

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 20 FEBRUARI 2018

Namiddag

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

du

MARDI 20 FEVRIER 2018

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.24 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences de la régionalisation du permis de conduire pour les communes à régime linguistique spécial" (n° 22686)

01 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de regionalisering van de rijopleiding en het rijexamen voor de gemeenten met een bijzondere taalregeling" (nr. 22686)

01.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, à la suite de la sixième réforme de l'État, la formation à la conduite et l'organisation des examens du permis de conduire relèvent de la compétence des Régions. Cette réforme est d'application depuis le 1^{er} janvier 2018 en Wallonie et depuis le 1^{er} mars 2017 en Flandre.

En résumé, l'examen en Région flamande est plus difficile et plus onéreux, d'abord avec l'introduction de la perception du risque dans les épreuves d'examen, tant pour l'examen théorique que pour l'examen pratique, mais aussi à cause de normes plus sévères pour la cotation. Les tarifs des examens sont également revus à la hausse et seront indexés.

L'arrêté du gouvernement flamand du 20 janvier 2017 ne permet pas de passer les examens en français mais accorde au candidat ne maîtrisant pas le néerlandais d'avoir recours à un interprète désigné à ses frais (article 3), ce qui constitue une mesure discriminatoire puisque l'examen sera dès lors plus onéreux pour les francophones que pour les néerlandophones.

J'habite dans une commune à facilités et j'y suis dès lors interpellée par des parents francophones souhaitant accompagner leur enfant ayant réussi le permis théorique en filière libre, lesquels doivent réussir une formation qui n'est dispensée qu'en néerlandais et auprès d'auto-écoles néerlandophones. À cet effet, ils doivent se rendre à Louvain, Vilvorde ou plus loin encore!

Tout récemment, vous avez répondu à une question d'actualité de mon collègue Gilles Foret relative au recours de l'État fédéral contre l'arrêté du gouvernement flamand du 9 juin 2017. Vous aviez déclaré que la formation de guide pour candidat conducteur ne constituait pas en soi une condition de délivrance du permis de conduire provisoire, celle-ci demeurant de compétence fédérale. Vous aviez affirmé prendre les contacts nécessaires pour assurer une concertation entre les trois Régions.

Ma question est donc plus précise que celle de M. Foret, car elle vise surtout les droits des francophones des communes à facilités. Je suis néanmoins consciente qu'il s'agit d'une question à la lisière des compétences régionales et fédérales.

Monsieur le ministre, n'existe-t-il pas, sur le plan de l'examen théorique, de possibilité pour les candidats conducteurs francophones domiciliés dans les communes à facilités de passer cet examen en français sans devoir requérir l'assistance d'un interprète ou de le passer en Région bruxelloise dans cette langue? En

filière libre, après passage de l'examen théorique, n'y a-t-il aucun accès vers d'autres auto-écoles pour que les parents accompagnants puissent obtenir le sésame de cette formation en français?

01.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, madame Caprasse, comme vous le mentionnez dans votre question, un recours en suspension et en annulation a bien été introduit par l'État fédéral contre l'arrêté du gouvernement flamand du 9 juin 2017 relatif à la formation à la conduite.

Le Conseil d'État a décidé de ne pas accorder la suspension demandée, mais il ne s'est pas encore prononcé sur la demande d'annulation, qui reste donc toujours possible.

Par conséquent, la Région flamande peut demander aux communes de son ressort de vérifier si le guide d'un candidat conducteur a bien suivi une formation.

En revanche, je ne puis pas répondre à vos questions, puisqu'elles concernent les examens et la formation à la conduite, qui constituent un domaine complètement régionalisé depuis la sixième réforme de l'État.

01.03 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, cette fameuse sixième réforme de l'État entraîne une fois de plus des effets regrettables, puisqu'elle met dans l'embarras les habitants des communes à facilités. Hormis cet exemple, je pense aussi au problème des titres-services Sodexo. Ce dossier n'est pas de votre ressort, mais je vous jure que les francophones sont vraiment négligés à cause de cette réforme. On oublie qu'ils existent, alors qu'ils sont majoritaires dans ces communes.

Nous resterons donc attentifs. Pouvons-nous espérer une annulation? En effet, si le Conseil d'État n'accorde pas de suspension, il y a lieu de s'inquiéter. Bref, je déplore sincèrement cette situation profondément injuste pour les habitants des communes concernées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 22546 de M. Gautier Calomne était la deuxième dans notre ordre du jour et avait déjà été reportée en raison de l'absence de son auteur. Je propose de passer à la question n° 23139 de M. Calomne, à laquelle une question dont je suis l'auteure est jointe. Pour une fois, je ne passerai pas la dernière, monsieur le ministre. Je la poserai du banc de la présidence, vu qu'elle n'est pas polémique et que nous sommes entre nous.

02 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 "l'ouverture du capital de Belgocontrol" (n° 23139)**

- **Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture du capital de Belgocontrol" (n° 23363)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het openstellen van het kapitaal van Belgocontrol" (nr. 23139)**

- **mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het openstellen van het kapitaal van Belgocontrol" (nr. 23363)**

02.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, le CEO de Belgocontrol propose l'ouverture du capital de l'entreprise aux Régions ou à des acteurs publics comme les sociétés publiques d'investissement wallonne et flamande. Dans ce débat, ma préoccupation première est d'avoir la garantie que cette entreprise publique assure ses missions de sécurité aérienne le plus efficacement possible et dans l'intérêt général.

Vous avez déclaré dans la presse ne pas être en accord avec la sortie médiatique de M. Decuyper. Je voudrais vous demander de détailler la position du gouvernement fédéral quant à une ouverture du capital de Belgocontrol. Une concertation a-t-elle eu lieu à ce sujet entre le CEO de Belgocontrol et le gouvernement fédéral?

Enfin, où en sont les négociations avec les Régions concernant une révision de l'accord de coopération de 1989 relatif aux prestations de Belgocontrol dans les aéroports régionaux?

