

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 APRIL 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 18 AVRIL 2018

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.24 heures et présidée par M. Jean-Jacques Flahaux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jean-Jacques Flahaux.

01 **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een nultolerantie voor gemotoriseerde tweewielers" (nr. 23798)**

01 **Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une tolérance zéro pour les deux-roues motorisés" (n° 23798)**

01.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn eerste vraag gaat over een bericht dat het Vias de wereld instuurde met betrekking tot het invoeren van een nultolerantie voor alcohol, voor bromfietsen, motorfietsen en speedpedelecs. Niet enkel het Vias vraagt een nultolerantie op dat vlak. De Europese Commissie heeft dat in 2001 ook al geadviseerd aan ons land. Als het Vias daarmee nu komt aanzetten, vraag ik mij af in hoeverre men u daarover al heeft aangesproken.

Mijnheer de minister, bent u van plan iets te doen inzake de nultolerantie voor gemotoriseerde tweewielers? Of blijft het huidig maximaal alcoholpromillage van 0,5 milligram per milliliter behouden?

01.02 **Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega, in haar aanbevelingen van 2001 pleit de Europese Commissie voor een nultolerantie ten aanzien van vrachtwagenbestuurders, gemotoriseerde tweewielers en onervaren bestuurders. In ons land geldt sinds 2015 de nultolerantie voor vrachtwagenbestuurders. In 2017 heb ik geprobeerd aan de hand van talrijke statistieken en betrouwbare studies de noodzaak van een nultolerantie voor onervaren bestuurders aan te tonen, dit om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen. Toen bleek duidelijk dat een groot aantal Parlementsleden zich daartegen verzette. In dergelijke omstandigheden vrees ik dat het vooralsnog zeer ingewikkeld wordt om een nultolerantie in te voeren voor gemotoriseerde tweewielers.

Met betrekking tot gemotoriseerde tweewielers heb ik kennisgenomen van de studie van het Vias over de diepteanalyse van de karakteristieken en profielen van ernstige bromfietsongevallen in de bebouwde kom. In deze studie stelt het Vias dat bij dit type ongevallen de menselijke factor veruit de belangrijkste ongevallenfactor is. Veel ongevallen hebben te maken met het feit dat de autobestuurder de bromfietser niet ziet. In 15,6 % van de onderzochte gevallen was de bestuurder van de bromfiets onder invloed. Het Vias pleit inderdaad voor een wettelijke alcohollimiet van 0,2 promille voor bromfietzers, motorrijders en bestuurders van speedpedelecs, zulks wegens hun kwetsbaarheid en hun nood aan een goed evenwicht.

Tot slot ben ik een voorstander van het invoeren van de nultolerantie voor onervaren bestuurders. Dit kunnen onervaren bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zijn, net als onervaren automobilisten of bestuurders van vrachtwagens of bussen. Als wij erin slagen alle beginnende bestuurders ervan bewust te maken dat rijden en drinken strikt gescheiden moeten blijven, krijgen zij een levensles voor hun verdere carrière als bestuurder op de openbare weg. Ik tracht de coalitiepartners te overtuigen van deze maatregelen, die vele levens kunnen redden.

01.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, mijn eerste vraag na de paasvakantie was eigenlijk best wel pittig. Uit uw antwoord leid ik af dat wij elkaar goed begrepen hebben. Wij hebben akte genomen van wat het Vias bepleit.

U hebt uw standpunt. Samen met een aantal andere Parlementsleden ben ik er inderdaad niet van overtuigd dat een nultolerantie de oplossing is. Wij denken dat te streng bestraffen de slinger kan doen overhellen naar de andere zijde. Zoals u weet, heb ik niet graag dat de onervaren chauffeurs gevisieerd worden. De bewustmaking dat rijden en drinken niet samengaan geldt voor elke chauffeur. Ik kom uit een vergrijsde regio. Wel, als ik merk hoe oudere mensen ook rijden en drinken, dan meen ik dat deze boodschap veeleer aan hen moet worden gericht dan aan jonge chauffeurs die een betere opleiding gekregen hebben.

U hebt mij echter gerustgesteld. Het is niet zo dat hiervan ogenblikkelijk werk gemaakt zal worden. Misschien kunnen de geesten nog wat rijpen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores créées par les klaxons de trains" (n° 24406)

02 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geluidsoverlast door toeterende treinen" (nr. 24406)

02.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous connaissez fort bien ce quartier puisque vous étiez intervenu à mes côtés au moment de l'effondrement de la chaussée de Louvain. Il apparaît maintenant que de nombreux habitants se plaignent dans ce quartier, qui est situé entre le square Félix Delhaye et la "Jazz Station" (chaussée de Louvain), des nuisances sonores créées par les klaxons de train à hauteur du passage à ciel ouvert de la ligne reliant Bruxelles Nord à Bruxelles Schuman.

En effet, entre 7 h 20 et 17 h 30, environ un train sur deux klaxonne en passant par là pour avertir d'éventuels travailleurs dans le tunnel de leur passage. Or, cette zone est fort densément peuplée (deux crèches y sont aussi présentes) et les klaxons des trains y sont très puissants. Par ailleurs, cette zone fait partie d'un contrat de quartier et l'espace de vie fait l'objet actuellement d'un aménagement par les soins de la commune.

Contactée à ce sujet, l'administratrice déléguée de la SNCB, Mme Dutordoir, a répondu ceci: "Tous les opérateurs ferroviaires sont contraints de klaxonner à l'entrée d'un tunnel entre 7h et 17h pour avertir d'éventuels ouvriers travaillant à l'intérieur du tunnel qu'un train est en approche. Cette règle s'applique dès lors également au tunnel Deschanel et au tunnel Berlaymont, entre lesquels vous résidez. Nous comprenons que cela puisse engendrer une certaine forme de nuisance sonore, mais il s'agit d'une mesure nécessaire pour des raisons de sécurité."

Monsieur le ministre, je comprends totalement le point de vue de la SNCB et il n'y a en aucun cas de ma part une volonté de remettre en question la sécurité des travailleurs ou celle des usagers. Toutefois, je me dois de plaider en faveur de solutions alternatives pour le bien de tous, tant la SNCB que les habitants.

Dès lors, je voudrais vous poser les questions suivantes: y a-t-il d'autres situations semblables à celle-ci sur le territoire ? Et quelles sont les solutions que vous pouvez préconiser pour satisfaire les deux parties? Il est question ici, finalement, de klaxons en raison de travaux qui sont en cours. Ne peut-on pas signaler les travaux aux chauffeurs au préalable, pour éviter ces klaxons et ces nuisances sonores qui perturbent réellement la quiétude de nos quartiers?

02.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel m'informe que pour un grand nombre de tunnels, les instructions demandent d'émettre un signal sonore à l'approche de ceux-ci et jusqu'au moment d'y entrer, ce durant la période de la journée qui s'étend de 7 h 00 à 17 h 00. Cette procédure répond bien évidemment à des impératifs de sécurité pour protéger toute personne qui se trouverait à ce moment-là dans le tunnel.

02.03 Emir Kir (PS): Je comprends les impératifs de sécurité, je l'ai précisé dans mon intervention. Je pense que vous êtes aussi un homme de terrain et de proximité, vous l'avez démontré au moment de l'effondrement de la chaussée à Saint-Josse. Ce que je ne comprends pas, c'est que ce soit systématique.

S'il y a des travaux dans les tunnels et que des ouvriers sont mis en danger par le passage du train, il est normal que le conducteur se signale au préalable. De là à klaxonner systématiquement et à produire des nuisances sonores pour les habitants, cela ne me semble pas justifié.

Il faudrait un peu de souplesse et d'intelligence, mettre en place une mesure de signalement préalable. S'il y a des travaux dans tel tunnel, il faut avertir les conducteurs qu'ils doivent se signaler avant de passer. Nous pourrions ainsi éviter des problèmes de nuisances sonores dans tout le pays et surtout dans les lieux où il y a une forte concentration d'habitants, ce qui est le cas devant la gare de Saint-Josse.

Monsieur le ministre, pourriez-vous réfléchir avec la SNCB au moyen d'installer une procédure de signalement des travaux au préalable et, dans les autres cas, de faire cesser les klaxons. Je pense qu'il est inutile d'ennuyer les habitants quand il n'y a pas de travaux et qu'il n'y a personne dans les tunnels. Merci d'avance pour l'intérêt que vous y porterez, pour les riverains.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi de la hausse des agressions envers les agents de la SNCB" (n° 24563)

03 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de follow-up betreffende het toenemende aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel" (nr. 24563)

03.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon un article de presse paru le 15 mars dernier sur le site de la RTBF, la compagnie ferroviaire a fait savoir que ", le nombre d'agressions envers le personnel de la SNCB a augmenté de 11 % en 2017 par rapport à 2016, avec un total de 1 165 cas".

Elle a ajouté que "cette année, la SNCB entend réduire de 10 % le nombre d'accidents du travail, dont les agressions représentent l'une des plus grandes parts". Or, à ma question parlementaire du 3 octobre dernier sur la hausse du nombre d'agressions envers les agents de la SNCB, vous me répondiez: "Si les litiges liés aux titres de transport restent la cause principale des agressions, leur nombre n'a pas augmenté, contrairement au nombre de ceux liés à la procédure de départ des trains. Comme vous le savez, lors de cette procédure, l'accompagnateur ferme toutes les portes sauf la sienne. Des retardataires arrivent et veulent forcer le passage."

Dès lors, monsieur le ministre, avez-vous pu tirer des conclusions de ces chiffres? Si oui, quelles mesures envisagez-vous de prendre pour remédier aux problèmes soulevés par ces résultats?

03.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que l'une des principales circonstances à l'origine des agressions à l'égard des accompagnateurs de train est, en effet, le non-respect de la procédure de départ actuelle par les voyageurs. C'est la raison pour laquelle la SNCB instaurera, au mois de juin, une nouvelle procédure de départ qui verra l'accompagnateur de train fermer toutes les portes dès que le signal de départ aura été donné. Dans la procédure actuelle, une porte reste ouverte après le signal de départ, jusqu'à ce que le train se mette en mouvement.

Le fait que le voyageur ne soit plus autorisé à embarquer à ce moment-là engendre beaucoup de frustrations pouvant parfois donner lieu à un comportement agressif envers l'accompagnateur de train. Parallèlement, les agents de sécurité de Securail renforceront les patrouilles préventives sur un certain nombre de trajets sensibles et la SNCB continuera à miser sur la formation du personnel afin d'identifier et d'éviter des situations de conflit potentiel.

03.03 Emir Kir (PS): Monsieur le président, très brièvement, je remercie le ministre pour ces éléments de réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de taxatie van oldtimers" (nr. 24572)

04 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la taxation des ancêtres" (n° 24572)

04.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er is een verschil in regelgeving tussen het federaal en onder andere het Vlaams niveau. Ik heb niet nagekeken of dit ook geldt voor de andere Gewesten.

Er werd mij gesignaleerd dat het verschil in regelgeving voor oldtimers voor de nodige hinder zorgt. Voertuigen die een eerste maal in gebruik werden genomen op 1 januari 1993 of later, zullen pas na 30 jaar in plaats van 25 jaar voordelig als oldtimer kunnen worden getaxeerd. Sinds 1 juli 2017 is er in Vlaanderen immers een ander regelgevend kader. Op federaal niveau kan nog steeds een inschrijving als oldtimer met O-plaat worden aangevraagd vanaf 25 jaar. Vlaanderen heeft de Europese richtlijn gevolgd, maar België heeft ze nog niet omgezet. Deze onduidelijkheid leidt bij de oldtimerbezitters voor verwarring.

Ik heb dan ook de volgende vragen.

Is de DIV zich bewust van dit probleem? Kan de DIV zijn interne processen aanpassen om aanvragers te wijzen op de gewijzigde regelgeving met betrekking tot bijvoorbeeld de fiscale bepalingen?

Bent u van oordeel dat verzekeringsmaatschappijen moeten worden gewezen op deze onduidelijkheid, zodat eigenaars van dergelijke voertuigen op voorhand kunnen worden geïnformeerd?

Kan de leeftijdsvereiste van het voertuig voor het verkrijgen van een O-plaat niet worden afgestemd op bijvoorbeeld de Vlaamse regels? Ik heb niet nagekeken welke de geldende regels zijn aan Waalse kant. Op dat vlak zou toch sprake moeten zijn van enige uniformiteit.

04.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega, het toepassingsgebied van richtlijn nr. 2014/45 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens beperkt zich uitsluitend tot de technische keuring van voertuigen, wat ook een gewestelijke bevoegdheid is. Dat staat volledig los van de taxatie van voertuigen. Bovendien werd deze richtlijn nog niet omgezet door de Gewesten. De richtlijn houdt in dat de leeftijd van voertuigen die onder een uitzondering vallen inzake de gewone periodiciteit van de technische keuring, wordt opgetrokken van 25 tot 30 jaar. Dat is dus nog niet gebeurd.

De op het vlak van de taxatie gehanteerde systemen zijn in de drie Gewesten verschillend. In Wallonië is het al 30 jaar, zonder overgangperiode. In Vlaanderen is het 30 jaar met een overgangperiode en in Brussel is het nog steeds 25 jaar. Het is dan ook niet evident om dit duidelijk te maken aan de aanvrager van een inschrijving. Bovendien riskeren mijn diensten aansprakelijk gesteld te worden voor het verstrekken van informatie die niet tot hun bevoegdheid behoort. Het is inderdaad aangewezen om de verzekeringsmaatschappijen hiervan op de hoogte te stellen.

Aangezien de onduidelijkheden het gevolg zijn van een wijziging van de gewestelijke reglementering lijkt het mij niet opportuun om deze taak op te dragen aan mijn administratie. Een verhoging van de leeftijd voor het toekennen van een O-plaat kan pas overwogen worden als er duidelijkheid bestaat en uniformiteit tussen de verschillende systemen gehanteerd door de Gewesten, zowel op het vlak van de technische keuring als van de taxatie.

04.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Overleg tussen de Gewesten is hier zeer aangewezen, met een terugkoppeling naar het federaal niveau.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Présidente: Karine Lalieux.

Voorzitter: Karine Lalieux.

05 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les faits de vandalisme causés par les supporters du Standard de Liège le 17 mars 2018" (n° 24523)

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voetbalvandalisme door supporters van Standard Luik op 17 maart 2018" (nr. 24523)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 17 mars dernier avait lieu à Bruxelles la finale de la Coupe de Belgique de Football, à laquelle prenaient part les équipes du Standard de Liège et de Genk.

À cette occasion, des incidents importants ont eu lieu lors du transfert des supporters liégeois vers la capitale. En effet, de nombreux individus ont déclenché des fumigènes dans les trains les emmenant vers Bruxelles et des systèmes d'alarme ont également été actionnés. Certains trains ont ainsi dû être immobilisés avant de pouvoir reprendre la route.

Les incidents se sont poursuivis à la gare de Bruxelles-Central. À leur arrivée, certains supporters ont, en effet, continué à utiliser des fumigènes sur les quais souterrains ainsi que dans les halls de la gare. Cela a, bien entendu, engendré une forte gêne pour l'ensemble des voyageurs présents, toute la gare ayant été rapidement enfumée. Conséquence de tout cela: plusieurs trains ont été retardés, voire annulés.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous faire le point complet sur ces incidents? Combien de trains ont-ils été impactés par ces retards et/ou annulations? En dehors de ces conséquences, des dégâts matériels ont-ils eu lieu, et, dans l'affirmative, de quels types sont-ils? À quelle somme s'élève le préjudice total pour la SNCB à l'issue de cette journée? Des poursuites sont-elles à l'ordre du jour envers des supporters, des clubs de supporters ou le club du Standard lui-même?

Monsieur le ministre, j'insiste sur le fait que ce type de comportement, particulièrement dans des lieux publics et clos, tels des trains ou des gares, n'est pas acceptable. La gêne occasionnée pour les navetteurs présents ainsi que le préjudice subi par la SNCB à la suite de ces actes ne peuvent pas rester impunis.

05.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel m'informe que quatre trains internationaux ont subi au total 56 minutes de retard, que trente-trois trains nationaux de voyageurs ont subi un retard total de 347 minutes et que deux trains ont été partiellement supprimés.

La SNCB m'informe qu'elle n'a pas encore un aperçu complet du préjudice qu'elle a subi. Elle maintient les différentes options s'offrant à elle, y compris les poursuites.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Donc, en quelque sorte, ma question est encore prématurée. J'espère que l'on pourra quand même obtenir les éléments complets une fois l'étude finalisée.

