

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 24 JUNI 2026

Voormiddag

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MERCREDI 24 JUIN 2026

Matin

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.18 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 18 et présidée par M. Frank Troosters.

De teksten die cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.

[01] Question de François De Smet à Frank Vandenbroucke (VPM Affaires sociales, Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté) sur "Le contrôle de santé pour les conducteurs de véhicules" (56015650C)

[01] Vraag van François De Smet aan Frank Vandenbroucke (VEM Sociale Zaken, Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding) over "De gezondheidscontrole voor voertuigbestuurders" (56015650C)

[01.01] François De Smet (DéFI): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Il n'existe pas, à l'échelle européenne, de règle uniforme imposant un contrôle de santé obligatoire à partir d'un certain âge pour l'ensemble de la population. En Europe, cela concerne surtout la sécurité routière chez les personnes âgées, avec des seuils variables (40 à 75 ans selon les pays).

En Belgique, la politique repose sur la prévention volontaire et les recommandations médicales car le permis de conduire est valable à vie chez nous et repose en grande partie sur l'auto-évaluation des conducteurs quant à leur capacité à conduire.

Ce système montre ses limites lorsqu'il ne permet pas d'identifier ou de prévenir certaines situations à risque.

Dans un contexte de vieillissement de la population, il peut apparaître opportun d'entamer une réflexion sur des mécanismes de prévention adaptés, sans stigmatisation, mais en évaluant de manière objective l'aptitude à conduire, afin de garantir la sécurité de tous – y compris celle des conducteurs eux-mêmes.

Les politiques publiques en matière de sécurité routière ont su évoluer sur d'autres enjeux majeurs (sécurité du véhicule) mais concernant le conducteur nous ne surveillons ni sa vision (acuité visuelle, champ visuel), ni ses capacités cognitives (réflexes, attention), ni son état de santé général (maladies chroniques, mobilité), ni ses facultés mentales (tests psychotechniques).

Pourtant, dans plusieurs pays européens, un contrôle médical est déjà obligatoire pour conserver le permis de conduire à partir d'un certain âge (Portugal, Espagne, Grèce Tchèque, Italie, Pays-Bas, Finlande, Irlande, Danemark) - Finlande, Irlande, Danemark, ou encore Slovaquie)

En conséquence, Monsieur le ministre peut-il me faire savoir:

Si une réflexion a déjà été entamée au sein de ses services afin d'envisager l'obligation d'un contrôle

médical systématique et complet lié à l'âge, par exemple au-delà de 60 ans, et plus particulièrement pour les conducteurs? Dans l'affirmative, si des contacts ont été noués avec Assuralia, représentant du secteur des assurances et quels en sont les premiers résultats?

01.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, cher collègue.

Il me semble important de préciser deux éléments par rapport à cette problématique. D'une part, il faut rappeler que ce sujet a été longuement étudié par des observatoires de la sécurité routière, tant au niveau européen que national. Il ressort clairement de ces études et rapports que les seniors ont plus de chances de subir des conséquences graves en cas d'accident du fait de leur fragilité. Par contre, il n'existe actuellement aucun consensus scientifique quant à l'implication plus fréquente des seniors en tant que cause d'accident. De même, l'obligation de passer un examen médical à partir d'un certain âge n'est pas recommandée. Elle est même considérée comme contre-productive, parce que le conducteur qui passe ce test reçoit un surcroît de confiance. Il a pu être démontré que ces conducteurs étaient plus impliqués dans les accidents après la réussite d'un tel test.

D'autre part, le fait que la directive européenne 2025/2205 prévoit les possibilités pour un État membre de limiter à une durée inférieure à quinze ans – qui est la validité de référence – la validité des permis de conduire délivrés aux personnes de plus de 65 ans uniquement et d'imposer un contrôle médical spécifique constitue également un garde-fou établi, me semble-t-il, au niveau européen. En effet, le but du législateur européen est d'éviter que les États membres, qui appliquent déjà un système spécifique aux seniors, ne l'appliquent avant un certain âge ou qu'ils puissent l'utiliser pour contourner la durée de validité de principe de quinze ans du permis de conduire. Il s'agit d'une étape logique vers une harmonisation accrue du cadre européen en matière de permis de conduire. Sur la base de la littérature scientifique, je ne suis donc pas favorable à prévoir un examen médical obligatoire pour les seniors.

Il me paraît donc plus intéressant de consacrer les efforts de l'administration à améliorer l'auto-évaluation à laquelle tout demandeur de permis de conduire doit se prêter et de renvoyer uniquement vers un médecin de leur choix les personnes qui ne peuvent signer une déclaration sur l'honneur. Ce médecin pourra recourir à un examen détaillé et spécifique à son patient, senior ou non d'ailleurs. À cet égard, l'Institut VIAS est chargé d'étudier la déclaration sur l'honneur actuelle afin que son contenu soit amélioré et, pour autant que de besoin, mis à jour, vu la nouvelle directive dont je viens de parler, la directive 2025/2205. Ce point sera intégré dans le plan fédéral de sécurité routière que nous proposerons après les États généraux de la sécurité routière, le 6 octobre 2026. Mon cabinet a déjà mené des concertations à ce sujet avec celui de la Santé publique.

À côté de cet aspect administratif et préventif, il convient de rappeler que tout conducteur doit, à tout moment, être apte à la conduite. Le cas échéant, en cas de modification de son état de santé – accident, trouble médical, nouvelle affection, intervention chirurgicale, etc. –, il doit se faire examiner et obtenir d'un médecin une attestation validant son aptitude à la conduite, avec ou sans conditions, ou concluant à son inaptitude. Dans ce dernier cas, il doit restituer son permis de conduire à la commune.

La loi du 16 mars 1968 sanctionne en effet toute personne qui conduit sans être médicalement apte. Une déchéance du droit de conduire peut être prononcée pour inaptitude médicale.

01.03 François De Smet (DéFI): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

En vous écoutant – et je dois reconnaître que vous êtes assez convaincant –, je peux me rallier à l'idée que la meilleure approche est sans doute celle de la sensibilisation, afin que chacun, quel que soit son âge, puisse régulièrement évaluer lui-même s'il est toujours dans les meilleures conditions pour conduire. Merci également d'avoir rappelé ces statistiques.

Je pense que cette sensibilisation peut elle aussi faire l'objet de politiques publiques proactives, afin que chacun puisse se poser la question: "Au fond, suis-je toujours dans les meilleures dispositions pour prendre la route?" Il s'agit non seulement d'être responsable et maître de son propre véhicule, mais aussi d'être en mesure de faire face aux comportements potentiellement dangereux des autres usagers. Nos aînés doivent également être protégés des risques que peuvent représenter les autres conducteurs.

Merci encore pour votre réponse, que j'ai trouvée très complète.

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

02 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les propos du CEO de Brussels Airport" (56015877C)

02 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitspraken van de CEO van Brussels Airport" (56015877C)

02.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, le CEO de Brussels Airport, M. Feist, a qualifié la situation actuelle de l'aéroport de totalement inacceptable et a annoncé un risque de chaos absolu durant l'été si rien ne changeait. L'aéroport demeure l'un des principaux poumons économiques du pays et la première porte d'entrée touristique vers Bruxelles.

Votre gouvernement aurait pris récemment des mesures censées atténuer le problème, notamment des renforts en personnel policier d'ici l'été. C'est ce qu'indiquent les communications publiques. Mais ni le calendrier précis, ni les effectifs concernés, ni l'évaluation préalable de l'impact n'ont été communiqués au Parlement.

Quelle est la liste précise et chiffrée des mesures fédérales annoncées en réponse à l'alerte du CEO de Brussels Airport ainsi que leur calendrier de mise en œuvre? Combien d'agents de police aérienne seront-ils effectivement déployés cet été par rapport à l'effectif actuel et à quel horizon les recrutements pérennes seront-ils finalisés? Comment le gouvernement compte-t-il garantir, au-delà de l'urgence estivale, un cadre de sécurité et de fluidité durable à l'aéroport, en concertation avec la Région et les communes riveraines? Je vous remercie.

02.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci, cher collègue.

J'ai toujours plaisir à vous répondre, mais je dois aussi rester dans mes compétences. Les questions qui sont posées relèvent essentiellement de la ministre de l'Asile et de la Migration, Mme Van Bossuyt, mais aussi de M. Bernard Quintin, ministre de l'Intérieur.

Je n'ai pas à prendre position, par contre, sur les déclarations d'Arnaud Feist comme CEO de Brussels Airport. Je crois qu'il est tout à fait dans son rôle en rappelant, et il le fait en heure et en temps, qu'effectivement, si ces problématiques ne sont pas résolues, on risque d'avoir de réelles difficultés. Ce que je peux ajouter, c'est que j'ai évoqué tout à l'heure le sujet avec le ministre Quintin, puisque nous avions une réunion bilatérale ensemble. Il m'a dit, mais vous saurez le vérifier bien plus facilement que moi, qu'il vous avait répondu sur le sujet le 20 mai dernier en séance plénière.

Voilà ce que je souhaitais ajouter, monsieur le président.

02.03 **François De Smet** (DéFI): Oui, il y a des compétences partagées, et comme je suis un peu taquin, il m'arrive de poser les mêmes questions à plusieurs ministres pour, non pas comparer les réponses, mais me faire une idée du paysage global, et parfois cela donne des choses intéressantes.

Merci néanmoins pour votre réponse qui est tout à fait cohérente.

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

03 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les travaux à la gare de Tubize" (56015921C)

03 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De werken in het station Tubeke" (56015921C)

03.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, j'ai dû quelque peu modifier ma question en raison des décalages de nos réunions, de l'enchaînement des questions et des séances "marathon". Je n'ai donc pas pu la poser plus tôt. Néanmoins, le problème subsiste.

La conseillère en prévention s'est rendue à la gare de Tubize, où des travaux sont effectués sur les quais. Il s'agit en l'occurrence de remettre les auvents en bon état. Ces travaux sont confiés à un sous-traitant de la SNCB, propriétaire du mobilier sur les quais qui, eux, appartiennent à Infrabel. C'est là où cela devient cocasse, si je puis dire. Visiblement, ce sous-traitant ne respectait pas les normes de sécurité reprises dans le contrat signé avec la SNCB, mettant ainsi en danger les navetteurs présents sur les quais.

Monsieur le ministre, même si elle signe un contrat avec un sous-traitant, n'est-il pas de la responsabilité de la SNCB de vérifier que toutes les mesures de sécurité sont effectivement prises par celui-ci? Sans parler du temps que prennent ces travaux, les arrêter a un coût. La SNCB se prémunit-elle suffisamment face à ces coûts supplémentaires? Comment voulez-vous que la SNCB réalise autant d'économies – celles que vous lui avez suggérées et qui figurent dans les budgets gouvernementaux? Ne serait-il pas plus judicieux de faire procéder à ce type de travaux par son propre personnel, et non par un sous-traitant? Est-on d'ailleurs certain que les ouvriers travaillant à ces travaux sont reconnus par notre sécurité sociale et sont légalement couverts? Y-a-t-il une vérification du statut de ces ouvriers?

Toutes ces questions sont toujours pendantes, alors que ces travaux s'éternisent. Il y a quelques mois déjà, je vous interrogeais sur d'autres problèmes à la gare de Tubize. Vous me répondiez qu'un membre de votre famille empruntait le train à cette gare, et que tout se passait sans le moindre problème. Je crains qu'elle n'ait des soucis aujourd'hui.

03.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, j'en ai au moins deux qui s'intéressent à cette gare de Tubize plus que d'autres: il s'agit de vous-même et de ma fille qui y prend son train tous les matins. Je ne conteste pas les faits, puisque vous êtes tous les deux parfaitement d'accord à ce sujet.

En revanche, concernant la SNCB, il est essentiel que les voyageurs puissent prendre le train dans les meilleures conditions de confort et, surtout, en toute sécurité. C'est et cela reste la priorité absolue, y compris lorsque des travaux sont en cours dans une gare.

À Tubize, une analyse complémentaire des activités du chantier et des risques associés a dès lors été menée en concertation avec les parties concernées et avec le coordinateur de sécurité – et j'oserais ajouter: à ma demande. Cette analyse est désormais terminée. Sur cette base, les mesures de sécurité nécessaires ont été confirmées et renforcées, les travaux ont donc pu reprendre depuis le 3 juin 2026. La SNCB continue à suivre ce dossier de près, en concertation avec la Ville et l'ensemble des parties concernées afin que le chantier puisse se poursuivre dans des conditions sûres, dans le respect des voyageurs et les exigences de qualité du projet.