02.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, afin de consolider l'équilibre financier de Belgocontrol et dans l'esprit d'une réactualisation des rapports avec les entités régionales, en parfaite concordance avec la réglementation européenne dite du ciel unique, je travaille activement, conformément à l'accord de gouvernement, à une renégociation avec les Régions de l'accord de coopération de 1989. Je souhaite aboutir progressivement à une solution équilibrée pour toutes les parties prenantes en tenant compte de leurs attentes.

Les attentes des Régions sont essentiellement de deux ordres: une transparence financière et un service de qualité. La transparence des coûts facturés aux aéroports régionaux est une demande préalable des Régions concernées à la renégociation de ces accords. Des contacts avec les cabinets régionaux ont été consacrés à cette transparence depuis plusieurs mois et il a été demandé à Belgocontrol de fournir des informations sur le coût imputé à chaque aéroport.

Les Régions étudient actuellement les dernières données communiquées par Belgocontrol et doivent me revenir tout prochainement. Sur cette base, la négociation sur la révision de l'accord pourra se poursuivre. Il va de soi que cette négociation concerne les Régions sur le territoire desquelles se trouvent des aéroports pour lesquels Belgocontrol assure un service.

Cet élément financier de la réflexion n'est pas le seul point sur lequel mon cabinet travaille en rapport avec Belgocontrol. Dans le cadre d'un marché de contrôle aérien qui s'ouvre au niveau européen et des nouveaux outils qui se développent comme les *remote towers*, je tiens à renforcer la position concurrentielle de Belgocontrol.

Partant du fait que pour consolider sa position concurrentielle, une entreprise doit d'abord bien servir les clients existants, je souhaite également travailler sur une contractualisation de la relation entre client et fournisseur.

Cela consiste à établir des *service level agreements* (SLA) entre les aéroports et Belgocontrol. Ce type de contrats définit le type de services à fournir ainsi que les droits et devoirs de chaque partie en cas de non-respect des dispositions convenues. L'interruption partielle ou totale des services n'étant pas un gage de qualité, les SLA aborderont notamment la contingence, c'est-à-dire la garantie d'un service de Belgocontrol à tout instant et à tout moment.

En marge d'une prise en charge intégrale des coûts de contrôle aérien par les Régions, d'une formalisation de la relation entre les aéroports et Belgocontrol en matière de services, je souhaite aller encore plus loin. Cette ouverture de Belgocontrol vers ses clients devrait s'accompagner d'une intégration des Régions dans le capital.

Les différentes étapes du processus qui conduit à ce résultat sont les suivantes. Premièrement, transparence de Belgocontrol vis-à-vis des Régions, cette étape étant toujours en cours. Deuxièmement, négociations sur les coûts à prendre en charge par les Régions et sur le niveau de qualité de service garanti. Cette étape a été entamée et devrait se poursuivre dès que l'étape 1 est achevée. Troisièmement, en parallèle, le processus de transformation de Belgocontrol en société anonyme de droit public doit s'entamer selon le cadre légal prévu pour cette opération. Étant donné qu'il s'agit notamment d'un processus de négociation dans lequel le fédéral n'est pas le seul acteur décisionnel, je ne vais pas m'engager dans un timing fermé.

Dans tous les cas, il appartient à l'actionnaire, c'est-à-dire l'État, de prendre cette décision qui devra également passer par une décision du conseil d'administration. C'est en ce sens que j'ai commenté la déclaration du CEO. En effet, dans une entreprise, il est important que management et actionnaires restent chacun dans le champ de leurs prérogatives respectives. Dont acte.

02.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Nous avons entendu le CEO. Nous savons depuis combien d'années l'accord de coopération avec les Régions doit être renégocié. On sait que la Wallonie paie, et pas la Flandre.

02.04 François Bellot, ministre: (...)

02.05 Karine Lalieux (PS): Si, une partie. Pas complètement. Nous sommes d'accord sur ce point.

Il est vrai que l'accord relatif à la transparence des coûts est nécessaire. Mais il s'agit ici de la première étape. Cet accord doit donc être renégocié. Ensuite, il faudra examiner comment avancer en vue de l'introduction dans le capital.

Vous avez également parlé de la garantie de service. Dois-je comprendre que vous souhaitez introduire un service minimum au niveau de Belgocontrol?

02.06 François Bellot, ministre: Non. En fait, les aéroports régionaux demandent que Belgocontrol s'engage à prendre en charge toutes les opérations "tours" et assume les conséquences liées aux éventuelles interruptions de trafic.

02.07 Karine Lalieux (PS): Ce furent quand même de longues négociations!

02.08 François Bellot, ministre: Il n'est pas question d'un service minimum, mais d'engagements.

02.09 Karine Lalieux (PS): Chacun sait ce que veut dire "assumer les conséquences".

02.10 François Bellot, ministre: Ici, il est question, par exemple, des compagnies qui se sont retournées contre l'aéroport de Charleroi en raison de coûts financiers à assumer.

02.11 Karine Lalieux (PS): On est bien d'accord. Cela signifie que ces négociations relatives à la prise en charge, par Belgocontrol, de la garantie de service ne sont pas simples.

Par la suite, viendra le débat sur la transformation en société anonyme de droit privé avec toutes les conséquences que cela engendre pour la notion de service ainsi que pour les travailleurs et leur statut.

Tout cela mérite un véritable débat public. J'espère donc qu'un tel débat pourra avoir lieu au parlement au sujet de toutes ces modifications. Mais essayons d'abord de régler cet accord de coopération qui est en attente depuis très longtemps.

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

03 Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemachtigde opzichters bij scholen" (nr. 23558)

03 Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les surveillants habilités aux abords des écoles" (n° 23558)

03.01 Annick Lambrecht (sp.a): Mijnheer de minister, op 20 april 2017 stelde ik u een vraag over de gemachtigde opzichters bij scholen. De aanleiding daartoe was een tragisch ongeval in Brugge, veroorzaakt door een zware vrachtwagen. De directie van de betrokken school stelt dat onduidelijkheid over de reglementering inzake de gemachtigde opzichters, meer bepaald de ministeriële omzendbrief van de minister van Mobiliteit, haar ervan deed afzien om gemachtigde opzichters in te zetten.

