportées au livret HLT. À chacun son métier, et ce n'est pas le mien. Mais je ne peux m'empêcher de constater les difficultés croissantes auxquelles font face les conducteurs de train. Celles-ci mènent à la désaffection de cette profession et à un risque pour la sécurité des passagers.

Dès lors, permettez-moi de vous poser les questions qui suivent.

Pouvez-vous me communiquer l'évolution du nombre de conducteurs au sein de la SNCB ces dernières années?

Quelles sont les perspectives au niveau des conducteurs pour les prochaines années: nombre de départs à la retraite et engagements prévus?

La SNCB a-t-elle la capacité d'atteindre ses objectifs de recrutement?

Estimez-vous que cette profession soit encore suffisamment attractive pour répondre aux besoins de la SNCB?

Le recul de l'âge de la retraite a-t-il eu un impact à cet égard?

Confirmez-vous le décalage qui existe entre la formation - de base ou continue -, dispensée aux conducteurs de train et la dernière version du livret HLT?

Quel est le processus suivi avant d'aboutir à un changement du livret HLT?

En 2014, 2015 et 2016, combien de communications les conducteurs de train ont-ils reçues concernant une modification du livret HLT?

La SNCB porte-t-elle une attention à la nécessaire clarté et à la pédagogie qui devraient accompagner ces changements au livret HLT?

**20.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'a transmis les informations suivantes. L'évolution opérationnelle théorique de l'effectif des conducteurs de train et de manœuvre est la suivante: 3 271 en janvier 2013; 3 170 en janvier 2014; 3 185 en janvier 2015, 3 055 en janvier 2016; 2 998 en janvier de cette année. Cette évolution reflète les départs consécutifs à la création de la filiale B-Logistics Lineas et THI Factory. La SNCB ne m'a pas communiqué de comparaison à périmètre constant, c'est-à-dire relativement au seul trafic national.

Cette année, le recrutement de 472 conducteurs est prévu. Ce nombre devrait probablement être réduit de moitié dans les années à venir.

Le nombre de départs au cours de cette année s'élève à 230. Sur la base de la pyramide des âges, il devrait progressivement diminuer.

La SNCB a intensifié et étendu sa campagne de recrutement. Les avantages de ce métier ont été mieux mis en lumière. De plus, l'efficacité du processus de recrutement augmente. En outre, l'exercice d'un emploi précédent va être valorisé dans la rémunération.

Le débat relatif à l'âge de la retraite a probablement provoqué par anticipation une hausse des départs en 2016. Pour cette année, nous constatons un effet inverse.

Selon la SNCB, aucun décalage n'existe entre la formation dispensée aux conducteurs et la dernière version du livret HLT, du fait que la réglementation et les moyens de formation mis à jour sont placés sur la tablette IDA des conducteurs. De plus, les modifications sont expliquées lors de la formation permanente semestrielle. Pour cette raison, le conducteur dispose de la tablette IDA dès le début de la formation.

En ce qui concerne les modifications définitives, avant d'aboutir à un changement du livret HLT, le processus est le suivant. Tout d'abord, six mois avant la date de mise en application, les adaptations sont annoncées et intégrées dans les moyens de formation et sont entreprises sur la base des modifications RSEIF - réglementation Infrabel proposée trois mois avant.

Ensuite, les projets sont finalisés et discutés avec les gens du terrain afin que la version définitive soit disponible sur la tablette IDA des conducteurs deux mois avant la date de mise en application et sous forme papier un mois avant la mise en application.

En ce qui concerne les publications de communications liées aux modifications du livret HLT à destination des conducteurs, la SNCB m'indique qu'elle a publié 65 communications en 2014, 99 en 2015 et 102 en 2016. Parmi ces communications, la moitié environ concerne les modifications de la réglementation, les autres étant relatives soit aux engins, soit à l'organisation: nouvelles dénominations, nouveaux numéros de téléphone. Parmi les modifications apportées, il est également à signaler que certaines ont été publiées à deux reprises, à savoir dans un premier temps de façon provisoire et ensuite de manière définitive.

La SNCB m'informe qu'elle porte une attention particulière à la clarté et à la pédagogie qui doivent accompagner ces changements du livret. Avant toute modification, les nouveautés sont expliquées aux formateurs ainsi qu'aux conducteurs avant leur mise en application. De plus, en cas de modification importante, des formations spécifiques sont réalisées. Cette affirmation est également confirmée par l'enquête sur la satisfaction quant au contenu des formations permanentes réalisée auprès des conducteurs.

De mon côté, j'ai également reçu les témoignages de conducteurs qui illustraient la complexité de cette communication en comparant les documents français qui circulent sur le réseau belge et ceux reçus par les conducteurs belges. J'avais à l'époque interpellé Jo Cornu et je vais rappeler ce constat à Mme Dutordoir pour aller plutôt vers le système français, plus simple et illustré. Vous savez sans doute comment cela fonctionne: lorsqu'il y a en Belgique une modification dans le livret HLT, on envoie le livret complet, tandis que les Français attirent en plus l'attention ou surlignent les paragraphes modifiés. Les conducteurs ne doivent donc pas relire tout le livret pour découvrir les clauses modifiées. C'est tout un travail à entreprendre pour aller vers un système plus pédagogique dans les explications des modifications du livret HLT.