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

06 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de drones sur le réseau ferroviaire" (n° 24577)

06 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones op het spoornet" (nr. 24577)

06.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, Elia a testé, le mardi 6 mars 2018, un drone sur un vol de dix kilomètres aux alentours de Saint-Trond. Le gestionnaire du réseau de transport d'électricité compte utiliser ce type d'engin pour contrôler l'ensemble de ses lignes à haute tension.

L'utilisation de drones présente plusieurs avantages majeurs: la ligne à haute tension ne doit pas être mise hors service; l'inspection se déroule plus rapidement et le collaborateur reste au sol en toute sécurité. Après un incident, une tempête par exemple, Elia peut déterminer plus rapidement l'ampleur des dégâts éventuels.

Monsieur le ministre, eu égard à ces éléments, l'utilisation de drones dans la surveillance du réseau ferroviaire, à l'instar d'Elia pour les lignes à haute tension, vous paraît-elle pertinente? Cela ne permettrait-il

pas une réduction des frais de logistique? Estimez-vous également que le cadre légal belge pour les vols de drones sur de longues distances doit évoluer?

06.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel a récemment étudié la possibilité d'utiliser les drones pour l'inspection de la caténaire et a, à cet effet, procédé à différents tests. À ce jour, seule l'utilisation des drones de contrôle des portiques souples de Bruxelles a donné satisfaction. Ce mode opératoire sera dorénavant utilisé sur l'area de Bruxelles.

Concernant l'inspection de la caténaire, la nature des défauts impose de faire voler les drones au plus près de celle-ci. Cette contrainte étant incompatible avec la circulation des trains, l'inspection de la caténaire avec drones requiert soit la mise hors service des voies, soit le développement de solutions technologiques spécifiques afin de permettre l'inspection à distance. À l'exception des portiques souples de Bruxelles, Infrabel privilégie donc l'utilisation des trains de mesure qui ne nécessitent pas la mise hors service des voies et qui, en sus, permettent d'enregistrer d'autres paramètres techniques de la caténaire et de la voie, ce qui est, sur le plan économique, également plus avantageux.

En ce qui concerne le cadre légal belge en matière de drones, il existe déjà des possibilités d'effectuer des vols à longue distance en dehors de la portée visuelle sous la forme d'une dérogation à la réglementation actuelle. Cela nécessite cependant une analyse de risque approfondie que la DGTA doit valider. Cela se fait d'ailleurs pour les lignes à haute tension. Des essais ont été faits.

La réglementation européenne EASA sur les drones en cours d'élaboration devrait permettre ce type de vols. Pour rappel, la publication de cette réglementation est prévue cette année encore. Le cadre légal belge devra donc être adapté sur la base des nouvelles règles européennes lorsqu'elles seront publiques.

06.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse.

Lors de l'exposé des dirigeants d'Infrabel et de la SNCB, nous avons évoqué ces trains qui peuvent remplacer beaucoup de personnel et mesurer tous les éléments de la caténaire et autres.

Par ailleurs, vous répondez positivement à la modification nécessaire du cadre légal pour les vols de drones. Nous serons attentifs à cette évolution.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la possibilité d'installer des panneaux solaires sur les trains" (n° 24580)

07 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijkheid om zonnepanelen op treinen te installeren" (nr. 24580)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, dans un reportage, j'ai vu que, depuis juillet dernier, l'Inde utilise des wagons équipés de panneaux solaires sur leur toit. Actuellement en test, ce processus pourrait rapidement être étendu à de nombreux trains.

En pratique, l'électricité produite ne sera pas utilisée pour alimenter la force motrice mais bien les ampoules des cabines ainsi que les ventilateurs et d'autres systèmes électriques internes au train, tout comme les panneaux indicateurs. L'installation devrait permettre une autonomie pendant 72 heures des installations à bord.

Je sais que la SNCB est particulièrement attentive à la problématique de l'énergie renouvelable, avec notamment l'installation d'éoliennes mais aussi de nombreux panneaux solaires en plusieurs endroits.

Monsieur le ministre, êtes-vous au courant de cette initiative indienne? Dans l'affirmative, avez-vous des informations quant au bilan de ces premiers tests? Une initiative de ce type pourrait-elle être envisagée chez nous? Si oui, quelles seraient les contraintes à surmonter?

07.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'année passée, la SNCB a publié une brochure intitulée

"Transporter durable, travailler durable" dans laquelle elle a exposé ses priorités sur le plan de la durabilité. Chaque membre de cette commission doit en avoir reçu un exemplaire.

La SNCB indique quelques-uns de ses domaines d'action prioritaires sur l'économie d'énergie en appliquant, par exemple, l'éco-conduite et la mise en circulation de nouveaux trains moins énergivores. Dans ses bâtiments, elle réalisera des économies d'énergie en passant à l'éclairage led et en poursuivant le renouvellement de ses installations de chauffage. Dans les années à venir, tous les bâtiments aux grands toits seront autant que possible recouverts de panneaux solaires.

Pour ce qui est du projet en Inde, la SNCB m'a fait savoir que ce projet ne représentait pas une priorité à ses yeux et ce, pour quatre raisons. La plupart des toits des trains sont trop petits pour y placer des panneaux solaires, étant donné que le toit est déjà recouvert d'autres appareils en tout genre. En Belgique, les trains roulent principalement sur des voies électrifiées, ce qui complexifie la pose de panneaux solaires. Une partie de l'énergie produite serait immédiatement perdue car le train en serait quelque peu alourdi. Comparativement à la pose de panneaux solaires sur les bâtiments ou sur les terrains, celle-ci sera très coûteuse sur les trains par rapport aux maigres profits réalisés.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse double, d'une part, sur le fait qu'on ne peut pas reproduire comme telle la situation en Inde et, d'autre part, sur le fait que toute une série d'autres procédures et méthodes peuvent aboutir à des économies d'énergie.

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

08 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bereikbaarheid van het station Blankenberge" (nr. 24584)

08 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de la gare de Blankenberge" (n° 24584)

08.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel zelden een vraag over een specifiek station of iets dat in mijn onmiddellijke omgeving gebeurt.

Het nieuwe vervoersplan is niet zo positief voor mijn stad, Blankenberge. De bereikbaarheid van onze toeristische badplaats is immers verminderd. Dit geldt niet zozeer voor de toeristen, maar wel voor de inwoners. Ik stel u deze vraag omdat een stad maar leefbaar is als er een goed evenwicht is tussen inwoners en bezoekers. Wij zijn natuurlijk zeer tevreden als een toerist onze badstad kan bereiken, maar wij willen ook dat zij die er wonen en werken de trein kunnen nemen.

Het vervoersplan, dat eind vorig jaar in werking trad, bevat nauwelijks vroege en late treinen. Zo vertrekt een eerste trein in het weekend pas om 7 u 45. De laatste trein, met aansluiting naar Blankenberge vanuit Antwerpen, is al om 20 u 00. Als iemand van de kust in Antwerpen een avondvoorstelling wil bijwonen, is het eigenlijk onmogelijk om nog thuis te geraken. Daarnaast duurt het traject Antwerpen-Blankenberge de laatste jaren langer. Ik heb de uren genoteerd. Vóór 2014 was men 1 uur en 48 minuten onderweg. In de jaren '90 was dit nog 1 uur en 42 minuten. Momenteel zit men net geen twee uur op de trein tussen Blankenberge en Antwerpen. Men neemt al vlug de wagen als men naar Antwerpen wil. Twee uur voor een traject is vandaag onvoorstelbaar.

Even problematisch zijn de verbindingen 's avonds. De laatste trein uit het binnenland komt aan om 22 u 00. Vanuit Gent-Sint-Pieters moet men dus om 21 u 30 vertrekken. De laatste trein naar Blankenberge in Brussel-Centraal vertrekt al om 20 u 45. Als Kamerlid hebben wij echter wel de mogelijkheid om na 22 u 00 op een andere manier thuis te geraken. Wij wonen nochtans niet aan de andere kant van Europa.

Een laatste punt betreft de spitsuurtreinen. Als men die invoert, moet men natuurlijk ook kijken naar de reguliere treinen. Er is immers maar een verschil van 13 minuten tussen de IC-trein en de spitsuurtrein: de IC-trein vertrekt om 6 u 54 en de spitsuurtrein vertrekt al om 7 u 07. Dat ligt veel te dicht bij elkaar en heeft geen enkel nut. Er is trouwens maar één spitsuurtrein 's morgens en één 's avonds, terwijl Knokke veel meer spitsuurtreinen krijgt, hoewel er niet meer reizigers zijn.

Kan hieraan iets worden bijgestuurd, mijnheer de minister? De bevolking van mijn stad lijdt hier echt onder.

08.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Dumery, de NMBS laat mij weten dat zij bij de ontwikkeling van haar nieuwe vervoersplan rekening heeft gehouden met de vragen van haar klanten en de middelen op het vlak van materieel, personeel en budget waarover zij beschikt.

In het algemeen wordt de amplitude van het treinaanbod, het aantal treinen tussen de eerste en de laatste trein, bepaald op basis van de bezetting van de eerste en de laatste trein in het verleden en de daaruit voortvloeiende wenselijkheid van deze treinen. In die context wordt momenteel niet voorzien in een uitbreiding van de amplitude te Blankenberge.

De piekurtreinen dienen te worden ingepast in het globale treinverkeer, ook rekening houdend met het goederenverkeer dat vanuit Brugge naar Blankenberge, Knokke en Zeebrugge rijdt. Al deze treinen rijden vanuit Brugge; een deel rijdt immers nog op gemeenschappelijke spoorlijnen. Er moet dus rekening worden gehouden met de beschikbaarheid van de benodigde spoor- en stationsinfrastructuur. Hierdoor is het niet altijd mogelijk om alle treinen op het ideale rijpad in te plannen.

Nu geeft de P-trein 's ochtens vanuit Blankenberge in Brugge aansluiting op de IC-trein die vanuit Knokke naar Gent en Brussel rijdt. Wij geven de reizigers op die manier een bijkomende reismogelijkheid tussen Blankenberge en Brussel. Tevens zijn er nog andere aansluitingsmogelijkheden. De NMBS evalueert evenwel het aantal overstappende reizigers in functie van een mogelijke herziening van de P-treinen.

08.03 **Daphné Dumery** (N-VA): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik weet dat ik u hiermee niet moet lastigvallen, maar over het algemeen zullen mensen andere vervoersmiddelen opzoeken wanneer men het aanbod van vroege en late treinen afbouwt. Men neemt bijvoorbeeld de wagen naar Brugge. Uiteraard daalt het aantal reizigers gedurende de jaren waarin het aanbod wordt afgebouwd en niet gebruiksvriendelijk is. Dit is één voorbeeld, maar ik kan mij voorstellen dat het er op andere plekken ook zo aan toegaat.

Het is niet logisch dan men het aanbod op de vroege en late uren afbouwt. Mensen die op verplaatsing werken, hebben dit nodig. Ik vind het schrijnend om te zien wat er gebeurt op basis van tellingen. Wanneer het extra spoor naar Zeebrugge is aangelegd, kan ik begrijpen dat het reizen in de toekomst vlotter kan gaan. De evolutie zit echter niet goed.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 **Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 24621)**

09 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 24621)**

09.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, selon le quotidien *l'Écho*, le CEO de Brussels Airport Company (BAC) préconise la concentration des vols sur des zones étroites ou des couloirs étroits afin de réduire le nombre de riverains survolés. Dans le même temps, il suggère la mise en place d'un programme d'isolation acoustique des maisons, permettant d'atténuer le niveau des nuisances sonores supportées par les habitants.

À mon sens, une hyper concentration des vols ne peut pas se justifier au-dessus des zones densément peuplées, comme le canal de Bruxelles. Cependant, les déclarations du CEO de BAC illustrent une nouvelle fois la nécessité de réduire les nuisances sonores en mettant en place des solutions structurelles.

Monsieur le ministre, quelle est votre position quant aux propositions du CEO de BAC? Plus globalement, êtes-vous favorable à une modification des routes aériennes afin d'éviter les zones les plus densément peuplées? Si oui, quelles sont vos propositions? Êtes-vous favorable à une extension de la nuit afin de réduire les nuisances sonores entre 22 h 00 et 07 h 00?

L'accord de gouvernement annonce la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Quand cette autorité pourrait-elle être créée et quelle en

serait la forme?

09.02 François Bellot, ministre: Madame Lalieux, la piste d'une concentration des vols ne m'est pas inconnue. Elle est défendue par certains experts dans le dossier. Le but de l'étude d'incidence pour laquelle le marché public a été lancé sera justement de fournir à tous une base de travail objective et des pistes de solution scientifique.

La modification de route et la création d'une autorité de contrôle indépendante sont des mesures qui doivent être étudiées dans le cadre d'une solution globale et durable. Dans ce cadre, le critère de densité de population est un de ceux retenus par l'accord de gouvernement afin de développer cette solution durable.

La réflexion d'une extension de la nuit doit également se faire dans le cadre global. Il faut cependant être attentif à ce qu'une extension de la nuit de deux heures, comme vous l'avez évoquée, respecte le règlement européen relatif aux restrictions d'exploitation et ne mette pas en péril l'ensemble du pôle économique de l'aéroport.

Un fonds a été créé en 2000 afin de mettre en place un programme d'isolation. Il n'a jamais été alimenté et a été transféré en 2002 à BAC. La relance d'un fonds d'isolation est également reprise dans la proposition globale que j'avais adressée au gouvernement.

Sans vouloir me dédouaner, je rappelle à nouveau que chacun dispose d'une pièce du puzzle qui formera la solution, l'urbanisme et l'aménagement du territoire relevant de la compétence des Régions.

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

Si je vous ai bien compris à l'occasion de vos réponses aux questions précédentes, le temps d'attribuer le marché, de procéder à une étude d'incidence, rien ne sera fait sous cette législature. En attendant, c'est une nouvelle fois la santé et la sécurité des citoyens qui sont en jeu.

Selon moi, vous auriez pu procéder par lots. Il y a une étude d'incidence. Mais un institut indépendant n'a rien à voir avec une telle étude. Si j'ai bien compris, vous n'allez pas non plus procéder de cette manière.

Par ailleurs, pour ce qui concerne le changement de route, je vous rappelle qu'il a fallu trois semaines à Mme Galant pour charger le canal, sans aucune étude d'incidence.

Je suis d'accord avec vous pour ce qui concerne l'aménagement du territoire, mais comme il n'y a jamais eu de décision fédérale, la Flandre – en effet, c'est dans cette Région qu'on construit le plus au niveau de l'aéroport – n'a jamais pris la peine, comme l'a fait la Wallonie autour de Charleroi ou autour de Liège, de faire des propositions en matière d'aménagement du territoire et d'isolation au niveau de son propre terrain. Mais tant qu'une impulsion ne sera pas donnée au niveau fédéral, elle ne le fera pas, elle continuera à construire et on restera dans une impasse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le changement de nom de la gare d'Etterbeek en Région bruxelloise" (n° 23983)

- **M. Gilles Vanden Burre** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la proposition de changer le nom de la gare d'Etterbeek" (n° 23990)

10 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gautier Calomne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naamswijziging van het station Etterbeek in het Brussels Gewest" (nr. 23983)

- **de heer Gilles Vanden Burre** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstel om de naam van het station Etterbeek te wijzigen" (nr. 23990)

10.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je comptais poser ma question au sujet de

la gare d'Etterbeek, qui se trouve sur le territoire d'Ixelles, en compagnie de mon collègue – également ixellois – Gautier Calomne. Il vous demande d'excuser son absence. Comme nous avons déjà reporté ces questions jointes, je vais poser la mienne aujourd'hui. En tout cas, je pense relayer une préoccupation de l'ensemble du conseil communal ixellois.

J'en viens à un fait suffisamment rare pour être souligné.

Le jeudi 22 février, le conseil communal d'Ixelles a voté à l'unanimité la proposition de motion de Geoffrey Roucourt (Écolo-Groen), qui vise à renommer la gare d'Etterbeek en gare d'"Ixelles-Universités/Elsene Universiteiten". La motion avait été cosignée par tous les chefs de groupe du conseil communal (MR, PS, DéFi, cdH). Pour notre groupe, les écologistes, il ne s'agit pas d'une simple proposition symbolique. En effet, la gare aurait pu s'appeler "Bruxelles-Universités" ou "Bruxelles-Campus", comme suggéré par Bruxelles-Mobilité dans son étude prospective "Mobil2040". Toutefois, ce serait oublier que l'ULB et la VUB ne sont pas les seules universités bruxelloises et que les campus de la Plaine et du Solbosch ne sont pas non plus les seuls campus. De plus, il ne nous semble pas excessif de demander qu'un des quatre arrêts SNCB sur le territoire d'Ixelles porte le nom de la commune.