S'agissant de votre dernière question, je peux vous dire que la SNCB encadre contractuellement le recours à la sous-traitance pour ce qui concerne ses marchés. Les entrepreneurs et, le cas échéant, leurs sous-traitants doivent respecter l'ensemble des obligations légales, sociales et de sécurité applicables. Dans ce cadre, la SNCB exige l'identification des intervenants, le respect strict des règles de sécurité ainsi que des engagements contractuels prévus. De plus, elle peut prendre les mesures appropriées en cas de manquement. La sécurité sur les quais n'est pas négociable, comme vous le comprenez. Quelle que soit l'organisation retenue – interne ou via sous-traitance – la SNCB reste pleinement responsable du respect strict des normes. L'exigence est simple: tolérance zéro pour les manquements, contrôles renforcés, usage des deniers publics dans un souci constant d'efficacité et de rigueur. Dans certains cas, les travaux peuvent être effectués par le personnel de la SNCB. Dans ce cas-ci, il semblerait que ce n'était pas possible au vu de l'importance du travail à accomplir.

03.03 Dimitri Legasse (PS): Je ne suis pas suffisamment ingénieur pour savoir si la SNCB pouvait effectuer ou achever elle-même les travaux en régie. Mais les travaux ont clairement duré et ne sont, du reste, pas finis. Même s'ils ont repris le 3 juin, nous sommes encore loin de la fin du chantier. L'impact sur la gare de Tubize est important. Depuis maintenant de très nombreuses années, elle subit des chantiers ou des travaux successifs, parfois dans des temps déraisonnables, à mon sens. Je suis heureux d'entendre que les travaux ont repris. S'agissant de la tolérance zéro, cela va de soi, mais c'est mieux de le dire. Par rapport à la régie et à la SNCB, je suis convaincu que, si pas ceux-ci, certains travaux pourraient être entrepris en régie plutôt que par des sous-traitants. Ce serait quand même plus efficace, me semble-t-il, même si c'est un autre débat. Je vous remercie beaucoup, monsieur le

ministre.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Fatima Lamarti aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De noodkreet over de geluidsoverlast door het vliegverkeer" (56016030C)

04 Question de Fatima Lamarti à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le cri de détresse face aux nuisances sonores liées au trafic aérien" (56016030C)

04.01 Fatima Lamarti (Vooruit): Mijnheer de minister, rust is een basisrecht, maar voor duizenden omwonenden van de luchthaven is dat recht momenteel onbestaande. De signalen die ons bereiken, onder meer uit Brussel en uit de ruime rand, zijn ronduit alarmerend.

Gezinnen worden knettergek van het lawaai. Mensen vrezen voor hun gezondheid en overwegen zelfs om te verhuizen. Hoewel de luchthaven een belangrijke economische motor is, mag dat nooit ten koste gaan van de volksgezondheid. Het huidige systeem faalt simpelweg.

We zien elke maand een stijging van het aantal klachten en tienduizenden schendingen van de geluidsnormen. Vooruit kijkt uit naar de nieuwe vliegwet, maar op dit moment kunnen we niet wachten op toekomstige resultaten. Er zijn snellere en concrete ingrepen nodig. Daarom heb ik de volgende vragen.

Erkent u dat de huidige situatie voor veel gezinnen onleefbaar is geworden? Op welke manier zult u op zeer korte termijn ingrijpen om de overlast te beperken?

Hoe staat het met de nieuwe federale vliegwet en met de belofte van een eerlijke, wetenschappelijk onderbouwde spreiding van de vlieglasten?

Welke stappen zet u om de luchtverkeersleiding te dwingen tot objectievere berekeningen en transparantere communicatie over de impact van de vliegroutes en de naleving van de normen?

Bent u bereid om de nachtrust van de omwonenden prioritair te beschermen door het aantal nachtvluchten nu al drastisch terug te schroeven? Ik dank u al op voorhand voor uw antwoord.

04.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, ik heb alle begrip voor de vele mensen die klagen over geluidshinder. Zoals u zich kunt voorstellen, worden zowel de administratie als de beleidscel letterlijk overspoeld door noodkreten van bewoners die hun rust overdag en 's nachts verstoord zien door overvliegende vliegtuigen.

Ik heb met Skeyes afgesproken dat het op korte termijn meer aandacht zal besteden aan correct baangebruik en aan behoorlijke informatie over de meteorologische omstandigheden en over de keuze van de banen. Ik heb mijn administratie ook opgedragen nauw toe te zien op het eerbiedigen van de regelgeving.

Ook op operationeel vlak zijn op korte termijn al verbeteringen in de maak. Skeyes zal meer nadruk leggen op *continuous descent operations*, interceptie op grotere hoogte en de verbetering van de startprocedures. Dat zijn geen fundamentele veranderingen, maar ze zullen bijdragen tot een betere beleving.

Op langere termijn ben ik ervan overtuigd dat we het voortouw moeten nemen en dat de overheid het draagvlak voor de luchthaven moet versterken. Als we dat niet doen, zullen rechtbanken ons maatregelen opleggen die geen globale oplossing bieden en wellicht meer problemen stellen dan oplossen.

Voor mij is veiligheid een absolute prioriteit. Daarnaast zoek ik een evenwicht tussen de vereisten inzake economische ontwikkeling, werkgelegenheid, connectiviteit en volksgezondheid. In dat perspectief wil ik een aantal maatregelen bespreken met de betrokken operatoren en overheden.

Ik kan daar op dit ogenblik niet in detail op ingaan. Het is te vroeg om daarover te communiceren. Die maatregelen moeten ook politiek haalbaar zijn. Daarvoor moet ik mijn collega's in de federale regering overtuigen. Dat is geen eenvoudige opgave, maar ik maak er werk van.

In dat licht werk ik ook nauw samen met de Vlaamse collega's, die de *balanced approach* uitwerken om de milieuvergunning van de luchthaven te bestendigen. In die oefening staat het terugdringen van de geluidshinder centraal.

Ten slotte zijn de werkzaamheden met betrekking tot de vliegwet van start gegaan na het regeringsbesluit van december 2025. Het doel is om de samenstelling van de werkgroep in september af te ronden en in de loop van 2027 een wetsvoorstel op te stellen.

04.03 Fatima Lamarti (Vooruit): Mijnheer de minister, ik heb gehoord dat er effectief werk wordt gemaakt van de problematiek. Ik ben blij dat u al stappen onderneemt. Ik blijf er echter op aandringen, want de nachtrust van de mensen in Brussel en de omliggende gemeenten is van belang en de volksgezondheid is ook belangrijk. Ik hoop dat we in de komende weken en dagen effectief het verschil zullen merken boven Brussel en boven de Rand.

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

05 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les cadres linguistiques chez skeyes" (56016311C)

05 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De taalkaders bij skeyes" (56016311C)

05.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Je reviens sur ce dossier à propos duquel je vous avais interrogé le 12 mars 2025, et à propos duquel je vous ai à nouveau interrogé par voie de question écrite à laquelle vous ne m'avez pas encore répondu mais les développements actuels du dossier m'autorisent à vous poser une nouvelle question orale. L'État belge, je le rappelle, a été condamné à de lourdes astreintes pour défaut de fixation de cadres linguistiques de Skeyes, depuis le 1^{er} avril 2023 suite aux arrêts du Conseil d'État. Après avoir fait notifier par requête le 8 octobre 2025 une demande de suspension temporaire de l'exigibilité de l'astreinte prononcée et puis le 12 novembre 2025, adressé un courrier au Conseil d'État signifiant son désistement quant à cette demande de suspension temporaire de l'astreinte, sans aucune autre justification, l'État belge a finalement fait connaître son désistement qui a été acté par le Conseil d'État dans un arrêt du 1^{er} avril 2026.

D'une source proche du dossier, cette décision fait suite à un avis rendu par la Commission permanente de contrôle linguistique concernant l'établissement de cadres linguistiques dans le chef de Skeyes, avis qui avant toute élaboration de cadres, doit porter à titre préliminaire sur les degrés de la hiérarchie au sein du service public concerné

En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir: s'il est en mesure de communiquer la justification liée à ce désistement de l'État belge et dans l'affirmative quel a été l'avis de la CPCL dont question? Sans préjudice du fait que la récupération d'astreintes s'effectue par l'intermédiaire du ministre de l'Intérieur, si il confirme le fait que des astreintes continuent à être dues par l'État belge et dans l'affirmative veiller à la correcte exécution? S'il avait effectué une démarche auprès du CEO de Skeyes conformément à sa réponse du 12 mars 2025 faisant d'une gabegie budgétaire dans un contexte particulièrement difficile pour les finances publiques?

05.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, cher collègue.

En réponse à vos trois questions, je suis en mesure de vous apporter les précisions suivantes.

Tout d'abord, je peux vous confirmer le désistement de l'État belge du recours devant le Conseil d'État que vous évoquez. Je tiens toutefois à préciser que l'avis de la Commission permanente de contrôle

linguistique du 15 octobre 2025 sur le projet d'arrêté fixant les degrés de la hiérarchie chez skeyes est étranger à cette décision. En effet, cet avis, exigé par les lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative, est un avis favorable qui valide l'approche que je propose à cet égard. Il s'agit donc, dans ce dossier complexe, d'une étape importante et d'un nouveau pas dans la bonne direction.

Comme vous l'indiquez à juste titre, il ne s'agit toutefois que d'une étape préliminaire, qui doit encore être complétée par l'adoption de l'arrêté fixant les cadres linguistiques proprement dits, qui constituera la dernière étape du processus. La décision prise dans la procédure administrative que vous évoquez l'a été après concertation avec les conseils de l'État belge dans ce dossier. L'objectif est de réactiver cette procédure lorsque les travaux relatifs à cette dernière étape auront abouti et que l'ensemble des nombreuses précisions techniques devant être fournies par l'entreprise publique autonome l'auront effectivement été. Par ailleurs, ces précisions techniques ont une incidence sur les cadres linguistiques proprement dits et, plus largement, sur l'ensemble de l'entreprise publique autonome. Skeyes n'a donc d'autre choix que de les soumettre à son conseil d'administration. À cet égard, un important volet des précisions techniques demandées figurait à l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration des 23 avril et 21 mai. Vous comprendrez que le caractère collégial de cette validation ne constitue pas nécessairement un facteur d'accélération dans ce dossier, alors même que des astreintes sont actuellement dues et que je veille à leur règlement régulier.

Enfin, quant aux interactions avec skeyes et avec son CEO dans ce dossier, vous imaginerez sans peine qu'elles sont nombreuses. Cela s'explique tant par la complexité du processus d'élaboration des cadres linguistiques d'une entreprise publique autonome par l'autorité de tutelle, qui exige une collaboration étroite entre les parties concernées, que par la nécessité impérative de mettre un terme aux astreintes en cours. Il s'agit d'une tâche que je considère comme prioritaire et à laquelle je peux vous assurer que je consacre toute l'énergie nécessaire.

05.03 François De Smet (DéFI): Je remercie simplement le ministre pour sa réponse, qui contient une série d'informations que nous prendrons le temps d'analyser attentivement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- Frédéric Daerden à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité de la gare de Liège-Guillemins" (56016434C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité de la gare de Liège-Guillemins" (56016746C)

06 Samengevoegde vragen van

- Frédéric Daerden aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegankelijkheid van het station Luik-Guillemins" (56016434C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegankelijkheid van het station Luik-Guillemins" (56016746C)

06.01 Frédéric Daerden (PS): Monsieur le ministre, depuis plusieurs années, la gare de Liège-Guillemins – pourtant l'une des principales vitrines ferroviaires de notre pays – connaît des pannes chroniques et répétées de ses ascenseurs et escalators. Certaines installations restent hors service durant des semaines, voire des mois, sans solution durable apportée.

Lors de récents constats sur le terrain, la quasi-totalité des ascenseurs accessibles au public étaient indisponibles, tout comme plusieurs monte-charges techniques et de secours, rendant certains quais totalement inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. La situation est telle que le personnel lui-même aurait déposé une plainte collective pour dénoncer l'état des équipements et les difficultés quotidiennes rencontrées.

