

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 24 OKTOBER 2018

MERCREDI 24 OCTOBRE 2018

Namiddag

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.23 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraken van de ombudsman van de luchthaven van Zaventem" (nr. 26664)

**01** Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les déclarations du médiateur de l'aéroport de Zaventem" (n° 26664)

**01.01** Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, voorafgaand aan deze vraag lijkt het mij wel belangrijk u even te melden dat de ombudsdienst mij ondertussen meermaals heeft gecontacteerd, blijkbaar met de bedoeling een zeker ontradend effect te sorteren zodat ik deze vraag niet zou stellen. Het gevolg hiervan is dat ik niets anders kan dan ze wel te stellen.

Mijnheer de minister, de uitspraak van de rechtbank van eind mei, naar aanleiding van de procedure van verschillende Noordrandgemeenten, leidde tot een aantal vragen in deze commissie. Het is niet duidelijk of u ondertussen al ten gronde een inschatting heeft gemaakt van deze uitspraak.

Wij merken wel dat de ombudsman van de luchthaven ondertussen wel interviews geeft om de uitspraak te bekritisieren. Iedereen mag daar natuurlijk het zijne van denken, maar de vraag is of het wel de taak is van de ombudsman om hierover, in opdracht van de federale overheid, zijn mening te geven en wat de problemen zijn op het vlak van de scheiding der machten.

Er bestaat naar mijn aanvoelen een wettelijk kader voor het uitoefenen van die taak. Ik heb de indruk dat de uitspraken van de heer Touwaide daar niet in te passen. Dat leidt tot een aantal vragen.

Wat is de taak van de ombudsman met betrekking tot juridische procedures? Behoort het naar uw mening tot de taak van de ombudsman om deze procedures te evalueren en te beoordelen? Welke stappen zal u ondernemen om te vermijden dat de ombudsman zijn boekje te buiten gaat?

Bent u het ermee eens dat de uitspraken uw job een stuk moeilijker maken in plaats van gemakkelijker?

Wat heeft u ondertussen geleerd uit de uitspraak van de rechtbank? Hoe zal u hiermee omgaan?

U weet dat er werd opgeroepen tot de organisatie van een Staten-Generaal op 17 september. Wat is de stand van zaken hieromtrent?

**01.02** Minister François Bellot: Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 bepaalt de opdrachten die aan de ombudsdienst zijn toevertrouwd. Volgens artikel 5 van dit koninklijk besluit omvatten deze opdrachten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaak van de klachten van de buurtbewoners te behandelen en te bepalen.

De ombudsdienst moet zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uitvoeren en is tevens functioneel onafhankelijk. Ik heb geen bevoegdheid over deze dienst.

Indien ik mij zou laten ontmoedigen door elke verklaring die in het kader van dit dossier wordt gedaan, was dat al lang het geval geweest. Ik houd er de moed in en doe er alles aan om dit dossier volgens de juiste werkmethoden aan te pakken, wat in het verleden ontbrak.

Zoals ik reeds in deze commissie zei, ben ik altijd voorstander geweest van een ruime raadpleging van de stakeholders. Deze consultatie zal dan ook georganiseerd worden maar zal pas efficiënt zijn op basis van een inhoud en met standvastige gesprekspartners. Dat is de reden waarom ik enerzijds de eerste conclusies van fase 1 van de milieueffectenstudie, en anderzijds de vernieuwing van de gemeente- en provincieraden afwacht, om de consultatie te voeren zonder de ombudsman.

**01.03 Bert Wollants (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Om de stand van zaken en de juiste stappen die zullen worden gezet in het kader van de uitspraak van de rechtbank te vernemen, zullen wij bijgevolg een nieuwe vraag moeten indienen.

Het besluit van 2002 stelt wel degelijk dat er onafhankelijkheid van de ombudsman moet zijn en dat hij geen banden mag hebben met bepaalde buurt- en actiecomités. Bij een aantal actiecomités leeft echter de indruk dat zij niet wordt gehoord omwille van een gebrek aan onafhankelijkheid.

Misschien is dat enkel een probleem van perceptie, maar als dat doorgaat, dan is natuurlijk de vraag of de ombudsman in zijn huidige functie en op de manier waarop hij het momenteel aanpakt, nog steeds het luisterend oor zal vormen voor al die klachten.

Een aantal comités die zich tot hem richt, heeft het gevoel dat dit niet meer het geval is, en dan is er wel een probleem.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**02 Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès non sécurisé à une zone sensible de la gare du Midi" (n° 27007)**

**02 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-beveiligde toegang tot een gevoelige zone van het Zuidstation" (nr. 27007)**

**02.01 Éric Thiébaud (PS):** Monsieur le ministre, la RTBF a constaté qu'à la gare du Midi, une zone hautement sensible était devenue accessible à tous en raison de la défaillance d'un portique de sécurité. Ce portique mène aux locaux où se retrouvent les agents de douane, de Securail et de la police. Ce problème semble exister depuis quelques semaines et dans le reportage, les agents de la SNCB disent l'avoir rapporté plusieurs fois à leur hiérarchie, sans qu'il n'y ait de réaction de sa part. Auparavant, l'accès à cette zone était contrôlé par un agent de Securail. Permettez-moi donc de vous poser les questions suivantes: comment expliquez-vous qu'il ait fallu attendre un reportage télévisé pour que l'accès à cette zone soit à nouveau sécurisé? Pourquoi l'accès à cette zone n'a-t-il pas été contrôlé le temps que les réparations débutent?

**02.02 François Bellot, ministre:** La SNCB m'indique qu'elle déplore l'incident du 21 septembre et assure que tout a été mis en place pour supprimer tout risque d'intrusion via l'accès filmé par la RTBF. La SNCB reconnaît que la sécurisation de cet accès n'a pas été optimale mais précise que le risque était limité car il était impossible de pénétrer via cet accès dans la zone stérile du channel terminal. La porte de cet accès a été réparée entre-temps. Par ailleurs, la SNCB a intensifié ses surveillances par caméra dans la zone dès qu'elle a été mise au courant du problème. C'est la raison pour laquelle les personnes ayant pénétré dans cette zone ont été immédiatement interpellées par Securail.

**02.03 Éric Thiébaud (PS):** Je remercie le ministre pour sa réponse.

*Voorzitter: Gwenaëlle Grovonius.*

*Présidente: Gwenaëlle Grovonius.*

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

**03** Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Smart Mobility en zone transfrontalière" (n° 27188)

**03** Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Smart Mobility in de grensgebieden" (nr. 27188)

**03.01** Anne-Catherine Goffinet (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, quinze projets viennent d'être sélectionnés dans le cadre du premier Smart Mobility Call pour lequel un budget de plus de quatre millions d'euros a été débloqué. Il semble qu'un très grand nombre de projets ait été introduit, ce qui démontre clairement le besoin d'envisager les solutions de mobilité différemment.

Monsieur le ministre, la Belgique étant un petit pays ayant de nombreux voisins, est-il possible d'envisager une standardisation transfrontalière d'initiatives de Smart Mobility? Est-il possible de collaborer avec les gouvernements des pays voisins en la matière?

Il est de notoriété que la mobilité transfrontalière, notamment dans le Sud-Luxembourg, est problématique et ce, de plus en plus. Avez-vous déjà abordé la question du Smart Mobility avec vos homologues transfrontaliers? Dans l'affirmative, qu'est-il ressorti de vos discussions à ce sujet? Dans la négative, est-il possible de l'envisager? Le Grand-Duché de Luxembourg souhaite investir dans de tels outils, ouvrant une porte en ce domaine.

Envisagez-vous de développer des applications de planification de voyage – aussi connues comme des applications de "Mobility as a Service" (MaaS) – qui intégreraient tous les modes de transport spécifiques à des zones métropolitaines ou transfrontalières?

**03.02** François Bellot, ministre: Chers collègues, le soutien des initiatives dans le domaine du Smart Mobility est géré au niveau européen à travers, notamment, de projets de corridors ITS transfrontaliers. Ce type d'initiatives n'est pas en contradiction avec la stimulation de projets à l'échelle locale, régionale ou nationale. D'autant qu'ils utilisent des datas standardisées dont les formats sont fixés aux niveaux européen et mondial.

La vision partagée avec les pays voisins, notamment par le biais de réunions de haut niveau entre pays européens sur la conduite autonome et connectée auxquelles la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg prennent part, est le principe *du learning by doing*. Aussi, la tendance actuelle n'est pas de standardiser les initiatives de Smart Mobility, mais bien de tester, via des projets pilotes, lesquels sont les plus efficaces.

En tant que fournisseur d'informations, la SNCB met à disposition gratuitement, en *open data*, ses données d'horaires de train planifiés et en temps réel à tout qui le demande. Avec plus de 652 membres à ce jour et plus de 170 contrats signés, elle participe également à différentes associations belges - fédérales, régionales et privées - pour encourager l'utilisation des données. Celles-ci sont ainsi largement partagées auprès de tiers en dehors de la Belgique.

Si le Grand-Duché de Luxembourg souhaite investir dans ce type d'outils, comme la Belgique le fait avec le Smart Mobility Call, il est donc possible de le faire via les données ouvertes et déjà disponibles dans notre pays.

Enfin, concernant la création d'applications MaaS, des projets souvent portés par le secteur privé en partenariat avec les opérateurs de transports publics sont en cours de développement au niveau de zones métropolitaines mais je n'ai pas connaissance d'un projet spécifique semblable pour la zone transfrontalière avec le Grand-Duché.

**03.03** Anne-Catherine Goffinet (cdH): Monsieur le ministre, merci pour ces informations. J'ai eu l'occasion, il y a deux semaines, de participer à une réunion où les Luxembourgeois ont évoqué la possibilité d'avoir des contacts avec la Belgique pour mener une réflexion globale à propos des problèmes transfrontaliers. Sachez

que la main est tendue!

La **présidente**: Je tiens à féliciter Mme Goffinet pour sa première intervention en commission.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**04** Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions dont sont victimes les accompagnateurs de train" (n° 27040)

**04** Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 27040)

**04.01** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, il semble que, ces dernières semaines, il y ait eu une recrudescence d'agressions d'accompagnateurs de train. En tout cas, certaines ont suscité l'émoi et une réaction des accompagnateurs, via l'action "post-it" que vous avez pu observer sur les réseaux sociaux. Il convient de tenir compte de leur situation difficile. Ils jouent un rôle essentiel quant à la ponctualité des trains, la convivialité des trajets, la sécurité des navetteurs et du reste du personnel de la SNCB. Aussi voulais-je faire le point avec vous - vous l'avez déjà fait avec d'autres collègues - sur cette problématique.

Monsieur le ministre, pour objectiver la situation, pouvez-vous m'indiquer quelle est l'évolution du nombre d'agressions d'accompagnateurs de train au cours des cinq dernières années? Quelles sont les solutions envisagées ou mises en œuvre par la SNCB au regard de cette situation inquiétante? Ne convient-il pas de renforcer les services d'accompagnement à certaines heures et sur certaines lignes? Ils estiment, en effet, que les trajets du soir sont plus problématiques et propices à ce type d'acte. Quel accompagnement psychosocial est-il prévu pour les accompagnateurs agressés?

*Président: Karine Lalieux.*

*Voorzitter: Karine Lalieux.*

**04.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, je vous prie de bien vouloir vous référer à la réponse à une question concernant les chiffres qui a été donnée à M Van Hees. Vous constaterez que le pic d'agressions a été constaté en 2011 avec une diminution quasiment constante jusqu'en 2016, une remontée en 2017 et une légère remontée lors du premier semestre de 2018 par rapport au premier semestre 2017.

La SNCB m'informe qu'elle a développé, il y a plusieurs années, un *masterplan* anti-agression comprenant une cinquantaine de mesures. Ce plan implique non seulement tous les partenaires occupés, mais prévoit aussi des mesures à tous les niveaux de la chaîne de sécurité (proactives, préventives, réactives, répressives et curatives). Ces mesures sont discutées dans le cadre d'un groupe paritaire reprenant l'employeur et des représentants du personnel.

La SNCB me communique qu'elle adapte son plan en permanence. Parmi les mesures récentes figure, par exemple, la nouvelle procédure de départ des trains mise en place, il y a quelques semaines, de manière à augmenter la sécurité et à limiter les conflits avec les voyageurs retardataires qui avaient tendance à entrer par la dernière porte ouverte. La SNCB a également renforcé la présence des équipes Securail et des équipes TiCo (*Ticket Control Teams*). Une campagne de sensibilisation à destination du grand public est, quant à elle, planifiée pour la mi-novembre.

Bientôt, le système des amendes administratives sera un instrument majeur dans la lutte contre l'impunité dans les transports en commun. Il permettra à la SNCB de ne plus devoir passer par la justice pour certaines infractions. Il est donc également un élément essentiel dans la politique de sécurité de la SNCB.

Des accompagnateurs de trains, victimes d'une agression, peuvent bénéficier de trois types d'aide: premièrement, l'accompagnement d'un *buddy*, à savoir d'un collègue ou d'un membre du service d'accompagnement des trains volontaire, formé à l'accueil d'une victime d'un incident critique. Cette intervention se fait immédiatement après les faits. L'accompagnateur victime dispose ainsi d'un soutien tant sur le plan émotionnel que sur le plan administratif pour la rédaction des documents requis, l'accompagnement à l'hôpital, chez le médecin, à son domicile, auprès des services de police pour l'aider à déposer une plainte.

Le deuxième type d'aide consiste en l'accompagnement par un psychologue de la société POBOS avec laquelle la SNCB a conclu un contrat, cette année. Le contact avec le psychologue intervient dans les 24 heures qui suivent les faits. Le troisième type d'aide consiste, quant à lui, en l'accompagnement par un psychologue du CPS, un service interne à la SNCB.

**04.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je prends bonne note de toutes ces informations et de la légère augmentation du nombre d'agressions au cours du premier semestre 2018.

Vous avez cité le cas des voyageurs qui arrivent en retard sur le quai, mais je n'ai pas l'impression que ceux-ci représentent la majeure partie des problèmes d'agressivité à l'égard des accompagnateurs de train. Je pense que leur principal souci est effectivement que l'on tienne compte des trajets les plus problématiques en termes d'horaires ou de ligne.

Dans le cadre des réponses que vous avez données et qui me semblent valables, je n'ai pas entendu de réponse dans le sens d'un accompagnement, peut-être d'un doublement de la présence de contrôleurs et d'accompagnateurs de train sur certaines lignes et à certaines heures. Selon moi, le fait d'être seul en charge du contrôle peut s'avérer problématique et le maintien d'une présence humaine et d'un service d'accompagnement sur tous les trains doit être une priorité pour préserver un service ferroviaire de qualité.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **05 Questions jointes de**

- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la circulation chaotique des trains vers Luxembourg depuis le 17 septembre et le projet du Park & Ride de Viville" (n° 27189)

- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation du personnel face aux voyageurs en colère" (n° 27282)

- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'information sur les retards de trains transfrontaliers via belgianrail.be" (n° 27284)

- M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mobilité ferroviaire entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 27358)

- M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les procédures au passage frontière" (n° 27359)

- M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation des Desiro" (n° 27357)

#### **05 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de chaos op het spoor in de richting van Luxemburg sinds 17 september en de plannen voor een park-and-ride in Viville" (nr. 27189)

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie van het personeel ten opzichte van boze treinreizigers" (nr. 27282)

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de informatie over de vertragingen van internationale treinen via belgianrail.be" (nr. 27284)

- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinmobiliteit tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 27358)

- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedures bij het oversteken van de grens" (nr. 27359)

- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van de Desirotreinstellen" (nr. 27357)

**05.01 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'évoquerai d'abord le

contexte et poursuivrai en abordant les trois thématiques.