U antwoordde toen: "Ik geef er mij rekenschap van dat de verkeersomstandigheden en de mobiliteit over de afgelopen jaren sterk zijn veranderd. Meer kinderen fietsen naar school, de schoolomgeving wordt meer gesatureerd, de politie kan niet alle verkeerstakingen vervullen, er is meer wegverkeer enzovoort. Bijgevolg denk ik inderdaad dat het tijd is om de regels rond de gemachtigde opzichters eens opnieuw te bekijken. In het kader van de werkzaamheden met betrekking tot de herziening van het verkeersreglement zal het statuut van de gemachtigde opzichters aan bod komen. Ik denk dat dit voor het einde van het jaar is."

Mijnheer de minister, zijn de regels omtrent de gemachtigde opzichters al gewijzigd, zodat er zich geen discussies meer kunnen voordoen?

Zo ja, hoe wordt het nieuw statuut van de gemachtigde opzichters omschreven? Werd er al een nieuwe

omzendbrief verstuurd?

Zo neen, wanneer wordt de herziening van het statuut doorgevoerd?

03.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, het ontwerp tot herziening van de Wegcode wordt momenteel door mijn administratie aangepast in functie van de opmerkingen die tijdens de vergadering van de werkgroep werden geformuleerd. Het is de bedoeling het ontwerp begin maart voor advies voor te leggen aan de Gewesten.

Een eventuele herziening van de omzendbrief zal pas aan de orde zijn wanneer dat ontwerp tot herziening van de Wegcode in het *Belgisch Staatsblad* is gepubliceerd.

03.03 **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, ik blijf wel met een vraag zitten. Ik begrijp dat het niet rond is, terwijl u meegedeeld had dat het eind december klaar zou zijn. Begin maart moet het ontwerp voor advies nog naar de Gewesten. Wanneer vermoedt u dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal kunnen worden gepubliceerd? Ik kan namelijk niet inschatten hoeveel tijd dat in beslag zal nemen. Gaat het over enkele dagen of enkele maanden na maart?

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: Nous allons passer au point 13, avec ma question n° 23360. Je peux vous garantir que peu de personnes seront présentes aujourd'hui. Toutes les questions ou presque sont reportées, ce qui m'irrite quelque peu. Je commence à me lasser de cette attitude. Je connais cependant la situation de Karin Temmerman, qui ne pose pas de problème.

Au point 21 figurent des questions sur le plan pluriannuel d'investissements. Nous avons dit que nous ne les traiterions pas. Après l'échange de vues, des questions précises seront posées. Il y a là une question générique. M. Van Hecke était présent pendant toute la discussion. Je pense qu'il ne faut pas répondre à ce genre de questions.

03.05 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, certaines questions sont relatives à des projets précis, telles que celles qui portent sur la gare de Binche. Je peux déjà annoncer que l'on fera des travaux à la gare de Binche, mais veut-on entrer dans ce genre de détails?

La **présidente**: De manière générale, nous avons dit non aux questions sur le plan pluriannuel d'investissements, en raison de l'échange de vues. Je maintiens que je ne veux pas de ces questions de manière générale. De toute manière, leurs auteurs sont absents.

04 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative au survol de Bruxelles" (n° 23360)

04 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie betreffende de vluchten boven Brussel" (nr. 23360)

04.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, suite au jugement rendu en juillet, vous avez annoncé la réalisation d'une étude d'incidence sur les nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National. Une procédure de marché public a été lancée. Le cahier de charges a été publié le 1^{er} décembre 2017 mais vous n'avez reçu qu'une seule offre, et celle-ci a été jugée non conforme. Suite à cela, vous avez annoncé que vous alliez contacter des bureaux internationaux pour leur proposer de réaliser cette étude.

Monsieur le ministre, où en sont vos démarches? Quel est le nouveau calendrier de réalisation de cette étude? Je répète que cela ne peut pas être un prétexte pour justifier l'immobilisme dans ce dossier sensible. Je vous remercie.

04.02 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, la première procédure s'est en effet soldée par une

réception d'une seule demande de participation, émanant d'un consortium dont deux des quatre acteurs ne pouvaient répondre à la condition d'indépendance. La décision a donc été prise d'interrompre cette procédure et de recommencer sous forme d'une procédure négociée, sans publication préalable, conformément à la législation en matière de marchés publics. Par rapport à ceci, j'ajoute que le premier avis a été publié non seulement dans le *Bulletin des adjudications*, mais aussi au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Dans un premier temps, avec le support d'un cabinet d'avocats et de mon administration, nous avons tenté d'identifier différents bureaux susceptibles d'être concernés par le nouvel appel d'offres et répondant aux différentes conditions de marché. À la suite de l'analyse approfondie d'une liste de sociétés communiquée par nos avocats et par plusieurs experts, nous avons pris contact, dans une logique de prospection proactive, avec une douzaine de sociétés situées en Allemagne, aux Pays-Bas, en Suisse, au Royaume-Uni, en France et en Belgique, afin de connaître leur intérêt éventuel pour le marché.

Nous avons ainsi contacté un maximum de sociétés répondant au critère d'indépendance, afin de permettre une large mise en concurrence. Préalablement à l'appel d'offres, nous avons donc demandé aux sociétés de manifester leur intérêt. Au terme de ce délai, nous avons reçu trois réponses positives. D'autres sociétés ont soit refusé, soit n'ont pas répondu à l'appel à la manifestation d'intérêt.

Nous avons, la semaine passée, lancé la procédure d'appel d'offres officielle afin que les trois sociétés ayant marqué leur intérêt puissent nous remettre leur offre dans un délai de trente jours. Une fois les offres réceptionnées, la procédure sera poursuivie. Une décision motivée d'attribution devra être prise et communiquée aux candidats. Pour ce faire, tous les critères d'exclusion et d'indépendance devront notamment être pris en compte.