Cette situation est d'autant plus préoccupante que la SNCB concentre déjà l'assistance aux personnes à mobilité réduite dans certaines grandes gares. De nombreux usagers n'ont donc d'autre choix que de passer par Liège-Guillemins pour pouvoir accéder au rail, faute de service équivalent dans des gares plus petites comme Liers ou Herstal.

Autrement dit, les usagers en situation de handicap se voient privés dans les faits d'un accès normal au service public ferroviaire. Dans un État signataire de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, une telle situation qui perdure depuis des années ne peut plus être considérée comme une simple difficulté technique. Il s'agit d'une rupture d'égalité et d'une discrimination structurelle de fait.

Dès lors, monsieur le ministre, disposez-vous d'un état des lieux précis et chiffré des pannes ayant affecté les ascenseurs et escalators de la gare de Liège-Guillemins ces dernières années, ainsi que des délais moyens de réparation? Comment expliquez-vous qu'une gare aussi stratégique pour la mobilité nationale et internationale puisse rester durablement inaccessible à une partie des usagers? Quelles mesures concrètes ont été prises par la SNCB et Infrabel afin de garantir une remise en état structurelle et durable des équipements, plutôt que des réparations temporaires successives? Un calendrier précis d'intervention et de modernisation des installations peut-il être communiqué? Enfin, quelles garanties pouvez-vous donner aujourd'hui aux personnes à mobilité réduite afin qu'elles puissent accéder en toute autonomie et dignité au réseau ferroviaire dans la région liégeoise?

06.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, en tant qu'usagère quotidienne de la gare des Guillemins, je ne peux manquer de vous interpeller sur l'accessibilité de cette gare. En effet, les escalators et ascenseurs de la gare des Guillemins sont régulièrement en panne sur de longues périodes. Cela cause de véritables problèmes d'accessibilité pour les voyageurs avec une poussette ou une valise, mais cela rend carrément les quais inaccessibles pour les personnes en situation de handicap, qui ne seraient pas capables de monter ces escaliers. Il faut agir. Dans l'urgence, pourquoi ne pas s'assurer qu'un train extrêmement fréquenté comme celui qui relie Bruxelles à Liège puisse changer de voie lorsque les escalators sont en panne?

Quand les problèmes chroniques de pannes seront-ils résolus? Nous avons déjà discuté des possibilités de remplacement des appareils. Je sais qu'il y a des problèmes d'approvisionnement de pièces, mais cette situation ne peut perdurer.

06.03 Jean-Luc Crucke, ministre: La disponibilité des ascenseurs et des escalators fait l'objet d'un suivi rigoureux par les équipes techniques de la SNCB. Le prestataire est tenu d'intervenir dans les délais contractuels, allant de une à quatre heures selon la criticité de la panne. Les pannes simples sont généralement résolues rapidement.

En revanche, celles qui impactent le plus fortement la disponibilité nécessitent le remplacement de pièces structurelles: mains courantes, chaînes et pignons de traction, courroies de pression, cartes électroniques, etc. Les délais d'approvisionnement pour ces composants peuvent toutefois être longs. L'entretien des ascenseurs et escalators de la gare de Liège-Guillemins relève du lot sud-est du contrat national confié à l'entreprise KONE. Ce prestataire rencontre de manière ponctuelle des difficultés à garantir le bon fonctionnement des équipements.

Une situation critique avait déjà été constatée depuis début 2025. Un plan d'action avait alors permis de rétablir la situation.

Depuis plusieurs semaines, la disponibilité des installations s'est de nouveau fortement dégradée, impactant significativement le confort des voyageurs, en particulier des personnes à mobilité réduite. La SNCB juge cette situation inacceptable et mène actuellement des discussions intensives avec le prestataire concerné afin d'y remédier.

Un nouveau plan d'action a été mis en place afin d'améliorer la disponibilité des équipements d'accessibilité et de mobilité, et les premiers résultats sont déjà visibles. Ainsi, à la date du 29 mai 2026, la situation était globalement positive. On recensait 11 ascenseurs en service et un seul appareil en panne. Concernant les escalators, 32 appareils étaient opérationnels, tandis que 8 faisaient l'objet d'une indisponibilité. Enfin, sur les 10 trottoirs roulants installés, neuf étaient en service et un seul était en panne. Ces chiffres témoignent des progrès réalisés grâce aux mesures récemment mises en œuvre.

Par ailleurs, les contrats d'entretien font l'objet d'évaluations continues afin d'améliorer à la fois leur efficacité et leur coût. Les nouvelles conventions tiennent compte des enseignements tirés des contrats en cours, avec pour priorité d'assurer une disponibilité maximale tout au long de leur durée de vie.

Le nouveau contrat national pour les ascenseurs et escalators, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2027, sera orienté résultats. Il intégrera des mécanismes de rémunération visant à garantir des niveaux de service plus élevés et plus stables.

Concernant Liège-Guillemins, selon le planning le plus récent communiqué par KONE, les dernières réparations des pannes importantes connues sont prévues entre début juin et la mi-juillet.

De manière plus générale, la SNCB a également établi un programme de remplacement pour l'ensemble des ascenseurs et escalators existants en fonction de leur âge, de leur état et de leur fréquence d'utilisation. Le financement de ce programme est inscrit dans le plan pluriannuel d'investissement 2023-2032, qui fait partie du contrat de service public.

En région liégeoise comme dans l'ensemble du pays, la SNCB poursuit la mise en œuvre de sa stratégie visant à garantir l'accessibilité autonome des personnes à mobilité réduite, conformément aux engagements prévus dans le contrat de service public. Cette stratégie se traduit notamment par l'installation d'ascenseurs et de rampes destinés à faciliter les déplacements et l'accès aux quais.

Plusieurs réalisations ont déjà vu le jour ces dernières années en région liégeoise, notamment dans les gares d'Ans, de Liège-Saint-Lambert, de Visé, de Verviers-Central et de Waremme. Par ailleurs, cette dynamique se poursuivra dans les années à venir avec de nouveaux projets prévus dans les gares d'Eupen, de Huy et de Welkenraedt. Ainsi, la SNCB entend continuer à améliorer progressivement l'accessibilité de son réseau pour permettre à chacun de voyager dans les meilleures conditions d'autonomie et de confort.

En conclusion, les difficultés rencontrées à Liège rappellent que l'accessibilité doit être garantie de manière continue, en particulier dans une gare aussi stratégique. Les améliorations en cours sont réelles mais doivent s'inscrire dans la durée pour assurer une autonomie effective à tous les voyageurs. À plus long terme, cette exigence est pleinement intégrée dans la vision 2040, qui est en cours d'élaboration au sein d'un groupe de travail dédié. L'objectif est de garantir un réseau ferroviaire structurellement accessible, fiable et inclusif en s'appuyant sur des équipements performants, une maintenance renforcée et une approche globale de l'accessibilité sur l'ensemble du territoire.

Dans la continuité des échanges intervenus en commission ce matin, il convient dès lors de réaffirmer une priorité claire: faire de l'accessibilité universelle un pilier central de la mobilité ferroviaire de demain. Mais je dois également vous dire – parce que je pense que ce problème des ascenseurs est trop fréquent – que hier encore, j'étais à Mouscron, où il n'y a pas d'ascenseur et où la seule voie d'accès est en panne depuis un mois. J'ai demandé à la SNCB, sur cette problématique des ascenseurs, qu'un rapport détaillé me soit remis pour le mois de septembre afin qu'on puisse avoir une vue à la fois ponctuelle et globale.

06.04 Frédéric Daerden (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Au-delà des explications techniques que vous avez fournies, je pense qu'on se rejoint dans le constat et dans le caractère inacceptable. Vous avez évoqué que c'est également inacceptable pour la SNCB et ses différentes structures, et qu'il faut vraiment qu'on puisse assurer une accessibilité continue pour l'ensemble des usagers. Il ne s'agit pas simplement de confort d'accessibilité, mais d'accessibilité tout court. Je me réjouis de voir si tout ce que vous avez évoqué sera mis en œuvre à court terme, c'est-à-dire au mois de juin, mais aussi dans le cadre du renouvellement des contrats.

06.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour les différentes démarches que vous avez entreprises.

Il est tout à fait anormal qu'une gare aussi récente connaisse des incidents aussi récurrents, à la charge du public. À un moment donné, il faudrait aussi pouvoir rechercher des responsabilités dans le chef des constructeurs et des installateurs. Cette situation est anormale, à la fois pour les personnes qui en subissent les conséquences, mais également pour les finances publiques. On le sait, ces gares Calatrava ont coûté suffisamment d'argent. Si, en plus, elles ne sont pas fonctionnelles, c'est vraiment le pompon!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Marie Meunier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre de la SNCB lors du Doudou" (56016716C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains de nuit déployés pour les retours des festivaliers depuis les grands festivals belges" (56016744C)

07 Samengevoegde vragen van

- Marie Meunier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinaanbod tijdens de Doudou" (56016716C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het inleggen van nachttreinen voor festivalgangers na afloop van de grote Belgische festivals" (56016744C)

Le **président**: Mme Meunier n'est pas présente pour poser sa question.

07.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les festivals d'été, fleurons belges, pointent leur nez. Des milliers de Belges, jeunes et moins jeunes, vont en profiter d'ici quelques jours, mais également des personnes venant d'un peu partout en Europe. Chaque année, je vous interroge sur l'offre de trains de nuit pour le retour, étant donné que tout le monde ne loge pas au camping lors de ces événements. Chaque année, on constate une offre de trains de nuit pour partir après la fin des concerts vers la Flandre et une offre absente du côté francophone.

Cette année, cela n'a pas raté, étant donné que, de nouveau, pour rentrer de Werchter, il existe une possibilité de train de nuit vers Ostende, Anvers, Gand; du Pukkelpop vers Bruges et Anvers-Central; Tomorrowland, idem: train de nuit à la fin des concerts pour Anvers, Berchem et Anvers-Central. Par contre, si l'on regarde Dour ou LaSemo, aucun train de nuit n'est prévu. D'une part, c'est une injustice vis-à-vis des spectateurs francophones qui se rendent dans ces festivals et qui sont également très nombreux. Et, d'autre part, c'est également une absence de mesures qui a un impact en matière de sécurité. On sait à quel point la question de la sécurité routière en Belgique est un problème. Le Belge a quand même une tendance à prendre le volant, quel que soit son état. Par conséquent, il est quand même indispensable de pouvoir proposer des alternatives. Sinon, on sait bien quelles seront les conséquences.

Donc, monsieur le ministre, quelles actions avez-vous entreprises pour tenter de renforcer cette offre? Elles n'ont visiblement pas abouti. Ou bien n'en avez-vous tout simplement pas entrepris?

Je vous remercie.

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, chère collègue.

Le contrat de service public ne prévoit pas de système de tarifs préférentiels sur les événements. Je réponds également aux questions de Mme Meunier. Il permet en revanche à la SNCB d'adapter son offre à des besoins de déplacement spécifiques et prévisibles, notamment dans le cadre d'événements sur la base de la demande. De telles adaptations supposent toutefois une demande concrète de l'organisateur concerné ou de l'autorité locale – il est important de le retenir –, qui sont les mieux à même d'évaluer le flux de voyageurs attendu. Comme vous le savez, le bourgmestre a, par ailleurs, une responsabilité primordiale en matière de sécurité publique, notamment lors des grands événements. Pour celui auquel vous faites référence et, dans ce cas, il s'agissait du Doudou, et pas de ce que vous avez évoqué, madame Schlitz –, il semble qu'aucune demande spécifique n'ait été formulée vis-à-vis de la SNCB.

Je les invite donc à formuler une demande s'ils l'estiment nécessaire. Amener davantage de monde implique évidemment des besoins accrus en mobilité, mais accueillir davantage de personnes sur place suppose aussi de renforcer la sécurité. Il est donc essentiel que le bourgmestre puisse évaluer cette demande. C'est, d'ailleurs, le raisonnement de la SNCB: en l'absence de sollicitation de l'autorité locale, il est difficile de décider d'acheminer un nombre supplémentaire de festivaliers, au risque de se retrouver confrontés à des problèmes de sécurité

Lorsque, pour certains événements, attractions ou partenariats culturels, il existe des produits spécifiques, des formules promotionnelles ou des liaisons ferroviaires adaptées, cela se fait dans le cadre d'une collaboration commerciale bien délimitée ou sur la base d'une demande concrète et toujours après évaluation des flux des voyageurs attendus, l'accessibilité par rail, la faisabilité opérationnelle, la sécurité de l'impact sur le service régulier et des moyens disponibles.