Comme cela vient d'être évoqué, se rendre au Grand-Duché de Luxembourg ou en revenir est devenu un véritable enfer depuis quelques années mais encore plus depuis le début des travaux du chantier de réhabilitation de l'E411-E25 entre Arlon et Sterpenich. Ces travaux sont nécessaires et bienvenus pour améliorer la circulation de et vers le Luxembourg à terme, mais les embouteillages sont devenus le lot quotidien des usagers de cette voie.

Certains essaient de trouver des échappatoires en empruntant des voies de circulation secondaires, causant ainsi des soucis au sein des villages, notamment pour les enfants sur le chemin de l'école ou lors de trajet vers des villes voisines. Certains ont décidé de se tourner vers le train.

Cependant, la circulation ferroviaire entre Arlon et Luxembourg a été totalement suspendue durant deux mois, les trains étant remplacés par des bus, le temps d'effectuer des changements de voltages sur le réseau grand-ducal. La reprise du trafic ne s'est pas faite facilement le 17 septembre dernier. Les travaux sur la E411 avaient pourtant été retardés.

En effet, depuis lors, le trafic des trains a été interrompu à de nombreuses reprises, certains trains étant carrément supprimés et ce, même durant le week-end.

Les incidents techniques relatifs au passage de 3 000 volts à 25 000 volts ont été évoqués, ainsi que des pannes de chauffage et de fermeture des portes. L'ancien matériel utilisé en cas de dépannage aurait dû être utilisé en attendant l'arrivée des nouvelles rames M7 adaptées aux 25 000 volts.

Face à cette situation problématique sur l'E411, le ministre wallon des Travaux publics a annoncé vous avoir écrit pour solliciter que la SNCB mette en place des trains supplémentaires durant la durée du chantier.

La concrétisation du projet *Park & Ride* de Viville permettant d'alléger le trafic routier est toute proche, puisque le plan communal d'aménagement dit "Stockem-Viville", tel qu'il a été proposé par la ville d'Arlon en collaboration avec la SNCB, a été approuvé par le ministre en date du 26 juillet 2018. Ce projet semble être une réelle solution, ainsi que le ministre luxembourgeois François Bausch l'a encore clairement fait savoir récemment. Il demande à la SNCB d'accélérer dans ce dossier et précise que le Grand-Duché est disposé à prolonger des trains vers Viville-Stockem. Il précise également que les CFL (les Chemins de Fer luxembourgeois) sont disposés à investir à cet endroit.

Monsieur le ministre, la SNCB va-t-elle réellement mettre en place des trains supplémentaires durant la durée du chantier E411-E25? Quelle réponse avez-vous pu donner au ministre wallon des Travaux publics? Quelles autres mesures la SNCB pourrait-elle mettre en place pour alléger le trafic routier? Où en sont officiellement les négociations avec le gouvernement luxembourgeois concernant le projet *Park & Ride* de Viville-Stockem? Quels sont les éléments qui bloquent ou pourraient bloquer ce projet, et quelles solutions pourrait-on apporter?

Pourquoi de nombreux trains ont-ils été suspendus ces derniers jours entre Arlon et Luxembourg? Quand les rames M7 adaptées aux 25 000 volts seront-elles mises en circulation?

Face à ce chaos, les voyageurs sont bien évidemment en colère. J'ai pu lire dans la presse que le top management de la SNCB allait se rendre dans plusieurs gares (Arlon, Libramont et Jemelle) afin d'écouter les membres du personnel. Ces rencontres ont-elles eu lieu? Quel a été le contenu des échanges? Quelles améliorations ont-elles été proposées? D'autres entrevues sont-elles prévues?

Enfin, un autre problème s'additionne à ceux existants puisque plusieurs navetteurs m'ont rapporté que, sur le site "belgianrail", il était difficile d'avoir les bonnes informations en permanence. En effet, parfois sur ce site, il était indiqué qu'il n'y avait aucune perturbation sur le réseau belge, pas de train supprimé, pas de retard. Or, sur le site de CFL.lu, il en était tout autre. En conséquence, les voyageurs étaient totalement perturbés. Cela rejoint ma question précédente sur la problématique du Smart Mobility transfrontalier. Etes-vous au courant de ces faits? Les confirmez-vous? Qu'est-il possible de mettre en place pour pallier ces discordances d'informations sur cette ligne de trains?

**05.02** **Benoît Piedboeuf** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, ce n'est pas rien d'être le ministre de tutelle d'organismes aussi difficiles que la SNCB et Infrabel! Ne prenez donc mes questions pour

des incriminations!

Le moins que l'on puisse dire c'est que la situation actuelle de la mobilité ferroviaire entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg est catastrophique – ma collègue vient de le rappeler – et ce, tant pour les usagers que pour le personnel, pour l'image de marque de la SNCB et de la coopération transfrontalière.

Nous sommes clairement confrontés à un défaut de coordination et de prévoyance puisque les travaux d'électrification au Grand-Duché étaient planifiés de longue date, mais aussi à un défaut d'information correcte à l'adresse des voyageurs durant la "crise".

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous citer quels sont les organes de concertation et de coordination relatifs au niveau technique à l'œuvre entre les compagnies ferroviaires belge et grand-ducale? Quelles sont leurs modalités de fonctionnement? Considérez-vous qu'ils fonctionnent correctement? Quelles améliorations pouvez-vous proposer à la SNCB comme aux CFL, pour que la situation actuelle ne puisse pas se reproduire?

Ensuite, j'ai demandé au directeur général des CFL, Marc Wengler, des explications claires quant aux raisons du chaos vécu, notamment, le lundi 17 septembre. Il m'a répondu de manière circonstanciée le 20 du même mois. Je vous ai déjà fait part de sa réponse et je n'y reviendrai donc pas ici.

Dans son rapport de gestion du 15 octobre dernier, par contre, adressé au conseil d'administration, il indique que: "Du côté de la SNCB, on relève principalement des problèmes techniques de manipulation survenant au niveau des conducteurs de la SNCB dans diverses situations (manipulations imposées par le nouveau changement de voltage à la frontière, changement de tête, démarrage, etc.) et, d'autre part, un manque de matériel. Si la première cause ne peut que s'améliorer, notamment par le biais de formations, prise d'habitudes et rappels de procédures, le manque de matériel reste un problème plus structurel."

Dans sa réponse, M. Wengler insiste donc clairement sur le besoin d'accompagnement et de formation des conducteurs de la SNCB. Monsieur le ministre, sommes-nous également conscients de ce besoin impérieux de ce côté-ci de la frontière, notamment dans le chef des opérateurs? Qu'est-il envisagé concrètement pour y répondre dans un bref délai?

**05.03 François Bellot** , ministre: Madame la présidente, chers collègues, la SNCB m'informe que la fréquence et le taux d'occupation actuel des trains entre Arlon et Luxembourg ne justifie pas la mise en service de trains supplémentaires. Je vais vous fournir tous les détails utiles à ce sujet.

L'offre de la SNCB entre Arlon et Luxembourg est déjà importante, surtout aux heures de pointe. En effet, en semaine, entre 6 heures et 9 heures, douze trains partent d'Arlon vers Luxembourg. La SNCB précise que dans le cadre des travaux de modernisation de la ligne 162 et de la gare d'Arlon, elle n'envisage pas d'augmenter l'offre entre ces deux villes à court terme.

D'autres liaisons ferroviaires existent aussi entre la province de Luxembourg et le Grand-Duché de Luxembourg, notamment vers Rodange au départ d'Athus et de Virton, et via Gouvy, qui sont beaucoup moins fréquentées.

Selon la SNCB, les suppressions de trains entre Arlon et Luxembourg – effectivement assez nombreuses avant une amélioration de cette situation depuis jeudi passé – sont principalement justifiées par deux raisons.

D'abord des avaries du matériel. Depuis le 17 septembre, une partie des trains IC Bruxelles-Luxembourg est assurée par du matériel autorisé à circuler jusqu'à Luxembourg, à savoir les seules locomotives T13 et des voitures internationales de type I6, I10 et I11. De l'ancien matériel approprié a donc été rappelé, tracté par les seules locomotives pouvant encore se rendre au Grand-Duché, les M6 et AM 96 ne le pouvant plus.

La disponibilité de ce matériel étant limitée, il était impossible d'assurer avec lui l'ensemble de la desserte IC. Auparavant, cette liaison se faisait avec des AM 96 mais celles-ci ne sont pas compatibles avec la nouvelle tension caténaire du Haut-Luxembourg.

La SNCB explique avoir connu bon nombre d'avaries ayant provoqué des suppressions de trains. Depuis début octobre, suite à la prise d'actions ciblées, les performances se sont nettement améliorées, surtout ces

quinze derniers jours. Les suppressions pour cause d'avaries au matériel roulant ont fortement diminué.

Les responsables de la SNCB se sont rendus en gares de Jemelle, de Libramont et d'Arlon, je crois jeudi dernier.

Dès la mise en service du GSM-R sur le réseau grand-ducal, prévue pour décembre 2018, une rame de voiture M6 circulera également jusqu'au Luxembourg. D'ici fin 2019, les locomotives T13 seront équipées d'ETCS afin de continuer à pouvoir circuler jusqu'au Luxembourg. Les autres IC sont assurés par du matériel M6 et AM 96 et sont limités à Arlon. Une desserte Arlon-Luxembourg en correspondance est assurée par du matériel Dosto ou des rames SNCB. Cette situation perdurera jusqu'à l'homologation et la mise en service des voitures M7 sur l'axe Bruxelles-Luxembourg.

La seconde raison de la suppression, pour les trains en provenance de Bruxelles, se rapporte au fait qu'Infrabel réalise actuellement des travaux sur cette ligne, notamment entre Lavaux et Habay, avec un service à voie unique de plus de 15 km. Cette mise à voie unique s'avère contraignante et explique en partie les problèmes de ponctualité sur cet axe. Depuis le 8 octobre, l'ajout de quelques minutes dans les temps de parcours a permis une légère amélioration de la ponctualité. De plus, depuis le vendredi 19 octobre, la distance de l'avis de ralentissement pour travaux (ART) a été réduite de 7 à 1 km, ce qui a eu pour effet direct d'augmenter la ponctualité et la fiabilité de la ligne. La SNCB observe depuis lors une ponctualité supérieure à 80 % sur la ligne 162.

Les conducteurs SNCB du dépôt d'Arlon conduisent également, depuis peu, du matériel Dosto des CFL. D'une part, ce matériel semble présenter quelques problèmes de fiabilité. D'autre part, les conducteurs SNCB manquent d'expérience surtout au niveau du dépannage sur ce matériel luxembourgeois. Avec l'aide des CFL, la SNCB va éclaircir différents points relatifs à l'utilisation de ce matériel vis-à-vis de ses conducteurs. La possibilité pour les conducteurs belges de contacter une *hotline* matériel luxembourgeoise en cas de besoin est également envisagée, mais n'existe pas encore.

À propos du matériel M7, la SNCB me fait savoir que les rames M7 adaptées aux 25 000 volts seront mises en circulation au plus tôt en 2022.

Quant à l'homologation des AM 08 Desiro, Siemens a été chargée de l'homologation des AM 08 sur le réseau grand-ducal. Le planning prévoit une homologation à l'horizon du troisième trimestre 2019.

En ce qui concerne les deux parkings d'Arlon, ils sont, en effet, saturés suite au succès de la gratuité rétablie dans les parkings SNCB de la zone frontalière afin de favoriser l'usage du train par les frontaliers, mais aussi de la disparition de l'effet frontière tarif.

Une extension de 160 places a déjà été réalisée par la SNCB, mais cela n'était pas suffisant. C'est pourquoi un accord est intervenu entre la SNCB, les autorités de la ville et la province de Luxembourg pour l'utilisation régulée du parking de la Maison de la culture situé à quelques centaines de mètres de la gare par les navetteurs SNCB. Depuis lundi, cette utilisation est effective.

En dehors d'une réflexion liée aux travaux, la mise en œuvre d'un *Park & Ride* fait l'objet d'une discussion dans le cadre du suivi de la lettre d'intention que j'ai signée avec mon homologue luxembourgeois, M. Bausch. Cette solution n'a de sens que si les entreprises ferroviaires ont les capacités techniques (25 000 volts et un ETCS) de mettre en œuvre une offre suffisante.

À ce propos, les contacts entre la Belgique et le Grand-Dché de Luxembourg pour les problèmes de mobilité existent depuis des dizaines d'années. Les réunions dénommées Gaichel sont des réunions conjointes des gouvernements belge et luxembourgeois. Elles sont souvent préparées par des commissions administratives belgo-luxembourgeoises.

Cette commission est l'organe permanent de l'Union économique belgo-luxembourgeoise, qui assure la collaboration entre les deux administrations. Elle suit la situation économique de l'Union belgo-luxembourgeoise, la coopération sur le plan des relations internationales et des dossiers bilatéraux. Elle ne peut s'étendre sur les détails pratiques de chaque thématique spécifique.

Dès lors, comme je viens de l'indiquer, j'ai signé il y a un peu moins d'un an avec mon collègue M. François Bausch une lettre d'intention relative au renforcement de la coopération ferroviaire entre les deux pays.



Concrètement, dans ce cadre, deux groupes de travail sont institués - l'un relatif aux aspects de la sécurité ferroviaire et l'autre regroupant les administrations, gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires des deux pays. Le but de ces réunions est de dresser l'état des lieux de chaque dossier et d'analyser les questions à résoudre.

Le groupe de travail s'est réuni à deux reprises, le 19 février et le 6 juin. Une troisième réunion est prévue le 21 novembre prochain au Grand-Duché de Luxembourg. Parmi les thèmes abordés, il y aura notamment la question des conséquences d'un choix du Parlement luxembourgeois d'avancer de plus de 18 mois l'équipement de l'ETCS sur son réseau suite à l'accident de Bettembourg. Or, les sociétés gestionnaires des réseaux, gestionnaires du matériel roulant et les sociétés qui doivent transplanter l'ETCS dans le matériel roulant et les infrastructures n'ont pas pu, à ce jour, comprimer de 18 mois leur délai pour la mise en œuvre, car c'est quasiment impossible. C'est un choix politique qui n'a pas été préparé par un choix technique.

Nous allons donc être confrontés à un problème qui dépasse le problème de la tension: celui de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement nécessaires à la transplantation de l'ETCS généralisé au Grand-Duché de Luxembourg. Cela va venir s'ajouter aux difficultés déjà connues des homologations de matériel de l'autre pays dans nos pays respectifs.

Le groupe de travail a du travail et il faudra accélérer le rythme de ses réunions.