04.03 Karine Lalieux (PS): Et donc, on peut attendre la décision, la désignation pour quand?

04.04 François Bellot, ministre: Fin mars, début avril, j'imagine.

04.05 Karine Lalieux (PS): Trente jours, puis ça va passer en Conseil des ministres?

04.06 François Bellot, ministre: L'attribution ne se fait pas en Conseil des ministres.

04.07 Karine Lalieux (PS): OK. Merci, monsieur le ministre.

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

05 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van het station Sint-Denijs-Westrem" (nr. 23113)

05 Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la gare de Sint-Denijs-Westrem" (n° 23113)

05.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, onder de naam AnGeLiC bestudeert de NMBS al enige tijd de mogelijkheid om een voorstedelijk treinaanbod te ontwikkelen rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. De voorstadsnetten moeten het spooraanbod gevoelig uitbreiden. Die uitbreiding is vooral noodzakelijk om de toegang tot de steden te verbeteren. Vandaag worden zij alle geconfronteerd met een heel hoge mate van verkeerscongestie. Als we daaraan iets willen doen, dan moeten we investeren in de alternatieven, onder andere het openbaar vervoer. De trein speelt daarin een heel belangrijke rol.

Ik ga even specifiek in op Gent. In het zuiden van Gent botst men echt op de grenzen. Voor de invalswegen in Sint-Denijs-Westrem dreigt de volledige verzadiging. De zuidelijke regio van de stad Gent is immers een belangrijke economische regio. Er zijn daar al heel wat ontwikkelingen en er staat momenteel ook nog een en ander op stapel. De graad van verkeerscongestie zal daar dus alleen verhogen, zeker als we geen alternatieven hebben.

De infrastructuur voor het voorstadsnet in de omgeving van Gent ligt er eigenlijk al, zeker in het zuiden van

de stad. Dat gebied bevindt zich immers vlak bij het station van Sint-Denijs-Westrem. Dat station werd in 1984 gesloten. Sindsdien zijn er in die omgeving echter heel wat nieuwe bedrijven en commerciële centra bijgekomen. Een heropening van dat station past dus perfect bij de filosofie en de doelstelling van een voorstadsnet.

Mijnheer de minister, hoever staat de NMBS met de studie over de ontwikkeling van het voorstadsnet in Gent?

Wordt de heropening van het station van Sint-Denijs-Westrem in dat kader ook bekeken?

Kan de NMBS een timing geven voor de eventuele heropening van het station?

05.02 Minister **François Bellot** : De studie over de invoering van een gewestelijk expressnet voor de voorstadszone Gent werd afgerond in 2016 en verspreid onder de stakeholders. Een aantal voorstellen uit de studie werd reeds gerealiseerd. Zo werd het aanbod in en rondom Gent verbeterd en werd een City Pass Gent ingevoerd.

De vroegere halte Sint-Denijs-Westrem is gelegen op spoorlijn 75, Kortrijk-Gent, waar naast snelle IC-treinen, die steden en grotere gemeenten met Gent verbinden, slechts één lokale trein passeert, namelijk de L-trein Ronse-Gent-Eeklo.

De NMBS laat mij weten dat de huidige mogelijkheden om Sint-Denijs-Westrem met de trein te bedienen, zeer beperkt zijn.

Daarnaast is de projectzone rond het voormalige station van Sint-Denijs-Westrem vrij uitgebreid, waardoor er nog natransport nodig is. Op het moment wordt door De Lijn reeds natransport aangeboden vanuit het station Gent-Sint-Pieters. Zo is op werkdagen de buurt rond de voormalige halte Sint-Denijs-Westrem vanuit het station Gent-Sint-Pieters minimaal zes keer per uur bereikbaar via verschillende buslijnen.

Ook de nabijgelegen zone rond Flanders Expo is nu reeds snel en frequent bereikbaar vanuit het station Gent-Sint-Pieters. Tramlijn 1 rijdt tot tienmaal per uur tussen het station Gent-Sint-Pieters en Flanders Expo. Door de beperkte mogelijkheden inzake treinbediening en het hoogfrequent aanbod van De Lijn vanuit het station Gent-Sint-Pieters is volgens de NMBS de heropening van de voormalige halte Sint-Denijs-Westrem niet raadzaam.

05.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, ook al is het bijzonder teleurstellend.

Ten eerste, Flanders Expo en het station Gent-Sint-Pieters liggen een heel eind van elkaar. Het is waar dat er een frequente lijn naar Flanders Expo is, namelijk tramlijn 1. Ze loopt echter naar de andere kant van Sint-Denijs-Westrem. Dat is een heel ander gebied.

Bovendien zijn er rond Sint-Denijs-Westrem en rond het station heel wat verplaatsingen naar Gent-Sint-Pieters, om daarna eventueel verder naar Brussel en andere bestemmingen te reizen.

Volgens ons en de studies die daarover in het verleden zijn gedaan, heeft het station echt wel potentieel om deel uit te maken van het GEN.

Ik zou dus met aandrang willen vragen de problematiek nogmaals te bekijken. Het heeft immers geen zin een voorstadsnet te onderzoeken en nieuwe stations te openen. Het station ligt er en de infrastructuur is er.

Het klopt dat daar momenteel heel weinig treinen stoppen of dat daar heel weinig lokale treinen voorbijrijden. Dat is echter natuurlijk ook omdat het station niet open is en reizigers er niet kunnen op- en afstappen.

Mijnheer de minister, ik herhaal dat uw antwoord heel teleurstellend is, vooral omdat eruit blijkt dat men geen kennis heeft van het terrein ter plaatse.

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

06 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de réorganisation des équipes de maintenance chez Infrabel" (n° 23245)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions de travail des agents de maintenance d'Infrabel" (n° 23501)

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geplande reorganisatie van de onderhoudsploegen bij Infrabel" (nr. 23245)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de arbeidsomstandigheden van de vakbedienden bij Infrabel" (nr. 23501)

06.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, la presse s'est récemment fait l'écho de la colère de la CGSP Cheminots de Bruxelles face à une volonté d'Infrabel de "réorganiser" les équipes de maintenance. Selon Infrabel, l'objectif de cette réorganisation serait de créer des équipes mixtes entre celles chargées de l'entretien de la voie ferrée et celles chargées de l'entretien de la signalisation.