Par ailleurs, la motion réaffirme le soutien de la commune à une politique de mobilité durable, notamment au moyen de l'offre ferroviaire. Elle demande aussi qu'un dialogue permanent s'établisse entre les différents acteurs concernés que sont la SNCB, le gouvernement fédéral, le gouvernement régional, les communes et les universités. Il est, en effet, primordial de développer l'offre ferroviaire. Il faut que la commune insiste sur son développement, notamment pour cette gare.

Enfin, il importe que la commune poursuive le dialogue entrepris avec l'ULB et la VUB et les futurs acteurs de "Usquare". La collaboration entre les universités et la commune doit encore être approfondie et bénéficier tant aux universités qu'à la population ixelloise. En outre, les deux institutions attirent des étudiants venant de tout le pays et même au-delà de nos frontières.

Le collège ixellois va soumettre la proposition aux différentes parties prenantes de ce dossier, à savoir l'ULB, la VUB, la SNCB, le bourgmestre d'Etterbeek, le ministre-président bruxellois Rudi Vervoort et son ministre de la mobilité Pascal Smet ainsi que vous-même, qui êtes responsable de la SNCB en votre qualité de ministre fédéral de la Mobilité.

Ma question est assez simple.

Je relaie ici une question au nom de l'ensemble du conseil communal d'Ixelles et une question que vous allez aussi recevoir de la part du collège de la commune d'Ixelles. Allez-vous soutenir cette proposition de renommer la gare d'Etterbeek en gare d'Ixelles-Universités/Elsene-Universiteiten?

10.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'indique qu'elle a informé la commune d'Ixelles qu'elle n'était pas favorable au changement de nom de la gare d'Etterbeek notamment pour les raisons suivantes: la dénomination Etterbeek est bien ancrée auprès des clients de la SNCB ainsi que des habitants bruxellois, un nouveau nom pourrait donc créer la confusion; les étudiants ne sont pas les seuls à prendre le train à Etterbeek, la gare est également utilisée par les navetteurs travaillant dans les nombreuses entreprises situées aux alentours.

Par ailleurs, la SNCB essaie de tendre vers une certaine uniformité dans la dénomination de ses gares. En juin 2017, elle a notamment remplacé la dénomination Louvain-la-Neuve Université par Louvain-la-Neuve, la gare ne desservant pas uniquement l'université.

L'été dernier, l'ULB et la VUB avaient introduit une demande de changement de nom de la gare d'Etterbeek en Campus ULB-VUB. La SNCB avait à l'époque rejeté leur demande pour les mêmes raisons, celle-ci souhaitant rester cohérente dans ses décisions en matière de dénomination des gares, tout en essayant de garantir la continuité pour le client.

Enfin, la SNCB m'indique que tout changement de nom de gare est soumis à une analyse qui se fonde sur des critères objectifs, le tout dans le cadre d'une procédure spécifique. L'analyse prend en compte une série de critères objectifs, dont notamment le nom actuel de la gare et sa raison d'être, l'impact sur l'expérience client, les risques éventuels de confusion, la neutralité commerciale, l'impact sur les autres acteurs du transport de Bruxelles.

10.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse qui, vous ne serez pas surpris, me déçoit.

J'entends bien les arguments que vous avancez. Toutefois, l'objectif était précisément de ne pas donner l'impression que cette gare était uniquement utilisée par des étudiants mais bien par l'ensemble des citoyens, d'où la proposition d'aller plus loin que Bruxelles-Campus avec Ixelles-Universités pour montrer, tant aux habitants de ce coin de la commune qu'aux étudiants, que nous avons été attentifs à cet élément.

Nous pouvons disserter longuement sur le caractère historique, culturel, et relatif à l'implantation du nom d'Etterbeek à cet endroit-là, mais avoir une gare qui s'appelle Etterbeek alors qu'elle est sur la commune d'Ixelles, en termes de cohérence et d'ancrage pour les clients et les navetteurs, c'est quand même plutôt étonnant, d'autant plus que le bourgmestre d'Etterbeek était favorable à ce que le nom d'Ixelles apparaisse aux côtés de celui d'Etterbeek dans la dénomination.

Tout cela peut paraître quelque peu futile, mais c'est très important par rapport à l'image que cela confère. La commune d'Ixelles compte *de facto* plusieurs gares et aucune ne porte son nom. C'est en lien avec la mobilité durable que nous souhaitons encourager et améliorer à Ixelles. Que la SNCB n'entende pas ces arguments constitue une déception ! Je ne sais pas dans quelle mesure nous pourrions y revenir ou avoir une discussion plus large avec elle. Je transmettrai cet avis, mais c'est la déception qui prime à ce stade.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Gilles Vanden Burre au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, sur "l'empreinte carbone de la SNCB" (n° 24644)

11 Vraag van de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de koolstofvoetafdruk van de NMBS" (nr. 24644)

11.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, en avril 2017, l'entreprise publique Proximus rejoignait le club des entreprises neutres en CO₂, pour l'année 2016, dont font déjà partie Spadel, Lotus Bakeries ou Le Pain quotidien.

En matière de respect de l'environnement, ces comportements positifs existent donc bien et sont appliqués au sein de certaines entreprises, en conformité avec les accords de Paris et de Marrakech (COP21 et COP22). Un exemple parmi d'autres: le 16 novembre 2017, dans le cadre de la COP22, plus de cent dirigeants et investisseurs ont rencontré des membres de gouvernements, de la société civile et des Nations Unies, en signe de leur engagement et soutien en faveur de l'accord de Paris sur le climat.

C'est dans ce contexte que les entreprises Vinçotte et CO2logic ont créé le label "zéro émission". Cette évaluation se base sur le standard international de neutralité en CO₂ du BSI. Le label s'obtient en calculant les émissions de CO₂ d'une entreprise ou d'un produit, les émissions de CO₂ résiduelles devant être compensées en soutenant des projets certifiés en faveur du climat. Le service est offert aux entreprises industrielles, aux PME, mais aussi aux pouvoirs publics.

À titre d'exemple, Proximus est devenue neutre en carbone pour ses opérations en 2016. La même année, Proximus est parvenue à diminuer de 4 % ses émissions par rapport à 2015. On estime donc qu'au cours des six dernières années, ses émissions de carbone ont diminué de 32 % – presque un tiers, ce qui est tout à fait considérable.

Bref, vous l'aurez compris, Proximus fait figure de bon élève dans les rangs de nos entreprises publiques. À contrario, il nous revient que la SNCB n'est pas encore neutre en CO₂, alors que le Groupe SNCB a un rôle primordial à jouer en la matière, et certainement en tant qu'opérateur ferroviaire de référence.

Monsieur le ministre, quel est, aujourd'hui, le bilan carbone de la SNCB? Quelle masse de CO₂ l'entreprise devrait-elle compenser à ce jour? Par ailleurs, un plan d'action spécifique existe-t-il au sein de la SNCB afin d'améliorer son empreinte carbone? Compte-t-elle obtenir le label "zéro émission" pour l'ensemble du Groupe?

11.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, cher collègue, en termes de consommation énergétique et d'émissions de CO₂ par voyageur-kilomètre, le train enregistre un bien meilleur score que tous les autres modes de transport. Le train peut dès lors largement contribuer aux objectifs nationaux et internationaux d'efficacité énergétique et de réduction des gaz à effet de serre.

Si l'on tient compte des émissions de CO₂ directes et indirectes de la traction et des émissions indirectes induites par la production d'électricité pour la traction des trains électriques, voyager en train n'occasionne que 18 grammes de CO₂ par voyageur-kilomètre, soit huit fois moins que la moyenne du transport routier qui se situe à 150 grammes de CO₂ par voyageur-kilomètre.

Plus de 95 % des locomotives et automotrices de la SNCB roulent à l'électricité, ce qui n'engendre aucune émission directe de CO₂. Je souligne que, par rapport à 2005, les émissions de CO₂ par voyageur-kilomètre ont baissé de 26 %. La consommation énergétique des trains calculée en voyageurs-kilomètres a également diminué de 8,5 % par rapport à 2005. Le bilan carbone lié à la consommation énergétique pour l'ensemble des activités de la SNCB, les trains, les voitures de service, les bâtiments de bureaux, les gares, les ateliers et toutes les autres activités, est de 244 000 tonnes de CO₂ pour 2017, comprenant les émissions directes et indirectes.

La SNCB précise encore que la réduction de ses émissions de CO₂ est liée à l'utilisation croissante des sources d'énergies renouvelables par les producteurs d'électricité. À cet égard, elle entend promouvoir la mise en oeuvre de parcs éoliens en examinant quels terrains pourraient s'y prêter. À cet égard, le courant utilisé par le trafic ferroviaire devient plus vert grâce au parc éolien Greensky, une collaboration entre ENGIE, le gestionnaire d'infrastructures Infrabel et quelques autres partenaires. Actuellement, ces éoliennes sont implantées le long de la E40 et de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Liège. Ce parc est unique dans le sens où une partie du courant est injectée directement dans le réseau ferroviaire grâce à la proximité d'une station d'alimentation du réseau d'Infrabel. Ces éoliennes représentent une capacité totale de 32 000 mégawatts, soit une production annuelle de 94 000 mégawatts ou l'équivalent de la consommation de 26 000 ménages. Environ 30 % de cette production sont destinés directement aux trains de la SNCB, ce qui permet d'éviter près de 5 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an.

11.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse et pour ces chiffres que je regarderai avec attention.

Vous ne devez pas convaincre le groupe Ecolo-Groen du fait que le train est le meilleur moyen de transport pour l'environnement en raison de ses émissions de CO₂ par individu. Nous le défendons à tous les niveaux de pouvoir. C'est un axe qui est au cœur de toutes les politiques que nous voulons mener.

J'entends que des efforts ont été accomplis dans le passé et que des sources d'énergies renouvelables se sont développées. Ce sont évidemment de bonnes choses, mais ma question portait aussi sur le bilan de la SNCB. Il est encore positif en émissions de CO₂ aujourd'hui.

Quelles sont les actions à entreprendre pour réduire ces émissions? Comptez-vous compenser ces émissions? Vous n'avez pas vraiment répondu.

Je comprends qu'il s'agit d'un effort conséquent, mais la réflexion autour d'une possible compensation des émissions en finançant des projets liés au climat, dans les pays du Sud par exemple, est-elle analysée par la SNCB?

11.04 François Bellot, ministre: Un plan est en cours d'élaboration et comprend plusieurs éléments. Le premier élément est la volonté de la SNCB de placer des panneaux solaires photovoltaïques sur les grandes toitures. Le deuxième élément concerne l'utilisation de nouvelles technologies dans les trains. Il s'agit de définir pour chaque train, pour chaque ligne, à chaque station les profils de démarrage, de ralentissement et de freinage sachant que les nouveaux matériels sont équipés de freins électromagnétiques à récupération d'énergie. Le troisième élément est une politique de remplacement systématique de tous les éclairages par des éclairages led.

Quand on cumule l'ensemble, l'ambition est d'aller vers une baisse importante. La simple technologie de contrôle de démarrage, de freinage et d'arrêt dans les gares – sur base d'expériences qui sont menées, en ce compris en Belgique – permet de réduire de 30 % minimum la consommation énergétique des locomotives et du matériel roulant existant.

Enfin, je vous rends attentif au fait que la SNCB est le plus gros consommateur et client public – et un de dix plus gros clients – des fournisseurs d'électricité en Belgique. Ceci représente un montant annuel d'acquisition de l'ordre de 90 millions d'euros.

La réflexion est lancée mais le plan n'est pas encore tout à fait ficelé. Je ne peux donc vous en dire plus pour l'instant.

11.05 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions complémentaires qui sont intéressantes.

Nous aurons l'occasion d'y revenir quand le plan sera plus détaillé.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten

La **présidente**: Les questions n° 24690 de Mme Winckel, n°s 24723 et 24726 de M. Raskin sont reportées.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de informatieverstrekking door de NMBS in kleinere stations en onbemande stopplaatsen" (nr. 24771)

- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door de NMBS en Infrabel genomen maatregelen om de voorlichting van de reizigers te verbeteren" (nr. 24808)

12 **Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les informations délivrées par la SNCB dans les plus petites gares et les arrêts sans personnel" (n° 24771)

- M. **Laurent Devin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises par la SNCB et Infrabel pour améliorer la communication aux navetteurs" (n° 24808)

12.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, een veelgehoorde klacht van treinreizigers die opstappen in kleine stations en onbemande stopplaatsen is de gebrekkige informatieverstrekking.

Volgens de NMBS wordt het informatiesysteem in stations bepaald door het aantal klanten dat de trein neemt op de desbetreffende plaats. De NMBS zet meer middelen in op plaatsen waar veel klanten de trein nemen. "Voor kleine stations, zoals het station Schulte, betekent dit concreet dat actuele inlichtingen enkel worden verschaft via een audio-installatie. De aankondigingen worden er in een beperkte vorm weergegeven", aldus de NMBS. Op die manier houdt de vervoersmaatschappij rekening met de omwonenden. Zo worden wel vertragingen aangekondigd, maar niet de oorzaak van deze vertragingen. Een scherm veroorzaakt geen geluidsoverlast voor omwonenden en laat toe om de treinreizigers uitgebreider in te lichten. Het audiosysteem schiet bovendien vaak tekort, vertragingen of afgeschafte treinen worden soms niet aangekondigd en treinen worden soms verkeerd aangekondigd. Bij een grote vertraging krijgen de reizigers geen informatie over de volgende trein, waardoor zij niet weten of het al dan niet zin heeft om te wachten.

In het antwoord op een andere vraag over gebrekkige informatieverstrekking in de stations, werd aangekondigd dat men vanaf begin 2018 EMMA, het automatisch systeem dat de schermen en audio-aankondigingen beheert, wil voeden met data komende vanuit één unieke bron binnen de NMBS. Op die manier zullen de verschillende kanalen – apps, websites, schermen en audio-aankondigingen – steeds dezelfde informatie weergeven.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Ten eerste, hoe bepaald de NMBS welk systeem van informatieverstrekking wordt gehanteerd in de stations en op stopplaatsen?

Ten tweede, waarom wordt in bepaalde kleine stations geopteerd voor een audio-installatie en niet voor een

scherm?

Ten derde, hoe evalueert de NMBS dit audiosysteem, dat klaarblijkelijk heel wat gebreken vertoont?

Ten vierde, is de hervorming van de informatiedoorstroming naar EMMA volledig doorgevoerd? Zo ja, stelt men op het terrein vast dat dit een verbetering voor de reizigers betekent? Zo nee, waarom is dit uitgesteld? Tegen wanneer wil men het dan alsnog implementeren?

12.02 Minister **François Bellot**: De NMBS bevestigt mij inderdaad haar voornemen om ieder kwartaal uit te pakken met kleine maar betekenisvolle verbeteringen op het vlak van de informatieverstrekking aan de klant. De NMBS beweert daar ook in te slagen.

Zo werd tijdens het eerste kwartaal het design van de gele affiches aangepast ter bevordering van de leesbaarheid en de gebruiksvriendelijkheid. De inhoud van de informatieschermen in de Desirotreinen, die een derde uitmaken van de volledige NMBS-vloot, werd verrijkt. Er kwam een duidelijkere lay-out, realtime-informatie tijdens de volledige duur van het traject over aansluitingen en eventuele storingen en een overzicht van de verschillende diensten en faciliteiten in elk station.

Voorts werd het in alle stations mogelijk om de aankondigingen op de schermen en het audiosysteem te voeden via het automatisch aankondigingssysteem, wat de kwaliteit van de informatie duidelijk verbetert. Volgens de NMBS zal dat systeem evenwel pas in de eerste helft van 2019 worden verbonden met een unieke databron. Op dat vlak werd van de planning afgeweken ten gevolge van organisatorische moeilijkheden bij IT. Het is trouwens Infrabel en niet de NMBS, die op basis van het aantal reizigers kiest welke stations met schermen worden uitgerust. Infrabel is eigenaar van de hardware.