S'agissant de l'information aux voyageurs, la SNCB précise qu'elle est responsable de l'information sur le territoire belge et les CFL de l'information sur les réseaux luxembourgeois, conformément au principe de territorialité. La SNCB est consciente que l'information disponible actuellement sur les deux *route planners* n'est pas toujours cohérente. C'est pourquoi une initiative est prévue à court terme aussi bien au sein de la SNCB que de manière ciblée auprès du personnel des CFL en vue d'examiner de quelle façon le flux d'informations peut être amélioré afin que les voyageurs reçoivent les mêmes informations correctes via tous les canaux de part et d'autre de la frontière.

La SNCB ajoute que les CFL l'ont informée qu'ils commenceront très prochainement à échanger en temps réel avec un certain nombre de partenaires européens, dont la SNCB, les informations relatives aux perturbations et retards sur le réseau, comme nous le faisons depuis un certain temps avec l'*open data* côté belge. Les CFL ont déjà accès à nos données mais nous n'avons pas accès aux leurs. L'*open data* va être ouvert au Grand-Duché. Cette innovation technologique contribuera assurément à une amélioration de la qualité des informations horaire au travers de la frontière.

**05.04 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, c'est un dossier compliqué, surtout quand il y a différents niveaux de pouvoir et différentes législations. C'est un réel problème et une source d'angoisse pour tous les travailleurs transfrontaliers.

J'entends que la SNCB ne compte pas augmenter les fréquences au départ d'Arlon puisque ce n'est pas nécessaire. C'est quelque part le serpent qui se mord la queue puisqu'on ne vient pas prendre le train parce qu'il est en retard ou qu'on n'est pas sûr de l'avoir. C'est déjà un stress. Le stress est également lié au fait qu'il n'y a pas d'emplacement de parking pour la voiture.

Et encore faut-il arriver jusqu'à la gare en venant de l'autoroute. La route est complètement bouchée, de Habay jusqu'au poste frontière. Il est même impossible d'emprunter la sortie 31 pour rejoindre Arlon et se diriger vers la gare. Je pense qu'il existe une opportunité pour travailler rapidement et reprendre les discussions avec le Luxembourg, d'autant plus que le gouvernement ne va pas changer. Il convient de mettre en place le *Park & Ride* de Stockem et d'avoir des trains démarrant de Stockem plutôt que de l'hypercentre d'Arlon. En effet, la SNCB a des terrains disponibles pour installer un parking, même sans procéder à des aménagements. Je suivrai attentivement ce dossier. Vous avez beaucoup de travail en ce domaine.

**05.05 Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, vous n'en êtes pas responsable mais manifestement, il y avait moyen de faire mieux dans ce dossier. Je rencontrerai le président des CFL le 5 novembre. Ce sera l'occasion de refaire le tour de la question avec lui pour aborder toute une série d'aspects et essayer de faire en sorte que cela n'arrive plus.

Il est vrai que la préoccupation principale est l'agrément du matériel roulant. Cet élément va évidemment aggraver la situation. Vous savez comme moi que la politique est l'art du possible; j'espère donc qu'avec votre collègue Bausch, qui va être renouvelé dans ses fonctions, vous pourrez faire avancer la mécanique

de ce dossier qui est vraiment catastrophique. Rappelons-nous que le Grand-Duché est le plus gros employeur de la province de Luxembourg. Il faut vraiment soigner cette ligne.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06** 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 "les déchets sur les voies ferrées" (n° 27112)

**06** Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "afval op de sporen" (nr. 27112)

**06.01** Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je ne compte plus le nombre de fois où je vous ai interpellé par rapport à la propreté des voies de chemins de fer en gare de Tournai. Pour rappel, le nettoyage des voies en gare revient à la SNCB, mais ne peut se faire actuellement qu'en présence d'agents Infrabel qui assurent la sécurité de l'opération.

Aussi, monsieur le ministre, permettez-moi de vous demander où en est le projet de loi visant à permettre à la SNCB de pouvoir réaliser le nettoyage des voies sans l'aide d'Infrabel et qui permettrait un gain de temps non négligeable?

Par ailleurs, il est désormais possible pour la SNCB de constater et de sanctionner directement certains faits inciviques. Cela concerne notamment le fait de souiller, de détruire ou d'endommager de quelque manière que ce soit l'infrastructure ferroviaire ou les véhicules ferroviaires.

Pourriez-vous me dire combien de constats ont été réalisés pour le dépôt de déchets sur les voies ferrées dans le pays? Quelle amende risque la personne fautive?

**06.02** François Bellot, ministre: Cher collègue, à la suite de la réforme de 2013 des structures du groupe ferroviaire, la problématique du nettoyage des voies de chemins de fer, également appelée "piquage des voies", a été lancée.

Comme je vous en informais lors d'une précédente question, ce sujet a déjà fait l'objet de plusieurs propositions du SPF visant à confier à l'une ou l'autre des deux sociétés la tâche de nettoyer les voies dans les gares et les points d'arrêt non gardés, à l'exclusion de mauvaises herbes – c'est déjà réglé, ces dernières relevant de la responsabilité d'Infrabel.

À ce stade, aucun accord n'a pu être dégagé entre le SPF et les deux sociétés. Les travaux pour trouver une solution équilibrée et proportionnelle aux moyens, droits et obligations des deux entités doivent donc se poursuivre.

Par ailleurs, la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer va permettre à la SNCB d'infliger une amende administrative aux personnes abandonnant des déchets sur la voie. Je ne peux pas encore vous communiquer le nombre de constats effectués, car cette loi n'entrera en vigueur que le 1<sup>er</sup> novembre. Une amende de 300 euros pourrait être infligée si le parquet ne souhaite pas poursuivre la personne pénalement.

Le législateur a considéré que ce type d'incivilité était une infraction dite de catégorie 4, infraction sanctionnée le plus sévèrement. Mais qu'il s'agisse d'infraction pénale ou administrative, le problème restera toujours lié à la preuve de l'infraction, les auteurs étant rarement pris en flagrant délit.

Il ne suffit pas de dire qu'Infrabel doit faire ceci ou la SNCB, cela. Derrière tout cela, il y a tout le dispositif de protection du personnel, de licence de la protection du personnel, de qui fait quoi, de la responsabilité entre les murs de quais (aujourd'hui, elle incombe à Infrabel). En coulisses, il y a toute une armada de dispositions à prendre en termes d'autorisation, de licences, d'homologation par l'autorité de sécurité qui, de manière indépendante, doit analyser si tous les éléments relatifs à la sécurité sont garantis pour les personnes qui interviennent dans les voies.

À ce niveau-là, la solution n'a pas encore pu être dégagée entre le SPF et les deux sociétés, notamment parce que, en présence d'opérateurs externes à la SNCB qui agissent également le long des voies, surgit une autre difficulté, à savoir qui, de la SNCB, d'Infrabel ou de l'autre opérateur, devra intervenir. Aujourd'hui, la solution d'équilibre n'a donc pas encore pu être trouvée avec toutes les instances dans le respect des

règles et des licences ferroviaires.

**06.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Monsieur le ministre, vous vous doutez bien que votre réponse ne me convainc pas. Je ne vous en veux pas personnellement. Bien entendu, il s'agit là d'un imbroglio juridique qu'il est assez difficile de résoudre. Toutefois, j'ai vraiment l'impression qu'il ne manque qu'une seule chose pour régler le problème, et comme nous sommes en Belgique, pays du surréalisme, cette chose est le bon sens. Lorsque vous essayez d'expliquer qu'il n'est pas possible de ramasser une canette qui traîne sur les voies sans éventuellement trouver toute une série d'autres déchets, j'ai l'impression qu'à chaque problème posé, on n'apporte jamais une solution mais cinq problèmes. Ce phénomène est vraiment ahurissant et fatigant et donne une mauvaise image, une image liée à l'insécurité, car c'est le sentiment qu'inspire la saleté.

Quant au fait d'ignorer le nombre de personnes ayant été prises en défaut, je pense également qu'il faudrait faire preuve de bon sens. Il serait peut-être possible de s'associer aux communes qui appliquent déjà toute une série d'amendes administratives. De plus en plus de quais sont pourvus de caméras. Par conséquent, me dire qu'on ne peut pas trouver la personne qui jette ce genre de crasses est, à mon avis, une excuse. Je vous assure que je ne vous en veux pas et je ne vous menace pas non plus de vous faire une petite chanson, mais si nous pouvions trouver partout une solution relevant du bon sens, ce serait vraiment une bonne chose, et je ne désespère pas qu'on en trouve une.

**06.04 François Bellot, ministre:** Le problème central, c'est la sécurité des personnes qui descendent sur les voies. Rappelez-vous qu'on a donné instruction à Infrabel de désherber, car le train doit passer, etc. Au sens du SSICF (Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer), aujourd'hui, le personnel de la SNCB n'est pas autorisé à descendre sur les voies. Cela signifie qu'il faut un partage des mesures de sécurité entre Infrabel et le personnel de la SNCB. Aujourd'hui, ils sont en train de discuter du statut de la personne qui protégera celui qui est sur les voies.

Le bon sens populaire veut qu'on aille ramasser la canette. Mais il faut aussi prévenir le risque d'accident: modifier éventuellement l'orientation des trains dans les voies ou travailler la nuit quand il n'y a pas de trafic. En la matière, il n'y a pas de solution simple. Le problème est peut-être simple mais la solution ne l'est pas. Mais il faut y arriver, car l'état des voies dans certaines gares est inacceptable. Nous avons donc donné instruction en disant: "Vous devez trouver une solution dans des délais raisonnables".

**06.05 Paul-Olivier Delannois (PS):** Monsieur le ministre, je reste persuadé qu'on peut y arriver en faisant fonctionner un peu ses méninges et simplement en faisant preuve de bon sens. Sur Tournai, par exemple il y a cinq voies d'accès. "Il suffit, il n'y a qu'à"... sont des expressions que, d'habitude, je n'aime pas entendre. Il faut faire en sorte que, pendant deux heures, aucun train ne circule sur ces voies-là. Il suffit de les dévier à la voie 5 au lieu de la voie 1. Ce doit être facile. En effet, quand je prends le train à la Gare Centrale, j'entends, toutes les dix minutes, qu'il y a un changement de voie. Il doit, selon moi, y avoir moyen de le faire.

C'est la bonne volonté et le bon sens qui manquent dans ce dossier. Monsieur le ministre, je ne vous accuse pas, car je sais que ce n'est pas facile.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07 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 dysfonctionnements du CPS, le service de prévention et de protection de travail, dans le suivi médical des cheminots" (n° 27098)**

**07 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de disfuncties bij CPS, de dienst voor preventie en bescherming op het werk, met betrekking tot de medische follow-up van het spoorwegpersoneel" (nr. 27098)**

**07.01 Véronique Caprasse (DéFI):** Merci madame la présidente. Monsieur le ministre, le 16 février 2017, le journal *L'Echo* consacrait un article circonstancié à des dysfonctionnements et des irrégularités au sein du service CPS (*Corporate Prevention Services*, le service de prévention et de protection du travail) de la SNCB qui est chargé des examens d'aptitude médicale du personnel ferroviaire et qui délivre des attestations à l'attention du personnel de sécurité ferroviaire.

Ces dysfonctionnements mettaient en lumière, outre une violation du secret médical des agents, des chiffres tronqués en termes de rapports, de données sur le nombre d'agents de la SNCB aptes ou inaptes au travail, ainsi que des logiciels informatiques inefficaces. Un *turnover* important des médecins qui officient au sein du CPS est également constaté, ce qui ne concourt guère à la fiabilité du service.

Sans préjuger de l'importance du CPS au sein de la structure SNCB, il m'apparaît toutefois que celui-ci doit être en mesure d'être efficient et performant car il a un rôle essentiel pour assurer la sécurité en amont.

En conséquence, monsieur le ministre: quel est l'état actuel du service? Une enquête a-t-elle été diligentée par vos soins depuis lors? Dans l'affirmative, quelles sont les conclusions à en tirer? Je vous remercie.

**07.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, HR Rail m'informe que le CPS est agréé en tant que service externe pour la prévention et la protection du travail par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (ETCS). CPS est reconnu comme entité *sui generis* au sein de HR Rail. En tant que service externe, CPS respecte l'ensemble des législations applicables aux services externes pour la prévention et la protection du travail, c'est à dire, ce qui est repris dans le Code du bien-être.

Tout service de prévention externe est tenu d'introduire tous les cinq ans un nouveau dossier d'agrément auprès du SPF ETCS. Conformément à la législation, un nouveau dossier en vue de la prolongation de l'agrément a été déposé fin 2016. Dans ce cadre, le 3 mai 2017, le contrôleur a réalisé un audit qui a abouti à la fin de l'année au renouvellement de l'agrément jusque fin 2022 par arrêté ministériel du 19 janvier.

En tant que service externe, CPS doit également disposer d'une certification ISO 9001, label de qualité dont il est titulaire. Un bureau externe effectue un audit annuel. Au début septembre 2016, outre un audit de surveillance, Vinçotte SA a également conduit un audit de la transition vers une nouvelle version de la norme ISO 9001:2015. Lors de cet audit, la nouvelle réglementation GDPR a également été évaluée. Cet audit s'est bien déroulé.

HR Rail ajoute que le département médical de CPS doit en outre être agréé par les Communautés. Conformément à la législation, un nouveau dossier pour la prolongation de l'agrément a été introduit en mai dernier. Après avoir exposé les trois dossiers le 3 septembre, CPS a récemment reçu la confirmation de son agrément jusqu'à la fin 2023.

Par ailleurs, CPS est également agréé en tant que centre psychomédical par le SPF Mobilité. Il délivre les attestations médicales et psychologiques nécessaires. Dans le cadre du Code ferroviaire, CPS est soumis à un audit annuel exécuté par SSICF (Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer). Ici aussi, il est vérifié si CPS travaille conformément à la législation. Des remarques sont formulées en vue d'une amélioration. Le dernier audit effectué à ce sujet date du 7 juin dernier et s'est également déroulé avec succès.

L'organisation, le fonctionnement et les moyens financiers de CPS sont suivis non seulement par les instances externes indépendantes susmentionnées, mais aussi par le comité d'avis interne de CPS. Au sein de cet organe de concertation légale, qui se réunit tous les trois mois, siègent non seulement des représentants des employeurs et des travailleurs, mais également un représentant du SPF ETCS.

S'agissant du *turnover* des médecins du travail, CPS renvoie aux statistiques de l'asbl COPREV, qui révèle leur pénurie à l'échelle nationale. Il en résulte une concurrence très serrée. CPS renvoie également à la répartition par âge suivant laquelle elle constate le départ à la retraite de très nombreux médecins.

Voilà ce que je pouvais vous dire, madame Caprasse.

**07.03 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, tout a l'air d'être dans le meilleur des mondes quand vous décrivez tous les audits etc. N'empêche que quand je lis le fond du problème, il y a eu des dénonciations sur les irrégularités. Certaines personnes ont même été licenciées. Je pense qu'il y a une espèce de couverture autour de tout cela pour faire croire que tout va bien, mais que dans le fond il y a de réels problèmes qui entachent la sécurité des travailleurs.