La CGSP dénonce avoir été mise devant le fait accompli: absence de consultation des syndicats et de validation, volonté dissimulée d'un plan de restructuration avec l'objectif de réaliser des économies, éclatement des attributions, diminution du nombre d'ingénieurs pour sous-traiter leurs tâches à des entreprises privées. Suite à ce constat, le syndicat a introduit une demande de conciliation auprès d'HR Rail.

Pourquoi les syndicats n'ont-ils pas été associés directement à cette étude de réorganisation? Quels sont les objectifs de cette réorganisation? Confirmez-vous qu'elle ne mènera pas à une réduction notamment du nombre d'ingénieurs et à une externalisation de leurs tâches? Infrabel a-t-il l'intention de fusionner certains postes? Compte tenu de la spécificité des métiers de terrain chez Infrabel, est-ce envisageable? Quel serait l'impact en termes de sécurité et de qualité des compétences?

06.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, la Belgique compte 3 600 km de voies ferroviaires à entretenir et renouveler régulièrement. Infrabel, à qui incombe cette tâche, compte 10 500 employés, dont des agents de maintenance, des agents de maintenance spécialisés et des chefs de maintenance qui, quotidiennement, qu'il pleuve ou qu'il vente, nuit et jour, s'occupent de l'entretien, la réparation et le remplacement desdites voies.

Le danger sur les voies est permanent. Les rapports d'Infrabel recensent dix accidents graves en 2014, quinze en 2015, douze en 2016 et douze en 2017. Dans une enquête de l'hebdomadaire *Paris Match Belgique* du 1^{er} février, les agents de maintenance se disent exploités et se sentent en insécurité. Selon eux, les économies imposées à Infrabel, la cadence des horaires et le rythme toujours plus soutenu se font au détriment de leur sécurité. La direction d'Infrabel a également été interrogée dans ce reportage. Elle estime que les témoignages des agents sont au mieux exagérés ou, au pire, infondés, et que tout serait suffisamment mis en oeuvre pour garantir la sécurité et les bonnes conditions de travail des agents d'Infrabel.

Monsieur le ministre, considérez-vous, au même titre que la direction d'Infrabel, que les témoignages recueillis par cet hebdomadaire ne sont pas fondés et, donc, qu'ils ne seraient basés sur aucune réalité? Dans ce cas, à quoi attribuez-vous le tableau infernal brossé par l'article paru dans ce *Paris Match* du 1^{er} février?

Quel est l'ordre de grandeur des travaux qui ont été menés ces cinq dernières années par des entreprises privées à la demande d'Infrabel, et pour quels montants? Combien d'interventions ont-elles été précisément externalisées?

La définition d'une "raison de service" aurait évolué avec le temps, au détriment des travailleurs. Comment doit-elle être interprétée aujourd'hui?

En lisant les témoignages, on comprend qu'une politique de rejet de la responsabilité sur le maillon suivant se serait imposée chez certains membres d'Infrabel. Avez-vous pris connaissance de ce phénomène? Cela

représente-t-il un risque en termes de sécurité? Quelles mesures Infrabel prend-elle pour l'endiguer?

Selon vous, les règles de sécurité sont-elles respectées? Infrabel reconnaît-il qu'il existe des cas où les factionnaires devraient être au nombre de sept - conformément aux recommandations du fascicule 576 de la réglementation de sécurité -, alors qu'ils se retrouvent à trois pour le moment?

D'après vous, Infrabel est-il en mesure de faire respecter le nombre maximum d'heures de travail par semaine des travailleurs? Estimez-vous acceptables les cadences qui leur sont imposées?

Considérez-vous que les équipements des travailleurs sont suffisamment adaptés aux conditions météorologiques les plus drastiques? En effet, selon l'article cité, les intéressés déplorent que leur équipement de travail ne leur permette pas d'affronter le froid et la pluie et, partant, de remplir leur tâche dans des conditions saines.

06.03 François Bellot, ministre: Madame la présidente, madame Grovonijs, en ce qui concerne la réorganisation, le maintien de capacité de l'infrastructure ferroviaire, qui comporte les activités de maintenance et le renouvellement des composants en fin de vie, est, pour le réseau dit "classique", organisé selon des modèles historiques. Or la densité du trafic ferroviaire ne cesse d'augmenter et les plages horaires disponibles pour les interventions ne cessent de se réduire. Ceci est particulièrement vrai pour l'Area Centre d'Infrabel qui couvre, pour l'essentiel, le nœud ferroviaire bruxellois.

Une révision de l'organisation du travail est donc nécessaire afin de pouvoir continuer à remplir l'ensemble des missions dévolues à Infrabel. Certaines prestations sont planifiées de nuit ou le week-end, lorsque le trafic est moins dense. Ces conditions de travail adaptées permettent de réaliser certains travaux avec un niveau de sécurité augmenté lié à un trafic moins dense ou absent.

En ce qui concerne la prise en compte de la sécurité, en tout état de cause, lorsque les circonstances ne permettent malheureusement pas la mise hors service des voies, d'autres dispositifs de sécurité réglementaires extrêmement stricts sont mis en place. Des fiches de travail sont notamment rédigées qui prévoient ces mesures de sécurité, chantier par chantier. Ces fiches constituent un outil essentiel de communication entre la ligne hiérarchique et les travailleurs pour toutes les interventions planifiées. Elles visent à garantir que l'information a bien été transmise, reçue et comprise de chacun. Pour renforcer encore cette sécurité, Infrabel développe des dispositifs matériels visant à augmenter la fiabilité de la procédure de blocage des mouvements, en renforçant les dispositifs humains par des blocages physiques agissant directement sur la signalisation ferroviaire.

En ce qui concerne une réorganisation progressive en prenant en compte les soucis du personnel, c'est dans ce cadre que s'inscrit la nouvelle organisation progressivement mise en place au sein de l'Area Centre d'Infrabel. Cette évolution s'appuie, à chaque étape de sa mise en œuvre, sur une démarche participative. Des dizaines de membres du personnel concerné ont déjà été consultés dans ce cadre. Pour exercer leur fonction, les membres du personnel reçoivent une formation de base qui s'étale sur une année. Dans le cadre de cette formation, Infrabel a notamment développé un simulateur pour les former au mieux et de la façon la plus réaliste à la fonction.