Nog vóór de zomer verschijnen verbeterde affiches met de info over geplande werkzaamheden in de stations. Ook de informatie in geval van storingen wordt gestroomlijnd tussen de verschillende kanalen. Het wordt mogelijk om op een digitale netkaart de positie van elke trein in realtime op te volgen.

Een deel van de nieuwe website ging live op 3 april en biedt een verkoopstool aan die de klant beter begeleidt bij de aankoop van het juiste ticket. Een volgende update van de site is gepland voor eind juni, met volledig vernieuwde en responsieve contentpagina's.

Ook in het derde trimester wordt de informatie over geplande werkzaamheden op de schermen in de stations en op de schermen in de Desirotreinen geoptimaliseerd. Het wordt ook mogelijk voor de klant om zich via de verschillende kanalen te informeren over de samenstelling van de treinen. Voor het einde van het jaar wordt de werfinfo op de website verbeterd en wordt informatie over niet-toegankelijke rijtuigen in geval van perronverkortingen beschikbaar, als bijvoorbeeld een perron te kort is voor een aankomende trein of als er werven zijn op het perron.

De uniformisering van realtime-informatie over vertragingen op alle kanalen, op de webapplicatie, in treinen en stations zou tegen de eerste helft van 2019 in orde moeten zijn.

La collaboration avec Test-Achats et les autres *stakeholders* de la SNCB, comme AnySurfer par exemple, a été effective durant les phases d'analyse et de design et de conception des nouveaux sites. La phase d'implémentation technique et informatique est en cours.

De NMBS informeert me dat ze wel informatie geeft over vertragingen waarvoor ze zelf verantwoordelijk is. Als de reden van de vertraging bijvoorbeeld te maken heeft met een defecte trein, wordt dat al zo gecommuniceerd. *La spécification de l'origine du retard* wordt nu ook al via de schermen in het station en via de site en de *application* gecommuniceerd.

Ten slotte, MobiPulse is een initiatief van Infrabel.

12.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Bedankt voor uw uitgebreid antwoord, mijnheer de minister.

Ik denk dat de plannen van de NMBS op zich wel goed zijn. Ik denk dat de NMBS inderdaad van plan is om heel veel verbeteringen aan te brengen inzake de communicatie. Ik hoop ook dat ze daarin slaagt.

Het zijn ambitieuze plannen en hopelijk worden ze zo snel mogelijk op het terrein uitgevoerd. Er is immers

vaak veel ongenoegen bij reizigers over het gebrek aan informatie. Investeren in informatie en nieuwe communicatietechnologieën is vast en zeker een goede zaak.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Mme Lahaye-Battheu transforme ses questions en questions écrites (n^{os} 24842 et 24859).

13 Questions jointes de

- **M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares" (n° 24852)**

- **M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation renforcée de 22 gares du pays" (n° 24968)**

13 Sameengevoegde vragen van

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de stations" (nr. 24852)**

- **de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verscherpte beveiliging van 22 Belgische stations" (nr. 24968)**

Voorzitter: Paul-Olivier Delannois.

Président: Paul-Olivier Delannois.

13.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, au mois de mars dernier, la SNCB a décidé de renforcer la sécurité d'une partie de ses gares. Elle a notamment lancé un marché public dans le but d'installer des poteaux de protection, comme le confirmait le porte-parole de la société, Thierry Ney. Le modèle de protection choisi est ce qu'on appelle un bollard. Cela équivaut à de gros potelets, comme il en existe pour séparer les axes piétons des routes empruntées par les automobilistes.

Le marché détaille d'ailleurs qu'il peut s'agir de bollards fixes, amovibles, ou encore rétractables, à installer. D'après le porte-parole de la SNCB, le but est de permettre le passage facile et de façon tout à fait sécurisée aux équipes qui doivent se rendre sur les lieux précis où seules elles sont censées aller.

La procédure négociée avec appel à la concurrence préalable prévoit d'équiper 22 stations du pays avec ce nouveau matériel. Il s'agira notamment, à Bruxelles, des gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Congrès. Cet appel à candidature devrait permettre à la SNCB de trouver l'entrepreneur adéquat pour réaliser les travaux, notamment du point de vue du prix de ces bollards. La durée du marché est de six mois non renouvelables.

Monsieur le ministre, pourriez-vous m'éclairer sur l'état d'avancement du projet et son calendrier? De quand datent les derniers contacts avec les acteurs concernés sur le sujet? Quelles sont les gares concernées par cette sécurisation à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie? Quel sera le coût des dépenses prévues?

13.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe avoir validé une mise en œuvre en deux temps des mesures de sécurisation des accès des vingt plus grandes gares. Dans un premier temps, une solution rapide et temporaire: l'installation de blocs de béton de type New Jersey. Dans un second temps, une solution à moyen terme et définitive: la mise en place de bollards.

L'installation de blocs de béton de type New Jersey a été réalisée sur le budget de la SNCB au départ de stocks ou de contrats cadres existants de location. Les gares retenues pour le projet sont les gares bruxelloises de la jonction Nord-Midi, pour leur localisation au centre de la capitale, c'est-à-dire Bruxelles-Midi, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Central, Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Nord, ainsi que les principales gares du réseau en termes de fréquentation: Ostende, Bruges, Gand-Saint-Pierre, Alost, Denderleeuw, Antwerpen-Centraal, Kortrijk, Antwerpen-Berchem, Charleroi, Saint-Nicolas, Ottignies, Mechelen, Namur, Leuven, Liège-Guillemins, Hasselt et Mons.

La SNCB ajoute qu'en fonction des particularités de chacune de gares concernées, du domaine d'implantation – site de la ville ou site de la SNCB – et des éventuelles mesures de protection déjà mises en place ou prévues par les autorités communales, des contacts ont été pris avec les partenaires concernés (Villes, services de police et d'incendie, etc.) afin d'optimiser les emplacements des blocs en termes de

respect des objectifs sécuritaires, de fluidité de circulation pour les piétons et personnes à mobilité réduite et d'accessibilité par les services de secours et de police.

Afin de prendre connaissance des mesures prises par ses partenaires, la SNCB a également échangé des informations avec la STIB.

La SNCB assure que l'étude pour la mise en place des bollards est en cours et qu'elle devrait être finalisée en juin prochain.

Après consultation du marché, l'exécution commencera en octobre pour un délai estimé à six mois. Le budget global de ce projet est évalué 1 600 000 euros. Compte tenu l'aspect antiterrorisme dudit projet, sur ma proposition, le gouvernement fédéral a dégagé un budget de près de 1 million d'euros pour 2018. Le solde devrait être débloqué en 2019.

13.03 Emir Kir (PS): Monsieur le président, donc, au total, cela représente un budget de 2,6 millions d'euros.

13.04 François Bellot, ministre: Oui.

13.05 Emir Kir (PS): Je n'ai rien d'autre à ajouter, monsieur le président.

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

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Dirk Janssens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defibrillatoren in de treinen en de stations van de NMBS" (nr. 24893)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "defibrillatoren in de Belgische stations" (nr. 24967)

14 Questions jointes de

- M. Dirk Janssens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les défibrillateurs dans les trains et les gares de la SNCB" (n° 24893)

- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les défibrillateurs au sein des gares en Belgique" (n° 24967)

14.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon un article paru dans *La Dernière Heure* au mois d'avril, le nombre de défibrillateurs automatiques externes (appareils DAE) connaît une croissance exponentielle depuis quelques années.

En effet, on trouve ce genre d'appareils, aujourd'hui, dans de plus en plus de lieux publics, ou en tout cas très fortement fréquentés, comme les gares. Et pour cause, ils servent à réanimer les personnes victimes d'une défaillance cardiaque.

Je vous cite un chiffre: un patient ranimé par un DAE a 60 % de chances supplémentaires de survivre à l'incident. Installer ce type d'appareil revient donc à sauver davantage de vies. La disponibilité d'un appareil DAE dans les gares peut donc s'avérer très utile. En Belgique, toutes les grandes gares disposent d'au moins un défibrillateur.

Suite à une question parlementaire, vous aviez indiqué que la SNCB disposait d'un plan concret pour étendre le réseau DAE sur l'année 2018.

Mes questions sont très concrètes, monsieur le ministre: pouvez-vous donner un aperçu de la situation actuelle? Dans combien de gares l'implantation de défibrillateurs est-elle prévue dans ce plan et lesquelles sont concernées?

On apprend qu'en France, en plus des gares, les TGV et les grandes lignes détiennent également au moins un défibrillateur. Pourquoi les trains de la SNCB ne disposeraient-ils pas de défibrillateurs?

14.02 Dirk Janssens (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijn excuses mocht ik de zaken enigszins in de

war hebben gebracht. Ik kom meteen tot mijn vraag over het onderwerp dat reeds werd aangekaart door de heer Kir.

Mijnheer de minister, op de trein van Oostende naar Eupen van zondagmiddag 8 april 2018 is jammer genoeg een man om het leven gekomen na een hartstilstand. Hij had aan de noodrem getrokken, maar de drie treinbegeleiders wisten niet wat te doen. Geen van hen had kennis van EHBO, laat staan van hartmassage. Er was ook geen defibrillator aan boord. Daarom heb ik een aantal concrete vragen.

Ten eerste, wordt er in de opleiding of bijscholing van het treinpersoneel voorzien in een snelcursus EHBO? Zo nee, overweegt u dan om uw invloed bij de NMBS aan te wenden om in de nabije toekomst daarin te voorzien, zoals dat gangbaar is in de luchtvaart?

Ten tweede, naar verluidt zijn er geen defibrillatoren in de treinstellen aanwezig. Zijn er plannen om daarin te voorzien? Zo neen, zal erop worden aangedrongen om dat wel te doen?

Ten derde, zijn er defibrillatoren aanwezig in de treinstations? Zo ja, in welke?

Ten vierde, kent u het aantal passagiers dat het voorbije jaar is overleden tijdens een treinreis?

14.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB m'informe que les accompagnateurs de train ne reçoivent pas de formation spécifique relative aux premiers secours. Ils disposent d'une boîte de secours qu'ils peuvent mettre à disposition des voyageurs s'ils le souhaitent.

Als iemand aan boord van de trein ziek wordt of zich verwondt, bepaalt de procedure dat de treinbegeleiders het SOC, het Security Operations Center, verwittigen. Dat treedt dan in contact met de hulpdiensten voor een interventie in het eerstvolgende station.

Dans ce cas, l'accompagnateur émet également une annonce via la sonorisation par laquelle il fait appel à la présence éventuelle de personnel médical à bord du train (médecin, personnel infirmier, etc.) pour porter assistance à la personne blessée ou malade.

Wat het aantal overleden passagiers tijdens hun treinrit betreft, geeft de NMBS de volgende informatie: in 2016 was er geen enkel overlijden; in 2017 twee en begin 2018 is er één reiziger overleden.

Wat de installatie van defibrillatoren betreft, er zijn vijfenveertig stations met deze toestellen uitgerust. De stations van Namen, Landen en Tienen worden door de stad uitgerust met een AED. Voorlopig zijn er geen plannen om het aantal AED-toestellen in de stations uit te breiden.

Pour ce qui est de l'équipement des trains de la SNCB, elle n'est pas favorable car les trains sont souvent mis en service en composition variable. Afin de prévoir un appareil DEA dans chaque composition de ces trains, la SNCB devrait procéder à l'achat de 1 500 à 2 000 appareils DEA. Leur coût d'acquisition, d'entretien et de formation est très élevé, tandis que la disponibilité d'un appareil DEA dans les gares est beaucoup plus efficace.

Enfin, je rappelle encore que sur le réseau TGV et sur les grandes lignes en France, la distance entre deux gares est beaucoup plus importante qu'entre deux gares belges, ce qui explique certainement la présence d'un défibrillateur par convoi.

14.04 Dirk Janssens (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Volgens mij zou het nuttiger zijn om te trachten vrijwilligers van het Rode Kruis op te trommelen of te vragen aan het treinpersoneel om vrijwilliger te zijn.

Voor het overige volg ik deze materie op.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les délais d'attente pour l'obtention d'un rendez-

vous au CARA" (n° 24431)

15 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wachttijden voor een afspraak bij het CARA" (nr. 24431)

15.01 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, lors de la souscription ou de la reconduction d'un contrat d'assurance automobile, il y a une obligation pour le preneur de porter à la connaissance de l'assureur tous les éléments objectifs, y compris ceux relatifs à son état de santé, qui peuvent influencer l'appréciation du risque.

En général, l'assureur se satisfait de la déclaration de l'assuré ou d'une simple attestation médicale signée par le médecin traitant. Il peut cependant arriver que l'organisme assureur exige que l'assuré qui présente un profil de santé inquiétant se soumette à un contrôle médical. C'est également le cas lorsque ce dernier a été à l'origine d'un nombre d'accidents jugé trop élevé.

De tels contrôles peuvent être menés par une société privée, Driving-how-know, ou par le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptations de Véhicules (CARA). Ce dernier est, en vertu de l'arrêté ministériel du 27 mars 1998, la seule instance agréée en matière d'évaluation de l'aptitude à la conduite de personnes présentant un handicap. Néanmoins il arrive fréquemment que des organismes d'assurance requièrent directement un examen auprès du CARA, même quand le demandeur d'assurance n'est, a priori, pas en situation de handicap.

Or il m'est revenu que les délais pour y obtenir un rendez-vous peuvent atteindre plusieurs mois, privant ainsi l'assuré de ce qui est parfois son unique moyen de transport, voire son gagne-pain, pour une période assez longue.

Monsieur le ministre, l'IBSR (devenu Vias institute) a subi une diminution de sa dotation fédérale de 52 % entre 2014 et 2015. Ne pensez-vous pas que les délais évoqués ci-dessus sont la résultante d'un manque de moyens?

Si ce n'est pas le cas, à quoi sont dus ces délai particulièrement longs? Quelles solutions peut-on apporter pour les usagers et singulièrement pour ceux qui ont fait l'objet d'un problème médical, qui sont soumis à des contrôles par décision de l'assurance ou de par leur situation de handicap, afin que toutes ces personnes soient servies dans des délais raisonnables? L'institut exerce une mission de service public. N'y a-t-il dès lors pas lieu de fixer un délai maximum légal dans lequel le CARA doit accorder un rendez-vous?

15.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, il est exact que la dotation fédérale a été diminuée au cours des précédentes années. Cela s'explique entre autres par le fait que la dotation fédérale ne couvre plus que les missions exercées par Vias pour le compte de l'État fédéral dans le cadre de ses compétences. Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour ce qui relève de l'aptitude à la conduite et donc des matières visées par le CARA. Par conséquent, chaque Région a conclu indépendamment un contrat avec l'institut Vias pour que celui-ci continue à exercer la mission de service public pour le compte de celles-ci avec les moyens mis à disposition de Vias par les Régions.

La diminution de la dotation fédérale n'a donc pas de lien direct avec les services du CARA. D'un point de vue contractuel, l'amélioration des services du CARA n'est plus du ressort du fédéral mais bien de celui des Régions elles-mêmes. Il me revient cependant que, sous l'impulsion du comité de direction de Vias, un important travail de réorganisation des activités est en cours pour améliorer le service aux différents partenaires, dont les autorités publiques. Le département du CARA fait partie des départements qui se professionnalisent de plus en plus, en vue d'offrir des délais de traitement plus rapides que par le passé. Une amélioration est prévue pour le mois de juillet de cette année, mais je vous invite à vous tourner vers les Régions pour obtenir plus d'informations à ce propos.

15.03 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, un parlementaire fédéral n'interpelle pas encore au niveau des Régions. Vous êtes ministre de la mobilité. Reconnaissons que, dans les conférences interministérielles de la Mobilité, sont traités des enjeux importants, et que ces conférences peuvent aussi aborder ces questions. Il est vrai que la sixième réforme de l'État a un impact sur les dotations fédérales. J'entends également dire que l'on a diminué les sources de financement, y compris celles issues de la Loterie Nationale par exemple. Elles faisaient partie des sources de financement de ces organismes. Reconnaissons donc une responsabilité collective: celle de garantir des moyens suffisants et surtout celle de

garantir l'accomplissement des missions, particulièrement importantes pour les patients et les personnes handicapées.

J'ai entendu vos quelques éléments de réponse, mais vous me permettez, monsieur le ministre, d'insister auprès de vous.

Ce sujet pourrait avoir toute son importance au niveau d'une conférence interministérielle. Que chacun examine les sources de financement diverses, parmi lesquelles la Loterie Nationale, et envisage ce qui peut être fait pour que les missions soient remplies de la manière la plus adéquate possible pour les patients et les personnes handicapées.