Je pense revenir sur le problème ultérieurement. Je serai attentive à ce qui se dit ou dans la presse ou dans certains échos du milieu proprement dit.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

La **présidente**: Les questions jointes n<sup>os</sup> 27111 et 27169 ainsi que la question n° 27168 de M. Raskin, la question n° 27136 de Mme De Coninck, la question n° 27219 de M. Hellings et la question n° 27273 de M. Flahaux sont transformées en questions écrites.

**08** Questions jointes de

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos dans les trains" (n° 27274)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'interdiction d'embarquement de vélos normaux aux heures de pointe" (n° 27329)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos embarqués à bord des trains aux heures de pointe" (n° 27354)

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'interdiction des vélos non pliables à la SNCB" (n° 27387)

**08** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meenemen van een fiets in de trein" (nr. 27274)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het bannen van de gewone fiets tijdens de spits" (nr. 27329)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "fietsen op de trein in de spits" (nr. 27354)

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verbod op het meenemen van niet-opvouwbare fietsen in de trein" (nr. 27387)

**08.01** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, nous avons tenu la semaine dernière un débat d'actualité sur l'utilisation des vélos dans les trains. J'ai entendu vos réponses. Quel est le point sur la situation? D'autres éléments sont-ils intervenus entre-temps?

**08.02** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik weet dat het onderwerp donderdag jongstleden aan bod is gekomen tijdens het vragenuurtje, maar ik wil een en ander in een iets breder kader plaatsen.

U hebt geantwoord dat u nog contact ging opnemen met de NMBS om te bekijken welke problemen er waren. Hebt u hierop al een antwoord gekregen? Wat zijn de problemen voor de NMBS? Wat was hun motivering om tot een algemeen verbod te komen?

Zal de NMBS haar standpunt aanpassen naar aanleiding van het antwoord dat u gaf, maar ook naar aanleiding van de reacties vanuit de verschillende politieke partijen daaromtrent?

In het verleden werd gesteld dat er tegen 2025 vijftigduizend fietsenstallingen meer zullen zijn. Er zou fors geïnvesteerd worden, ook in deelsystemen. Anderzijds zien we dat een en ander afgebouwd wordt. Een gedeelte van het deelsysteem is overgegaan naar De Lijn, maar zijn er nog initiatieven gepland? Er zijn nu namelijk nog maar zestig plaatsen waar er Blue-bikes zijn aan stations. Zijn er geen initiatieven om verder te komen tot een genetwerkte mobiliteit bij de NMBS?

**08.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij uiteraard aan bij de vragen die vorige week donderdag al werden gesteld, en die nu opnieuw worden gesteld. Ik was ook nogal verbouwereerd door de aankondiging van de NMBS dat er simpelweg een verbod zou ingevoerd worden op het meenemen van de fiets op de trein tijdens de spitsuren. Ik begrijp dat dit niet evident is: tijdens de spitsuren kan het in de grote stations behoorlijk druk zijn. De trein op- en afstappen moet dan prioriteit krijgen. Op dat moment is dat niet zo evident, maar het moet toch kunnen dat iemand een fiets wil meenemen.

We stellen ons ook vragen over het fietsbeleid van de NMBS. Hieromtrent hebben we een aantal jaren

geleden in de Kamer een resolutie aangenomen met een aantal duidelijke ambities om de combinatie trein-fiets meer kansen en groeimogelijkheden te bieden.

In Nederland zijn er op één jaar tijd 200.000 extra gebruikers van een openbaarvervoerfiets bijgekomen. De NMBS lijkt in vergelijking met deze stijging kansen te laten liggen als het aankomt op de combinatie van fiets en trein. Er zijn ambities, maar voorlopig valt het te betreuren dat vooral de negatieve signalen de meeste aandacht krijgen.

Ik heb in mijn vragen vooral een aantal cijfers opgevraagd om het probleem te kunnen inschatten. Ik denk niet dat veel treinreizigers het gevoel hebben dat er zoveel mensen zijn die met de fiets de trein op willen tijdens de spits.

Mijnheer de minister, om hoeveel fietsen gaat het? Hoeveel fietsbiljetten werden er verkocht? Is het mogelijk deze op te splitsen naargelang de spits- en daluren?

Graag zou ik de problematiek leren kennen en de vraag van de NMBS, die er blijkbaar toch is, kunnen objectiveren.

**08.04 Véronique Caprasse (DéFI):** Il est clair que la décision de refuser les vélos non-pliables aux heures de pointe a suscité la colère et l'incompréhension des usagers et de nombre d'élus qui y voient une initiative hasardeuse en contre-sens du déploiement, toujours plus actif, de l'intermodalité.

Le ministre de tutelle n'a pas manqué, lui non plus, de réagir sèchement. Il a affirmé ne partager ni la stratégie, ni la méthode, exigeant dans la foulée une analyse approfondie, ligne par ligne. À charge de la SNCB de formuler des propositions là où seront identifiées les difficultés.

Cette annonce apparaît d'autant plus inopportune que se dessine en pointillé l'arrivée tant attendue du nouveau contrat de gestion de la SNCB, six ans après l'échéance du dernier contrat. En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire connaître les objectifs qu'il entend fixer dans le futur contrat de gestion à la SNCB en matière d'intermodalité ainsi que la hiérarchie de ses priorités en cette matière?

**08.05 François Bellot, ministre:** Chers collègues, durant ces deux dernières années, je n'ai cessé de déployer de l'énergie afin de favoriser le développement de chacun des maillons de la chaîne de la mobilité et, en particulier, de renforcer les interfaces entre les modes de déplacement, particulièrement entre les modes privés et publics.

Le cas des vélos est illustratif car le gouvernement a approuvé le plan d'investissement de la SNCB qui met l'accent sur l'accueil des vélos en gare, avec une augmentation des places de parking pour les vélos qui s'inscrit dans l'objectif des 50 000 places supplémentaires pour les vélos en 2025. Le plan d'investissement prévoit également l'acquisition de nouvelles rames M7 qui, comme les Désiro et les M6, disposeront de compartiments multifonctions dans lesquels il est plus aisé d'emporter son vélo.

En ce qui concerne la politique des vélos à bord des trains, je ne partage ni la stratégie proposée pour les heures de pointe visant à généraliser l'interdiction de vélos classiques dans les trains sur toutes les lignes, ni la méthode pour y arriver – la SNCB ayant précisé que la mesure envisagée ne concernait pas les vélos pliables.

De NMBS laat mij weten de verschillende reacties op haar voorstel om geen gewone fietsen op de treinen mee te nemen, goed te hebben ontvangen. De NMBS laat mij ook weten dat ze sinds april 2018 haar gebruikelijke stakeholders wel degelijk heeft geconsulteerd.

Comme vous l'avez appris par mon intervention en séance plénière, avant de prendre une décision, j'ai chargé la SNCB de documenter les problèmes auxquels elle est confrontée, de réaliser une analyse fouillée ligne par ligne, de proposer d'éventuelles mesures là où existeraient des difficultés et de consulter les associations d'usagers des vélos et des navetteurs. C'est seulement après ces quatre étapes qu'une stratégie pourra être arrêtée, communiquée et mise en œuvre.

De NMBS heeft mij laten weten dat zij momenteel haar antwoorden voorbereidt. Het is dan ook voorbarig om nu in detail te antwoorden op uw specifieke vragen.

Dans tous les cas, je n'accepterai pas qu'une solution générale appliquée à tous les trains en heures de pointe et sur toutes les lignes soit mise en place si des problèmes ne se posent que dans certains trains de pointe avec un fort taux d'occupation.

De NMBS heeft haar meerderheidsaandeel van 51,83 % in Blue Mobility, de onderneming achter het deelfietsensysteem Blue-bike, verkocht aan De Lijn. In het kader van de verkoop van het NMBS-aandeel in Blue Mobility, de uitbater van Blue-bike, is in een samenwerkingsovereenkomst voorzien met duidelijke engagementen. De NMBS engageert zich om gedurende de komende jaren in meer dan 3 700 parkeerplaatsen voor Blue-bikes te voorzien. Er is momenteel plaats voor 1 300 Blue-bikes in de stations en fietsenparkings.

Nonobstant la vente de cette participation, la SNCB continue à accorder une place importante au vélo dans le cadre de l'intermodalité, notamment par le biais d'une extension du nombre d'emplacements pour vélos (une augmentation de 50 %, soit 50 000 nouvelles places d'ici 2025), d'une meilleure infrastructure, en ce compris le confort et le contrôle d'accès, d'une collaboration avec les communes et de la possibilité d'entreposer des vélos plus chers tels que les vélos électriques.

Certes, la SNCB accorde systématiquement la priorité de ses déplacements aux vélos personnels des voyageurs, mais dans le cadre d'une extension des emplacements, il sera également tenu compte des vélos partagés, par exemple.

Voor het beheer en het onderhoud van de fietsen is de NMBS op de eerste plaats aangewezen op partnerschappen via samenwerkingsakkoorden met gespecialiseerde partners zoals fietspunten en Blue Mobility. Zo zullen in het geval van Blue-bike de fietssites aan de stations blijven bestaan en kan Blue Mobility het netwerk op het domein van de NMBS blijven ontwikkelen, daar waar er plaats is. Tot nu toe heeft de NMBS geen aanvraag gekregen van een andere actor in het fietsdeelsysteem.

La SNCB est particulièrement favorable à l'offre de solutions dites intermodales pour les voyageurs ferroviaires. La combinaison de la circulation en train avec le vélo partagé, le bus, le métro, le tram ou la voiture partagée, pour ce qu'on appelle *the first and the last mile*, répond à un souhait manifeste des clients que je souhaite porter.

**08.06 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Monsieur le ministre, ce qui est surprenant dans cette histoire, c'est que cette information soit divulguée de cette manière alors que la SNCB elle-même n'est pas en mesure de nous donner aujourd'hui l'ensemble des éléments et des informations qui permettraient d'aboutir à une décision telle que celle-là.

Je dois vous avouer que votre réponse me laisse pantoise.

**08.07 François Bellot, ministre:** Il faut vous en remettre!

**08.08 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Ce n'est pas la première ni la dernière fois que cela arrive, ça va aller! On n'est pas à une surprise près!

Quoi qu'il en soit, suite aux prochains épisodes! Mais vous aurez bien compris que pour nous et pour l'ensemble des députés qui se sont exprimés sur ce point, il s'agit d'une décision – surtout vu la manière dont elle a été prise – qui n'est nullement acceptable si nous voulons continuer à avancer dans le développement de l'inter- et de la multimodalité et répondre aux enjeux environnementaux.

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

Ik heb vorige week al de bedenking gemaakt dat ik nog niet zoveel mensen 's morgens met een gewone fiets in het station van Brussel-Centraal heb zien uitstappen. Dat is ook verboden. Ook in andere drukke stations heb ik dat evenwel niet gezien. Ook in Heist-op-den-Berg zie ik zelden mensen met een zwaar beladen fiets op de trein stappen.

Een plooi-fiets komt wel meer voor, omdat de gebruikers ervan zich naar plekken begeven die niet bereikbaar zijn, onder andere door een gebrek aan deelfietsen.

Daarom begreep ik ook niet goed dat dergelijk verbod vorige week de meest pertinente discussievraag voor

de NMBS was.

**08.10 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ook voor uw reactie op de NMBS. Het is immers belangrijk dat door de politiek of door het beleid duidelijk wordt aangegeven dat wij op de combinatie trein-fiets moeten inzetten.

Het is daarom vooral jammer dat sinds wij de resolutie hier in de Kamer kamerbreed hebben goedgekeurd, er twee grote incidenten zijn geweest: ten eerste, het afstoten van Blue-bike, waarbij werd geopperd dat ruimte aan andere fietsdeelsystemen werd gegeven en dat ook Blue-bike nog altijd alle ruimte zou krijgen en, ten tweede, het verbod van fietsen op de trein.

Dat zijn twee negatieve signalen, terwijl alles op alles zou moeten worden gezet om de combinatie trein-fiets te blijven aanmoedigen en te blijven ondersteunen.

Ik kijk ook uit naar de ontwerpteksten van de beheersovereenkomst. Het is immers belangrijk dat daarin ook bepaalde doelstellingen inzake de combinatie trein-fiets zullen worden opgenomen. Ik neem dus aan dat wij een van de komende weken daarover nieuws zullen krijgen.

**08.11 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, j'irai dans le même sens que mes collègues. Nous voulons des solutions concrètes pour solutionner ce problème.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**09 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 test de capacités techniques de conduite" (n° 27280)**

**09 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de test over de technische rijvaardigheden" (nr. 27280)**

**09.01 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, jusqu'à ce 30 juin, les auto-écoles remettaient une attestation aux candidats ayant suivi au moins vingt heures de cours de conduite. Cette attestation donnait accès au permis provisoire autorisant à conduire seul.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, l'attestation est remplacée en Wallonie par la réussite obligatoire du test de capacités techniques de conduite dans un centre d'examen indépendant de l'auto-école. L'épreuve coûte 60 euros, contre 36 pour l'examen pratique habituel. Contrairement à la situation précédente, les candidats de la filière libre peuvent le présenter s'ils ont conduit trois mois avec un guide.

Si les conditions de la formation à la conduite dépendent des Régions, la délivrance du permis demeure une compétence fédérale car il s'agit d'un document reconnu au niveau international. Or, il semblerait que votre département n'ait pas envoyé aux communes la circulaire validant le test, ce qui empêche lesdites communes de délivrer concrètement le certificat.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer cette information? Quelles solutions sont-elles envisagées afin de permettre aux communes wallonnes de délivrer ce certificat et selon quel calendrier?

**09.02 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, la Région wallonne a modifié le système en ce qui la concerne par les arrêtés du 20 juillet 2017 et du 24 mai 2018.

Dans cette réforme, la Région wallonne a procédé à deux changements majeurs qui ont un impact sur la délivrance du permis de conduite provisoire M18 sans guide. Premièrement, le certificat d'aptitude qui est délivré par les écoles de conduite est désormais délivré par les centres d'examen. Deuxièmement, le certificat peut être délivré à des candidats qui n'ont pas suivi vingt heures de cours en école de conduite.

La réglementation fédérale en matière de délivrance de permis de conduire provisoire M18 requiert notamment comme condition le fait d'avoir suivi vingt heures de cours et nécessite que le candidat présente un certificat d'aptitude délivré par une école de conduite agréée.



Le problème apparaît lorsque ces deux conditions fédérales ne sont plus remplies dans le cadre de la réforme. La première n'est pas remplie par des candidats qui subissent le test après trois mois de stage et qui n'ont pas suivi les vingt heures de cours. La seconde n'est remplie par aucun candidat puisque, en Région wallonne, seuls les centres d'examen peuvent désormais délivrer ce certificat d'aptitude.

Dès la prise de connaissance de cette réforme en septembre 2017, le SPF Mobilité et Transports a préparé un texte d'arrêté royal modificatif pour résoudre ce problème attendu pour le 1<sup>er</sup> janvier 2018, mais pour lequel la Région avait déjà mentionné un report implicite au 1<sup>er</sup> juillet de cet aspect de sa réforme. Concrètement, la Région wallonne voulait faire quelque chose et, comme il s'agit d'une compétence fédérale, j'ai donné suite dans un arrêté royal à la demande de la Région wallonne.