A cet égard, la comparaison avec les trains supplémentaires vers la côte n'est pas pertinente. D'ailleurs, pendant l'été, la SNCB met également en place des trains supplémentaires pour Pairi Daiza, Walibi, Dinant, Houyet pour la descente de la Lesse, et entre Liège et Marloie pour Durbuy. Ces renforcements répondent donc à une demande de loisirs récurrente et de grande ampleur, avec des flux de voyageurs très élevés et prévisibles.

Madame Schlitz, pour votre question, la SNCB peut également développer, en dehors de ses missions de service public, des initiatives commerciales pour certains événements, comme pour des grands festivals, pour autant qu'elles ne portent pas atteinte au service public et que les coûts et recettes soient comptabilisés séparément.

La mise en place de trains de nuit pour les festivals se fait à la demande des organisateurs d'événements. Il n'est donc pas régi par le contrat de service public de la SNCB. Ces trains supplémentaires font l'objet d'un accord commercial entre la SNCB et l'organisateur de l'événement. Pour toute question à ce sujet je vous invite, bien évidemment, à prendre contact avec les organisateurs de l'événement.

J'ajoute que, si des demandes précises ont été formulées par les organisateurs - ce dont je ne dispose pas à ce stade - je vous invite à me les transmettre. Je pourrai alors engager un échange plus direct avec la SNCB à ce sujet. En effet, je ne souhaite pas que l'on opère, en la matière, une quelconque discrimination entre le nord et le sud du pays.

07.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse.

Je pense qu'il existe, en effet, deux manières d'agir. Rien n'empêche la SNCB de prendre spontanément contact avec des opérateurs de grands festivals afin d'examiner avec eux la possibilité d'une offre adaptée. Cela fait partie des missions qu'elle pourrait développer. C'est précisément l'un des reproches que je formule ici.

Il me semble qu'un contact pourrait être pris, par le service commercial de la SNCB, avec les équipes organisatrices des Ardentes afin d'évaluer avec elles les offres susceptibles d'être proposées, en tenant compte des publics qui fréquentent le plus le site.

Je pense que de nombreux Bruxellois se rendent au festival Les Ardentes. Jeudi prochain, le concert de Theodora rassemblera un monde fou – j'y serai personnellement. Vous aussi? Nous nous y croiserons. La gare d'Ans est située à quelques kilomètres du site et est reliée au site par une navette. Mettre en place un train de nuit pour ramener le public à la fin des concerts est une opération à la fois de sécurité routière et un service rendu aux festivaliers. Tout le monde serait gagnant. Je ne comprends pas que cela ne puisse pas se mettre en place. La mentalité du "tout à la voiture" a la vie dure, mais elle doit changer, tant par rapport aux enjeux climatiques qu'aux enjeux de sécurité routière. J'espère que, pour l'année prochaine, la SNCB prendra des contacts spontanés avec les différents festivals pour définir une offre qui convienne au plus grand nombre.

Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La contractualisation des agents du rail" (56016717C)

08 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De beslissing om alleen nog contractuelen aan te werven bij het spoor" (56016717C)

08.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, 25 cadres d'Infrabel ont décidé d'attaquer leur entreprise auprès du tribunal du travail. Ils le font à titre individuel et six affaires ont déjà été jugées en faveur des plaignants.

De quoi est-il question exactement? Pour conserver ses meilleurs éléments – notamment des ingénieurs – face aux sirènes du secteur privé, Infrabel a mis au point un système de gratification pour les cadres recevant un bulletin avec mention "très bon". Mais la société a changé les règles. Il faut dorénavant avoir un avis "excellent" et passer devant un jury pour obtenir cette gratification. Et, c'est là que le bât blesse. Ce changement est intervenu sans concertation. Les ingénieurs concernés estiment que cette façon de procéder est inique et illégale. Les tribunaux leur donnent, pour le moment, raison.

Monsieur le ministre, où en est ce dossier? Ne constitue-t-il pas un avant-goût de nouveaux conflits qui vont opposer deux catégories de personnel, statutaires et contractuels, dans les mois à venir? Nous savons de quoi nous parlons, et il serait vraiment dommageable de se retrouver dans des séquences de conflits sociaux. Ce n'est pas à vous que je dois l'expliquer. Je vous remercie.

08.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, la question porte sur les suppléments complémentaires de rémunération éventuels prévus par la réglementation des chemins de fer belges au bénéfice de son personnel universitaire. Il ne s'agit pas d'une réglementation spécifique à Infrabel, mais d'une réglementation dont HR Rail assure la gestion et l'application pour l'ensemble des chemins de fer belges. Plusieurs procédures judiciaires ont effectivement été intentées à l'encontre des chemins de fer belges concernant l'interprétation des conditions d'octroi de ces suppléments. Certaines décisions ont été rendues en première instance. Toutefois, plusieurs procédures sont encore pendantes et la cour du travail doit encore se prononcer sur le fond de la problématique. La question n'est donc pas définitivement tranchée à ce stade.

Afin d'assurer la sécurité juridique du dispositif et de tenir compte des enseignements dégagés par la jurisprudence récente, les chemins de fer belges ont adapté la réglementation applicable. Cette réforme consiste notamment à introduire de nouveaux niveaux d'évaluation excellents, supérieurs à la mention "très bon" et à faire correspondre les suppléments complémentaires à ces nouveaux niveaux d'évaluation. L'objectif poursuivi est de clarifier la réglementation dès lors qu'une divergence d'interprétation est apparue quant aux conditions d'octroi de ces suppléments complémentaires. La réglementation a toujours prévu que cet octroi de suppléments supposait une appréciation du mérite professionnel et de l'aptitude de l'intéressé, et non un automatisme.

La réglementation a toujours prévu que la direction devait se prononcer sur l'octroi de ce supplément. La réforme vise à préciser davantage le cadre dans lequel cette appréciation est réalisée. Elle ne supprime donc pas les suppléments complémentaires de rémunération mais adapte les conditions permettant d'y accéder.

Contrairement à ce qui a été indiqué dans la question, cette réforme n'a pas été adaptée sans concertation. Le dossier a fait l'objet de nombreuses discussions avec les organisations syndicales au sein des organes de concertation compétents. Les modifications réglementaires ont ensuite été adoptées conformément aux procédures prévues par la législation.

Par ailleurs, le recours à un entretien, par exemple devant un jury, ne constitue pas une nouveauté introduite par la réforme. Cette possibilité existait déjà dans la réglementation antérieure et tous les contentieux datent d'ailleurs de la réglementation antérieure.

Enfin, cette réforme concerne exclusivement une réglementation applicable à certaines catégories du personnel statutaire. Elle ne présente aucun lien avec la situation des membres du personnel contractuel.

S'agissant de mon rôle, j'ai interrogé HR Rail ainsi que les entreprises ferroviaires afin de m'assurer de

la portée des adaptations apportées. Les chemins de fer indiquent que ces modifications permettent de préciser le cadre applicable et de renforcer la sécurité juridique du dispositif en clarifiant les conditions d'octroi des suppléments complémentaires. Je reste pour ma part attentif à l'évolution de ce dossier, en particulier au regard des procédures judiciaires en cours et de la nécessité de garantir un cadre clair, transparent et équitable pour les agents concernés.

Par conséquent, il ne me paraît pas pertinent d'établir un lien entre ce dossier spécifique et une opposition plus large entre personnels statutaire et contractuel. Il s'agit d'une question ciblée, distincte des enjeux liés à l'évolution du cadre d'emploi dans le secteur ferroviaire.

08.03 Dimitri Legasse (PS): J'entends bien votre réponse concernant l'amalgame qui pourrait être fait, mais, convenons-en entre nous, adapter une procédure ou un usage, adapter la réglementation après coup n'est pas très efficace.

Il me semble qu'il eût fallu effectuer le travail préalablement et assurer la sécurité juridique, clarifier la situation avant. Cela me fait douter de la négociation ou de l'aboutissement de cette fameuse négociation, de cette concertation qui se serait déroulée et dont j'aurais été mal informé. Parce que, si elle avait effectivement abouti et si les négociations avaient été efficaces, nous n'en serions pas là en termes de procédure.

Alors oui, il y a des recours, les affaires sont pendantes, néanmoins l'orientation qui est prise à ce stade par les jugements déjà intervenus est relativement claire. Je pense qu'il y a lieu, comme vous le disiez, de suivre ce dossier de manière attentive et de s'assurer qu'on ne se retrouve pas, dans d'autres cas, dans des situations similaires.

Je me permets aussi de signaler, même si vous faites le distinguo, que la problématique de la statutarisation des emplois qualifiés ou des emplois les plus importants, si j'ose dire, que ce soit chez Infrabel ou à la SNCB, est encore là révélée. Cela nous conforte dans l'idée que, tant à la SNCB que chez Infrabel, certains métiers sont à ce point importants, soit qu'on soit formé en interne, soit qui demandent une haute qualification, qu'ils nécessitent et méritent un statut. Mais c'est un autre débat, et nous l'avons déjà eu.

Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La problématique des normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National" (56016745C)

09 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De windnormen op Brussels Airport" (56016745C)

09.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

En fonction de la force et de la direction du vent, l'utilisation de pistes secondaires pousse les avions à survoler des zones densément peuplées.

Les associations de riverains et les autorités régionales bruxelloises contestent la manière dont l'État fédéral définit les normes de vent pour utiliser certaines pistes. L'utilisation de limites spécifiques pour les rafales instantanées permet de garder des pistes actives (comme les pistes 25) plus longtemps, mais le respect strict des normes internationales OACI obligerait à basculer plus vite vers d'autres pistes.

L'OACI recommande une composante maximale de vent de travers de 15 nœuds et un vent arrière de 5 nœuds (rafales incluses) pour l'utilisation d'un système préférentiel de pistes. À Brussels Airport, les normes appliquées permettent des limites plus élevées (jusqu'à 7 nœuds en vent arrière) afin de maximiser la capacité aéroportuaire sur les pistes principales.

L'ajustement de ces normes est un compromis délicat entre la sécurité aérienne, la rentabilité de

l'aéroport et le bien-être des populations survolées

En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir si il entend veiller au strict respect des normes de vent OACI et de garantir la transparence totale à cet égard?

09.02 Jean-Luc Crucke, ministre: La question des normes des vent, de leur méthode de calcul, de la prise en compte des rafales et du vent d'altitude est une question centrale dans l'appréhension de la problématique des survols. Comme vous le savez, la sécurité reste l'élément clé de toute réflexion quant à une éventuelle modification des normes, qui devra dès lors faire l'objet d'une étude de sécurité et d'une validation d'instances telles que l'OACI. Je n'envisage donc pas d'imposer une réforme qui ne serait pas validée par l'aviation civile internationale. Comme annoncé, mon approche repose sur un accord qui devra être obtenu au sein du gouvernement. Si modification il y a, elle sera bien sûr étayée par une approche sécuritaire absolue, mais aussi par une référence plus précise aux normes internationales, notamment celles de l'OACI.

09.03 François De Smet (DéFI): Merci, monsieur le ministre, pour cette réponse claire et précise qui apporte une pièce de plus au dossier.

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

10 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van de overwegen in Hoeselt" (56016806C)

10 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression des passages à niveau à Hoeselt" (56016806C)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, Infrabel heeft plannen om spoorlijn 34 volledig overwegvrij te maken. Dat is een belangrijke ambitie, zeker als we kijken naar een aantal nieuwsfeiten van de afgelopen weken en maanden.

In overeenstemming met de geldende procedures en in overleg met het lokale bestuur moeten op het grondgebied van Hoeselt nog vijf overwegen afgeschaft worden. In het verleden werd er al een streefbeeld opgesteld, maar zowel Infrabel als de stad Bilzen-Hoeselt waren van oordeel dat dat streefbeeld geactualiseerd moest worden. Daarom heeft Infrabel in 2025 een variantenstudie opgezet. Die zou midden 2026 afgerond moeten zijn, of minstens tot duidelijke conclusies hebben geleid.