**20.03 Gwenaëlle Grovoni** (PS): Monsieur le ministre, pour la première fois aujourd'hui, vous me voyez ravie d'avoir cet échange avec vous.

**20.04 François Bellot**, ministre: Les autres échanges étaient peut-être ... sur le contenu mais, pour le reste, le ton y était!

**20.05 Gwenaëlle Grovoni** (PS): Il n'y a aucun souci. Le ton était très cordial. Par contre, j'étais moins convaincue par les éléments de réponse que vous m'avez donnés. Je suis en l'occurrence contente d'avoir mis le problème sur la table et que votre attention ait été attirée par cette problématique.

Vous avez été interpellé par des conducteurs et je l'ai été moi-même. J'entends que la SNCB se veut rassurante. Néanmoins, j'attire votre attention sur le fait que les conducteurs m'ont dit qu'il y a, en effet, des formations semestrielles. Cela pose des difficultés parce que, étant donné le caractère semestriel des formations, les derniers changements et dernières communications apportées ne sont pas systématiquement introduits au moment de la formation semestrielle dispensée à des moments précis - le matériel utilisé pour ces formations semestrielles étant préparé à l'avance.

Un autre élément m'a été relayé: il est prévu de consacrer une demi-journée au travail sur simulateur. J'ai reçu énormément de témoignages de conducteurs qui m'ont dit qu'ils n'avaient même pas pu, au cours de leur formation, faire ces demi-journées sur le simulateur parce qu'ils avaient passé tout leur temps sur de la théorie et sur l'ingurgitation de toutes ces modifications apportées au livret.

J'insiste vraiment pour que le travail soit accompli, en concertation avec les représentants des travailleurs et des conducteurs, en particulier. Je reviendrai vers vous pour vérifier l'avancée de ce dossier.

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

**21** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le vandalisme" (n° 18468)

**21** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "vandalisme" (nr. 18468)

**21.01** Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, nous avons appris que le coût du vandalisme dans les gares et dans les trains se chiffre en millions. En 2014, la SNCB dresse 2 175 constats officiels de graffitis sur son matériel roulant. En 2015, 1 832 et en 2016, 1 666. Le coût des opérations de nettoyage est de 2 846 000 euros en 2015 et de 3 594 000 euros en 2016.

Monsieur le ministre, quelles sont les mesures à court terme et à moyen terme que vous comptez mettre en place pour lutter contre ce vandalisme? Envisagez-vous de mettre en place des amendes plus lourdes ou d'accentuer la présence des agents Securail? Quel est votre plan d'action en la matière?

**21.02** François Bellot, ministre: Monsieur Devin, la présence des agents Securail dans les gares et dans les trains reste une priorité pour 2017, non seulement pour lutter contre le vandalisme mais également pour rassurer les clients et le personnel de la SNCB. L'augmentation de cette présence d'année en année se traduit dans les chiffres notamment par une diminution du nombre des faits de graffiti de 2014 à 2016.

La SNCB s'est engagée à poursuivre toute une série d'infractions ferroviaires via un système d'amendes administratives. Il est bien entendu que tous les faits liés au vandalisme seront poursuivis via ce canal d'amendes administratives.

Je déposerai prochainement sur la table du Conseil des ministres un projet de loi visant à introduire la notion d'amende administrative dans l'arsenal des mesures disponibles pour sanctionner de manière effective des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire (y compris dans les gares et dans les parkings dédiés aux voyageurs) et contraires à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire.

J'espère pouvoir compter sur le soutien de tous quand ce projet sera sur la table du parlement, projet qui est calqué sur les amendes administratives mises en place au niveau des administrations communales pour lutter contre toute une série d'incivilités.

**21.03** Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, quand vous me fixez rendez-vous, je répons présent!

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

Le président: Les questions n<sup>os</sup> 18497, 18531 et 18537 de M. Calomne sont transformées en questions écrites.

**22** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de groene stroom en het klimaatengagement bij de NMBS" (nr. 18509)

**22** Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électricité verte et l'engagement pour le climat de la SNCB" (n° 18509)

**22.01** David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik weet dat mijn vraag vrij laat is ingediend. Daarom zal ik

mij tot de grote lijnen beperken.

In het kader van de klimaatneutraliteit hebben de Nederlandse Spoorwegen de intentie om in 2018 klimaatneutraal te worden. Er zijn effectief afspraken met Eneco gemaakt om tegen 2018 voor 100 % groene stroom te gaan. Momenteel zitten zij op ongeveer 50 %.

Ook gemeenten en andere overheden worden in het kader van de klimaatdoelstellingen steeds meer naar groene stroom gepusht.

Ik heb te weinig zicht op de inspanningen die de NMBS ter zake heeft gedaan. In het verleden ben ik daarmee bezig geweest. Ik vond echter niet veel meer terug.