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

Le **président**: La question n° 24859 de Mme Lahaye-Battheu est transformée en question écrite.

16 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijsverhoging voor de trein naar Amsterdam" (nr. 24883)**
- **mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS en de Benelux-trein" (nr. 24908)**
- **de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de Benelux-trein" (nr. 25012)**

16 **Questions jointes de**

- **M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du prix du trajet vers Amsterdam" (n° 24883)**
- **Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB et le train Benelux" (n° 24908)**
- **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 tarifs du train Benelux" (n° 25012)**

16.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de treinverbinding tussen Brussel en Amsterdam is sinds kort aangepast. Een deel van het traject gebeurt nu over een hogesnelheidslijn waardoor de reistijd met een half uur is verminderd. Ook de ticketprijzen zijn op hetzelfde moment aangepast en variabel geworden. De NMBS deelde het volgende mee: "Wie minstens zeven dagen op voorhand boekt en in de week reist, kan goedkoper af zijn dan nu, maar als je last minute en/of in het weekend boekt, betaal je meestal meer."

Blijkbaar zou de prijsverhoging voor wie niet minstens zeven dagen op voorhand boekt in sommige gevallen kunnen oplopen tot 40 euro voor een ticket. Daarmee verzwakt de trein ontegensprekelijk zijn concurrentiepositie ten opzicht van de auto, het vliegtuig en de bus. Het valt ook moeilijk te rijmen met de *modal shift*, waarvoor u pleit.

Overigens kwam een paar dagen geleden in het nieuws, mijnheer de minister, dat de busverbindingen tussen Antwerpen en Amsterdam een grote piek vertonen. Er nemen nu veel meer mensen de bus tussen Amsterdam en Antwerpen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

De NMBS argumenteerde dat de prijsverhoging nodig is omdat de verbinding te populair is geworden. Zoiets heb ik nog nooit gehoord. De NMBS zegt dus dat haar verbinding te populair wordt, dat er te veel reizigers zijn en dat ze daarom de prijs verhoogt. Mocht ik de CEO van de NMBS zijn, dan zou ik zeer tevreden zijn met een populaire lijn. Ik zou misschien denken aan capaciteitsuitbreiding of meer verbindingen. De NMBS zegt echter dat de verbinding te populair geworden is en trekt de prijzen omhoog. Een dergelijke argumentatie heb ik nog nooit gehoord.

Vandaar de volgende vragen.

Ten eerste, hoe zien de nieuwe tariefformules voor een treinticket tussen Brussel, Mechelen en Antwerpen en Rotterdam en Amsterdam er precies uit?

Ten tweede, welke argumenten geeft de NMBS om de tariefverhoging door te voeren?

Ten derde, op basis van welke criteria werden het nieuwe tarief en de nieuwe formule vastgelegd?

Ten vierde, hoe verklaart de NMBS het grote verschil in ticketprijzen tussen binnenlands en buitenlands verkeer, los van de hogesnelheidstreinen?

Ten vijfde, hoe verzoent u de verhoging met de door u voorgestelde *modal shift*, een principe waar wij vermoedelijk allemaal achter staan?

16.02 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ook ik vind het een rare logica van de NMBS om voor zo'n succesvolle verbinding zo'n beslissing te nemen. De lijn is inderdaad een succes. Voortaan rijdt men over een hogesnelheidslijn, waardoor de reistijd substantieel korter wordt. Het aantal zitplaatsen stijgt eveneens van 500 naar 558, vanaf mei dit jaar, blijkbaar dankzij een zevende rytuig. Die wijzigingen gaan echter gepaard met een tariefverhoging. De NMBS motiveert die verhoging door de populariteit van de trein. Dat is een enigszins bizarre motivering, zeker vanuit mobiliteitsoogpunt bekeken.

Vandaar de volgende vragen.

Ten eerste, hoe garandeert de NMBS dat de trein competitief en aantrekkelijk blijft in verhouding tot andere vervoersmodi, zoals de auto en FlixBus, dat verplaatsingen aanbiedt tegen woekertarieven?

Ten tweede, wat is de huidige bezettingsgraad van de Benelux-trein, vóór de tariefverhoging?

Ten derde, waarom rekent de NMBS 1 euro extra distributiekosten aan tegenover de NS?

Ten slotte, hoe gebeurt de verdeling van de ticketontvangsten? Krijgt elk een evenredig deel of krijgt elk de inkomsten die uit de eigen verkoopkanalen worden omgezet?

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de problematiek is al ruimschoots geschetst; ik hoef die dus niet te herhalen.

Ik haal er evenwel nog een aantal concrete bedragen bij.

Zeker voor de weekends zijn de tarieven vrij spectaculair gestegen. Vóór de omslag, dus tot vorige week zondag via Roosendaal, was de prijs 55 euro per reiziger voor een traject tussen Brussel en Amsterdam. Sinds 9 april 2018, dus sinds het voorbije weekend, kost dat 96 euro, tenzij de reiziger meer dan een week op voorhand reserveert. Een bedrag van 96 euro is zwaar, zeker in vergelijking met gelijkaardige afstanden binnen België of binnen Nederland. Binnen België kost een rit op het traject Oostende – Eupen in het weekend 23,20 euro. Er zou kunnen worden gesteld dat in Nederland de tarieven over het algemeen enigszins duurder zijn en dus moet ook voor Nederland de vergelijking worden gemaakt. Een rit over de afstand tussen Groningen en Breda kost 44,50 euro, dus nog altijd minder dan de helft van de prijs voor de rit tussen Amsterdam en Brussel.

Die vaststelling is betreurenswaardig en vraagt aandacht. Daarmee wordt immers nogmaals benadrukt dat de grenzen die voor het autoverkeer en het busverkeer compleet wegvallen, voor het spoor heel sterk voelbaar blijven, wat een jammere zaak is. Ook voor de trein zouden wij moeten nastreven dat die grenzen niet langer vast te stellen zijn.

Wellicht heeft dat deels te maken met het feit dat nu over hogesnelheidslijnen zal worden gereden en dat dus extra infrastructuurvergoedingen moeten worden betaald. Dat zijn echter afwegingen die goed moeten worden gemaakt en waarbij goed moet worden bekeken of de verbinding in kwestie voldoende aantrekkelijk blijft.

Wij merken vandaag al effecten op lijn 12, waar er nog een grensoverschrijdende verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen is. Eén L-trein doet dertien haltes aan en is dus helemaal niet aantrekkelijk. Die trein zit vandaag de dag echter overvol, wellicht omdat op die lijn nog tegen een schappelijke prijs tussen Nederland en Antwerpen kan worden gereden. Die trein vraagt extra overstappen en heeft een lange reisduur. Niettemin zit de trein overvol. Dat is een duidelijk signaal dat de prijs een belangrijke rol speelt.

Daarom heb ik enkele vragen.

Kunt u de exacte prijsverhogingen toelichten? Waarom is deze stijging gebeurd? Hoe verklaart men dat de prijs voor een langer binnenlands traject, zowel in België als in Nederland, lager ligt dan voor een grensoverschrijdend traject? Welke factoren zorgen voor de zwaardere kostprijs?

Is er een verschil qua tarief op basis van het land waarin men opstapt? Als men van Antwerpen naar Breda reist, betaalt men 1 euro meer dan voor hetzelfde traject in de omgekeerde richting. Dat vind ik bizar.

Een ticket kopen naar Breda is niet mogelijk aan de automaat, hoewel dit het eerste station over de grens is. Dat zou toch perfect mogelijk moeten zijn. Daarvoor moet men blijkbaar naar een loket voor internationale reizen. Dat verhoogt de drempel om die trein te nemen nog meer.

Moet er niet eens gekeken worden naar de infrastructuurvergoedingen op de hogesnelheidslijn, zowel in België als in Nederland, om de prijs naar beneden te krijgen?

16.04 Minister **François Bellot**: De IC Nederland brengt de klant 30 minuten sneller in Amsterdam. De NMBS laat me weten dat ze in het raam van onder andere die kwaliteitsverbetering haar tariefbeleid inderdaad herzien heeft. De vroegere tariefformules van de Benelux-trein waren niet transparant, en complex voor de reiziger. Er waren tientallen soorten tarieven en mogelijke kortingen. De nieuwe tariefformules hebben daarmee komaf gemaakt.

In het algemeen zet de nieuwe tariefstructuur sterk in op vereenvoudiging en is hij geïnspireerd op de tariefstructuren die standaard zijn in de luchtvaartsector en voor andere treinoperatoren waarmee de meeste klanten sterk vertrouwd zijn. Het wordt transparanter voor de reiziger om uit de tarieven te kiezen.

Volgens de NMBS kan de tariefstructuur voor een internationale trein niet zomaar worden vergeleken met die van een binnenlandse trein. Elk net krijgt een evenredig deel van de ticketontvangst in functie van de afgelegde afstand op ieder net.

Het is wel zo dat een biljet voor een enkele reis voor de IC Benelux 1 euro goedkoper zal zijn bij de NS dan bij de NMBS. De NMBS mag, zoals u weet, eventuele verliezen op haar internationale activiteiten niet met overheidssubsidies dekken. Daarom is een toeslag van 1 euro vervat in het biljet om bepaalde distributiekosten te helpen dekken. De NMBS vraagt geen supplement voor bestellingen met debet- of kredietkaarten.

Als we de IC Nederland vergelijken met het aanbod van Thalys stellen we een aantal zaken vast.

Ten eerste, Thalys richt zich op een heel ander doelpubliek.

Ten tweede, boekingen die minder dan een maand op voorhand gebeuren voor IC Nederland zullen goedkoper zijn dan de Thalystarieven.

Ten derde, IC Nederland biedt de reizigers veel meer flexibiliteit omdat zij niet moeten reserveren voor een bepaalde trein maar vrij kunnen kiezen uit zestien treinen per dag.

Ten vierde, IC Nederland biedt meer stations aan in België en Nederland, wat reizigers toelaat om rechtstreeks op hun bestemming te geraken zonder overstappen.

Zowel Thalys als IC Nederland zullen promoties gebruiken om op regelmatige basis met lage instaptarieven te kunnen communiceren.

De nieuwe tariefstructuur is getest met reizigers- en consumentenpanels, zowel in België als in Nederland. Het principe werd positief geëvalueerd.

De NMBS laat mij weten dat ze andere prijsvoorbeelden kan geven die aantonen dat met de nieuwe tarieven 20, 30 tot 40 % kan worden bespaard in vergelijking met de vroegere standaardtarieven. In elk geval ontkent de NMBS dat er sprake zou zijn van een algemene tariefverhoging.

Aan de ticketautomaten, niet alleen in het station Noorderkempem, kunnen momenteel geen tickets naar

Breda worden gekocht. Dit geldt voor alle internationale bestemmingen, alle internationale klassieke tarieven en reservatietickets.

De NMBS wil via de ticketautomaten vanaf eind 2018 ook internationale tickets aanbieden.

Het gebruik van de hogesnelheidslijn 4 in plaats van de gewone lijn 12 gaat gepaard met een verhoging van de vergoeding, die hoofdzakelijk te verklaren valt door de toepassing van een hogere waarde op basis van de technische uitrusting van de gebruikte lijn en een verhoging op basis van een parameter die verband houdt met de afwijking tussen de standaardsnelheid van de lijn en de snelheid van de trein. De standaardsnelheid van lijn 4 bedraagt 280 km/uur tegenover 60 km/uur voor lijn 12.

Het verkeersuur van de trein heeft ook een invloed op het tarief.

16.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, zelfs na die hele uitleg blijf ik het nog altijd een totaal onbegrijpelijke beslissing vinden. Ik denk dat niemand het begrijpt. Niet alleen de oppositie heeft hierover vragen, ook de meerderheid. Niemand begrijpt het. Dat er geen subsidies mogen worden gegeven voor internationale verplaatsingen kan ik nog enigszins begrijpen, maar dat men een prijsverhoging doorvoert terwijl dit zo populair is, is niet te begrijpen.

De gevolgen zijn navenant. Men gaat de trein wegconcurreren ten voordele van andere vervoersmodi die minder milieuvriendelijk zijn, zoals de auto of de bus. Dat is toch totaal onbegrijpelijk.

Als men als argument gebruikt dat de tarieven complex waren, begrijp ik dat. Maar maak ze dan minder complex en transparanter. Iets transparanter maken betekent niet dat men de prijzen fors moet verhogen. Men kan een transparante prijszetting doen zonder over te gaan tot dergelijke aanzienlijke verhogingen. Deze argumenten houden geen steek.

Kortom, ik vind de beslissing van de NMBS wereldvreemd en onbegrijpelijk.

Ik hoop dat de regering, en u als minister, in de mate van het mogelijke, hierover een hartig gesprek heeft met de NMBS. Immers, dit is een totaal verkeerd signaal dat wordt gegeven, zeker in tijden waarin we stappen vooruit moeten zetten om de mobiliteitsproblemen het hoofd te bieden en we alles moeten inzetten om mensen te motiveren de trein en het openbaar vervoer te nemen. Deze beslissing staat hier volledig haaks op.

16.06 Inez De Coninck (N-VA): Dank u, mijnheer de minister, voor uw uitvoerig antwoord.

Ik sluit mij aan bij collega Van Hecke.

Het enige logische in uw antwoord, mijnheer de minister, was het feit dat tarieven moeten worden vereenvoudigd. Daarvoor hebben wij zelf ook al gepleit bij de toelichting van het strategisch plan van deze regering. De rest van het antwoord is voor mij duidelijk en ik hoop dat dit vanuit de NMBS komt en niet van de regering. Er wordt totaal niet gedacht aan de reiziger en er zijn toch nog een aantal onlogische zaken. Zo vraagt de NMBS bijvoorbeeld geen supplement voor bestellingen van tickets met een kredietkaart. Ik denk dat andere bedrijven eerder een korting geven voor bestellingen met een kredietkaart in plaats van een supplement te vragen.

Ik vind uw antwoord ook wereldvreemd en ik hoop dat dit een antwoord is van het bedrijf en niet van deze regering, die hopelijk meer denkt in functie van de reiziger.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank aan de minister voor de poging tot verklaring van de redenen waarom we geconfronteerd worden met deze tarieven.

Ik kan mij iets voorstellen bij de kosten voor het gebruik van de infrastructuur. U heeft er zelf naar verwezen: de infrastructuurvergoeding wordt zwaarder, deze moet dus terugverdiend worden. U kan dat op twee manieren doen. Of men probeert zoveel mogelijk reizigers naar die treinverbinding te lokken opdat deze een rendabele, goed gebruikte en succesvolle verbinding wordt. Of men gaat de tarieven de hoogte in jagen om ervoor te zorgen dat men niet te veel wagons moet inleggen en toch voldoende inkomsten genereert. Ik denk dat het de opdracht zou moeten zijn om voor de eerste optie te gaan.

Ik begrijp ook dat de Nederlandse Spoorwegen (NS) een dure concessie heeft moeten betalen om die hogesnelheidslijn te mogen uitbaten. Zij zijn dus ook op zoek naar inkomsten om deze enigszins af te dekken. Ik zie wat er allemaal meespeelt, maar we moeten toch denken in functie van de reiziger.

Wat ik ten gronde betreur, is dat de grens tussen twee Benelux-landen, België en Nederland, op het vlak van treinverkeer alleen maar zwaarder doorweegt dan al het geval was. Dat vind ik een gemiste kans. Het autoverkeer merkt nog amper dat de grens tussen België en Nederland overgestoken wordt. Dat zou ook voor het treinverkeer moeten kunnen gelden, maar op dat vlak gaat het de omgekeerde richting uit.

Ik stel vandaag vast dat een treinticket tussen het station Brecht in de Noorderkempen en de stad Breda 20 euro kost. De stations zijn amper 18 kilometer van elkaar gelegen en liggen als het ware op fietsafstand, zeker op een mooie dag als vandaag. Met de Blue Bike kan men er misschien op die manier naartoe. Met de trein betaalt men vandaag echter 20 euro en dat is er los over. Daarmee zegt men tegen een treinreiziger uit de gemeente Brecht dat hij vooral niet de trein moet nemen als hij naar Breda wil. Twee personen of meer vinden dan veel interessantere vervoersmiddelen.