Les Régions ont été consultées. En décembre 2017, la Région flamande a remis un avis négatif en contestant la compétence fédérale. Comme vous ne l'ignorez pas, en cette matière un tel avis déclenche la procédure spécifique qui nécessite le passage devant le comité de concertation. La Région wallonne a remis son avis positif le 9 avril 2018. À la suite de cela, le texte a été présenté au comité de concertation suivant, qui s'est réuni le 30 mai 2018.

Malgré que la Région wallonne ait appris que le texte n'avait pas obtenu l'accord de la Région flamande et que la procédure avait été enclenchée, elle a publié son arrêté le 24 mai - autrement dit avant le comité de concertation - avec une communication dans la presse indiquant que la réforme entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018.

Lors du comité de concertation, il a été décidé de demander l'avis du Conseil d'État et, à la suite de cet avis, de discuter du projet en groupe interfédéral. À défaut d'accord, l'on reviendrait au comité de concertation.

Le texte a bien fait l'objet d'un avis du Conseil d'État, reçu le 8 août 2018, qui confirme entièrement la compétence fédérale. Suite à cela, la Région wallonne a fait une proposition d'amendement du projet d'arrêté royal.

Étant donné que la Région flamande – malgré l'avis du Conseil d'État et la modification proposée par la Wallonie – s'oppose au projet d'arrêté royal, il a été nécessaire de renvoyer le texte au comité de concertation, conformément à la décision prise par ce dernier.

Le texte sera donc renvoyé au comité le 7 novembre prochain. Tant qu'il ne sera pas publié, la réglementation oblige les autorités compétentes à refuser la validité des certificats d'aptitude délivrés par les centres d'examens wallons puisqu'il n'y a toujours pas d'arrêté royal. La communication envoyée par le SPF Mobilité et Transports aux communes confrontées à cette problématique depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018 vise à leur rappeler la règle belge en vigueur.

La solution est donc déjà en cours d'élaboration depuis septembre 2017. J'ai démontré ma bonne volonté pour donner suite aux demandes qui me sont adressées. Mais à rencontrer une opposition de la part de la Région flamande, je ne peux présumer de l'issue du débat au comité de concertation où toutes les parties sont représentées. Si le comité de novembre 2018 accepte le texte en l'état, il pourra être soumis au Roi pour signature et publié immédiatement.

En attendant, il aurait été plus prudent de la part de la Région wallonne de ne pas mettre en œuvre l'aspect de sa réforme qui posait problème et de ne pas communiquer à son sujet avant que les obstacles connus de tous ne soient levés.

**09.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Madame la présidente, je remercie M. le ministre pour cette réponse complète qui nous éclaire sur les différents enjeux de ce dossier.

Je n'ai qu'une petite question complémentaire à vous poser, monsieur le ministre: qu'advient-il en l'absence d'accord sur le texte?

**09.04 François Bellot,** ministre: J'espère que chacun respectera les décisions du Conseil d'État.

**09.05 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Le fédéral ne peut donc pas avancer s'il n'y a pas d'accord?

**09.06 François Bellot,** ministre: Il a bien été convenu que quel que soit l'avis du Conseil d'État, cela devait

repasser devant le comité de concertation. Les Régions pourront alors faire valoir leur point de vue. Pour ma part, j'exposerai que le Conseil d'État a donné gain de cause pour reconnaître la compétence fédérale. Suite à cela, j'espère que les Régions s'expliqueront entre elles. Je ne peux que constater cela. Et, à mon avis, ce n'est pas la première fois ni la dernière!

**09.07** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Entendu!

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**10** **Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la commande de nouveau matériel roulant" (n° 27283)**

**10** **Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bestelling van nieuw treinmateriaal" (nr. 27283)**

**10.01** **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, dans une interview parue dans la presse, le directeur général Transport de la SNCB expliquait que 445 voitures à double étage avaient été commandées en 2015. Nous sommes quasiment à la fin 2018 et toujours rien. Ce matériel serait en phase de test et d'homologation et la firme aurait annoncé un retard de six mois.

Quand ces 445 voitures à double étage seront-elles mises en service? Comment expliquer le retard de cette commande? Sur quelles lignes ces voitures seront-elles réparties? Pourquoi ces voitures ne seront-elles utilisées sur la ligne entre Arlon et le Luxembourg qu'en 2022? Quels seront les avantages de ces voitures, une fois mises en service?

**10.02** **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe que ces 445 voitures à double étage seront progressivement mises en service en mai-juin 2019, en présérie avec quatre voitures de chaque type; ensuite, en septembre 2019, avec une dizaine de voitures livrées chaque mois.

En septembre 2018, le consortium Bombardier-Alstom a informé la SNCB que le service commercial en phase de présérie d'une durée de deux mois minimum n'aurait lieu qu'en mai-juin 2019 au lieu de décembre 2018. Cela implique un retard de six mois.

Les constructeurs ont également fait savoir que la production en série proprement dite débiterait, elle aussi, avec un retard de six mois. Ce qui implique une livraison mensuelle d'une dizaine de voitures à partir de septembre 2019, au plus tôt.

La SNCB fait savoir qu'elle discute actuellement avec les constructeurs de son plan d'action concernant les divers problèmes auxquels elle est confrontée et leur offre son aide lorsque cela s'avère nécessaire.

La SNCB m'assure qu'elle suit la situation de près et qu'elle tente de réduire au maximum l'impact éventuel sur les voyageurs. La SNCB précise que de nouvelles voitures M7 seront réparties principalement sur les lignes IC qui traversent la jonction et qui ont une forte occupation. L'utilisation des voitures M7 entre Arlon et Luxembourg ne sera, en effet, pas possible avant 2022 étant donné que les trains blocks circuleront sur cette ligne.

L'homologation des quatre types de voitures aura lieu simultanément. Vu la dernière planification indicative communiquée par les constructeurs, la SNCB espère l'homologation en Belgique du dernier type B mixte au plus tôt en 2021. Pourquoi 2022? Il y aura d'abord l'homologation belge suivie de celle au Grand-Duché de Luxembourg en 2022 au plus tôt, après quoi la SNCB pourra mettre ses voitures en service sur la ligne à destination du Luxembourg.

Concrètement, la première étape est celle de l'homologation en Belgique. Une fois acquise, suit le dépôt de l'homologation au Grand-Duché de Luxembourg. Une fois cette dernière acquise, il faut attendre encore un délai de six mois pour que les premières voitures soient mises en service - disposition légale.

Les nouvelles voitures M7 à double étage procureront davantage de confort aux voyageurs grâce à un nouveau design moderne avec éclairage indirect au plafond, créant une ambiance agréable; grâce à un

nouveau système d'informations aux voyageurs doté de quatre écrans couleur à chaque étage; et grâce à un écran d'une finition de qualité à chaque plate-forme, tant en première classe qu'en seconde, tout en veillant à une différenciation suffisante entre la première et la deuxième.

De plus, les voitures répondront aux dernières directives européennes en matière de personnes à mobilité réduite.

**10.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de ces réponses.

J'ose espérer que, dans le bon de commande, figuraient des amendes pour livraison tardive et que la société en question s'en acquittera bien. On peut, certes, essayer d'en réduire l'impact sur les voyageurs; il n'empêche qu'on aurait pu gagner six mois. J'entends bien qu'il existe des délais légaux en termes d'homologation transfrontalière, mais j'espère qu'on pourra les réduire au minimum sans faire perdre trop de temps aux usagers.

Enfin, j'espère que tous ces nouveaux véhicules intégreront la dimension "vélo".

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11 Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dette d'Infrabel" (n° 27298)**

**11 Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schulden van Infrabel" (nr. 27298)**

**11.01 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): L'ICN (Institut des Comptes Nationaux) a décidé que la dette d'Infrabel serait consolidée avec celle de l'État. La presse explique que cela est la conséquence d'un arrêté royal passé par vous-même en vertu duquel la redevance versée à Infrabel par les utilisateurs du réseau a été plafonnée et est donc devenue fixe alors qu'auparavant elle était conditionnée à l'utilisation par les opérateurs du réseau d'Infrabel. Dès lors qu'il ne s'agit plus de recettes propres mais bien d'une forme indirecte de dotation, cela a donc entraîné la consolidation d'Infrabel dans le périmètre de l'Etat fédéral.

J'ai, dès lors, plusieurs questions à vous poser sur ce sujet et les conséquences de cette décision. Confirmez-vous la prise en compte de la dette d'Infrabel dans la dette publique, à hauteur de 2 milliards? (...) C'est bien le cas. La décision de consolidation d'Infrabel est-elle irréversible?

Avez-vous suivi les discussions entre Eurostat et l'ICN? L'impact sur la dette publique a-t-il été pris en compte dans le projet de plan budgétaire de la Belgique, tout récemment envoyé à la Commission européenne?

Avez-vous pu mesurer les conséquences de votre arrêté royal concernant le subsidie à Infrabel sur la dette publique? Avez-vous eu connaissance de l'avis 16/03 du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires qui prévenait du risque de consolidation de cette dette? Si vous en avez eu connaissance, pourquoi ne l'avez-vous pas suivi? Vos collègues les ministres des Finances et du Budget avaient-ils avalisé cet arrêté royal ou avaient-ils émis des remarques?

Quelles sont les conséquences de cette décision sur la gestion financière d'Infrabel quant à la gestion de sa trésorerie, de sa capacité d'emprunt, de la gestion de ses actifs, de ses investissements?

Quelle réaction allez-vous donner à cette décision de l'ICN? Est-il possible de changer le nouveau calcul de la redevance d'utilisation ou est-ce que l'on continue à suivre l'avis et mettre cette dette d'Infrabel dans les comptes de l'État?

Infrabel, on le sait, est sous forte pression financière et fait des reports de maintenance au point de ne plus pouvoir assurer l'exploitation de toutes les lignes du réseau d'ici 2021 sans un refinancement conséquent. Quelle solution préconisez-vous dès lors pour assurer le financement à terme de la SNCB et d'Infrabel et la continuation de l'exploitation de l'ensemble des lignes du réseau ferroviaire?

Enfin, est-ce que la dette de la SNCB risque, elle aussi, d'être consolidée avec la dette de l'Etat ? Si oui, quel en serait l'impact?

**11.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, avant toute chose, je tiens à corriger une fausse information au sujet des causes de la consolidation d'Infrabel. D'aucuns veulent croire que c'est la conséquence de l'arrêté royal pris en décembre 2016, après délibération du Conseil des ministres, et portant sur les dotations des entreprises SNCB et Infrabel pour les années 2017 à 2020. Ce n'est pas le cas.

Au mois d'août, mon cabinet a été informé des questions posées par Eurostat et l'ICN dans le cadre de leur visite bi-annuelle, mais sans que le scénario d'une consolidation ne soit évoqué. Après avoir découvert, par voie de presse, que la consolidation d'Infrabel était fortement probable sur la base des réponses apportées par Infrabel à l'ICN, mon cabinet a invité l'ICN, Infrabel et les autres cabinets concernés – Budget, Finances, Mobilité – à plusieurs réunions.

Je ne peux fonder mes éléments de réponse que sur ce qui y a été dit, car ni Infrabel ni moi n'avons reçu à ce jour la moindre information formelle de l'ICN. Il est ressorti de ces réunions qu'en raison de la méthodologie de calcul du ratio de consolidation demandé par l'ICN pour les années 2014 à 2016, le ratio de consolidation d'Infrabel est inférieur à 50 % dès 2014, soit deux ans avant l'arrêté royal. Cela devrait provoquer la consolidation d'Infrabel, avec effet rétroactif, de 2014 à 2016. Les comptes de l'État devraient être modifiés avec effet rétroactif pour ces années concernées.

Compte tenu de cette conclusion, selon mes informations, l'ICN n'a pas demandé de procéder à un recalcul du ratio de consolidation en tenant compte des effets de l'arrêté royal en question. Donc, arrêté royal ou non: en 2014, suite aux nouvelles règles notamment de calcul des amortissements, l'ICN estime qu'il fallait consolider dès 2014.

Je tiens à souligner que la Belgique n'est pas une exception étant donné que 19 réseaux sont déjà consolidés, selon mes informations reçues en réunion. Par exemple, le réseau français a été consolidé début septembre, peu de temps après l'Espagne.

En termes de conséquences au niveau de la trésorerie, il est prévu que, par défaut, les entreprises consolidées doivent transférer leur *cash-management* vers bpost, qui assure cette gestion pour le compte du Trésor belge. La loi dispose cependant que d'autres modalités peuvent être accordées. Ceci a été fait régulièrement par le passé vis-à-vis d'autres entités consolidées.

Au vu d'une série de besoins spécifiques inhérents aux missions d'Infrabel auxquels il ne peut être satisfait via l'approche standard, le gestionnaire d'infrastructure a également introduit une demande d'exemption auprès du ministre des Finances.

En termes de capacité d'emprunt, il n'y a, en principe, pas d'impact. Il n'y a aucune raison de soupçonner que les marchés financiers considèrent comme négative la consolidation d'Infrabel. Au contraire, Infrabel se rapprochant davantage de l'État belge sur le plan financier, la consolidation pourrait plutôt constituer une opportunité pour le gestionnaire d'infrastructure lui-même. Le coût de financement d'Infrabel sur les marchés financiers est en effet plus élevé que celui de l'État belge. C'est la raison pour laquelle il est actuellement examiné dans quelle mesure cela vaut encore la peine qu'Infrabel se présente elle-même sur les marchés financiers ou si une intervention de l'Agence fédérale de la dette ne s'avère pas plus avantageuse. Infrabel a posé la question en ce sens à l'Agence fédérale de la dette.

La décision de consolidation n'a aucun impact sur la gestion des actifs d'Infrabel. En ce qui concerne les investissements, Infrabel sera soumise, premièrement, à la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral modifiée par la loi du 25 décembre 2016, ce qui implique, entre autres, qu'elle devra chaque année réaliser un budget selon les cycles budgétaires de l'État qui diffèrent du cycle budgétaire actuel, budget qui devrait être approuvé par le ministre de tutelle qui le transmettra au ministre du Budget. Elle sera soumise, deuxièmement, à des obligations de rapportage spécifique mensuel et annuel sur ce budget.

Actuellement, une analyse a été entamée afin de réconcilier le fonctionnement du gestionnaire d'infrastructure avec ces règles budgétaires de l'État belge. La SNCB a fourni à l'Institut des Comptes Nationaux une réponse aux questions posées par ce dernier. La SNCB n'est pas reprise dans la version d'octobre 2018 de la liste des entités consolidées reprises sur le site de l'ICN.

La **présidente**: On va essayer de respecter les temps de parole.

**11.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Pour commencer, je suis étonnée que vous appreniez cela par voie de presse et que vous n'ayez aucune information officielle, d'autant plus qu'il y a eu une visite bi-annuelle. J'entends bien que, selon vous, il n'y aurait aucun impact, aucune incidence, tant sur les investissements que sur la trésorerie d'Infrabel. J'ose espérer que c'est bien le cas et qu'il n'y a aucun risque pour mener à bien tous les investissements qu'Infrabel doit réaliser. Si je comprends bien, aucune mesure particulière ne sera prise par rapport à l'arrêté royal. On ne change rien et on analyse uniquement le fait que la dette d'Infrabel soit effectivement reprise dans les comptes de l'État.