Wat is de stand van zaken van de variantenstudie? Is ze ondertussen afgerond? Zo niet, tegen wanneer dan wel? Zo ja, kunt u de integrale studie delen?

10.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte heer Raskin, de variantenstudie, waarvan de afwerking midden 2026 was voorzien, is haast klaar. De resultaten van de studie worden verwacht tegen augustus 2026. In de loop van september zal dan teruggekoppeld kunnen worden naar de stad. Daarvoor moeten de resultaten van de studie nog afgewacht worden.

Over vier van de vijf overwegen bestaat er echter al consensus tussen Infrabel en de stad over het type en de variant, namelijk twee wegtunnels en een fietstunnel, en voor één overweg wordt geen alternatief uitgetekend, maar wordt er gezocht naar een manier om drie woningen, gelegen in een natuurgebied, ontsloten te houden.

Vanaf het vierde kwartaal van 2026 zal de voorkeursvariant per overweg verder uitgewerkt worden. Als er geen consensus wordt bereikt, kan bijkomend onderzoek noodzakelijk zijn om voor bepaalde locaties alternatieven te onderzoeken. Het tijdschema zal dus afhangen van het tempo waarmee Bilzen-Hoeselt en Infrabel tot een akkoord komen en van de mate waarin bijkomend onderzoek nodig blijkt.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil u bedanken voor het duidelijke antwoord.

De variantenstudie is zo goed als afgerond. Men finaliseert ze nu en het resultaat zal beschikbaar zijn in augustus, waarna het overleg met de stad in september zal starten. *So far, so good*, zou ik zeggen. U zult mij dan ook terugzien omstreeks de start van het nieuwe parlementaire jaar, wanneer ik u opnieuw zal vragen naar de definitieve variantenstudie.

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

11 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bilan de la politique fédérale en matière de sécurité routière" (56016849C)

11 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De balans van het federale verkeersveiligheidsbeleid" (56016849C)

11.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Belga Now National du 9 juin 2026 a rapporté que plus de dix millions d'amendes routières ont été enregistrées en 2025, un chiffre en augmentation par rapport aux exercices précédents et qui constitue un record.

Aucune ventilation par catégorie d'infraction, par zone géographique, par mode de détection (radars fixes, mobiles, lidar, contrôles policiers) ou par tranche de gravité n'a cependant été immédiatement rendue publique.

La sécurité routière relève d'une compétence partagée entre l'État fédéral et les Régions

VIAS Institute publie chaque année des indicateurs de comportement et d'accidentalité ; le précédent gouvernement avait, dans son plan fédéral 2021-2025, fixé un objectif de réduction de moitié des tués sur la route à l'horizon 2030, conformément à l'ambition européenne "Vision Zero".

En conséquence, Monsieur le Ministre peut-il me faire savoir:

1° si il dispose d'une ventilation des plus de dix millions d'amendes par type d'infraction, par mode de détection, par zone géographique et par tranche d'amende,

2° si ce volume record traduit une amélioration de la détection ou une dégradation des comportements?

3° dans l'affirmative, comment évolue ce volume en corrélation avec les chiffres VIAS Institute sur l'accidentalité (tués, blessés graves) sur la période 2020-2025?

4° les mesures structurelles 2026-2030 — formation à la conduite, contrôles techniques, perception simplifiée des amendes, articulation avec la politique régionale d'infrastructure — qu'il entend promouvoir pour atteindre l'objectif Vision Zero, et selon quel cadre de coordination avec les Régions?

11.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Mes services ne disposent pas directement de statistiques détaillées. Il est cependant possible de consulter les statistiques de contrôle de la police intégrée, qui sont publiées et disponibles en ligne sur le site de la police fédérale: www.police.be/statistiques/fr/circulation. Sur ce site, vous pouvez consulter les chiffres au niveau national, par région, par province et même par zone de police. Les dernières statistiques disponibles concernent l'année 2025, mais le rapport d'analyse n'a pas encore été publié.

À ce stade, je ne peux pas établir si ce volume record reflète avant tout une amélioration de la détection ou une dégradation des comportements, car ceux-ci supposent que le nombre de constatations d'infraction soit mis en relation avec le nombre de contrôles. On peut supposer que le nombre de contrôles réalisés augmente, et que l'accroissement des constats y soit lié, car de plus en plus d'appareils automatiques sont mis en service. Pour certains types d'infractions, comme celles relatives à l'immatriculation ou au permis de conduire, on peut relever également une augmentation des constats, sans toutefois pouvoir en déduire que le comportement des conducteurs se relâche. En ce qui concerne les contrôles d'alcool, l'accord du gouvernement prévoit explicitement la création d'une base de données dans laquelle tous les contrôles, qu'ils donnent lieu ou non à un dépassement du taux d'alcool, seront enregistrés. Il s'agira d'un excellent indicateur permettant de déterminer l'efficacité desdits contrôles. Les services de police ont la possibilité de saisir ces données. Étant donné que cette question relève de la compétence de mon collègue le ministre de la Sécurité intérieure, c'est lui qui

pourra y répondre.

Les études et expériences menées dans notre pays et dans les pays voisins indiquent clairement que les contrôles ont une influence favorable sur la sécurité routière. Il est toutefois très difficile de mesurer dans quelles proportions, car d'autres mesures sont mises en œuvre simultanément et contribuent également à améliorer la situation. Je pense notamment à l'évolution de la législation, aux travaux d'aménagement d'infrastructure, aux normes de sécurité des véhicules, aux conditions d'accès aux permis de conduire, à la sensibilisation, etc. Ces différentes actions constituent un faisceau de mesures qui, mises ensemble, contribuent indubitablement à une meilleure culture de la sécurité routière.

Mes services préparent actuellement, en concertation avec les Régions et les autres partenaires – police, justice, Commission fédérale pour la sécurité routière – dans le cadre de la dynamique "All for Zero", un plan fédéral de sécurité routière pour la période 2026-2030. Ce plan sera présenté et annoté dans les états généraux de la sécurité routière le 6 octobre prochain. J'accorde par ailleurs beaucoup d'importance à la concertation avec mes homologues régionaux, que je vois régulièrement dans le cadre de la conférence interministérielle des ministres de la Mobilité – la fameuse CIM.

Le **président**: Monsieur le ministre, je vous remercie. M. De Smet a dû s'absenter. Quant à moi, je préfère écouter les réponses du ministre Crucke plutôt que celles du premier ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir du chaînon manquant du RAVeL de la ligne 127 entre Moha, Wanze et Statte" (56016856C)

12 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De oplossing voor de ontbrekende schakel v.h. RAVeL-netwerk op lijn 127 tussen Moha, Wanze en Statte" (56016856C)

12.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Monsieur le ministre, depuis plus de 30 ans, les habitants de la région hutoise et les cyclistes attendent la réalisation complète du RAVeL de la ligne 127 entre Moha et Huy.

Alors que des travaux importants ont été entamés par la Région wallonne ces dernières années le long de la ligne, une avancée décisive semblait acquise en 2025 pour achever le chaînon manquant entre Moha et Statte. Cependant, le dossier a été bloqué à la suite du revirement d'Infrabel concernant l'utilisation de la ligne ferroviaire, au grand dam des habitants et de la Région wallonne.

Cette position d'Infrabel fait suite à des discussions engagées avec Carmeuse sur une éventuelle réutilisation industrielle de l'infrastructure, alors même que cette entreprise n'utilise plus le rail sur ce tronçon depuis plus de 10 ans.

Les travaux sur les autres tronçons de la ligne avancent eux entre Huccorgne et Moha, à Huy ainsi qu'aux abords de la carrière, renforçant l'incompréhension des citoyens.

Pourtant, plusieurs solutions avaient été évoquées par la Wallonie afin de concilier les besoins de mobilité active et la préservation d'un éventuel potentiel ferroviaire, notamment l'aménagement d'une piste cyclable réversible sur l'assise ferroviaire. Cette solution est d'ailleurs soutenue par l'ensemble du conseil communal de Wanze.

Au-delà de l'enjeu local, ce dossier concerne la cohérence d'un axe structurant du réseau cyclable wallon, la sécurité des déplacements quotidiens, le développement touristique de toute une région et la bonne utilisation des investissements publics.

Nous peinons dès lors à comprendre pourquoi un projet d'intérêt public attendu depuis plusieurs décennies et soutenu par la Région wallonne peut aujourd'hui être bloqué par Infrabel en raison des réticences exprimées par une seule entreprise privée.

Dès lors, monsieur le ministre, disposez-vous aujourd'hui d'informations actualisées quant à la position définitive d'Infrabel concernant ce tronçon de la ligne 127? Les discussions entre Infrabel, Carmeuse et la Région wallonne ont-elles abouti à une décision officielle? Le gouvernement fédéral a-t-il entrepris des démarches afin de favoriser une solution conciliant les intérêts en présence et l'intérêt général? Quelles initiatives comptez-vous prendre afin qu'Infrabel contribue à une issue rapide et durable à ce dossier, attendu depuis plusieurs décennies par les citoyens de la région?

12.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Schlitz, je pense que vous connaissez déjà le contenu de la réponse. Cette question a par ailleurs été posée dans le cadre d'une question parlementaire écrite de M. Foret en février 2026.

Néanmoins, je tiens à vous tenir informée des évolutions de la situation qu'Infrabel me communique, et j'insiste quant au fait qu'Infrabel a toujours visé à trouver une solution constructive dans ce dossier. Ce dossier n'est donc pas bloqué, car cette approche constructive a permis de dégager un accord entre Infrabel et Carmeuse qui lève les principales incertitudes liées à une éventuelle réutilisation industrielle de l'infrastructure.

Cette avancée ouvre la voie à une solution conciliant les différents usages envisagés pour ce tronçon. Les discussions entre Infrabel, Carmeuse et la Région wallonne ont effectivement progressé de manière significative. Il est prévu que l'assiette ferroviaire fasse l'objet d'une concession domaniale octroyée par Infrabel à la Région wallonne en vue de l'aménagement d'un RAVel réversible. Des échanges sont en cours afin de formaliser juridiquement l'accord.

Dans ce cadre, les autorités fédérales soutiennent une approche visant à concilier l'intérêt général, la mobilité douce et la préservation du potentiel ferroviaire. Les évolutions récentes témoignent d'une volonté commune des acteurs concernés d'aboutir à une solution équilibrée, me semble-t-il, et respectueuse des compétences de chacun. Infrabel poursuit donc activement les discussions avec la Région wallonne afin de concrétiser rapidement une solution durable et opérationnelle.

L'orientation retenue permet d'assurer à la fois la valorisation de l'assiette ferroviaire et le développement du RAVel dans le respect des exigences de sécurité, de robustesse du réseau et de bonne gestion du domaine public ferroviaire. Cette avancée confirme qu'une approche pragmatique et concertée permet d'aboutir à des solutions concrètes conciliant les enjeux de mobilité, d'aménagement du territoire et de gestion responsable du patrimoine ferroviaire par Infrabel.

J'ajouterai que les questions parlementaires sont à cet égard parfois très intéressantes aussi pour faire bouger certains dossiers.

12.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la réponse.

J'espère en effet que nous pourrons rapidement avancer sur ce chaînon manquant, qui entrave en effet la mobilité active dans la région et au-delà, puisque c'est la dorsale wallonne. Permettre d'avoir un itinéraire sécurisé dans son ensemble, c'est vraiment un gros plus, aussi bien pour les habitants que pour les personnes qui vont travailler à vélo, mais aussi pour le développement du tourisme.

Je vous remercie pour les différentes initiatives et la proactivité dans le dossier.

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

13 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bedreigingen van antifa tegen Securail" (56016927C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vraag van de Securailagenten om betere bescherming" (56017198C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Agressie tegen spoorwegpersoneel" (56017220C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van de wapenstok door Securailagenten" (56017225C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De cijfers betreffende agressie tegen spoorwegpersoneel" (56017252C)

13 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les menaces proférées par Antifa à l'adresse de Securail" (56016927C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La demande des agents de Securail pour davantage de protection" (56017198C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les agressions contre les agents du rail" (56017220C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation de la matraque par les agents de Securail" (56017225C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les chiffres liés aux agressions contre les agents du rail" (56017252C)

13.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, voor mijn eerste vraag verwijs ik naar de schriftelijke versie.

De klantendienst van de NMBS ontving formele bedreigingen aan het adres van Securail-agenten met referentie naar de Antifa-beweging. Daarop werd formeel klacht ingediend.