Dit is een gemiste kans. Ik hoop dat er toch nog wat bijstellingen komen. Ik denk dat er nog veel evaluatie en bijstellingen mogelijk zijn. We kijken daar naar uit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 24958 et n° 24961 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

17 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de groepsreservaties tijdens de spitsuren in Brussel" (nr. 24909)**

17 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les réservations de groupes pendant les heures de pointe à Bruxelles" (n° 24909)**

17.01 **Inez De Coninck (N-VA)**: Mijnheer de voorzitter, ik wil ook de collega's bedanken om me mijn vragen te laten stellen. Ik moest nu eigenlijk al aanwezig zijn in de commissie voor de Comptabiliteit. Ik zal het echter kort houden.

Mijn vraag gaat over de groepsreservaties tijdens de spitsuren. Er is een sterk verlaagd tarief voor groepsreizen, bedoeld voor groepen vanaf vijftien personen. Jeugdbewegingen, verenigingen, scholen enzovoort maken daarvan dankbaar gebruik. Specifiek voor reizen naar de zone Brussel is het echter niet mogelijk om te reizen in groep van 7 u 00 tot 9 u 00 en van 16 u 00 tot 18 u 30.

Die beperking heeft uiteraard zijn reden, namelijk het volle spitsuur. Anderzijds vormt ze wel een enorme beknotting voor scholen om met de trein naar de zone Brussel te reizen. Vele bezienswaardigheden voor scholen, zoals musea, belangrijke bedrijven en dit Parlement, zijn gelegen in onze hoofdstad.

Omwille van die beperking op groepsreizen is de trein vaak geen optie voor schoolreizen. Dat is jammer, want jongeren die vroeg in hun leven leren rijden met de trein, zijn later geneigd dat ook te doen.

Mijnheer de minister, wat is uw mening over deze materie? Hoeveel aanvragen voor schoolreizen of groepsreizen worden er procentueel geweigerd tijdens de spitsuren omwille van deze reden?

17.02 **Minister François Bellot**: Beste collega, de NMBS informeert mij dat haar klanten uiteraard comfortabel willen reizen en er zeker van willen zijn dat ze een zitplaats vinden op de trein. Dit geldt zeker voor grote groepen, waarvoor de NMBS zelf de zitplaatsen reserveert. Daarom vraagt de NMBS rekening te houden met een aantal beperkingen voor groepsreizen.

Ten eerste, een aantal treinen is niet toegankelijk voor schoolgroepen vanwege een hoge bezettingsgraad.

Ten tweede, op bepaalde data kan de totale capaciteit van treinen naar populaire bestemmingen volgeboekt zijn. Als dat het geval is, zoekt de NMBS samen met haar klant naar het best mogelijke alternatief.

Ten derde, er is op werkdagen geen reservatie mogelijk op treinen die tijdens de spitsuren de stations van de zone Brussel bedienen van 7 u 00 tot 9 u 00 's morgens en van 16 u 00 tot 18 u 30 's avonds. Ten andere, in veel treinen is het aantal vrije zitplaatsen beperkt. Als men met een grote groep reist, heeft men er alle belang bij zijn aanvraag zo vroeg mogelijk in te dienen.

De NMBS voegt eraan toe dat zij geen statistieken bijhoudt van de redenen waarom sommige groepsreizen niet kunnen plaatsvinden. In het kader van een segmentering van klanten en tarieven lijkt het me logisch om regels te volgen die een zitplaats garanderen aan de klanten die de volle prijs betalen, zij het met een biljet of met een abonnement.

Omgekeerd is het logisch dat klanten, zoals groepen, die genieten van een biljet tegen verminderde prijs, niet de trein mogen nemen op een ogenblik waarop de vraag het aanbod benadert, met name tijdens de spitsuren. Op die manier wordt er ook voor gezorgd dat de treinen worden gevuld tijdens de daluren, wat een essentiële voorwaarde is, niet alleen voor de mobiliteit in ons land, maar ook om de financiële gezondheid van de NMBS te verbeteren.

17.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, opnieuw dank voor uw antwoord.

Ik zie een gelijkenis met het antwoord op de vorige vraag. U zegt letterlijk dat klanten met een gereduceerd tarief, de groepsreizen dus, tijdens de spitsuren niet op treinen met een hoge bezettingsgraad mogen. Dat is weer de omgekeerde logica. Er moeten toch oplossingen zijn om zoveel mogelijk groepen toe te laten, ook in de zone Brussel en ook tijdens de spitsuren. In de praktijk lijkt het mij toch dikwijls maar te gaan om één klas met een twintigtal leerlingen. Dit kan echt niet zo'n impact hebben op het aantal zitplaatsen in de trein tijdens de spitsuren.

Ook hier dus een weer wat betreuenswaardig antwoord, met hier en daar de rare logica van de NMBS.

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

18 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Schaarbeek-Vorming" (nr. 24910)

18 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Schaarbeek-Formation" (n° 24910)

18.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u al een aantal vragen gesteld over de gronden op de site van Schaarbeek Vorming die nog eigendom zijn van de NMBS.

In een interview met Voka houdt de CEO van Lineas, het voormalige NMBS Logistics, een pleidooi voor het behoud van Schaarbeek-Vorming voor goederenvervoer. Hij acht dat noodzakelijk om de groei in het goederenvervoer per spoor van de Brusselse maakindustrie te stimuleren. Hij wil een spoorverbinding voor goederenvervoer tussen de Antwerpse haven en Brussel Stad en noemt de sporenbundel Schaarbeek-Vorming daarvoor een opportuniteit. Hij specificeert bijvoorbeeld dat Audi Brussels, dat de transformatie naar een CO₂-neutrale fabriek wil doen, daarvan dankbaar gebruik zou kunnen maken. Schaarbeek-Vorming is ook belangrijk voor de Haven van Brussel en om de drukke Noord-Zuidverbinding niet te storen met goederenvervoer.

De transitie naar meer goederenvervoer per spoor is een belangrijke doelstelling. De federale regering subsidieert nog altijd het gecombineerd en verspreid vervoer om die reden. Die transitie is vooral van belang op het vlak van mobiliteit, maar ook van leefmilieu en luchtkwaliteit.

Hoever staat het met de overdracht van de gronden van Schaarbeek-Vorming naar het Brussels Gewest, wat bepaald werd door een akkoord uit het verre verleden?

Heeft de Brusselse regering al te kennen gegeven wat haar intenties zijn met deze site?

18.02 Minister François Bellot: Mevrouw De Coninck, krachtens het koninklijk besluit van 30 december 2004 is Infrabel wettelijk verplicht de zone van 40 hectare die eigendom is van het Fonds voor

spoorweginfrastructuur tegen 31 december 2020 vrij te maken van elke bezetting. Infrabel bereidt zich voor op het naleven van de verplichtingen die op hem rusten. Zo is Infrabel gestart met het opbreken van de sporenbundels, met uitzondering van de bundels die worden gebruikt voor de rangeerbewegingen naar de voorhaven en voor het goederenverkeer. Infrabel ontruimt eveneens de opgeslagen gronden en assen.

Infrabel laat mij weten dat het alle voorzieningen treft om zijn wettelijke verplichtingen na te komen inzake de zone die behoort tot het Fonds voor spoorweginfrastructuur en staat open voor elke discussie met de betrokken stakeholders teneinde het goederenverkeer ter hoogte van Schaarbeek-Vorming te bestendigen. Binnen de huidige termijnen blijft het voor Infrabel mogelijk om zich aan te passen aan elk akkoord dat tot stand zou komen tussen de partijen.

18.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

19 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de (her)opening van spoorlijn 52" (nr. 24911)

19 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture (la réouverture) de la ligne ferroviaire 52" (n° 24911)

19.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag omtrent de heropening van spoorlijn 52 gaf u hoop. Het is eveneens een van de Vlaamse spoorprioriteiten. Het treinaanbod tussen Antwerpen en Puurs werd al fors uitgebreid naar een halfuurdienst en in het weekend wordt de spoorlijn nu ook bediend via een uurdienst. De spoorlijn moet echter nog verder in gebruik worden genomen richting Dendermonde. Deze heropening wordt nu blijkbaar bestudeerd.

Ik heb hierover enkele vragen.

Wanneer verwacht u het resultaat van de studie? Welke stappen zijn er nog nodig om de spoorlijn tussen Puurs en Dendermonde effectief in gebruik te nemen?

19.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega, de studie wordt in de loop van de komende maanden opgestart en verloopt gefaseerd. De eerste tussentijdse resultaten worden verwacht tegen eind 2019. De studie zal uitwijzen welke stappen precies nodig zijn voor een effectieve heringebruikname. Ik denk bijvoorbeeld aan de vernieuwing van de spoorinfrastructuur, seininrichtingswerken, kabelwerken en de vereiste uitrusting van de overwegen.

19.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik kijk uit naar het resultaat van de studie, die eind 2019 zal afgerond zijn. Ik zal dit dossier zeker blijven volgen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de B-Excursions en province de Luxembourg" (n° 24817)

20 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod van B-Dagtrips in de provincie Luxemburg" (nr. 24817)

20.01 Olivier Maingain (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, je viens avec un sujet bien printanier.

La formule des B-Excursions de la SNCB est appréciée par des personnes ne disposant pas d'autres possibilités de déplacement pour bénéficier d'une journée de détente et de découverte. Cette formule est bien connue. Elle offre l'avantage d'un combiné "voyage en train et ticket d'entrée à un parc ou à un musée". Parfois, elle est complétée par un ticket sur d'autres sociétés de transports publics.

Il y a déjà trois ans, j'avais interrogé votre prédécesseur, Mme la ministre Galant, sur l'insuffisante prise en compte de la province de Luxembourg dans l'élaboration des B-Excursions par la SNCB. À l'époque, seule une balade en VTT à Vielsalm représentait, en effet, la dynamique touristique luxembourgeoise dans le fascicule de la SNCB.

L'année dernière, je n'avais pas constaté d'amélioration. Pire encore, la situation s'était détériorée puisque plus aucune destination luxembourgeoise ne figurait dans le document papier disponible en gare. Cette année, alors que de nouvelles destinations sont venues étoffer la brochure, le Luxembourg demeure désespérément le parent pauvre voire oublié.

Or, s'il est bien une province touristique, c'est la province du Luxembourg. Elle ne manque pas de lieux qui recèlent des avantages multiples. La SNCB ne semble pas s'y intéresser plus qu'il ne faut. On y trouve pourtant Arlon, Bastogne ou encore Bouillon.

J'avais fait une petite expérience concernant Bouillon, en avril de l'année passée. Je m'étais déplacé en transports publics jusque Bouillon en empruntant la ligne Bruxelles-Libramont. J'étais ensuite monté dans un bus TEC à destination de Bouillon, à la gare de Libramont. La liaison est assez bonne. J'avais fait la visite des lieux et j'avais eu le bonheur de rencontrer le bourgmestre de Bouillon, homme dynamique s'il en est, et actif pour la défense de sa commune sur le plan touristique.

Depuis, pour l'anecdote, je n'ai eu de cesse de plaider auprès d'un certain nombre de responsables politiques bruxellois pour leur conseiller d'organiser les voyages touristiques de fin d'année de leurs écoles à Bouillon. En tous cas, dans ma commune, plusieurs écoles communales se rendent maintenant à Bouillon, mais malheureusement pas en train. En effet, il n'y a pas cette formule de B-Excursions proposant Bouillon. Or, les atouts de Bouillon sont indéniables. D'ailleurs le conseil communal de Bouillon avait adopté au printemps 2017, à la suite de ma visite, à l'unanimité, une motion visant à demander que Bouillon devienne une destination B-Excursions car elle en a les atouts. Je ne les rappelle pas tous, mais ces critères comprennent notamment l'accessibilité en transports en commun, même s'il faut faire le lien entre Libramont et Bouillon par la ligne de bus TEC, la position centrale de l'arrêt de bus de l'arrivée et sa proximité avec l'Archéoscope Godefroid de Bouillon, lieu très intéressant et très bien mis en scène par ailleurs, et avec le château fort, qui est un moment particulier de la visite, ainsi qu'avec le musée ducal.

Faut-il rappeler que le rayonnement touristique de Bouillon a comme résultat près de 75 % de visiteurs issus d'autres provinces, et que plus de 50 % des visiteurs des lieux sont étrangers, 80 nationalités étant représentées? Ceux-ci visitent le château de Bouillon, locomotive du tourisme bouillonnais.

L'importante fréquentation du château fort (128 000 visiteurs en 2016) se dispute avec le Bastogne War Museum la première place du podium des attractions luxembourgeoises les plus prisées. Bouillon offre la possibilité de combiner 3 visites sur une journée et d'ainsi atteindre un prix global suffisamment élevé pour qu'une réduction sur ce prix puisse être accordée. Je relève encore la communication professionnelle des opérateurs touristiques bouillonnais.

Bref, tout existe déjà à Bouillon pour créer immédiatement une destination B-Excursion. Pourtant, alors qu'elle a tout intérêt à remplir ses trains et que l'attrait des touristes bruxellois et flamands pour la province de Luxembourg n'est plus à démontrer, la SNCB continue de faire preuve d'une inexplicable rigidité.

Je pourrais citer les récentes déclarations à la presse du porte-parole de la SNCB, en avril 2017, qui démontraient le peu d'intérêt pour cette destination.

Monsieur le ministre, êtes-vous prêt à soutenir la candidature de Bouillon, destination luxembourgeoise qui répond le mieux aux critères de la SNCB, comme nouvelle destination B-Excursion? Êtes-vous disposé à intercéder auprès de l'entreprise publique afin qu'elle adapte ses critères à la réalité rurale de la province de Luxembourg, dont l'important patrimoine touristique ne peut être ignoré? Le cas échéant, une étude relative aux potentialités du Luxembourg en vue de la création de nouvelles B-Excursions pourrait-elle être menée par la SNCB ou par toute autre initiative publique?

20.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, vous avez fait votre croisade à Bouillon!

La SNCB m'informe que le produit B-Excursion est une offre commerciale de la SNCB qui combine le

voyage aller-retour en train (offre régulière), l'entrée à une attraction et éventuellement les trajets complémentaires en bus, tram ou métro. Elle précise qu'une B-Excursion ne concerne jamais une ville ou une région en général mais bien une attraction ou un événement spécifique et payant. Les organisateurs de l'événement ou les gestionnaires de l'attraction doivent également offrir une réduction substantielle sur le prix d'entrée, tout comme les TEC doivent réduire leurs tarifs quand une partie du trajet se fait en bus.

Il existe de très nombreuses attractions touristiques en Belgique. Cependant, pour des raisons pratiques, logistiques et commerciales, la SNCB ne crée des formules combinées que pour des attractions dont un large potentiel de voyageurs est estimé de façon réaliste. Pour évaluer si une formule B-Excursion peut être créée, la SNCB utilise plusieurs critères dont les plus importants sont: un aller-retour le même jour; l'accessibilité facile en train offrant une expérience positive aux voyageurs – un trajet intermédiaire peut également être ajouté (bus, tram, métro) sans compromettre le bon déroulement de la B-Excursion –; le rayonnement national ou, au minimum, trans-régional de l'attraction; un large nombre de visiteurs; l'attractivité du prix; une communication forte et professionnelle par l'organisateur de l'attraction.

La raison pour laquelle la SNCB ne juge pas approprié de créer une formule Pass pour Bouillon tient essentiellement à la durée du trajet pour s'y rendre, combinée au temps nécessaire pour profiter de façon optimale des activités qui seraient proposées. La durée des trajets en transports en commun (train et bus TEC) vers et de Bouillon monopolise une bonne partie de la journée. L'aller-retour requiert 6 heures de trajet au départ de Bruxelles. Il serait également utile de savoir si les TEC accepteraient d'offrir une réduction de leurs tarifs. Vous pouvez certainement interroger le ministre de tutelle à ce sujet. Je m'y suis cassé les dents pour une attraction encore plus importante en province de Liège. Le temps de parcours en bus de 40 minutes inclus dans ces trajets alourdit fortement un déplacement en train déjà important. De plus, proposer une formule combinée avec plusieurs activités et trois visites exposerait les voyageurs au risque réel de ne pas pouvoir profiter pleinement de celles-ci par manque de temps. Cela renverrait une expérience négative des activités proposées.

La SNCB m'indique qu'elle a largement informé les autorités locales sur sa position ainsi que sur le fait qu'elle réfléchit à la possibilité de proposer à l'avenir une nouvelle formule, baptisée "formule loisirs", pouvant s'étendre sur plusieurs jours. Dans ce cadre, elle n'exclut pas l'opportunité d'inclure le Pass à d'autres destinations – qu'elles se situent en Wallonie, à Bruxelles ou en Flandre –, un peu à l'image du Pass désormais proposé à des voyageurs achetant un ticket Pass pour venir à Bruxelles et qui disposent maintenant d'un ticket aller-retour combiné pour une destination quelconque en Belgique.