**11.04 François Bellot**, ministre: L'arrêté royal n'est pas la cause de la consolidation, cela n'a rien à voir.

**11.05 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): D'accord.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

## **12 Questions jointes de**

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des accompagnateurs de train" (n° 27302)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'examen du nouveau contrat de gestion de la SNCB" (n° 27338)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le futur contrat de gestion de la SNCB" (n° 27353)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le futur contrat de gestion de la SNCB" (n° 27355)
- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des accompagnateurs de train" (n° 27360)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fonction d'accompagnateur à la SNCB" (n° 27361)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion et les plans d'investissements" (n° 27383)

## **12 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van de treinbegeleiders" (nr. 27302)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bespreking van het nieuwe beheerscontract van de NMBS" (nr. 27338)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toekomstige beheerscontract van de NMBS" (nr. 27353)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toekomstige beheerscontract van de NMBS" (nr. 27355)
- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van de treinbegeleiders" (nr. 27360)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de functie van conducteur in NMBS-treinen" (nr. 27361)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "beheerscontracten en investeringsplannen" (nr. 27383)

La **président**: Madame Grovonius, je vous propose de poser vos deux questions l'une après l'autre. Je donnerai ensuite la parole aux autres auteurs des questions jointes.

**12.01 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la présidente, je commencerai mon intervention en posant la question la plus générale qui a trait au contrat de gestion.

Monsieur le ministre, la presse, – encore elle! Toujours elle! – s'est fait l'écho d'une version provisoire du futur contrat de gestion de la SNCB à laquelle elle aurait eu accès.

L'annonce même de l'arrivée d'un contrat de gestion est déjà une information en soi tant il se fait attendre "depuis, depuis", comme on dit en Afrique. Cependant, les éléments évoqués dans la presse posent question et suscitent même

(...): (...)

**12.02 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Oui, c'est une expression. On dit "depuis, depuis" pour dire que cela fait très longtemps.

Cependant, les éléments évoqués dans la presse posent question et suscitent même – disais-je – de fortes inquiétudes, voire l'incrédulité chez les navetteurs et les cheminots. Il est question de trains sans contrôleur, ce qui pose, évidemment, de nombreux problèmes. On compte déjà, d'ailleurs, de nombreuses réactions concernant l'éventuelle suppression d'accompagnateurs de train. En effet, on sait le rôle important qu'ils jouent dans les trains en termes de contrôle social, mais aussi pour donner les informations aux navetteurs, assurer la sécurité au départ des trains, mais aussi dans les trains.

Il est également question de l'éventuelle suppression de gares. Ce point fait l'objet d'une de mes prochaines questions. On a notamment entendu parler de l'éventuelle fermeture de la gare de Tamines. La presse fait encore état de la différenciation tarifaire, d'Eurostar à Anvers trois ans après la suppression du Thalys wallon, de la suppression de guichets, de la suppression des dédommagements pour les petits retards. Bref, plus qu'un contrat de gestion, c'est un véritable catalogue des horreurs auquel ont eu accès les journalistes.

C'est à un point tel que la CEO de la SNCB a elle-même tenu à démentir sur les réseaux sociaux la volonté, notamment, de supprimer les accompagnateurs de trains. De plus, un tel contrat de gestion serait approuvé en Conseil des ministres, je cite: "dès la semaine prochaine". Cette procédure serait alors contraire à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, puisque - je me permets de le rappeler - l'article 5, §2/1 de cette loi impose que "au plus tard un mois après réception du projet de nouveau contrat de gestion proposé par le comité de direction de l'entreprise publique, le ministre en fait rapport aux Chambres législatives".

L'objectif de cette disposition est évidemment d'inclure directement le Parlement dans la discussion du contrat de gestion, avant qu'il puisse être approuvé définitivement par le Conseil des ministres. Dès lors, monsieur le ministre, j'ai de nombreuses questions. J'ai surtout besoin que vous clarifiez la situation.

Où en est aujourd'hui le processus d'adoption des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel? C'est la question que nous nous posons évidemment tous. Quelles sont vos intentions à propos des éléments que j'ai relevés dans la question, à savoir les trains sans accompagnateurs, la suppression de gares, la différenciation tarifaire, la création d'un arrêt Eurostar à Anvers, la suppression de guichets supplémentaires dans les gares ou encore la suppression des dédommagements pour certains retards? Nous avons besoin d'entendre vos réponses et de connaître vos positions sur ces points.

Enfin, monsieur le ministre, qui a rédigé cette version provisoire à laquelle, visiblement, les journalistes ont eu accès? Est-ce le comité de direction de la SNCB, ainsi que le prévoit la loi?

**12.03 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, natuurlijk is het onderwerp hetzelfde.

Ik heb in de pers wel gereageerd op de voorstellen die ik heb gelezen maar hun status is voor mij echter onduidelijk. Daarom refereer ik hier in dit Huis enkel aan de wetgeving die wij hebben goedgekeurd, met name het nieuwe artikel in de wet van 21 maart 1991 waarin wordt bepaald dat uiterlijk één maand na de ontvangst van het ontwerp van beheersovereenkomst door het directiecomité het Parlement moet worden geïnformeerd. Het gaat om artikel 5, § 2, 1°, eerste lid.

Mijn vraag is heel kort.

Zal dat artikel worden gerespecteerd? Hoever staan wij?

Welke timing hebt u voor ogen zodat wij in de Kamer het debat op basis van correcte documenten en niet op basis van krantenartikels kunnen voeren?

**12.04 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Madame la présidente, monsieur le ministre, le futur contrat de gestion de la SNCB doit être soumis au Conseil des ministres. On aurait pu s'attendre à ce qu'il réponde aux enjeux cruciaux de mobilité et d'environnement. Mais, d'après les fuites parues dans le journal *De Morgen*, le 20 octobre 2018, c'est exactement l'inverse qu'il semble contenir: réduction de l'offre (fermeture de gares et arrêts, suppression de guichets), détérioration du service et de la sécurité (trains sans accompagnateur), augmentation des tarifs (différentiel de prix aux heures de pointe, hausse de tarifs même en cas de baisse de la ponctualité),... Tout cela n'est pas très réjouissant. Dès lors, vous comprendrez, monsieur le ministre, qu'on s'inquiète et qu'on souhaite vous poser diverses questions.

Confirmez-vous la possibilité d'introduire le *One Man Car*? Si oui, qu'est-ce qui vous pousse à ouvrir cette possibilité? Avez-vous étudié les conséquences négatives pour la qualité du service et la sécurité, sans parler de l'emploi?

Confirmez-vous la possibilité d'introduire une flexibilité des prix en fonction de l'heure du voyage? La baisse des prix en heures creuses n'est-elle pas une manière flatteuse de faire passer une hausse des prix aux heures de pointe?

Confirmez-vous la suppression d'un lien entre les performances de ponctualité et les hausses de prix? Avec la hausse tarifaire aux heures de pointe, cela constituerait un second facteur relevant les tarifs. Ne craignez-vous pas de la sorte de pousser davantage les voyageurs vers la voiture? Disposez-vous d'une étude sur le lien entre le prix (à la hausse ou à la baisse) et la demande?

Confirmez-vous la possibilité de supprimer des gares, arrêts et guichets? Cette logique de réduction de l'offre n'est-elle pas un dangereux cercle vicieux? En effet, plus on réduit l'offre, moins les gens prennent le train. Moins ils prennent le train, plus les coûts sont élevés et plus les coûts sont élevés, plus on réduit l'offre, etc. Et on s'inscrit ainsi dans une spirale négative.

Ce plan de gestion contient-il des perspectives chiffrées d'augmentation de la part du train dans les modes de transport? Toutes les mesures rebutantes contenues dans le plan ne sont-elles pas d'une irresponsabilité criante eu égard aux files de plus en plus longues, aux 11 000 personnes qui meurent de la pollution chaque année ainsi qu'au réchauffement climatique et aux catastrophes qui en découlent? Monsieur le ministre, n'êtes-vous pas en "train" de casser le merveilleux outil que pourrait être la SNCB?

**12.05 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur ce que mes collègues ont dit. Ma question se limitera par conséquent à une seule phrase: pouvez-vous confirmer toutes les informations diffusées par voie de presse? *Fake news or not fake news*?

**12.06 Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er werd hier al heel veel gezegd. Mijn vraag gaat specifiek over de berichten volgens dewelke de NMBS de conducteurs zou afschaffen. Er werd vooropgesteld dat in de toekomst bepaalde treinen zonder treinbegeleider zouden rijden. Via het zogenaamde one-man-carprincipe zou er enkel nog een machinist aan boord zijn.

Mevrouw Dutordoir, CEO van de NMBS, ontkende heel snel met klem de geruchten die de ronde deden. Ik citeer: "Zolang ik hier ben, zal dat niet gebeuren." Net nu de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS op tafel ligt bij de regering, komt dit alles zeer ongelegen. Zelf heb ik ook grote vragen bij het afschaffen in een al dan niet nabije toekomst van treinbegeleidend personeel.

Ten eerste. Is de optie van het eventueel schrappen van treinbegeleiders op bepaalde treinen bestudeerd? In voorkomend geval: kan u de resultaten daarvan met deze commissie delen? Voor welke treinlijnen en/of treinen werd in een dergelijk scenario voorzien? Wat zouden daarvoor de argumenten zijn? Heeft de minister weet van voorbeelden in het buitenland? Zo ja, graag een toelichting.

De punten 2, 3 en 4 gaan over pensionering en ontslag. Kunt mij de antwoorden schriftelijk bezorgen?

Ten vijfde. In hoeverre bent u van mening dat het schrappen van de functie van treinbegeleider een effectieve besparing voor de NMBS kan opleveren? Graag een toelichting.

Ten zesde. Bent u van mening dat het schrappen van de functie van treinbegeleider een positief dan wel negatief effect zal hebben op de klantvriendelijkheid van de NMBS? Dat blijft een belangrijk werkpunt.

Ten zevende. Hoe denkt u dat de veiligheid aan boord van treinen kan worden gegarandeerd wanneer er geen treinbegeleider aan boord is? Zelf heb ik herhaaldelijk vragen gesteld over agressie aan boord, maar ik denk bijvoorbeeld ook aan het onwel worden van een passagier of aan een ongeval met de trein.

**12.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal kort zijn.

Aangezien wij al behoorlijk lang wachten op de beheerscontracten en wij daarover allerlei berichtgeving vernemen in de media, wil ik u vragen naar een stand van zaken.

Mijnheer de minister, wat is dus de stand van zaken met betrekking tot de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de meerjareninvesteringsplannen, dus het gewone meerjareninvesteringsplan en het strategische meerjareninvesteringsplan? Daarover zouden adviezen zijn ingewonnen bij het Raadgevend Comité van de Treinreizigers. Is er al duidelijkheid over deze adviezen? Wat is de timing van de investeringsplannen?

Ook de samenwerkingsakkoorden met de Gewesten zullen nog moeten worden bekrachtigd. Zijn er op dat vlak al stappen ondernomen? Hoever staat het daarmee?

Wat is dus de stand van zaken met betrekking tot al deze toekomstplannen bij de NMBS?

La **présidente**: Monsieur le ministre, permettez-moi une petite remarque en tant que présidente. Depuis deux ans, nous vous répétons qu'il faut respecter la loi. Nous espérons que vous comptez bien l'appliquer et que le contrat de gestion ne sera pas examiné en intercabine avant d'être communiqué à la Chambre. Cela éviterait, en outre, ce type de questions. Un échange de vues d'une journée autour d'un contrat de gestion est préférable à des questions orales relatives à son contenu. La méthode actuelle n'est pas une manière de travailler.

Au nom de cette commission, j'aimerais donc que vous apportiez des réponses très précises quant à l'état d'avancement de ce contrat de gestion.

**12.08 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, pour ce qui concerne les questions relatives à des informations qui ont été divulguées dans la presse au sujet du futur contrat de gestion, je ne puis que déplorer l'attitude de ceux qui ont essayé et essayeront sans doute encore à l'avenir de saper le travail de fond, en lançant des ballons d'essai par presse interposée.

Un contrat de gestion relie deux parties: les sociétés publiques autonomes et l'État. Depuis quelques années, un processus sain de présentation de rapport au Parlement a été élaboré. Or, vu que mes prédécesseurs depuis 2012 n'ont jamais jugé utile de démarrer les travaux, cette procédure n'a jamais pu être appliquée. Cela se produira pour le futur contrat en cours de discussion.

Gelet op de stand van zaken zal ik hier geen standpunt meedelen over onderwerpen die zijn uitgelekt. Dit zou immers de indruk wekken dat ik de in de pers verschenen informatie bevestig. In een dergelijk onderhandelingsproces geldt dat zolang er geen akkoord is over alles, er over niets een akkoord is, zoals een voormalig eerste minister ooit zei.

Par rapport aux autres questions, je peux vous confirmer que le 15 juin 2018, le Conseil des ministres a approuvé les plans pluriannuels d'investissement (PPI) 2018-2020 ainsi que les plans stratégiques pluriannuels (PSP) 2018-2031 de la SNCB et d'Infrabel en vue de leur publication sous forme d'arrêté royal et sous réserve des conclusions des discussions politiques encore à mener sur certains aspects des contrats de gestion.

Overeenkomstig de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven werden het Raadgevend Comité van de Treinreizigers en de Investeringscel voor het spoor geraadpleegd.

Le comité consultatif pour les voyageurs a transmis son avis 18/1 au ministre le 5 avril 2018. Dans son avis, le comité a estimé que les priorités mises en avant dans son avis d'initiative n°1604 sur l'élaboration des plans pluriannuels d'investissement ont été en bonne partie suivies. Il a souligné en particulier la priorité accordée par la SNCB à une amélioration de la fiabilité du matériel roulant et à l'orientation vers une



standardisation de l'équipement en gares et en points d'arrêt. Mettant le voyageur au cœur des préoccupations, le comité apprécie la priorité donnée par Infrabel au renouvellement et au maintien de la capacité du réseau permettant de garantir structurellement l'amélioration de la ponctualité. Il a également insisté sur quelques points d'attention.

De Investeringscel voor het spoor maakte haar advies aan de minister over op 30 maart 2018. De Investeringscel voor het spoor stelt vast dat het MIP 2018-2020 van de NMBS de klant centraal blijft stellen in haar investeringen inzake rollend materieel, werkplaatsen en onthaal, waarbij evenwel de exploitatieveiligheid niet uit het oog verloren wordt. Het MIP 2018-2020 legt de nadruk op investeringen in exploitatieveiligheid en in de instandhouding van het spoorwagennet. De Investeringscel vraagt om bijzondere aandacht te blijven besteden aan investeringen van bepaalde aard.

Infrabel a transmis le 18 mai 2018 au ministre le résultat de la consultation des entreprises publiques qu'elle a menée à partir du 21 février. Les questions et observations transmises par les entreprises ferroviaires qui ont réagi n'étaient pas de nature à remettre en cause le contenu des PPI et PSPI d'Infrabel.