'Nous sommes sur le terrain, nous vous suivons les nazis de Sécumerde pour rappel, un bon Securail est un Securail mort, nous n'attendons plus longtemps avant de vous planter, on est déjà derrière eux, au sens propre du terme, toutes régions confondues', zo klinkt het in niet mis te verstane woorden aan het adres van de Securail-agenten.

In een interne boodschap aan haar personeel vroeg de NMBS-leiding om alert en voorzichtig te blijven, te vertrouwen op hun ervaring, de gekende veiligheidsprocedures te volgen en niet-vertrouwde situaties te melden.

Kan de minister ontvangst van de geuite bedreigingen bevestigen?

Hoe evalueert hij die?

Heeft de minister over deze bedreigingen contact gehad met zijn collega-minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken? Zo ja, met welk resultaat? Welke veiligheidsmaatregelen zullen genomen worden ten gunste van de Securail-agenten? Zo neen, waarom niet?

Is de minister voorstander om de Belgische terreurlijst verder uit te breiden en daar het extreemlinkse en gewelddadige Antifa aan toe te voegen? Zo neen, waarom niet?

Mijn tweede vraag gaat over het gebruik van een wapenstok door Securailagenten.

Ik verwijs hier vooral naar het opvallende antwoord van uw collega Quintin, minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, op mijn vraag in de plenaire vergadering vorige donderdag. Hij gaf toen aan het gebruik van de wapenstok te overwegen. Dat moet uiteraard gebeuren via een aanpassing van de wetgeving betreffende de private en bijzondere veiligheid. Over die piste en over andere maatregelen om de veiligheid binnen het spoorgebied te verhogen, zou hij in overleg treden met u, de minister van Mobiliteit.

Heeft daarover intussen al overleg plaatsgevonden? Zo ja, met welk resultaat?

Hebt u hierover al overleg gepleegd met de leidinggevendenden van Securail? Zo ja, met welk resultaat?

Overweegt u om in geval van een gepast wettelijk kader, dat er momenteel nog niet is, zelf een proefproject inzake de inzet van de wapenstok op te zetten, naar analogie van het BOA-project in Nederland?

13.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, ces derniers jours ont été marqués par des agressions et des menaces inacceptables à l'encontre des agents de la SNCB, et en particulier des agents de Securail. Que ce soit à Anvers-Central, à Bruxelles, à Liège, ou à Namur, ces faits ne peuvent rester sans réponse. On ne peut plus tolérer que certains agents exercent leur métier "la peur au ventre" et subissent une dégradation continue de leurs conditions de travail.

Les agressions de ces derniers jours ne sont malheureusement pas des faits isolés. Elles s'inscrivent dans un contexte où les agressions verbales et physiques à l'encontre du personnel ferroviaire sont devenues une réalité quotidienne.

Les moyens sont connus: manque d'effectifs, absence de moyens de communication directe avec les services de police, conditions de travail dégradées.

Recruter davantage d'agents de Securail est indispensable, mais encore faut-il que la fonction soit attractive. Or, plusieurs mesures prises par le gouvernement semblent produire l'effet inverse: économies budgétaires, remise en cause du statut des cheminots et relèvement de l'âge de la pension.

Aussi, monsieur le ministre, comment comptez-vous recruter et fidéliser du personnel qualifié alors que vous remettez en cause les garanties statutaires qui constituaient un avantage comparatif du rail? Quel impact les réformes des pensions auront-elles sur le recrutement et le maintien du personnel dans les entreprises ferroviaires?

La SNCB a décidé de mettre fin à la vente de billets à bord des trains à partir du 1^{er} juillet. Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer, il est à craindre que cette mesure augmente le risque d'agression du personnel de bord. Pourtant, aucune étude d'impact n'a été réalisée à ce sujet. Pourquoi? Quel sera, selon vous, l'impact de cette mesure sur la sécurité du personnel de bord et quelles mesures comptez-vous prendre pour renforcer sa protection?

La fermeture des guichets et la réduction des horaires d'ouverture ces dernières années ont considérablement diminué la présence humaine dans certaines gares. Avez-vous constaté une dégradation de la sécurité dans les gares concernées? Disposez-vous d'une étude démontrant que la fermeture des guichets n'a pas eu d'impact négatif sur la sécurité et le sentiment de sécurité?

La SNCB est de plus en plus confrontée à des problématiques sociétales qui relèvent pourtant de la compétence d'autres niveaux de pouvoir, telles que le sans-abrisme, les assuétudes ou encore la précarité. Quelles démarches avez-vous entreprises auprès des autorités compétentes afin de soutenir la SNCB et son personnel dans l'accompagnement de ces publics vulnérables et dans la gestion de ces situations au quotidien?

J'aurais également quelques chiffres à vous demander, toujours en ce qui concerne la sécurité dans le rail. L'offre de trains augmente, le nombre de voyageurs augmente, les agressions augmentent aussi, mais le nombre d'agents de Securail ne semble pas suivre cette évolution. De combien comptez-vous renforcer les effectifs de Securail en 2026, 2027, 2028 et 2029? Quelle est l'évolution des agressions subies par l'ensemble du personnel ferroviaire au cours de ces cinq dernières années? Quel est aujourd'hui le ratio entre le nombre d'agents Securail et le nombre de voyageurs transportés? Comment ce ratio a-t-il évolué depuis dix ans? Combien d'interventions demandées à Securail ne peuvent être réalisées faute d'effectifs disponibles? Enfin, combien de demandes d'intervention adressées à la police des chemins de fer ou aux zones de police locale n'ont pas reçu de réponse ou ont reçu une réponse tardive? Quel pourcentage du nombre total d'interventions de la police cela représente-t-il?

13.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Je tiens tout d'abord à préciser que bon nombre des questions soulevées aujourd'hui ont déjà été abordées lors d'auditions organisées à la Chambre le 16 juin dernier, consacrées à la sécurité dans le domaine ferroviaire. La sécurité des voyageurs et du personnel constitue une priorité absolue pour la SNCB. Cette priorité se traduit notamment par un renforcement

significatif des moyens humains. Les effectifs des corporate security services sont ainsi passés de 564 équivalents temps plein en 2022 à 670 en 2025. Cette évolution témoigne de l'effort déjà consenti pour renforcer la capacité opérationnelle de la SNCB. Celle-ci applique une approche fondée sur l'*intelligence led security*, c'est-à-dire un déploiement des ressources basé sur l'analyse des risques des phénomènes observés sur le terrain et des priorités opérationnelles.

Voor de periode 2026-2029 zal de NMBS haar personeelsbezetting blijven aanpassen aan de ontwikkeling van het aantal incidenten, de operationele behoeften in de stations en aan boord van de treinen, maar ook aan de beschikbare begrotingsmiddelen. Het zou echter niet verstandig zijn om vandaag al becijferde doelstellingen aan te kondigen, aangezien de behoeften aangepast moeten kunnen worden aan de realiteit op het terrein.

Ik kan u in ieder geval mededelen dat verschillende noodzakelijke voorzorgs- en veiligheidsmaatregelen zijn genomen en nog zullen worden genomen, met name een verhoogde waakzaamheid op het terrein, de strikte naleving van de geldende veiligheidsprocedures, de intensivering van de samenwerking en informatie-uitwisseling met de politiediensten en de systematische melding en analyse van verdachte of ongebruikelijke situaties.

Il ressort des dernières données consultées que la SNCB a enregistré 2 298 agressions déclarées contre son personnel en 2023, 2 102 en 2024 et 2 602 en 2025. Ces chiffres, établis sur la base des formulaires post-agression introduits par les membres du personnel victimes d'agressions verbales ou physiques, témoignent d'une baisse entre 2023 et 2024, suivie d'une hausse importante en 2025. Cette évolution s'inscrit dans un contexte sociétal plus large, marqué par un accroissement des violences verbales et physiques à l'encontre des travailleurs des services publics. Je rappelle que toute forme d'agression envers le personnel de la SNCB est totalement inacceptable.

Mijnheer de voorzitter, ik wil graag het door u genoemde geval als voorbeeld nemen, namelijk de bedreigingen aan het adres van medewerkers van Securail, waarbij werd verwezen naar de antifabeweging en waarvoor onmiddellijk een officiële klacht werd ingediend bij de bevoegde gerechtelijke autoriteiten.

Dergelijke bedreigingen worden heel streng aangepakt. Geweld of het aanzetten tot geweld tegen spoorwegpersoneel is volstrekt onaanvaardbaar. Deze zaak wordt dan ook met prioriteit en nauwgezet opgevolgd door de directie van de NMBS, de spoorwegpolitie en het parket. Op basis van de momenteel beschikbare gegevens wordt ook onderzocht of er een verband bestaat met een reeds bekend dossier waarvoor al aangifte werd gedaan.

La SNCB met d'ailleurs à disposition une assistance juridique afin de permettre l'introduction de plaintes et veille à ce que chaque agression soit prise au sérieux par l'ensemble des acteurs de la chaîne judiciaire. À cette fin, elle collabore étroitement avec les parquets et le Collège des procureurs généraux.

Lorsqu'un membre du personnel est victime d'une agression, au moins une société ferroviaire, la SNCB ou HR Rail, intervient comme partie lésée et, lorsque des poursuites sont engagées, se constitue partie civile.

La réponse à ces évolutions de phénomènes de violence ne peut toutefois pas reposer uniquement sur une augmentation mécanique des effectifs de Securail. Les compétences d'un service interne de sécurité restent à juste titre encadrées par la législation.

Securail intervient déjà en première ligne dans une très grande partie des incidents et soulage effectivement les services de police. Les données disponibles indiquent que près de 80 % des interventions demandées peuvent être réalisées sans intervention de la police. Lorsque les faits dépassent toutefois les compétences légales des agents de sécurité, ou nécessitent une identification, une arrestation ou la gestion d'une situation grave, l'appui des services de police demeure indispensable.

Daarom geeft de NMBS de voorkeur aan een geïntegreerde aanpak die aanwezigheid ter plaatse, opleiding, begeleiding van het personeel, technologische hulpmiddelen en nauwere samenwerking met de spoorwegpolitie, de lokale politiezones en de gerechtelijke autoriteiten combineert. Die operationele

samenwerking wordt voortdurend versterkt door middel van regelmatig overleg, geïntegreerde veiligheidsplannen in de belangrijkste stations en overeenkomsten over het gebruik van beelden van videobewaking.

Concernant les moyens d'intervention autorisés, les agents de Securail sont soumis à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. Cette législation définit de manière stricte les moyens auxquels ils peuvent recourir. À l'heure actuelle, le cadre légal prévoit notamment l'utilisation des menottes et du spray au poivre. Les armes d'impact telles que les matraques ne sont donc pas autorisées.

Toutefois, nous sommes actuellement en discussion avec le ministre de l'Intérieur et la SNCB afin de permettre, dans un cadre légal strictement encadré, le recours à la matraque télescopique par les agents de Securail. La priorité demeure toutefois le déploiement des *bodycams* pour les membres du personnel les plus exposés aux agressions. La SNCB travaille à cette fin en étroite collaboration avec les autorités compétentes et les autres sociétés de transport public. Le gouvernement a approuvé un avant-projet de loi visant à autoriser l'utilisation des *bodycams* par les opérateurs de transport public. Les travaux se poursuivent afin de soumettre ce texte au Parlement dans les meilleurs délais. La SNCB et les autres sociétés concernées préparent en parallèle les modalités concrètes de sa mise en œuvre.

S'agissant de la présence policière dans les gares sensibles, je ne peux répondre que pour les éléments relevant de ma compétence et de celle de la SNCB. Les questions relatives aux effectifs à disponibilité opérationnelle et au déploiement concret de la police des chemins de fer ou des zones de police relèvent de la compétence du ministre de l'Intérieur.

Je souhaite également revenir sur un point évoqué concernant le statut des cheminots. Contrairement à ce qui a parfois été avancé, il n'est pas exact d'affirmer que le statut des agents statutaires est remis en cause. Les nouveaux collaborateurs engagés depuis le 1^{er} juin le sont sous contrat de travail, mais les agents statutaires en service conservent pleinement la possibilité de poursuivre et de développer leur carrière statutaire au sein des chemins de fer.