C'est actuellement étudié dans le cadre de l'offre commerciale.

20.03 Olivier Maingain (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Soyons de bon compte, pour en avoir fait l'expérience, cela me semble tout à fait possible, même si les trajets sont un peu longs, mais il appartient au touriste de choisir de bénéficier ou non de la formule. J'avoue que la SNCB serait bien inspirée de faire confiance au candidat touriste qui estime que telle destination est fortement attrayante.

Certes, beaucoup d'options sont en présence: tout le monde n'a peut-être pas envie de visiter l'Archéoscope, le château et le musée. Cela dit, à tout le moins, le château constitue l'attraction inéluctable à Bouillon, d'un grand intérêt historique et patrimonial. Selon moi, la SNCB a trop vite préjugé des critères B-Excursion, puisqu'ils sont indéniablement réunis pour une destination telle que Bouillon.

Je prends note de l'ouverture. Si l'on met en place des formules court séjour pour des destinations qui offrent plus de satisfaction aux clients potentiels en termes de facilités touristiques, cela va sans dire.

Enfin, j'ose croire que, vu le changement de majorité à la Région wallonne, vous n'allez plus vous heurter longtemps à des résistances du ministre de tutelle des TEC et que vous allez pouvoir nouer un dialogue fructueux pour concrétiser une offre combinée SNCB-TEC. On peut donc espérer un résultat, qui sera sans doute peu de choses, mais il reste que le bourgmestre de Bouillon, pas tellement éloigné de chez vous, saura apprécier les efforts consentis par la SNCB et les TEC.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence potentielle de l'amiante dans la peinture de plusieurs wagons de marchandises" (n° 24969)

21 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke aanwezigheid van asbest in de verf op goederenwagons" (nr. 24969)

21.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon la presse, la SNCB aurait récemment été informée de la présence potentielle d'amiante dans la peinture de certains wagons de marchandises qu'elle entretient pour des tiers. En effet, des analyses ont confirmé que plusieurs véhicules entretenus dans ses ateliers sont problématiques.

Après avoir été avertie de la présence potentielle d'amiante dans la peinture de certains wagons de marchandises, la SNCB a immédiatement pris la décision de prélever des échantillons de peinture sur tous les types de wagons de marchandises qui sont entretenus dans ses ateliers de Gentbrugge, Anvers et Monceau. De l'amiante a effectivement été trouvé dans un nombre limité d'échantillons.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'éclairer sur l'état actuel de la situation? Quelles suites y sont-elles réservées? Des mesures spécifiques de protection contre l'amiante ont-elles été prises pour le personnel en contact avec lui? De quelle manière le suivi pour l'avenir est-il assuré?

21.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que la présence d'amiante a été détectée dans la peinture recouvrant certains wagons de marchandises que la SNCB entretient pour des tiers.

La SNCB a fait prélever des échantillons de peinture sur tous les types de wagons de marchandises construits avant 2000 qui sont entretenus dans ses ateliers de Gentbrugge, Anvers et Monceau.

Les travailleurs des ateliers concernés ont été immédiatement informés de la situation et des mesures ont été prises, notamment au niveau de l'arrêt de certains travaux. Toutes les mesures ont en outre été prises pour protéger le personnel.

Suite aux résultats des analyses approfondies menées avec les autorités compétentes, la SNCB a décidé de faire procéder à un nettoyage des ateliers de Gentbrugge et d'Anvers. Les collaborateurs concernés sont restés opérationnels durant cette période et ont été affectés soit à des tâches qui pouvaient être réalisées en toute sécurité sur des wagons de marchandises, soit à d'autres activités d'entretien telles que la réparation d'éléments, l'entretien des voitures voyageurs, etc. Tout le travail de nettoyage à Gentbrugge et Anvers devrait être terminé le 20 avril.

En ce qui concerne l'atelier de Monceau, les résultats des analyses effectuées avec les autorités compétentes n'ont rien décelé à ce stade.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du nombre d'accidents de moto de ces 10 dernières années" (n° 24973)

22 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal motorongevallen tijdens het jongste decennium" (nr. 24973)

22.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, une analyse statistique, publiée récemment par l'institut Vias (anciennement Institut belge pour la sécurité routière) à l'occasion de la Journée du motard à Bruxelles, montre une baisse de 24 % du nombre d'accidents de moto ces dix dernières années, alors que le nombre de motos en circulation a augmenté de 28 % pendant la même période. Il est à noter que la Région bruxelloise est la seule du pays à voir le nombre d'accidents impliquant des motos augmenter. Et c'est en Wallonie que le nombre d'accidents mortels est le plus important.

Quelle est votre analyse de ces résultats, donc une diminution dans l'ensemble et une augmentation à

Bruxelles? Le ministre a-t-il pu en tirer des conclusions? Ces résultats seront-ils à l'origine d'actions concrètes ou d'initiatives de votre part?

Quelles sont les raisons qui expliquent l'augmentation du nombre d'accidents à Bruxelles et d'accidents mortels en Wallonie? Des solutions pratiques sont-elles initiées pour faire face à cette situation? Si oui, lesquelles? Si non, pourquoi?

22.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'amélioration de la sécurité routière des motards résulte d'un ensemble de mesures adoptées durant ces dix dernières années, notamment les campagnes de prévention, les adaptations des infrastructures, l'augmentation des contrôles de vitesse et d'alcoolémie ainsi que l'adaptation du Code de la route et des règles relatives à la formation à la conduite et au permis de conduire.

En matière de Code de la route, différentes adaptations ont été réalisées depuis 2006 pour améliorer la sécurité des motards. Ainsi les règles relatives à la place sur la chaussée ont été modifiées pour permettre au motocycliste circulant sur une chaussée divisée en bandes de circulation de se tenir sur toute la largeur de la bande de circulation qu'il occupe, par dérogation à l'obligation de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée.

Sous certaines conditions, il est également possible pour les motocyclistes de circuler entre deux bandes de circulation ou deux files à une vitesse supérieure aux véhicules qui sont immobilisés ou circulent lentement sans que cela soit considéré comme un dépassement. Enfin, des règles spécifiques ont également été adoptées en matière de transport d'enfants sur un cyclomoteur ou une moto, afin de s'assurer qu'ils sont transportés avec un dispositif de retenue qui leur est adapté. Le transport d'enfants de moins de trois ans sur un cyclomoteur ou une moto a par ailleurs été interdit.

Dans le cadre de la révision du Code de la route qui est en cours, certaines adaptations pourront encore être apportées, afin de renforcer la sécurité des motards. Ce dossier est actuellement soumis pour avis aux Régions. Celles-ci étant désormais compétentes en matière d'infrastructure, de prévention et de formation à la conduite, je me permets de vous renvoyer vers elles pour obtenir plus d'informations à propos des solutions qu'elles envisagent pour réduire à l'avenir le nombre d'accidents impliquant des motards dans le cadre de leurs compétences, sachant que la formation à la conduite a subi une profonde révision qui a sans doute aussi donné le résultat que l'on connaît d'une diminution du nombre d'accidents de moto au cours des dix dernières années.

22.03 Emir Kir (PS): Je n'ai pas grand-chose à ajouter, la réponse étant extrêmement complète. Il faudrait effectivement également écouter ce qu'a à dire la Région à ce sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système eCall" (n° 24974)

23 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het eCallsysteem" (nr. 24974)

23.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, le système eCall est obligatoire dans tous les nouveaux modèles des voitures vendues en Europe. Ce système permet d'avertir immédiatement les services de secours, soit automatiquement quand les airbags se déclenchent, soit manuellement en poussant sur un bouton.

En effet, dans le premier cas, l'eCall envoie directement un message au numéro d'appel d'urgence 112. C'est particulièrement utile lorsque les occupants du véhicule sont inconscients. L'opérateur reçoit certaines informations directement du système, à savoir l'endroit de l'accident et le type de véhicule. Il sait également si le système a été activé automatiquement ou manuellement. En fonction des informations récoltées, l'opérateur du centre d'appel d'urgence déploie les moyens adaptés à la situation. En cas d'activation manuelle, le conducteur entre en contact avec l'opérateur du centre d'appel d'urgence et lui communique des données détaillées sur l'accident.

Monsieur le ministre, n'y a-t-il pas une crainte que les conducteurs activent le bouton relié au 112 à tout bout de champ et que les services de secours ne soient débordés par des appels qui concerneraient une simple

demande d'assistance et non une urgence vitale? Si oui, quelles sont les alternatives que vous avez prévues? Si non, pourquoi pas?

Ce dispositif nécessite une liaison téléphonique de type GSM. Dans les zones "blanches" qui n'ont pas de connexion, le système logiquement ne fonctionnera pas car il n'y aura tout simplement pas de connexion possible. Des solutions pratiques existent-elles pour faire face à ce type de situation?

Ma troisième question concerne les conséquences économiques d'un tel système pour les consommateurs. Quid aussi de l'aspect relatif à la vie privée?

Je vous remercie pour vos réponses.

23.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, je tiens d'abord à signaler que l'installation du système eCall en Belgique a été effectuée par les départements sous la responsabilité des ministres de l'Intérieur et de la Santé publique, notamment parce que le plus grand impact porte sur les centres de secours qui relèvent de leurs compétences.

Il ne fait aucun doute que ces départements ont pris la mesure des risques d'augmentation du nombre d'appels mais je vous invite, pour plus d'explications, à les interroger directement sur ce point. J'imagine bien que cela a été discuté tant au Conseil européen qu'au sein des départements. Je n'ai pas participé à ces appels ni à ces négociations. Je vous encourage donc à les interroger à ce propos.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la défaillance chez Eurocontrol" (n° 25008)

24 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de storing bij Eurocontrol" (nr. 25008)

24.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, un article qui figurait dans la presse parle d'une défaillance du système amélioré de gestion tactique des flux d'Eurocontrol. En effet, d'après cet organisme, les procédures d'urgence mises en place ont réduit la capacité du réseau aérien européen d'environ 10 %. En outre, il précise que la panne concerne le système chargé de contrôler le nombre de vols se trouvant dans les airs en même temps dans un même secteur.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette information parue dans la presse? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en fournir davantage de détails, notamment sur la durée de la défaillance, ses conséquences sur le trafic aérien, sur le personnel ainsi que sur les usagers, une évaluation de son coût financier ainsi que les mesures prises au moment même et celles envisagées pour que cela ne se reproduise plus à l'avenir?

24.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'organisation internationale Eurocontrol a effectivement confirmé une défaillance technique de son système amélioré de gestion tactique des flux, le 3 avril 2018 aux environs de 12 h 30. Eurocontrol régissant les flux de trafic ayant lieu en Europe, cette panne a donc perturbé l'activité aérienne dans l'ensemble de l'Europe.

Suite à cette défaillance technique, un certain nombre de plans de vol ont été perdus obligeant les compagnies aériennes à les réintroduire dans le système. Dans l'après-midi, Eurocontrol prévenait que cette panne risquait d'engendrer des retards sur à peu près la moitié des 29 500 vols programmés pour cette date sur le réseau européen. Le problème a été résolu vers 16 h et le retour à la normale avéré vers 20 h. Cette panne est une première depuis 2001.

D'après nos informations, en Belgique, pour Brussels Airport, sept vols en arrivée et six vols au départ ont été annulés. Environ la moitié des autres vols, soit +/- 300 vols, a subi des retards s'élevant en moyenne à 24 minutes pour les départs et 30 minutes pour les arrivées.

Des solutions ont été aménagées par les compagnies aériennes pour qu'aucun voyageur dont le vol avait été annulé ne soit contraint de passer la nuit à l'aéroport.

De son côté, BAC (Brussels Airport Company) avait anticipé les problèmes qui peuvent survenir à la suite

d'une telle panne. Des équipes supplémentaires et des lits avaient été préventivement prévus afin d'assister les éventuels passagers bloqués à l'aéroport, lequel avait aussi sollicité une société externe afin de fournir un appui, par exemple en termes de *catering*, à ces éventuelles personnes. Belgocontrol a, quant à elle, pris les initiatives nécessaires pour réduire l'impact de cette panne sur les opérations.

Nous pouvons observer que tous les acteurs – Belgocontrol, BAC et les compagnies aériennes – ont réagi avec à-propos afin de minimiser les conséquences de cette panne pour les voyageurs.

En ce qui concerne les autres aéroports belges, peu d'informations nous ont été transmises.

Eurocontrol a déclaré: "L'événement déclencheur de la panne a été identifié. Des mesures ont été prises pour éviter qu'il ne se reproduise. L'événement déclencheur est un lien incorrect entre la mise à l'essai d'une nouvelle version du logiciel et le système exploité en temps réel. Cela a entraîné la suppression de tous les plans de vol en cours sur les systèmes en temps réel. Nous sommes convaincus qu'il n'y a pas eu d'ingérence extérieure".

Pour rappel, Eurocontrol est l'organisation intergouvernementale européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, fondée en 1960, et dont le principal rapport avec la Belgique est constitué par son siège établi à Bruxelles. Elle regroupe quarante et un États membres, dont ceux de l'Union européenne, mais aussi l'Ukraine, la Turquie ou encore la Norvège. Sa mission consiste à harmoniser et unifier la gestion de la navigation aérienne en Europe en promouvant un système uniforme pour les usagers civils et militaires dans des conditions de sécurité maximales, tout en minimisant les coûts et les impacts environnementaux. Bien entendu, Eurocontrol détient une responsabilité particulière dans la lasagne Belgocontrol, MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) et Eurocontrol.

24.03 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

On connaît la défaillance; c'est l'installation d'un nouveau logiciel. J'espère que cela servira de leçon pour ne pas récidiver, pour que cela ne se reproduise pas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les bâches intelligentes pour protéger les camions des vols" (n° 24975)**

25 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van slimme vrachtwagenzeilen tegen diefstal" (nr. 24975)**

25.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, une initiative très intéressante a été présentée dans la presse au mois de mars dernier.

Un projet belgo-néerlandais teste l'installation de bâches intelligentes, équipées de capteurs, pour protéger les camions des vols, des intrusions et du vandalisme. En effet, cette première mondiale, baptisée PASSAnT, a été présentée le mois dernier à Ardooi, en Flandre occidentale. Le projet-pilote sera testé à Ostende et à Moerdijk, aux Pays-Bas. Cette innovation consiste en une bâche intelligente pour protéger le chargement des camions. Les capteurs de la bâche signalent toute tentative d'intrusion à une salle de contrôle. À Ostende, des caméras qui identifient notamment les plaques d'immatriculation et des clôtures équipées d'un système intelligent ont également été installées.

Sur base de ces informations, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Quel est votre point de vue sur ce projet de manière globale? Pourriez-vous communiquer le coût et le détail des besoins qui ont été nécessaires à sa mise en œuvre? Quelles conséquences ce projet aura-t-il sur le transport des marchandises?

25.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, il s'agit d'un projet-pilote soutenu par le Fonds européen pour le développement régional, mené par différents partenaires publics et privés, de Flandre et des Pays-Bas. L'institut Vias est également impliqué dans le projet qui a démarré le 1^{er} janvier 2018 et ce, pour une

durée de trois ans. De nombreuses parties prenantes sont également impliquées: l'industrie, les transporteurs, les entreprises portuaires, les fédérations de transport ainsi que la police et la douane.

L'objectif de ce projet-pilote cadre plutôt dans les compétences de mon collègue le ministre de l'Intérieur qui a déjà pris des initiatives en ce qui concerne la sécurisation des parkings le long des autoroutes pour les poids lourds et la lutte contre la criminalité en général.

J'applaudis évidemment les initiatives technologiques de ce type, qui peuvent donner lieu à plus de sécurité pour le secteur du transport de marchandises. Si le projet est concluant, j'imagine que certaines sociétés convaincues par le rapport coûts-bénéfices l'installeront proactivement sur leur flotte de véhicules.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le décès d'une piétonne renversée par une voiture autonome Uber aux États-Unis" (n° 25009)

26 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dood van een voetganger na een aanrijding door een zelfrijdend Ubervoertuig in de Verenigde Staten" (nr. 25009)

26.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'aborde un sujet très sérieux et assez grave. Il concerne ce projet de voiture autonome qui, certes, est une avancée considérable mais qui pose question. J'ai déjà eu l'occasion de vous interpellier à ce sujet.