Het Strategisch Environmental Assessment-adviescomité werd om advies verzocht over de noodzaak om al dan niet over te gaan tot een milieueffectenbeoordeling omtrent de ontwerpen van strategische meerjarenplannen van de NMBS en Infrabel. Na grondige analyse stelde het SEA-adviescomité in zijn unaniem advies van 18 april 2018 dat voor deze ontwerpen van strategische meerjareninvesteringsplannen geen strategische beoordeling van de gevolgen op het milieu vereist is.

Mijnheer Yüksel, u stuurde mij gisteren de vraag hoeveel treinbegeleiders de afgelopen vijf jaar met pensioen zijn gegaan, hoeveel er vrijwillig de NMBS hebben verlaten en hoeveel er in al die jaren werden aangeworven. De NMBS laat mij weten mij eerstdaags al deze cijfers te zullen bezorgen, samen met de toelichting die u vraagt.

**12.09 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, nous sommes à nouveau face à une situation particulière. Un document circule et il n'a fait l'objet d'aucune validation par aucune instance officielle. J'abonde dans le sens du message que notre présidente vous a fait passer: la loi vous impose de passer par le Parlement avant que toute décision soit prise au Conseil des ministres. J'espère ne pas apprendre dans la presse vendredi ou ce week-end que ce contrat de gestion a fait l'objet d'un accord en Conseil des ministres.

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

**12.11 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Parfait.

**12.12 François Bellot, ministre:** Vous pouvez voir l'ordre du jour du gouvernement de demain.

**12.13 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, voor alle duidelijkheid, wij zijn niet degenen die deze lekken organiseren. Wij worden alleen gecontacteerd om te reageren op lekken. Ik voel mij dus niet aangesproken als u spreekt over zij die de lekken veroorzaken.

Voorts stel ik het volgende vast. Ik ken de wetgeving waarnaar ik verwezen heb, omdat wij in extremis tot een compromis zijn moeten komen bij de vaststelling van de tekst. Deze wetgeving kan alleen slaan op de huidige legislatuur. Het gaat dan over uw voorganger in deze legislatuur, want deze tekst is tot stand gekomen op het einde van de vorige legislatuur. Uw voorgangers kunnen dus niet aangesproken geweest zijn op de nieuwe modaliteiten in de wet van 1991, omdat het Parlement deze op het einde van de vorige legislatuur heeft aangepast. Een aantal mensen vreesde een en ander. Men zei dat men moest vermijden *de gonfler la poitrine*. Het Parlement toont net een grote verantwoordelijkheidszin om de kwestie in alle openheid en transparantie te bespreken.

Ik vind dit een goede wetgeving. Ik vind dat het beter is te discussiëren op basis van werkelijke teksten dan op basis van krantenartikels. Derhalve hoop ik dat, zodra de tekst aan het directiecomité, in welke mate dan ook, gegeven is, deze zo snel mogelijk aan het Parlement kan worden bezorgd.

**12.14 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Monsieur le ministre, vous ne répondez à rien sur le fond. J'attends au moins que vous répondiez au sujet de la procédure. Vous dites qu'il ne faut pas saper le travail en lançant des ballons d'essai dans la presse, mais évitez-le aussi. Vous évoquez un processus de rapport au Parlement. Parlez-en. Quel est votre calendrier? À quoi faut-il s'attendre?

La seule chose que l'on sait, c'est que ce ne sera pas abordé demain en Conseil des ministres.

**12.15 François Bellot**, ministre: C'est un travail qui est assez lent.

**12.16 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Vous avez parlé du passé. À quoi faut-il s'attendre pour l'avenir?

**12.17 François Bellot**, ministre: N'oubliez pas que c'est un contrat de gestion qui va être préalable à l'ouverture. J'ai connu des contrats de gestion qui ont été prolongés par avenant pendant sept ans. C'est un travail de fond très important sur l'ouverture du marché.

**12.18 Marco Van Hees** (PTB-GO!): D'accord, mais où en est-on?

La **présidente**: Monsieur Van Hees, je demanderai au ministre de prévenir le secrétariat quand il aura un timing.

**12.19 Marco Van Hees** (PTB-GO!): C'est comme ça que vous interprétez sa réponse? Monsieur le ministre, est-ce cela qu'il faut comprendre? Vous ne nous donnerez aucun élément sur le processus? Si vous ne répondez ni sur le fond ni sur la procédure, que puis-je dire de plus?

La **présidente**: Je ne le vous demande pas!

**12.20 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Dont acte! Que voulez-vous qu'on fasse?

**12.21 Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat het goed zou zijn mocht u zo snel mogelijk met een beheerscontract naar buiten komen. Dat biedt een kader waarbinnen de NMBS moet werken. Momenteel werken we namelijk met een verouderd kader uit 2012.

Wanneer gaat u landen met dit beheerscontract?

U gaat niet in op de vragen rond het one-man-carprincipe. Los van het feit of dit in het beheerscontract staat of zal staan, vroeg ik om uw persoonlijke appreciatie. U verbergt zich achter het feit dat de onderhandelingen nog lopende zijn.

We zullen dit blijven opvolgen. Ik ben uiteraard zeer benieuwd naar de cijfers die u mij nog zult bezorgen via de NMBS. Dat er haast zal moeten gemaakt worden, staat echter buiten kijf. De NMBS heeft nood aan een modern, geactualiseerd kader waarbinnen ze kan werken zowel voor de klanten als voor de overheid.

**12.22 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik heb hier weinig aan toe te voegen. Ik vroeg naar een stand van zaken met betrekking tot de verschillende plannen. Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden. We kijken uiteraard uit naar de teksten.

La **présidente**: Vous l'aurez compris, monsieur le ministre, nous sommes en attente de nouvelles et d'un timing.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**13 Question de Mme Gwenaëlle Grovonijs au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la gare de Tamines" (n° 27303)**

**13 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonijs aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het station Tamines" (nr. 27303)**

**13.01 Gwenaëlle Grovonijs** (PS): Monsieur le ministre, une rumeur circule concernant la fermeture de la gare de Tamines. Qu'en est-il?

**13.02 François Bellot**, ministre: Madame Grovonijs, pour ce qui concerne la gare de Tamines, la SNCB me confirme que la fermeture des guichets n'est pas à l'ordre du jour mais que des adaptations des heures

d'ouverture sont toujours possibles. On l'a fait dans trente gares l'année passée. Je ne sais ni quand ni comment ni où la SNCB a l'intention de faire des adaptations d'horaires.

À la gare de Jemelle-Rochefort, des adaptations d'horaires ont été faites. Cela s'est produit l'année passée. J'avais appris la nouvelle la veille de l'adaptation! Il n'est pas de ma compétence, en tant que ministre, d'être au courant de ces choses. La SNCB est une entreprise autonome dont le contrat de gestion précédent lui a octroyé la faculté d'adapter les horaires.

La SNCB me confirme et je vous réponds que la fermeture des guichets telle que la rumeur le fait dire à Tamines n'est pas à l'ordre du jour mais que des adaptations des heures d'ouverture sont toujours possibles.

**13.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** J'entends bien votre réponse et n'ai pas de problème en ce qui concerne la répartition des compétences. Je suis rassurée qu'une fermeture de guichet ne soit pas prévue.

Est-il quand même possible, en tant que parlementaire, en tant que ministre, de demander une information complète? La réponse laisse quand même entendre qu'il y aura des adaptations d'horaires. Pourrait-on avoir une information précise sur ce qui est prévu pour cette gare?

**13.04 François Bellot, ministre:** Rappelez-vous la vague précédente. Dans deux ou trois gares les horaires des guichets ont été modifiés. Il y a eu une question parlementaire et ils ont annoncé des adaptations dans seize plus douze gares dans le cadre de la liberté qui leur est donnée dans le contrat de gestion.

La SCNB, que j'ai interrogée à la suite de questions qui m'ont été posées, me confirme que la fermeture des guichets n'est pas à l'ordre du jour mais que des adaptations des heures d'ouverture sont toujours possibles

La **présidente:** C'est la réponse ferme et définitive du ministre.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **14 Questions jointes de**

- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'identification des accompagnateurs de train" (n° 27304)**

- **M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'identification de l'agent constatateur lors de l'imposition d'une sanction administrative" (n° 27332)**

#### **14 Samengevoegde vragen van**

- **mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de identificatie van de treinbegeleiders" (nr. 27304)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de identificatie van vaststellende beambten bij het uitschrijven van een administratieve sanctie" (nr. 27332)**

**14.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, prochainement, les accompagnateurs devront porter un badge mentionnant leur nom et l'initiale de leur prénom. Cette obligation découle d'une décision de la Cour de justice de l'Union européenne qui estime que l'on doit pouvoir identifier ceux dont le travail est de constater des infractions qui sont ensuite sanctionnées. Néanmoins, l'identification pourrait s'opérer de différentes manières. Les accompagnateurs pourraient par exemple utiliser un pseudonyme ou un numéro d'identification. C'est ce qui est demandé par les syndicats et les accompagnateurs de trains.

Monsieur le ministre, comprenez-vous les craintes des accompagnateurs qui se sentent aujourd'hui mis en danger par cette mesure? Les alternatives proposées font-elles ou ont-elles fait l'objet d'un examen? Dans l'hypothèse où aucune alternative ne pourrait être envisagée, pourriez-vous nous en indiquer la raison?

**14.02 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de minister, mijn vraag is eigenlijk een copy-paste van de mondelinge uiteenzetting van collega Grovonius.

Artikel 25 bepaalt dat de vaststellende beambten zich ook kenbaar moeten maken en te allen tijde bij naam moeten kunnen worden geïdentificeerd. Het privacyaspect in geval van conflict of onenigheid baart het

personeel echter zorgen en zij stellen als alternatieve methode een identificatienummer voor zodat het personeelslid zich toch kan identificeren bij de treinreiziger.

Waarom is er in de wet gekozen voor deze manier van identificeren waarbij de naam uitdrukkelijk en te allen tijde moet worden getoond? Wat zijn de voor en de nadelen van dat systeem?

Bent u op de hoogte van de feedback van het personeel dat zegt dat het bekendmaken van hun identiteit in conflictsituaties risico's voor hen meebrengt en dat zij vrezen achteraf zelfs privé te worden benaderd?

**14.03 François Bellot**, ministre: Chers collègues, la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer est à la fois la résultante d'un accord du gouvernement et d'un vote au sein de ce Parlement. L'identification des accompagnateurs de trains qui est prévue ne tombe pas de nulle part mais est une obligation qui découle de la jurisprudence belge et européenne. Cette mesure a bien pour but de protéger les citoyens par rapport à d'éventuels abus en leur permettant d'identifier aisément les agents constatateurs. C'est d'ailleurs le cas pour les agents constatateurs communaux, de la STIB ou autres.

Wat de keuze van de manier van identificeren betreft, moet eraan worden herinnerd dat de vaststellende beambten die in het kader van andere wetten optreden, zoals bij Securail, bij de politie of bij de gemeente, een naambadge moeten dragen. De wet op de politie van de spoorwegen doet dus niets anders dan een regel opleggen die reeds geldt voor enkele duizenden personen binnen een gelijkaardig kader.

J'ai rencontré les syndicats qui m'ont fait part des craintes des accompagnateurs pour leur sécurité suite à la mise en œuvre de cette mesure. J'ai insisté sur le fait qu'il ne faut pas faire d'amalgame entre les agressions envers des accompagnateurs - que je condamne avec force et contre lesquelles il faut lutter - avec le port du badge. Le fait de mêler les deux débats risque d'amener de mauvaises réponses. Le débat sur les agressions doit être géré dans le cadre d'un plan anti-agressions tel qu'il existe à la SNCB.

Tot slot is het uiteraard zo dat de implementatie van de maatregel aanleiding zal moeten geven tot een opvolging vanwege de NMBS. Indien na een evaluatie blijkt dat zich ten aanzien van de treinbegeleiders nieuwe verschijnselen ontwikkelen, dan zal de identificatie opnieuw in vraag moeten worden gesteld.

**14.04 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Selon vous, il ne faut pas lier les débats sur les agressions des accompagnateurs et sur le port du badge. Malheureusement, pour les accompagnateurs, dans la situation actuelle, avec de fortes dégradations des conditions de travail et une recrudescence des agressions, ce port du badge suscite une inquiétude supplémentaire.

Dans une volonté d'apaiser les esprits et faire en sorte que chacun se sente bien dans son travail, il me semble que des alternatives sont assez simples à mettre en œuvre. On peut avoir autre chose qu'un nom et une initiale de prénom à partir du moment où on peut clairement identifier la personne: un pseudonyme ou un numéro d'identification. Je ne comprends pas ce blocage de l'autorité.

L'alternative peut être facilement mise en œuvre et pourrait apporter aux accompagnateurs de train, aux travailleurs, aux cheminots un élément positif dans un paysage qui semble parfois un peu morose ces derniers temps.

**14.05 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik neem aan dat eventuele bijsturingen zullen gebeuren in het kader van het sociaal overleg.

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

#### **15** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van het afschakelplan voor de NMBS en Infrabel" (nr. 27327)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschakelplan bij de NMBS" (nr. 27382)

#### **15** **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des

**Chemins de fer Belges, sur "les conséquences du plan de délestage pour la SNCB et Infrabel" (n° 27327)**

**- 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 plan de délestage à la SNCB" (n° 27382)**

**15.01 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze voormiddag heb ik een aantal jaar na datum op dezelfde dag dezelfde vragen aan de minister met uw bevoegdheden alsook aan de minister van Telecom gesteld. Deze voormiddag heb ik mijn vragen over de impact van het afschakelplan dus ook aan minister De Croo gesteld.

Krantenberichten en de realiteit van slechts één werkende kerncentrale alsook het feit dat niet voor alternatieven is gezorgd, zorgen er waarschijnlijk voor dat wij effectief op korte termijn met het afschakelplan te maken zullen hebben.

De NMBS is een van de grootste stroomafnemers in het land. Zonder stroom komen te zitten heeft dus een enorme impact op de organisatie van haar kernactiviteiten. Seininstallaties, treinwissels, overwegen en dergelijke zullen immers niet werken.

De bedrijven zijn zich wel bewust van het probleem. Zij hebben hopelijk samen met Elia en andere instanties een plan uitgewerkt.

Mijn vraag blijft vandaag, vier jaar na datum, nog altijd de volgende. Hoever staan wij nu?

Vier jaar geleden stonden wij niet ver. Er werd gesteld dat men wel zou zien wat er gebeurt, maar er werd voor gevreesd dat men niets zou kunnen doen behalve de verlichting buiten en in de kantoren verminderen. Ten gronde kreeg ik toen echter geen antwoord. Vier jaar later is de vraag opnieuw waar wij nu staan. Is zowel de NMBS als Infrabel beter voorbereid? Welke maatregelen zijn getroffen?

Zal er bij de afschakeling een impact zijn? Zo ja, welke? Welk veiligheidsrisico is aan de afschakeling verbonden?

**15.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij bij de vragen van de heer Geerts aan. Dezelfde dag maar vier jaar geleden heb ik die vragen ook gesteld.