Bovendien past de geleidelijke afschaffing van de ticketverkoop aan boord in het algemeen plan van de NMBS om fraude tegen te gaan. De aankoop van een ticket bij de controle creëert namelijk een grijze zone die aanleiding kan geven tot fraude, betwisting en soms spanningen met de treinbegeleiders. Momenteel vertegenwoordigt de verkoop aan boord amper 1 % van de totale verkoop, terwijl meer dan 90 % van de verkoop van vervoersbewijzen via digitale kanalen of automaten verloopt. Die maatregel zal de treinbegeleiders ook in staat stellen meer tijd te besteden aan hun essentiële taken op het gebied van veiligheid, voorlichting, controle en begeleiding van de reizigers.

Enfin, les enquêtes de satisfaction menées régulièrement par la SNCB montrent que la grande majorité des voyageurs se sentent en sécurité dans les gares et à bord des trains. En 2025, 91,6 % des personnes interrogées déclaraient ainsi se sentir en sécurité lors de leurs déplacements.

Cela ne signifie évidemment pas qu'il faille minimiser certains phénomènes préoccupants. La SNCB continue à suivre attentivement l'évolution de la situation et à adapter ses mesures de sécurité en fonction des besoins constatés sur le terrain.

Malgré les difficultés rencontrées, la SNCB entend rester un employeur attractif et inclusif. Elle poursuivra ses efforts pour garantir à son personnel un environnement de travail encadré et durable, en particulier pour les fonctions exercées en première ligne. Dans cette perspective, la conclusion d'un pacte social est également prévue.

J'ajouterai peut-être la chose suivante: j'ai rencontré ce matin le ministre des Affaires intérieures, Bernard Quintin, et ce dossier est naturellement revenu sur la table. Nous avons aussi évoqué les matraques télescopiques et, bien qu'il faille encore en évaluer le cadre législatif, on s'orienterait vers une expérience pilote dont les conclusions nous permettraient d'envisager une éventuelle généralisation par la suite.

Concernant les derniers incidents dont les agents de Securail ont été victimes – je ne parle pas des incidents physiques mais des menaces de mort reçues en français via le site de la SNCB – la CEO de la SNCB a pris contact avec le procureur du Roi pour dénoncer les faits, et une enquête est ouverte.

Ce matin, Bernard Quintin et moi avons également décidé d'écrire à la ministre de la Justice pour que ce dossier soit suivi avec ponctualité et célérité.

13.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het was een heel uitgebreid antwoord. In het begin kwamen heel wat algemene zaken aan bod. De verhoogde veiligheidsmaatregelen die u hebt opgesomd, zijn in mijn ogen allemaal logische maatregelen, zoals een verhoogde waakzaamheid en het naleven van veiligheidsprocedures. Dat zou, bij een verhoogde dreiging of niet, altijd en elke dag het geval moeten zijn. Er waren nog zo een aantal punten.

Over antifa wil ik opmerken dat wij zullen moeten afwachten wat het onderzoek oplevert. Er moet echter krachtig op worden gereageerd. Wij hebben de binnengekomen tekst ook gelezen. Die tekst was bijzonder hard en heel bedreigend. Dat mag uiteraard niet zonder gevolg blijven.

Ik ben vooral opgetogen over de wapenstok. Wij slaan daarmee toch een andere richting in dan uit de voorgaande antwoorden bleek. Aanvankelijk zouden wij het project in Nederland mee opvolgen. Ik ben heel blij te horen dat u nu werk wilt maken van een wetgevend kader. Het is natuurlijk nooit verloren moeite dat dit in het wetgevend kader is opgenomen, ongeacht of al dan niet tot invoering zou worden overgegaan. Het is sowieso een goede zaak om in de toekomst snel te kunnen reageren.

Ik hoor u nu echter iets zeggen wat echt wel nieuws is, namelijk dat het de bedoeling is om effectief een pilootproject in de steigers te zetten. Daar ben ik heel blij mee. Ook de meeste Securailagenten zullen daar heel blij mee zijn. Waarom is dat? Dat is omdat ook in Nederland blijkt dat daar veel werk en tijd in kruipt. Het vergt een grondige opleiding, zowel over het gebruik van de wapenstok als over de situaties waarin zij die niet mogen gebruiken. Wat vooral al is gebleken, is dat alleen al het dragen van een wapenstok zonder de stok te gebruiken, wat liefst en idealiter nooit hoeft te gebeuren, een preventief effect heeft. Het werkt ontradend voor mensen met slechte bedoelingen.

Dat kan dus een heel waardevol project zijn. Ik ben er heel blij mee dat het er komt. Ik hoop dat snel verdere stappen worden gezet. Op dat vlak zult u zeker en absoluut op onze steun kunnen rekenen.

13.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour les différents chiffres que vous avez apportés. Vous savez que je vais revenir vers vous pour approfondir certaines parties. Mais comme vous, je peux dire que nous ne pouvons pas accepter la hausse des violences physiques et verbales et que personne ne doit se faire agresser pour le simple fait de faire son boulot.

Comme PTB, j'aurais des pistes de solutions à vous proposer. D'abord, peut-être augmenter les effectifs de Securail, de la police des chemins de fer et des zones de police locale. Trop souvent, on nous répond qu'aucun agent n'est disponible pour intervenir. On pourrait aussi augmenter le nombre d'agents par brigade, par exemple en passant de deux à trois. De même, renforcer la prévention et le contrôle social, notamment par la réouverture des guichets et une présence accrue du personnel dans les gares. On pourrait aussi clarifier les compétences de Securail, parce que les règles changent d'une commune à une autre. On pourrait aussi améliorer les conditions de travail du personnel, je pense au niveau des horaires, des prises de congés, etc.

On pourrait mettre fin aux attaques du gouvernement contre notre rail, comme les économies, les statuts et les pensions. On pourrait aussi faciliter la communication en renforçant les canaux qui existent déjà, ce qui ferait gagner du temps dans les interventions.

Vu que la SNCB ne peut pas tout gérer, on pourrait s'assurer que les autres niveaux de pouvoir soutiennent la SNCB dans ses missions sociétales de lutte contre le sans-abrisme, de lutte contre la toxicomanie et de lutte contre le trafic de drogues – et j'en passe. Face à des problèmes d'insécurité, je pense que tout le monde doit prendre ses responsabilités.

Le président: Monsieur De Smet, voulez-vous répliquer?

13.06 François De Smet (DéFI): Oui. Je n'ai pas pu poser la question, mais j'ai écouté la réponse du ministre et je le remercie. Je me réjouis qu'une collaboration ait lieu avec le ministre de l'Intérieur et qu'on avance sur cette question, puisque les agents Securail ont évidemment besoin de notre protection. Merci.

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

14 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La clarification de la position belge en matière de déploiement des véhicules autonomes" (56016902C)

14 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verduidelijking van het Belgische standpunt met betrekking tot zelfrijdende voertuigen" (56016902C)

14.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne accélèrent le déploiement des véhicules autonomes, via une déclaration commune signée pour créer des plateformes d'essai transfrontalières, permettant à la Belgique et à 17 autres pays européens de coordonner ces technologies de mobilité.

L'accord vise à harmoniser les tests de conduite autonome entre les États membres pour faciliter le passage des frontières et le développement d'infrastructures intelligentes.

La Belgique s'inscrit dans cette dynamique, et le feu vert récent donné par la Ministre flamande de la Mobilité quant à l'utilisation du Full Self-Driving de Tesla sur la voie publique illustre cette volonté d'ouverture.

Depuis 2022, les véhicules hautement automatisés sont autorisés sur le territoire de l'Union, mais l'homologation et la responsabilité font l'objet d'un suivi législatif continu pour s'adapter aux innovations des constructeurs.

En conséquence, Monsieur le Ministre peut-il me faire savoir:

Les engagements précis pris par la Belgique dans le cadre de cette déclaration commune des 18 États membres?

Dans l'affirmative, si des objectifs chiffrés (km de routes préparées, nombre de véhicules en test, calendrier de déploiement commercial) ont été arrêtés?

Les investissements fédéraux prévus pour développer l'infrastructure nécessaire au déploiement à grande échelle de véhicules autonomes (couverture 5G, balises V2X, cartographie haute définition)

Si le cadre légal belge sur les véhicules autonomes sera adapté à la suite de cette déclaration européenne, notamment sur les questions de responsabilité civile et d'assurance?

14.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: C'est un sujet qui m'intéresse énormément et que je trouve passionnant dans le cadre de la mobilité et de l'évolution des modes de mobilité.

La mobilité autonome est une innovation technologique qui ne transformera pas uniquement la mobilité de demain, mais déjà celle d'aujourd'hui. C'est pour cette raison que nous avons, en collaboration avec les régions, signé la déclaration que vous mentionnez. Cette déclaration vise à renforcer la coopération européenne en matière de mobilité automatisée et connectée. Cette initiative vise principalement à faciliter les essais transfrontaliers, à favoriser les échanges d'expérience entre États membres, à identifier les obstacles réglementaires existants et à développer progressivement des approches communes permettant le déploiement futur des solutions de mobilité automatisée.

Dans ce cadre, la Belgique participe aux travaux européens consacrés aux *large-scale cross-border testbeds for automated mobility* ainsi qu'au groupe de travail associé. Les autorités fédérales et régionales y sont impliquées conformément à leurs compétences respectives. Ainsi, les régions sont compétentes dans les matières d'infrastructure routière, de la gestion du trafic, de la mobilité partagée et du transport public. Le niveau fédéral est quant à lui compétent en matière de normes techniques applicables aux véhicules. La Belgique contribue également aux réflexions relatives aux corridors

transfrontaliers de mobilité automatisée, notamment sur l'axe reliant les ports de Rotterdam et d'Anvers. Je précise que la déclaration commune ne fixe pas d'objectifs chiffrés contraignants pour les États participants concernant le nombre de véhicules, le kilométrage de routes à équiper ou un calendrier obligatoire de déploiement commercial.

Les travaux actuellement menés se concentrent avant tout sur la création d'un cadre harmonisé permettant la réalisation d'essais nationaux et transfrontaliers dans des conditions de sécurité adéquates. Par ailleurs, il n'y a à ce stade aucun programme fédéral spécifique d'investissement consacré exclusivement au déploiement à grande échelle des véhicules autonomes. Les réflexions européennes et belges se trouvent actuellement dans une phase de préparation et d'expérimentation. Il n'en reste pas moins que les régions jouent un rôle central en matière d'infrastructure routière, de gestion du trafic et d'identification des zones d'expérimentation.

Pour terminer, j'ajouterai que la déclaration commune ne modifie pas en elle-même le cadre juridique applicable en Belgique. Toutefois une concertation interfédérale a été mise en place afin de préparer progressivement les adaptations qui pourraient s'avérer nécessaires pour permettre les essais des véhicules automatisés sur la voie publique. Les travaux en cours portent prioritairement sur les exigences techniques applicables aux véhicules non homologués et testés sur la voie publique, sur les conditions d'utilisation ainsi que sur les procédures nécessaires aux essais nationaux et transfrontaliers.

En ce qui concerne les questions relatives au déploiement commercial à plus grande échelle de véhicules homologués, y compris les aspects liés à la responsabilité, à l'assurance et à l'intégration de ces technologies dans l'écosystème de mobilité, le groupe de travail interfédéral a identifié les législations qui seront concernées au niveau fédéral et régional.

Un projet de rétroplanning a été élaboré et est en cours de discussion avec les services publics fédéraux concernés, notamment le SPF Justice pour un système de responsabilité, le SPF Économie pour les aspects liés aux assurances, ainsi qu'avec les régions compétentes pour les matières visées.

14.03 François De Smet (DéFI): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

C'est un domaine passionnant. On perçoit bien à quel point les véhicules autonomes pourraient révolutionner une partie importante de notre mobilité. Ils pourraient notamment contribuer à combler certaines ruptures de charge entre différents modes de transport en commun, mais également constituer une solution complémentaire pour certains publics. Je pense notamment aux personnes à mobilité réduite. En vous écoutant, je mesure pleinement la complexité inhérente à la réalité institutionnelle belge, qu'il faudra affronter et gérer pour permettre le déploiement de ces véhicules.