Le 22 mars dernier, on apprenait qu'une voiture autonome d'Uber avait tué une piétonne car le "chauffeur" ne l'avait vue qu'au dernier moment. La police américaine avait publié la vidéo du conducteur passif et celle de la caméra embarquée sur le véhicule. Sur les images, depuis le siège du conducteur, seuls les pieds de la passante étaient d'abord visibles dans les phares du véhicule placé en mode autonome sur une route mal éclairée. Une seconde et demie plus tard, c'était l'impact. La victime est décédée à l'hôpital où elle a été transférée après l'accident. La police locale avait indiqué avoir publié la vidéo dans le cadre de son enquête, afin de déterminer toutes les responsabilités de cet accident.

Pour information, je tiens à rappeler que je vous ai interpellé, en mai dernier, au sujet de l'enquête nationale sur la voiture autonome menée par l'institut Vias auprès des Belges pour savoir comment le conducteur belge appréhendait l'arrivée des voitures autonomes. Vous m'aviez alors répondu que "la technologie des véhicules autonomes pourrait être prête dès 2020. Le frein actuel est juridique et international. Nous devons œuvrer dans le cadre de la Convention de Vienne qui définit les responsabilités et notamment tout le cadre concernant les assurances. La difficulté aujourd'hui c'est que quand vous aurez un véhicule autonome de catégorie 5, en passant par les phases 2, 3 et 4, quand vous aurez un accident, puisqu'il n'y a plus de conducteur, qui sera responsable de l'accident? Le constructeur du véhicule, celui qui l'entretient, celui qui fait le logiciel, celui qui entretient le logiciel ou un élément extérieur?" Vous aviez donc résumé en disant qu'il y avait deux types de freins: le frein du contexte juridique international (Convention de Vienne) et un frein psychologique évident.

Monsieur le ministre, avez-vous suivi cet événement malheureux? Si oui, pourriez-vous nous rappeler quelles sont les dispositions actuellement en vigueur ou prévues en Belgique si ce cas de figure venait à se poser? Le conducteur passif de la voiture autonome supportera-t-il une partie des dommages causés par son véhicule? Pourra-t-il voir sa responsabilité pénale engagée?

Dans ses recommandations pour la création d'un droit civil des robots, le Parlement européen propose plusieurs solutions au titre de la responsabilité de l'intelligence artificielle et notamment la mise en place d'une assurance obligatoire et d'un fonds de compensation.

Êtes-vous favorable à cette direction, et si oui, avez-vous l'intention de prendre une initiative en la matière? Si non, pourquoi?

26.02 François Bellot, ministre: Je suis au courant de l'accident qui s'est produit dans le cadre du test impliquant un véhicule automatisé. Avant d'en tirer les conclusions, il me semble préférable d'attendre les résultats de l'enquête menée par les autorités aux États-Unis. En Belgique, un code de bonnes pratiques qui

détaille les conditions minimales que les autorités compétentes estiment nécessaires pour garantir la sécurité routière et minimiser les risques potentiels a été rédigé conjointement avec les Régions. Ce code de bonnes pratiques servira de base pour l'octroi des autorisations nécessaires pour que les essais puissent avoir lieu.

Une de ces conditions est que le véhicule automatisé soit assuré en tant que tel. Si, dans le cadre de tests avec des véhicules automatisés en Belgique, un accident pareil se produisait, ce serait l'assurance de l'organisateur du test qui devrait intervenir en premier lieu. Si le conducteur ne s'est pas comporté comme il le devait, il est possible que l'assureur se retourne contre lui. Tout dépend des modalités prévues dans la police d'assurance.

En ce qui concerne la responsabilité pénale du conducteur, une enquête pénale pourrait toujours être menée. Ma conviction est que nous devons arriver à un système de responsabilité objective, en particulier pour des véhicules automatisés qui se comportent conformément à leur programmation, mais qui seraient quand même impliqués dans un accident. Dans ce cas-là, il semble difficile de maintenir le système de responsabilité en cas de faute.

Cependant, pour plus d'informations sur les questions d'assurance, je vous renvoie vers mon collègue de l'Économie qui est compétent pour la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Je vous informe également qu'au niveau européen, plusieurs groupes de travail, auxquels je participe avec d'autres ministres d'autres départements, tentent de tracer la voie organisationnelle, technologique et assurantielle de ces véhicules autonomes.

26.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces premiers éléments de réponse.

Ce sujet est extrêmement important. Nous attendrons les conclusions de l'enquête pour en savoir plus. Je reviendrai sur le sujet une fois que de nouveaux éléments seront connus.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'exemption du port de la ceinture" (n° 25010)

27 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijstelling van de verplichting om de veiligheids gordel te dragen" (nr. 25010)

27.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, là aussi l'information qui m'est parvenue est assez étonnante. À y regarder de plus près, les explications tiennent la route, mais j'ai quand même des questions.

L'institut Vias a indiqué, sur la base de chiffres du SPF Mobilité, que quelque 20 000 Belges se sont vu octroyer des exemptions au port de la ceinture ces dix dernières années, soit une moyenne de 2 000 exemptions par an. Même si le nombre d'exemptions est en légère baisse, l'organisme de sécurité routière préconise une réforme en profondeur inspirée du système néerlandais. En effet, aux Pays-Bas, l'organisme chargé des exemptions traite 500 cas par an environ, dont la plupart sont des renouvellements puisque l'exemption, là-bas, n'est valable que 5 ans.

Les professionnels de la santé s'accordent à dire que les bienfaits du port de ceinture sont plus nombreux que l'inconfort qu'il provoque dans certains cas. Les experts de la circulation, les ergonomes et le personnel médical et paramédical confirment qu'il n'existe pas de raisons médicales justifiant une exemption. Alors que plus de 60 % des usagers tués dans un accident sur autoroute ne portaient pas leur ceinture au moment de l'accident, quelque 20 000 exemptions ont été octroyées au cours de la dernière décennie, dont les trois quarts à titre définitif.

Monsieur le ministre, quelle est votre analyse et votre position sur le sujet? Faut-il revoir la procédure d'obtention comme le demande Vias? Le nombre d'accidents de la route impliquant des personnes ne portant pas leur ceinture est-il en augmentation ou en diminution depuis 2014? Quels sont les facteurs expliquant ces évolutions? Pourriez-vous nous indiquer le nombre de procès-verbaux dressés à des conducteurs et des passagers pour le non-port de la ceinture de sécurité?

27.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la ceinture de sécurité est effectivement l'un des moyens les plus économiques et les plus efficaces pour réduire le nombre de victimes mortelles parmi les occupants d'un véhicule. Je suis d'avis que l'octroi d'une dérogation au port de la ceinture doit constituer une mesure exceptionnelle. C'est en ce sens que le groupe de travail Code de la route a examiné et revu les dispositions relatives aux dispenses du port de la ceinture. Ces propositions sont actuellement soumises pour avis aux Régions avec lesquelles d'ailleurs la large concertation avait déjà eu lieu préalablement à la modification du Code de la route.

Je ne dispose pas des chiffres relatifs au nombre d'accidents de la route impliquant des personnes ne portant pas la ceinture. Les chiffres relatifs au nombre d'infractions, c'est-à-dire les constats de la police ayant donné lieu à des procès-verbaux et à des perceptions immédiates relatives à la ceinture et aux sièges d'enfants, par Région, au cours des cinq dernières années, sont repris dans le tableau dont je vais vous remettre une copie.

27.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'entends bien que le travail est en cours et qu'une mesure sera prochainement prise. Pouvez-vous me donner une idée du délai dans lequel les adaptations seront faites?

27.04 François Bellot, ministre: Pour le Code de la route?

27.05 Emir Kir (PS): Oui.

27.06 François Bellot, ministre: Quelques mois. Le groupe de travail qui réunissait la police, la Justice, les Régions et le SPF Mobilité a terminé son travail depuis maintenant trois mois et demi. Il fallait formaliser le tout, sous forme d'un arrêté royal qui devra être soumis au Conseil d'État. Actuellement, il est soumis à l'avis des Régions.

27.07 Emir Kir (PS): Ce sera pour la rentrée?

27.08 François Bellot, ministre: Oui, sans doute, mais c'est un arrêté royal.

27.09 Emir Kir (PS): Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 25015 de M. Terwingen est reportée.

28 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 "le passage à niveau du Touquet à Blandain" (n° 24944)

28 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overweg ter hoogte van Touquet in Blandain" (nr. 24944)

28.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, il semblerait que le passage à niveau du Touquet, situé à Blandain dans la commune de Tournai, connaisse des difficultés techniques. Selon plusieurs riverains, le 8 mars vers 22 h 00, un train a effectué un freinage d'urgence aux environs du passage à niveau car ce dernier n'a pas correctement fonctionné, entraînant de vives secousses et du bruit dans les habitations voisines. Selon Infrabel, d'après les premiers éléments en sa possession, il s'agirait d'un train technique dédié aux travaux qui circulait sur la voie (fermée à ce moment-là) pour procéder à certaines vérifications techniques qui est à l'origine de ces nuisances.

Parallèlement à ce fait précis, il semble que le passage à niveau tombe régulièrement en panne et ce, malgré une réfection partielle opérée en 2016. Il arriverait que le passage reste fermé pendant plusieurs dizaines de minutes, voire une heure. Dès lors, certains le traversent même si les barrières sont baissées.

Monsieur le ministre, pourriez-vous-m'en dire davantage sur l'incident qui aurait eu lieu le 8 mars dernier? Infrabel a-t-elle mené une enquête? Me confirmez-vous que ce passage à niveau connaît des

dysfonctionnements techniques à certains moments? Si oui, des mesures vont-elles être prises par Infrabel pour y remédier?

28.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel m'a communiqué les éléments de réponse concernant l'incident évoqué. Après enquête, aucun train n'a signalé de freinage d'urgence à cette date.

Un train de marchandises Dunkerque-Liège, avec un conducteur français, a circulé de Blandain vers Froyennes et est passé à Blandain vers 21 h 00. Après cela, les deux voies ont été mises hors service et hors tension et aucun train n'a été enregistré vers 22 h 00.

En général, les dérangements pour fermeture prolongée à ce passage à niveau n'ont que rarement été enregistrés et aucun cas n'a été rapporté dernièrement. Il y a cependant eu occasionnellement certains problèmes de libération suite à des défauts des contacts rail/air. La conséquence en était que le passage à niveau s'ouvrait seulement lors de la libération de la zone d'annonce à contre-voie, soit environ une minute après le passage du train. Pour pallier ces difficultés, un remplacement par des contacts magnétiques a été opéré l'an dernier.

Il n'en reste pas moins nécessaire de rappeler à nouveau que la fermeture d'un passage à niveau constitue une mesure de sécurité et passer outre ce signal, même si le conducteur estime qu'il se prolonge trop, est à la fois une infraction majeure au Code de la route mais aussi un acte de mise en danger de sa propre vie, de celle de ses passagers et de toute personne présente dans le train susceptible de croiser le passage à niveau lors de cette manœuvre kamikaze. Infrabel poursuit d'ailleurs ses campagnes de sensibilisation à ce sujet.

28.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Vous ne pouvez que relayer ce que vous recevez d'Infrabel. Je relaie ce que j'entends de certains riverains. Qui a raison? Ni vous ni moi ne le savons.

Si les barrières peuvent être parfois fermées plus de dix minutes voire une heure, je peux comprendre que certains se posent des questions et commettent l'irréparable. Comme vous le dites, cela ne doit pas se faire mais cela peut parfois hélas se comprendre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 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 "la lutte contre le dépôt de déchets sur les voies" (n° 24945)

29 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de strijd tegen afval op de treinsporen" (nr. 24945)

29.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je reviens régulièrement vers vous concernant la propreté des voies de chemins de fer à la gare de Tournai.

En effet, je constate trop souvent qu'elles sont recouvertes de déchets. La compétence liée au nettoyage des voies a été transférée depuis quelques années d'Infrabel à la SNCB. Pourtant, le personnel de la SNCB ne peut toujours pas nettoyer les voies sans la présence d'Infrabel. En effet, les agents doivent se voir attribuer une fonction de sécurité leur permettant d'assumer, après avoir suivi une formation, les procédures de rigueur pour les cabines de signalisation d'Infrabel. Cette fonction de sécurité, le personnel de la SNCB n'en dispose toujours pas. En cause, un arrêté royal qui se fait attendre!

Cette lenteur juridique a des conséquences très concrètes sur le terrain et il est urgent d'aboutir à une solution. Interrogé sur le sujet via une question écrite en février 2017, vous m'avez répondu qu'une "première version du projet avait été rédigée mais que la SNCB et Infrabel ont par la suite fait part d'une nouvelle demande de modification à laquelle il a été répondu en rédigeant un nouveau projet. Ce projet d'arrêté royal ainsi modifié une seconde fois devra à nouveau être soumis aux Régions et au Conseil d'État pour avis. La procédure devra donc être recommencée."

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer où en est l'état d'avancement du projet d'arrêté royal? Par ailleurs, votre projet de loi relatif à la mise en place d'amendes administratives envers ceux qui contreviennent à la réglementation de la SNCB et d'Infrabel permettra-t-il de lutter contre le phénomène du dépôt de déchets sur les voies, étant donné que le texte prévoit de "sanctionner tout individu qui tenterait de souiller, de détruire ou d'endommager de quelque manière que ce soit l'infrastructure ferroviaire"?

29.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, en effet, la problématique du nettoyage des voies est en cours depuis un certain temps. En février 2017, une première proposition d'arrêté royal visant à attribuer une fonction de sécurité aux membres de la SNCB avait été soumise pour avis à Infrabel et à la SNCB.

Néanmoins, ces dernières avaient marqué leur opposition au projet, raison pour laquelle le projet ne peut être adopté et la réalisation d'un second projet avait été entamée.

Les discussions entre mon administration, la SNCB et Infrabel avaient continué dans le courant de l'année 2017 dans le but d'aboutir à une proposition convenant à toutes les parties. Toutefois, en décembre 2017, il est apparu que cette discussion ne permettait pas d'aboutir à un accord entre les différents intervenants. La rédaction d'une nouvelle proposition d'arrêté royal modificatif attribuant la fonction de sécurité aux membres de la SNCB a dès lors été abandonnée et de nouvelles propositions ont été faites par mon administration.

Un projet de loi est actuellement en préparation visant à modifier la loi du 21 mars 1991 portant réforme des entreprises publiques et économiques afin de confier à la SNCB la tâche du nettoyage et des voies à l'exclusion des mauvaises herbes dans les gares et les points d'arrêt non gardés en l'intégrant dans ses missions de service public prévues à l'article 156 de cette même loi.

De plus, il serait également nécessaire de modifier l'article 163 quater afin qu'Infrabel et la SNCB, dans le cadre de la convention de transport les liant, déterminent les modalités opérationnelles pour procéder à l'exécution de cette tâche. Pour ce qui concerne votre seconde question, je peux répondre par l'affirmative puisque le fait de jeter des déchets sur les voies entre bien dans la notion d'infraction relative aux faits de souiller les infrastructures ferroviaires prévue par le projet de loi relatif à la mise en place d'amendes administratives envers ceux qui contreviennent à la réglementation de la SNCB et d'Infrabel.

Il est actuellement possible de sanctionner de tels comportements sur la base de l'article 3, § 4 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de la police des chemins de fer qui prévoit qu'il est interdit de souiller, de détruire ou d'endommager de quelque manière que ce soit, l'infrastructure ferroviaire ou les véhicules ferroviaires.

29.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je suis patient mais avouez que ce jeu de ping-pong entre Infrabel et la SNCB est dommage car, objectivement, les premières victimes sont les voyageurs, les personnes qui descendent d'un train et qui trouvent des voies dégoûtantes!

Selon moi, ce qui manque systématiquement dans ce genre de réflexion, c'est du bon sens. Bien entendu, cette critique ne vous est pas adressée, néanmoins, je trouve dommage que les uns et les autres ne trouvent pas de solution pour faire en sorte que nos gares soient des endroits propres.

Vous êtes, avez été et serez certainement encore un bourgmestre mais vous savez très bien que, systématiquement, lorsque l'on trouve quelque chose qui ne va pas, on ne trouve pas nécessairement le responsable et donc, automatiquement, la faute est renvoyée à la commune alors qu'elle ne demande pas mieux que tout cela soit propre. Mais j'espère et je suis patient avec vous que vous ferez en sorte que cela fonctionne au mieux à l'avenir.

Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17.03 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.