L'approche se veut plus transversale et matricielle et s'affranchit partiellement des silos historiques entre les différentes spécialités techniques. Ainsi, une nouvelle division a été mise en place afin de favoriser les synergies internes. Elle est chargée de la coordination et de la planification de toutes les activités de l'Area Centre.

Cette nouvelle organisation va permettre de renforcer la professionnalisation de la planification, mais aussi de garantir l'indépendance des contrôles en vue d'une amélioration continue de la qualité.

Infrabel m'informe que les organisations reconnues ont été informées de cette réorganisation comme il se doit, au niveau du comité stratégique d'Infrabel, en septembre 2017.

Le volume du personnel d'encadrement universitaire ou assimilé restera constant. Une évolution des fonctions est en cours, en parfaite application de la réglementation ferroviaire européenne ou belge, et ce sur une base volontaire. Toutes les nouvelles descriptions de fonctions s'appuient sur un équilibre entre les compétences comportementales et techniques et les domaines de responsabilité. La nouvelle multidisciplinarité de certaines fonctions n'entraîne aucun risque pour la sécurité. Aucune activité du

personnel d'encadrement n'est externalisée.

En ce qui concerne l'externalisation, et pour terminer sur votre question plus spécifique relative aux travaux réalisés par des entreprises privées, il importe tout d'abord de préciser que les activités de maintenance stratégique ne sont pas sous-traitées. Pour les autres activités sous-traitées, les mesures de sécurité sont d'application, comme pour l'ensemble des activités directement réalisées par Infrabel, ni plus ni moins.

L'externalisation des travaux d'entretien aux voies comprend premièrement les tâches qui n'entrent pas dans le *core business* des équipes de maintenance, par exemple l'entretien de la végétation dans les talus, ou la mise en place de la signalisation routière pour les déviations lors de travaux aux passages à niveau.

Deuxièmement, certaines tâches de haute technicité nécessitant du personnel très spécialisé et un équipement sophistiqué, comme par exemple les campagnes de contrôle des rails par ultrasons et courant de Foucault, effectuées par un train spécialisé venant de l'étranger, seront externalisées.

Troisièmement, des prestations d'appui seront externalisées, comme par exemple des prestations logistiques de grues rail-route. Celles-ci sont destinées à appuyer les équipes voies pour assurer la manutention lourde.

Quatrièmement, externalisation des opérations d'entretien ciblées principalement en voies accessoires, essentiellement pour faire face à des pics dans la charge de travail.

Pour le reste, l'ensemble des contrôles et visites d'entretien est effectué exclusivement par le personnel d'Infrabel, de même que l'essentiel de l'entretien. Par ailleurs, seul le personnel d'Infrabel est habilité à effectuer des fonctions de sécurité de conducteurs de trains techniques, factionnaires, agents d'escorte de trains de travaux, agents d'accompagnement des grues rail-route et agents responsables de l'exécution des travaux.

En ce qui concerne les montants des activités de maintenance ferroviaire commandées par Infrabel à l'extérieur, je vous remets la liste qu'Infrabel m'a communiquée en annexe - pour un montant de 93 609 000 euros sur cinq ans, je crois.

06.04 Karine Lalieux (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse précise. Si je comprends bien, les organisations syndicales représentantes des travailleurs ont été sollicitées. Je ne comprends donc pas pourquoi elles demandent une consultation auprès de HR Rail. J'espère que le dialogue est toujours là.

Si je vous ai bien entendu, ce qui me rassure, il n'y aura pas d'autres tâches externalisées avec cette réorganisation et il n'y aura pas non plus de diminution de personnel ni du nombre d'ingénieurs. Nous contrôlerons tout cela à l'avenir puisque c'était notre crainte en matière de fusion des postes. Qu'il y ait modernisation des postes, je peux le comprendre avec l'évolution des métiers, mais j'espère que cela restera dans le cadre de la formation et qu'il n'y aura pas non plus de perte de statut ou de salaire pour les travailleurs.

06.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces éléments de réponse. Ce qui est toujours un peu interpellant, c'est qu'on a l'impression d'être face à deux versions des faits. On essaie de se faire une idée par rapport aux éléments qu'on reçoit d'un côté ou de l'autre. La situation décrite par les gens de terrain était très interpellante.

Vous avez pu me fournir certains éléments de réponse. Certaines questions sont par contre restées sans réponse notamment en ce qui concerne les dépassements des horaires, le fait que les équipes ne soient pas toujours en nombre, en ce qui concerne également les équipements des travailleurs. Je ne vous ai pas entendu sur ces éléments.

J'aurai sans doute l'occasion de revenir vers vous sur ces différents éléments. Je ne doute pas que les travailleurs pourront prendre connaissance des éléments de réponse que vous m'avez fournis et qu'ils pourront réagir utilement, le cas échéant.

06.06 François Bellot, ministre: Madame Grovonius, êtes-vous allée visiter le simulateur?

La **présidente**: Oui, nous avons fait une belle visite.

06.07 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Je n'étais pas présente.

La **présidente**: Si, tu étais là. Tu t'étais même installée derrière le simulateur de nettoyage.

06.08 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Oui, oui.

La **présidente**: Oui, nous l'avons fait avec Infrabel. Ensuite, nous sommes allés inspecter les contrôles de l'ETCS.

Peu de parlementaires y ont participé, mais nous étions présentes toutes les deux. Ce fut une visite très utile et importante. Comme d'habitude, tout le monde veut que nous organisions des visites, mais nous nous retrouvons souvent à trois parlementaires. Et ce sont toujours les mêmes assidus!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le ticketing transfrontalier" (n° 23336)**

07 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de harmonisatie van de ticketing in de hele Benelux" (nr. 23336)**

07.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, le parlement Benelux a ouvert sa séance du 24 novembre 2017 par l'agenda ferroviaire. Une recommandation préconisant l'harmonisation en matière de ticketing et d'information aux voyageurs dans tout le Benelux a été adoptée à l'unanimité. Elle préconise que dans le domaine ferroviaire, le Benelux doit devenir un seul et même territoire. Le programme EurekaRail hollandais a été présenté à cet égard comme un exemple à suivre.