De problemen met de stroombevoorrading zijn gekend. Vanmorgen kwam nog het nieuws dat voortaan elke donderdag het risico van een mogelijke afschakeling de week erna zal worden bekendgemaakt of dat daarover zal worden beslist.

In het kader van de treindienst rijst natuurlijk de vraag wat de mogelijke impact zou kunnen zijn van het afschakelplan op het treinverkeer. Laten we hopen dat het niet moet gebeuren, maar het is belangrijk om daar even bij stil te staan.

Mijnheer de minister, wat is de eventuele impact van het afschakelplan op de NMBS-dienstverlening? Wat is de impact bij de afschakeling van verschillende schijven? Men begint met een eerste schijf, maar eventueel komt er een tweede schijf bij, enzovoort. In welke scenario's kunnen er nog treinen rijden, met een volledige of een beperkte dienstregeling? Kunt u een beeld daarvan geven?

Wat zou er met de goederentreinen gebeuren? Wat is de mogelijke budgettaire impact voor de NMBS en Infrabel? Klopt het dat de slagbomen dicht zouden blijven bij een stroomonderbreking in de gemeenten die tot een bepaalde schijf behoren? Hoe zullen de veiligheid en de doorstroming gegarandeerd worden?

Welke energiebesparende maatregelen zal NMBS nemen in het kader van het afschakelplan? Welke energiebesparende maatregelen zal Infrabel nemen in het kader van het afschakelplan?

**15.03 Minister François Bellot:** Beste collega's, de samenwerking tussen Infrabel, de netbeheerders en de overheid is sterk verbeterd. Jaarlijks ontvangt Infrabel de gegevens van de distributienetbeheerders met betrekking tot de cabines van de netbeheerder en de bijhorende afschakelschijf. Op basis daarvan kan Infrabel op een kaart nagaan welke afschakelschijf op welke aansluiting van toepassing is. Zodoende weet Infrabel welke installaties vermoedelijk getroffen zullen worden door een stroomuitval. Wat de huidige winter betreft, heeft Infrabel op vrijdag 12 oktober de gegevens met betrekking tot de netbeheerders ontvangen.

Op dit ogenblik voert Infrabel een analyse uit naar de impact op de installaties. De resultaten hiervan worden tegen het einde van deze maand verwacht.

Infrabel en de NMBS hebben aan de federale overheid beloofd om in tijden van schaarste het elektriciteitsverbruik te beperken, door te rijden met een beperkt treinaanbod, enerzijds, en door de verwarming lager te zetten, anderzijds. Op deze wijze moet worden vermeden dat de minister effectief een mandaat aan Elia moet geven om over te gaan tot afschakeling. Daarnaast gaat Infrabel na welke overwegen door een afschakeling worden getroffen. Deze informatie wordt overgemaakt aan het crisiscentrum, dat op zijn beurt de provincies en de gemeenten inlicht. Op deze wijze kunnen de gemeenten de prioritaire overwegen aanduiden, die in geval van afschakeling geopend moeten blijven opdat wegverkeer mogelijk blijft.

De afschakelplannen zoals vastgelegd bij ministerieel besluit, werden niet gewijzigd. Concreet betekent dit dat de aansluitingen van Infrabel deeluitmaken van het afschakelplan. Aangezien Infrabel beschikt over 1 500 aansluitingen gespreid over het hele land, betekent dit dat Infrabel door elke afschakeling wordt getroffen. Aangezien deze aansluitingen dienen voor de voeding van de seingeving en wisselverwarming, de overwegen en de verlichting in stationsgebouwen, heeft een afschakeling effect op het treinverkeer.

Om deze redenen hebben Infrabel en de NMBS, in overleg met de federale overheid, beslist dat in geval de minister op dag D-1 een mandaat geeft aan Elia om schijf 8 af te schakelen, er in het getroffen gebied gedurende de hele dag D geen treinverkeer zal plaatsvinden.

Buiten de getroffen gebieden wordt een beperkte treindienst aangeboden. Zodra de minister Elia een mandaat geeft om één of meerdere andere schijven af te schakelen, zal die dag op het hele net geen passagierstrein rijden.

Deze maatregel is genomen om chaos op het spoor te vermijden en om Infrabel in staat te stellen de prioritaire overwegen veilig te stellen zodat het wegverkeer niet gehinderd wordt. De exploitatiemogelijkheden voor de goederentreinen zullen de dag van de afschakeling in realtime bekeken worden.

**15.04 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, om eerlijk te zijn, u gaf een weinig opbeurend antwoord. Met betrekking tot de organisatie van het treinverkeer kan ik uit uw antwoord concluderen dat er gewoonweg geen treinen zullen rijden in sommige zones. Immers, als ik de kaart bekijk van de verschillende zones met treinverkeer, dan merk ik dat het altijd gaat om zones waar een afschakelplan van kracht zal zijn. U hebt het over het vermijden van chaos, maar volgens mij zal dat neerkomen op geen verkeer.

Wij betreuren dat het wanbeleid op een ander departement moet leiden tot deze gevolgen voor pendelaars, studenten en occasionele treingebruikers.

**15.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Het is goed dat bepaalde elementen ter sprake komen want mocht het ooit nodig zijn — laten wij hopen van niet — zal een goede communicatie met de gemeentebesturen en de treinreizigers essentieel zijn. Hopelijk wordt het bestuur van gemeenten met doorgaand treinverkeer en overwegen, tijdig ingelicht over de mogelijke gevolgen van een eventuele afschakeling.

Ik heb begrepen dat Infrabel nog maar net op de hoogte is van eventuele ingrepen. De vertaling van mogelijke ingrepen naar overwegen en dergelijke wordt dus nog in kaart gebracht. Ondertussen is de procedure met betrekking tot het afschakelplan wel opgestart. Ik mag dus hopen dat dit snel tot actie zal leiden en tot goede communicatie met de plaatselijke verantwoordelijken.

Wat het treinverkeer betreft, als er één schijf wordt afgeschakeld is er een beperkt treinaanbod en vanaf twee schijven is er geen treinaanbod mogelijk.

Ik wil u graag nog een scenario voorleggen. Als ik het goed heb begrepen beslist Elia samen met de minister op dag D-1 omstreeks 17 uur of er de dag nadien een afschakeling zal plaatsvinden. Elia kan echter in noodgevallen op de dag zelf nog beslissen om een bijkomende schijf af te schakelen. Dan zou men in een situatie kunnen terechtkomen waarin de NMBS 's morgen de pendelaars wel kan vervoeren, bijvoorbeeld

naar hun werk, maar 's avonds niet meer. Dat lijkt mij een bijzonder onwenselijk scenario dat men absoluut moet trachten te vermijden. Als ik het goed heb begrepen — ik ben niet helemaal thuis in die afschakelplannen — kan Elia in uiterste omstandigheden dus beslissen om twee uur later nog een extra schijf af te schakelen. Dat zou een dramatisch scenario zijn en dat vraagt aandacht.

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

**16** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toelaten van bakfietsen in de schoolstraat" (nr. 27373)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "drie- en vierwielers in school- en speelstraten" (nr. 27386)

**16** **Questions jointes de**

- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les triporteurs autorisés dans les rues scolaires" (n° 27373)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tricycles et les quadricycles dans les rues scolaires et les rues réservées au jeu" (n° 27386)

**16.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, na een lange namiddag over heel belangrijke zaken, misschien eens een iets luchtigere vraag. Het gaat over een aanpassing die mogelijk nodig is aan de wetgeving rond de schoolstraten, maar ik denk dat er ook nog andere voorbeelden zijn. Het gaat over het verschil tussen de soorten fietsen, er zijn bakfietsen met twee wielen en bakfietsen met drie wielen en blijkbaar wordt daar een onderscheid tussen gemaakt dat toch wel cruciaal is. In een schoolstraat mag een bakfiets met twee wielen wel maar een met drie wielen blijkbaar niet.

Is het mogelijk om het koninklijk besluit in die zin aan te passen? In ruimere zin, kan in de Wegcode dit probleem ook worden aangepakt in alle andere gevallen waar men een onderscheid maakt tussen fietsen met twee wielen en met drie wielen? Kunt u dit aanpassen?

**16.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van collega Dumery. Wij hebben de voorbije dagen een storm in een glas water meegemaakt met betrekking tot de bakfietsen in de schoolstraten.

De problematiek is niet nieuw. De problematiek dateert ook niet van de invoering van de schoolstraten, want die gold al voor speelstraten, die reeds veel langer in de Wegcode opgenomen zijn.

Ongeveer een jaar geleden heb ik u de problematiek van de definitie fiets in de Wegcode voorgelegd. Dat is eigenlijk een definitie die niet in de Wegcode terug te vinden is en die dus wellicht gebaseerd is op conventies. Waar staat de bepaling dat een fiets een voertuig is met twee wielen? Ik heb die definitie nog niet teruggevonden, maar ik neem aan dat dit de internationale regelgeving is. Misschien kunt u op dat vlak wat meer duidelijkheid geven.

In elk geval zijn rijwielen wel gedefinieerd in de Wegcode. Er is daar sprake van twee-, drie- of vierwielige voertuigen, maar niet van fietsen. Die definities zijn dus redelijk verwarrend. Het is niet helemaal duidelijk wat nu precies moet verstaan worden onder fietsen en wat onder rijwielen. Zijn rijwielen fietsen of zijn fietsen rijwielen? Geraak er maar aan uit.

We gingen ervan uit dat dit in de nieuwe Wegcode zou worden opgelost en dat de verwarring uit de wereld zou worden geholpen.

Er is een kunstmatig onderscheid tussen rijwielen en fietsen. Het is vooral belangrijk dat er een bepaalde breedte wordt gehanteerd, waarbij voertuigen van bijvoorbeeld minder dan een meter aan de klassieke fietsen zouden worden gelijkgesteld en dat voor bredere voertuigen aparte regels zouden worden gehanteerd.

We weten allemaal dat de Wegcode terug naar af is gestuurd door het advies van de Vlaamse regering. Dat

heeft tot gevolg dat de verwarring met betrekking tot de speelstraten en de schoolstraten terug naar boven komt.

Mijnheer de minister, hoe lossen we dit best op? Ik lees in de krant: de parlementsleden moeten het maar zelf oplossen, want zij hebben het probleem gecreëerd. Dat lijkt mij een beetje kort door de bocht. Ik denk dat dit een probleem is dat al langer in de Wegcode bestaat.

We willen dit uiteraard aanpakken en samen naar een oplossing zoeken. Welk artikel bepaalt vandaag dat een fiets maar twee wielen mag hebben? Is het wenselijk om drie- en vierwielers toe te laten in speel- en schoolstraten? Voor ons is dat zeker het geval. Zo ja, op welke manier kan dit best worden geregeld? Door aan de definitie van speel- en schoolstraat toe te voegen dat drie- en vierwielers toegelaten zijn, door een definitie van fiets in te voeren of door het gelijkstellen van drie- en vierwielers van meer dan een meter breed aan rijwielen? Dat zijn slechts enkele voorstellen. We wisselen hierover graag van gedachten met u, mijnheer de minister.

**16.03** Minister **François Bellot**: Als het de bedoeling van het Parlement was om de bakfietsen op drie wielen in schoolstraten toe te laten, is het te betreuren dat in het wetsvoorstel waarin dit wordt ingevoerd gewag wordt gemaakt van fietsen in plaats van rijwielen.

Het verkeersreglement bevat geen definitie van wat een fiets is, maar maakt wel systematisch het verschil tussen fietsers en bestuurders van rijwielen. Dat is vooral van belang omwille van de verschillende breedtes van die voertuigen.

Onder de term "fietsers" wordt in het verkeersreglement steeds bestuurders van tweewielige rijwielen bedoeld, terwijl de term "bestuurders van rijwielen" wordt gebruikt om te verwijzen naar bestuurders van rijwielen in het algemeen en onafhankelijk van het aantal wielen.

Er is naar mijn aanvoelen geen reden om rijwielen de toegang tot speel- en schoolstraten te ontzeggen. In het ontwerp tot herziening van de Wegcode is dat overigens ook op die manier opgenomen.

In de toelichting van uw wetsvoorstellen alsook in het verslag wordt geen enkele keer gewag gemaakt van rijwielen. Dat lijkt erop te wijzen dat specifiek fietsers werden beoogd.

Omdat ik uit uw vragen begrijp dat zulks toch niet de bedoeling is, stel ik voor dat u een wetsvoorstel indient waarin een en ander wordt rechtgezet. Het volstaat daartoe het woord "fietsers" telkens door de woorden "bestuurders van rijwielen" te vervangen.

**16.04** **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, ik weet dat u hier niet zat als parlements lid, vooraleer u minister werd. Misschien moet ik u eens uitleggen hoe het hier werkt. Wij hebben ook ons wetgevend werk en wij kijken, binnen de meerderheid, naar mekaar om samen te werken. Het is niet zo dat wij hier zitten om de pluimen op mekaars hoed te zetten.

Wij hadden een wetgevend initiatief genomen maar u ziet ons blijkbaar als een concurrent. U hebt een wegcode waarop we zeer lang gewacht hebben. Uiteindelijk was er 1 wetsvoorstel waarover moest worden gestemd opdat het vooruit zou gaan. Er moet nu een aanpassing gebeuren. Het zou dus een ideaal moment zijn om aanpassingen door te voeren in uw wegcode, maar ik hoor nu van u dat wij zelf maar een aangepast wetsvoorstel moeten indienen. Ik vind dat een zeer vreemde redenering.

Wij reiken u de hand, wij werken met u mee, maar u neemt onze uitgestoken hand niet aan. Heb ik dat zo juist begrepen? Zo interpreteer ik in ieder geval uw antwoord.

**16.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, het belangrijkste is dat we samen naar een oplossing zoeken. Ik denk dat uw suggestie hiertoe bijdraagt. We stellen dan uiteraard een nieuw wetsvoorstel op om het KB aan te passen. Het zou nog gemakkelijker geweest zijn indien u dat meteen zou gedaan hebben, ook voor de speelstraten.

We hadden onze regeling voor de schoolstraten gebaseerd op de bestaande regeling van de speelstraten waar de verwarring ook al in naar voren kwam. Nu dus stellen dat dit klungelwerk is lijkt me wat kort door de bocht, maar we hadden het inderdaad moeten voorzien.



16.06 Minister **François Bellot**: Het antwoord ligt in een nieuwe wegcode. Wij wachten op een positief advies voor de nieuwe wegcode.

16.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mag ik daar even op ingaan? Het was inderdaad de verwachting dat de problematiek van rijwielen en fietsen in de nieuwe wegcode zou worden opgelost, en dat er een duidelijke breedte gedefinieerd zou worden. Maar helaas, als ik het goed begrepen heb, zal die nieuwe wegcode niet voor morgen zijn en dat betreurt ik wel ten zeerste.

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

La **présidente**: M. Van den Bergh vous avez la parole pour votre question suivante.

16.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik zal mijn laatste twee vragen omzetten in schriftelijke vragen.

La **présidente**: Vous avez entendu Monsieur le ministre. Les questions n<sup>os</sup> 27384 et 27385 de M. Jef Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

Je remercie tout le monde.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.53 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 16.53 heures.*