Bovendien zijn een aantal gemeentebesturen met de kwestie bezig. Daarom heb ik mijn vraag ook gesteld. Bijvoorbeeld, het gemeentebestuur van Schelle heeft op 6 april 2017 een motie goedgekeurd waarin aan de NMBS wordt gevraagd haar infrastructuur en lijnen te vergroenen, onder andere door boven spoorlijnen en de infrastructuur zonnedaken te creëren.

Volgens de gegevens die ik heb kunnen vinden – ik zal ze echter onmiddellijk vragen –, zou de jaarlijkse energiefactuur bij de NMBS meer dan 100 miljoen euro bedragen. Ook zou bijvoorbeeld een investering in een overkapping met zonnepanelen van de spoorweg op termijn een heel rendabele investering worden.

Er zijn ook nog andere initiatieven. Bijvoorbeeld, bij B Logistics, waarvan de nieuwe naam mij nu even ontsnapt, zijn tools ontworpen om de energiefactuur met 20 % te verminderen.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Wat is de jaarlijkse kostprijs voor elektriciteit bij de NMBS en Infrabel?

Klopt het dat de NMBS momenteel geen groene stroom afneemt? Wat is de reden daarvan? Plant ze dat in de toekomst te doen?

Zijn er doelstellingen en stappen om naar klimaatneutraliteit te evolueren?

Bent u bereid samen met uw collega van Energie, mevrouw Marghem, het debat daarover te starten en na te gaan in welke mate wij naar klimaatneutraliteit voor de spoorwegen in ons land kunnen evolueren?

**22.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Geerts, momenteel koopt Infrabel nog alle elektriciteit die wordt gebruikt door Infrabel zelf en door de spoorwegoperatoren.

In 2016 bedroeg de totale elektriciteitsfactuur 127 miljoen euro. Deze factuur dekt de kosten inzake levering van elektriciteit voor de voeding van de bovenleiding en de installaties die daartoe nodig zijn, alsmede het verbruik in de vaste installaties, stationsgebouwen, werkplaatsen, seingeving, verlichting en wisselverwarming.

Voor het elektriciteitsverbruik van de treinen werd 102 miljoen euro aangerekend, waarvan 83,5 miljoen euro ten laste van de NMBS.

Het aandeel groene stroom is vooralsnog geen gunningscriterium bij de aanbesteding van de elektriciteitscontracten. Het is aan de elektriciteitssector zelf om in overeenstemming met de regionale, federale en Europese regelgeving de omslag naar een klimaatneutrale elektriciteitsproductie te realiseren.

De NMBS en Infrabel gaan het engagement aan om binnen een duurzaam kader - ecologisch, economisch en sociaal - de productie van groene stroom een maximale kans te geven. Uiteraard kan de behoefte op jaarbasis daarmee niet worden gedekt. Bijvoorbeeld in de spits op een werkdag in de winter moet een vermogen worden geleverd van circa 400 megawatt.

Dit hangt af van wat men verstaat onder klimaatneutraliteit. Zolang de omslag naar een klimaatneutrale elektriciteitsproductie niet is gerealiseerd, vertaalt een klimaatneutraal gebruik van het elektriciteitsnet zich door de betaling van de supplementen bovenop de kostprijs van elektriciteit. Er valt te noteren dat de kosten in België voor elektriciteit meer en meer bestaan uit toeslagen voor de realisatie van voormelde omslag.

In totaal hebben Infrabel en de NMBS in 2016 meer dan 20 miljoen euro aan steun voor hernieuwbare energie betaald via het systeem van de groenestroomcertificaten waaronder de krachtkoppelingcertificaten en allerlei andere toeslagen.

Het idee van zonnedaken boven de spoorlijnen die worden opgehangen aan de bovenleidingpalen is alleen al om redenen van veiligheid, toegankelijkheid en onderhoud onrealistisch. Zonnedaken op grote gebouwen zoals werfplaatsen, stations en eventueel spoorwegtaluds is daarentegen realistischer en zal, voor zover economisch haalbaar, worden gerealiseerd.

Reizen per trein is in vergelijking met andere gemotoriseerde vervoersmiddelen reeds uitermate energie-efficiënt. De NMBS en Infrabel moeten hun inspanningen ter zake voortzetten.

Ik verwijs ook naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 2104 van Jef Van den Bergh.

**22.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik weet natuurlijk ook dat de veiligheid absoluut prioritair is, maar dit is misschien een nieuw debat waarin efficiëntie kan worden gezocht. Dat kan niet van de ene op de andere dag. Dat moeten wij verder bekijken.

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

De **voorzitter**: Daarmee zijn alle vragen voor vandaag aan de orde gekomen.

Ik treed de minister bij dat vragen die op het laatste moment worden ingediend en dan worden uitgesteld niet kunnen. Dat is geen manier van werken.

**22.04 François Bellot**, ministre: Quand il s'agit de petites questions générales, il n'y a pas de problème. Mais quand il s'agit d'une question qui demande une recherche de chiffres, par exemple, c'est un peu difficile quand on la reçoit la veille à 11 h 00! La question peut être reportée à la prochaine réunion.

Le **président**: (...)

(...)

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.26 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 17.26 heures.*