Monsieur le ministre, que pensez-vous de cette idée? La Belgique compte-t-elle suivre la recommandation du Benelux?

07.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, je peux vous confirmer que le parlement Benelux a accepté le 24 novembre 2017 la recommandation relative aux liaisons ferroviaires transfrontalières dans le Benelux et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie avec une attention particulière pour le programme EurekaRail.

Par cette recommandation, il a été demandé aux gouvernements respectifs de créer au plus tard pour fin mai 2018 une *task force* pour l'agenda ferroviaire du Benelux qui, en bonne collaboration entre les gouvernements du Benelux et le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, est responsable de l'accompagnement et du développement du programme EurekaRail pour toutes les relations ferroviaires dans lesquelles il est prévu d'aller vers un *seamless travel* entre les différentes régions frontalières.

Comme vous le savez, le 21 juin 2016 à Rotterdam, j'ai signé une déclaration multilatérale avec mes collègues des Pays-Bas, du Luxembourg et de l'Allemagne – en particulier le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Cette déclaration s'intitule "*Cross border passenger railway services*".

Elle concerne l'avenir du transport ferroviaire transfrontalier des passagers, qui doit être vu comme un système intégré d'un haut niveau qualitatif, en ce compris le ticketing et l'information sur les voyages, et destiné à permettre aux voyageurs de bénéficier de déplacements sans rupture et dans lesquels nous appelons plus spécifiquement à améliorer le transport ferroviaire transfrontalier dans le cadre des transports publics entre les quatre pays pour les besoins d'une croissance durable ultérieure de l'économie de ces pays.

Je souhaite attendre le rapportage de la plate-forme de coordination établie en 2016 en exécution de la déclaration multilatérale de Rotterdam, prévu fin 2018, avant de créer de nouveaux groupements. Au sein de cette plate-forme de coordination, les améliorations possibles par rapport au *seamless travel* sont déjà traitées de manière très globale.

Au printemps 2018, un *workshop* sera organisé avec des *stakeholders* du secteur international du transport

public sur les sujets mentionnés dans la recommandation du parlement Benelux. Les résultats de ce *workshop* ainsi que les possibles actions de suivi qui y seront liées feront partie du rapportage de fin d'année 2018.

07.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je vous remercie monsieur le ministre. Vive les anglicismes!

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

08 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt des ventes de tickets internationaux en gare de Tournai" (n° 23598)

08 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het stopzetten van de verkoop van internationale treintickets in het station Doornik" (nr. 23598)

08.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous interpelle régulièrement pour relayer la préoccupation des utilisateurs du train qui doivent embarquer à Tournai et pour lesquels l'offre de services proposés par la SNCB fait défaut à certains égards.

Je vous avais déjà fait part de ma crainte vis-à-vis de votre souhait de supprimer les guichets de certaines gares de Wallonie picarde et de les remplacer par des bornes automatiques.

Aujourd'hui, c'est concernant l'arrêt de la vente de billets internationaux en gare de Tournai prévu dès le 1^{er} mars que je m'inquiète. En effet, la gare de Tournai se verra bientôt supprimer son guichet international qui permettait aux usagers d'acheter un billet pour un trajet menant au-delà de Lille via le TGV, Thalys, Interrail ou Eurostar. En outre, les bornes automatiques ne permettent pas d'acheter ce genre de billets.

Pour se procurer les billets, il faudra le faire via internet ou via un guichet international ouvert dans une autre gare du pays qui se situe à plusieurs dizaines de kilomètres de Tournai comme Courtrai, Mons ou Bruxelles. Cette mesure n'a pas de sens pour une ville comme Tournai qui est située à proximité de la frontière française et où une importante communauté étudiante venant de France, notamment originaire de zones situées au-delà de la métropole lilloise, est présente.

La possibilité pour les usagers du train d'acheter leur ticket au guichet permet d'avoir des conseils, des informations pertinentes ou encore un meilleur tarif, des éléments qu'un ordinateur ne peut garantir. Par ailleurs, les personnes d'un certain âge et qui ne sont pas adeptes des plates-formes informatiques seront très certainement lésées par cette mesure.

Ce qui m'interpelle, c'est que le programme permettant la vente de billets internationaux est déjà installé sur les ordinateurs des guichetiers à Tournai et que ces derniers sont, pour la plupart, formés pour exécuter cette opération. Le maintien de ce service ne coûte donc pas un euro de plus à la SNCB!

Avec un service au guichet déjà réduit à Tournai puisqu'il ne reste plus qu'un guichet ouvert l'après-midi, la fin de la vente de billets internationaux est un pas de plus vers une offre de services de moins bonne qualité.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la volonté de la SNCB de mettre fin à la vente de billets internationaux en gare de Tournai? Si oui, pourquoi supprimer un service qui, s'il est maintenu, ne lui coûtera pas plus cher? Cette mesure fait-elle partie d'un plan plus large visant à diminuer les effectifs d'ici 2020? Combien de billets internationaux (hors transfrontaliers) ont-ils été vendus en 2016 et 2017 dans les gares de Courtrai, Mons et Tournai?

08.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, je vous renvoie à mes réponses aux questions orales n^{os} 23171 et 23352 posées lors de la commission de l'Infrastructure du 31 janvier. J'ajoute que c'est uniquement la vente de billets Thalys, Eurostar, TGV, ICE et Interrail qui est supprimée. Les autres billets internationaux sont toujours vendus.

En ce qui concerne la gare de Tournai, cela représente dix-sept tickets par semaine. Au sujet de quelles autres gares m'interrogez-vous?

08.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Courtrai et Mons.

08.04 François Bellot, ministre: Je n'ai pas ces chiffres ici. La vente est maintenue dans seize gares. Elle est supprimée à Braine-l'Alleud, Bruxelles-Schuman, Gand-Dampoort, Louvain-la-Neuve, Saint-Nicolas, Tournai et Verviers-Central. Ces sept gares ne sont pas uniquement situées en Wallonie, mais dans toute la Belgique.

Je répète donc: nous ne supprimons pas la vente de tous les billets internationaux. Nous supprimons la vente des billets Thalys, Eurostar, TGV, ICE et Interrail. Les autres billets internationaux sont toujours vendus. En ce qui concerne la gare de Tournai, cela représente dix-sept billets par semaine.

08.05 Paul-Olivier Delannois (PS): À Tournai, il ne sera plus possible d'acheter un billet pour se rendre à Marseille, ce qui était possible avant.

08.06 François Bellot, ministre: Des billets Thalys et TGV, non. Il est possible de les acheter par internet. Je renvoie aux réponses apportées aux questions posées. Il faut savoir qu'il ne s'agit pas simplement d'un papier. C'est une logistique et ce sont des conseils. Nous avons constaté que les plaintes les plus nombreuses concernaient les guichets où le moins de billets internationaux étaient vendus. Le ticket le plus intéressant n'était pas toujours proposé. L'expérience et le nombre d'opérations engendrent un bon service.

Vendre dix-sept billets internationaux Thalys, TGV et autres par semaine, est-ce beaucoup ou non? Je vous laisse le soin de l'apprécier.

En conclusion, je vous renvoie aux réponses détaillées apportées aux questions déjà posées.

08.07 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous considère comme une personne habituellement rationnelle, mais dans ce cas, je ne comprends pas du tout pourquoi vous défendez ce genre de décision. En effet, cela ne coûte rien, et je vous garantis que le personnel de Tournai est formé.

Vous avez donné des éléments concernant d'autres endroits et vous avez peut-être raison à ce sujet, mais concernant Tournai, ce n'est pas le cas. Lorsqu'il y a un contact physique avec les personnes, dans certaines situations, le guichetier donne toute une série d'informations pour l'achat d'un ticket à meilleur prix, etc. Je peux vous donner des exemples. Je ne comprends dès lors pas du tout cette décision, dès lors que cela ne coûte pas un seul euro, et dès lors que le personnel est formé. Cet avantage faisait de Tournai une gare attrayante. Vous dites que dix-sept par semaine, ce n'est rien. Si l'on multiplie cela par cinquante-deux, ce n'est pas si peu que cela sur un an, et cela ne coûte rien du tout.

08.08 François Bellot, ministre: Si. Je vous renvoie aux réponses. Cela coûte effectivement de l'argent de maintenir des agents formés, disposant des logiciels, des connexions et du reste.

Je dois vous dire que ce ne sont ni le ministre ni le cabinet qui ont pris cette décision. L'entreprise a de l'autonomie. Vous avez tous applaudi Mme Dutordoir quand elle est arrivée. Je ne me retranche derrière rien du tout, mais il faut savoir ce que l'on veut. Des décisions sont prises, et certaines d'entre elles concernent directement la gare de ma ville. On a restreint ses heures d'ouverture de moitié. Je ne suis pas intervenu. À un moment donné, il faut savoir ce que l'on veut: l'autonomie ou pas.

La **présidente**: Nous arrêtons là le débat. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'un débat. Monsieur le ministre, vous n'avez plus la parole, qui revient au député pour une dernière réplique s'il le souhaite.

08.09 Paul-Olivier Delannois (PS): La semaine prochaine, je vous garantis que je viendrai défendre la gare de Rochefort.

08.10 François Bellot, ministre: (...)

La **présidente**: Il n'y a plus de gare à Rochefort!

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

09 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des problèmes linguistiques dans les trains en direction de Lille (France)" (n° 23727)

09 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "taalproblemen in de treinen naar Rijsel (Frankrijk)" (nr. 23727)

09.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, un article de presse paru sur le site de la VRT le 15 janvier dernier fait état de problèmes linguistiques signalés dans le train en partance de la Belgique à destination de Lille, en France. Le train en question est celui qui est scindé en gare de Courtrai et dont les premières voitures vont à Poperinge et les dernières à Lille-Flandres. Lors de l'opération, l'annonce est faite en néerlandais de telle sorte que les passagers francophones (et particulièrement ceux venant de France) ne comprennent pas toujours le message et ne se dirigent par vers le bon wagon. Au final, des voyageurs qui souhaitaient se rendre à la gare de Lille se retrouvent à Poperinge.

J'ai lu que le porte-parole de la SNCB expliquait que la loi linguistique était dans ce cas-ci respectée. En Flandre, les annonces doivent effectivement être faites en néerlandais. Néanmoins, il admettait que si des problèmes étaient effectivement présents, une solution devrait être trouvée.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire si des plaintes ou des signalements concernant cette problématique précise ont été adressés à la SNCB? Si oui, quelles mesures compte mettre en place la SNCB? Estimez-vous que l'annonce doit être également faite en français dans ce cas?

09.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Delannois, la SNCB m'informe que le nombre de réactions relatives à l'usage linguistique du personnel d'accompagnement se répartit comme suit: 41 dossiers de plainte en 2015, 36 en 2016, 47 en 2017.

Comme vous le savez, la SNCB est soumise à la législation sur l'emploi des langues, en application de l'article 36 de la loi du 21 mars 1991. Ainsi, concernant les annonces diffusées dans les trains, l'accompagnateur de train doit respecter les principes suivants: utilisation du néerlandais en région néerlandophone; utilisation du français en région francophone; utilisation de l'allemand et du français – avec priorité à l'allemand – en région germanophone; utilisation des deux langues – avec priorité au français – en région francophone à facilités; utilisation des deux langues – avec priorité au néerlandais – en région néerlandophone à facilités; utilisation des deux langues – avec une priorité au rôle linguistique de l'accompagnateur de train sur le territoire de Bruxelles-capitale.

Cependant, dans notre pays complexe, dans le souci de servir et d'informer au mieux ses clients en fonction de la situation, l'accompagnateur de train peut - de sa propre initiative -, dans une région unilingue, recourir à d'autres langues.

09.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Je pense avoir pratiquement tout compris dans votre réponse. Je tenterai de la traduire pour un Français qui serait coincé à Courtrai et qui voudrait repartir vers Lille. Il n'y a qu'un seul principe ici qui ne soit pas respecté, me semble-t-il, c'est celui du bon sens et cela me paraît dommage. Je vous remercie.

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

*La réunion publique de commission est levée à 15.20 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.20 uur.*