Toutefois, ceci est dans l'intérêt de tous, car la petite Belgique verra inévitablement circuler des véhicules autonomes provenant non seulement de ses différentes régions, mais aussi des pays voisins. Il est donc essentiel que nous prenions le *lead* au niveau fédéral pour la réalisation des essais et pour la future mise en œuvre de ces technologies, qui, je l'espère, se concrétisera. Nous devons également parvenir à une harmonisation aussi rapide que possible.

Merci pour les efforts que vous déployez en ce sens.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le déploiement de l'IA dans les transports publics" (56016714C)

15 Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "AI in het openbaar vervoer" (56016714C)

15.01 Patrick Prévot (PS): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question déposée.

Monsieur le ministre, l'intelligence artificielle (IA) peut être un outil au service de la mobilité.

J'en veux pour preuve son utilisation par Bruxelles Mobilité pour sa campagne d'asphaltage 2026. Un programme d'IA a réalisé un scanner complet du réseau routier régional afin d'y détecter les fissures, nids de poule et déformation. C'est alors l'IA qui a concocté le programme de réparation de la voirie.

En France, Mistral a annoncé début juin un partenariat avec l'avionneur européen Airbus et le constructeur automobile allemand BMW pour appliquer l'IA aux processus industriels, notamment la simulation pour l'ingénierie. Il s'agit notamment d'améliorer la sécurité des vols, avec un déploiement de l'intelligence artificielle dans le cockpit de l'avion.

À travers le globe, nous assistons au déploiement d'une IA qui analyse les flux de trafic en temps réel ou la fréquentation des transports en commun et permettent d'adapter la signalisation routière pour fluidifier la circulation ou d'ajuster les services en fonction de la demande.

Monsieur le ministre, dans le cadre de vos compétences, pourriez-vous nous faire l'état des lieux de l'utilisation de l'IA, notamment à la SNCB et pour la gestion de notre trafic aérien?

À court et moyen terme, l'utilisation de l'IA est-elle envisagée? Si tel est le cas, de quelle manière et avec quels objectifs?

Je vous remercie pour vos réponses.

15.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, en ce qui concerne l'intelligence artificielle, la SNCB est ouverte aux applications susceptibles de soutenir le fonctionnement du secteur ferroviaire. Dans un premier temps, il s'agit surtout d'applications concrètes et ciblées. Ainsi, la SNCB donne à Infrabel accès aux postes de conduite pour l'installation de caméras qui contrôlent l'état, la position et la visibilité des signaux. Ces images sont ensuite analysées automatiquement afin de permettre un entretien plus ciblé. Par ailleurs, la SNCB développe également des outils d'intelligence artificielle pour examiner comment améliorer la maintenance du matériel roulant. Différents projets pilotes doivent à cet égard permettre d'identifier dans quel domaine l'intelligence artificielle peut accroître la qualité et la rapidité du diagnostic. Enfin, dans le domaine de la cybersécurité, les technologies avancées, dont l'intelligence artificielle, sont également utilisées afin de détecter plus rapidement des activités suspectes et d'y répondre de manière appropriée.

Un exemple concret qui permet déjà aujourd'hui aux voyageurs de se familiariser avec l'intelligence artificielle à la SNCB est le lancement de Mobi 2.0, la nouvelle génération d'assistants virtuels de la SNCB. Cette version renouvelée repose sur la technologie d'intelligence artificielle générative et offre aux voyageurs une assistance efficace, rapide et plus naturelle 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Il s'agit d'une des premières applications IA déployées à grande échelle en Belgique dans le domaine du service public. Avec Mobi 2.0, la SNCB franchit une nouvelle étape dans sa stratégie de service numérique. Là où la version précédente reconnaissait correctement environ 65 % des questions, la nouvelle version comprend désormais plus de 99 %, y compris lorsque des voyageurs utilisent des phrases longues, des formulations complexes ou comportant des fautes de frappe. Les réponses peuvent être fournies immédiatement en 4 langues – français, néerlandais, allemand, anglais – via plusieurs canaux, notamment le site de la SNCB, Messenger et WhatsApp, avant une extension prévue de l'application SNCB.

Cette évolution permet de mieux répondre aux questions fréquentes et urgentes des voyageurs, tout en permettant aux équipes du service clientèle de se concentrer davantage sur des dossiers complexes ou nécessitant une appréciation humaine. Lorsque cela se révèle nécessaire, l'assistant redirige, du reste, automatiquement le client vers un collaborateur de la SNCB.

Mobi 2.0 constitue ainsi un projet innovant et structurant qui illustre concrètement comment la SNCB entend mettre l'intelligence artificielle au service d'une offre plus moderne, fiable et centrée sur le voyageur. La SNCB est *a priori* ouverte à l'utilisation de l'intelligence artificielle dans plusieurs domaines, dans la mesure où cela pourrait être utile tant pour l'entreprise que pour les voyageurs. De manière plus générale, la SNCB travaille aujourd'hui avec des *proofs of concepts* et des *proofs of technology*. Le déploiement de l'intelligence artificielle peut en effet avoir des conséquences sur les méthodes de travail et sur les modèles opérationnels. Comme pour tout projet de transformation, numérique ou non, le volet social doit dès lors être abordé en concertation avec les partenaires sociaux.

Du côté d'Infrabel, les discussions stratégiques portent notamment sur l'amélioration continue de la sécurité et de la performance du réseau dans un cadre réglementaire exigeant. Dans ce contexte, les technologies avancées d'analyse de données, dont certaines relèvent de l'intelligence artificielle, s'inscrivent progressivement comme des leviers potentiels pour affiner le suivi des risques, améliorer la maintenance prédictive et optimiser la gestion du réseau. Ces approches restent toutefois intégrées dans une démarche globale, prudente et progressive conforme aux exigences de sécurité du secteur ferroviaire.

L'utilisation de l'intelligence artificielle dans la gestion du trafic aérien s'inscrit dans une démarche progressive encadrée au niveau européen par la feuille de route de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne. Cette feuille de route vise une intégration sûre en mettant la priorité sur la sécurité, la transparence et la confiance dans la technologie déployée.

Au plan national, skeyes développe une intégration progressive de l'intelligence artificielle en privilégiant, dans un premier temps, des outils d'aide à la décision permettant d'améliorer l'analyse et l'anticipation au service de la sécurité aérienne. Ces solutions sont en cours de développement et restent à ce stade au niveau de l'innovation, sans encore être déployées en exploitation opérationnelle.

En conclusion, l'introduction de l'intelligence artificielle dans la gestion du trafic aérien se fera de manière, certes, prudente et maîtrisée avec pour objectif constant de renforcer la sécurité, tout en maintenant un rôle central de l'humain.

15.03 Patrick Prévot (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre longue réponse.

Vous savez, dans ce sujet comme dans d'autres, à quel point je suis prudent avec l'intelligence artificielle et à quel point je sais que, sans mettre sa main devant la technologie, on doit pouvoir viser systématiquement à l'encadrer et à faire en sorte d'éviter les dérives. Précisément dans le domaine de la mobilité, comme on le voit dans d'autres pays, cela peut très clairement aider en matière de sécurité et de maintenance – vous l'avez dit –, ainsi que pour la gestion du trafic ferroviaire.

Dès lors, vous m'avez rappelé toute une série de choses qui étaient déjà en place, notamment l'agent conversationnel que vous avez cité. Vous avez dit que toute une série de projets pilotes étaient prévus et devraient voir le jour prochainement. Là aussi, pourrions-nous obtenir un calendrier de ces projets pilotes pour voir comment nous avançons sur cette technologie? En effet, si cette dernière doit être encadrée, évidemment, l'intelligence artificielle détient vraiment une plus-value en matière de mobilité. Dès lors, je ne voudrais pas que notre pays rate le train de l'intelligence artificielle et des bienfaits qu'elle pourrait très certainement nous apporter dans toute une série de secteurs, et on l'a dit notamment en matière de sécurité.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56016945C, 56016948C, 56016950C, 56016951C, 56016958C en 56016961C van mevrouw Gielis worden allemaal uitgesteld.

16 Questions jointes de

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'abandon de l'alarme silencieuse dans les trains" (56016963C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La priorisation et l'évaluation du système d'alerte silencieuse dans les trains" (56017204C)

16 Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het schrappen van de plannen voor een stil alarm in treinen" (56016963C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prioritering en evaluatie van het systeem van het stille alarm op de trein" (56017204C)

16.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, une dépêche Belga du 10 juin indiquait que la SNCB renonce à court terme à l'introduction d'alarmes silencieuses dans ses trains, invoquant des

contraintes techniques et budgétaires.

Ces alarmes, qui permettent d'alerter discrètement les forces de l'ordre en cas d'agression ou d'incident à bord, étaient à l'étude depuis plusieurs mois en réponse à une série d'incidents signalés par les agents et les voyageurs.

Monsieur le ministre, quelles sont les contraintes techniques et budgétaires qui ont conduit la SNCB à abandonner à court terme ce projet d'alarmes silencieuses? Disposez-vous d'un bilan des coûts estimés et des obstacles techniques identifiés? Quelles sont les mesures alternatives concrètes que la SNCB compte déployer pour garantir la sécurité des voyageurs et du personnel à bord, en l'absence de ce système, qui semblait tout de même intéressant et prometteur?

16.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, je vous remercie pour votre question. Je répondrai par la même occasion à la question de Mme De Knop sur ce sujet.

Zoals ik al heb aangegeven in de commissie voor Mobiliteit op 9 juni 2026 en tijdens de hoorzitting over veiligheid op 16 juni 2026, heeft de NMBS de mogelijkheid onderzocht om een stil alarmsysteem in te voeren waarmee reizigers op een discrete manier een onveilige situatie kunnen melden. Volgens de informatie die de NMBS me heeft verstrekt, vereist de invoering van een dergelijk systeem de ontwikkeling van een volledig nieuwe aanpak en een specifiek platform voor de ontvangst, verwerking en opvolging van meldingen door het Security Operations Center. Het gaat dus niet louter om de toevoeging van een technische functie, maar om een complex project dat belangrijke aanpassingen vergt op technisch, operationeel en organisatorisch vlak.

C'est sur cette base que la SNCB a estimé que les conditions n'étaient actuellement pas réunies pour un déploiement à court terme. Les principales difficultés identifiées concernent notamment l'adaptation du *security operations center*, le traitement en temps réel des signalements, les procédures d'intervention ainsi que les investissements nécessaires pour garantir un fonctionnement fiable et efficace du système.

Ik beschik momenteel niet over een geactualiseerde en volledige raming van de investerings-, ontwikkelings- en exploitatiekosten. Evenmin beschik ik over alle elementen met betrekking tot de verschillende technische scenario's die werden onderzocht, eventuele simulaties, buitenlandse voorbeelden of de impactanalyse inzake het veiligheidsgevoel van de reizigers.

C'est précisément la raison pour laquelle j'ai récemment écrit à la SNCB afin qu'elle me transmette une analyse actualisée et complète de ce dossier. J'ai demandé à l'entreprise de détailler les obstacles techniques, opérationnels et budgétaires qui conduisent à l'abandon du projet à court terme, d'actualiser l'estimation des coûts liés à sa mise en œuvre et à son exploitation et d'identifier les solutions permettant sa réactivation.

Ik heb de NMBS ook gevraagd om opnieuw te onderzoeken onder welke voorwaarden het project kan worden heropgestart, onder meer via de NMBS-app of andere digitale toepassingen. Daarnaast heb ik gevraagd de lessen te analyseren die kunnen worden getrokken uit eventuele buitenlandse ervaringen en uit de technische studies die al zijn uitgevoerd.

In afwachting blijft de NMBS verschillende maatregelen inzetten om de veiligheid van de reizigers en het personeel te waarborgen. Daarbij kan onder meer worden gewezen op de aanwezigheid van Securail, de treinbegeleiders, de camerabewaking in stations en op het rollend materieel, het noodnummer van Securail en de samenwerking met de politiediensten.

Je souhaite toutefois être très clair sur ce point. Je suis favorable à la réintroduction d'un système d'alerte discrète dans les trains. J'estime qu'un tel outil peut constituer un complément utile aux dispositifs de sécurité existants et contribuer à renforcer tant la sécurité réelle que le sentiment de sécurité des voyageurs. La CEO de la SNCB m'a confirmé récemment que l'alarme silencieuse serait bel et bien rétablie. Dans un contexte où le gouvernement entend renforcer l'attractivité du rail et encourager davantage de citoyens à privilégier les transports publics, il est essentiel d'examiner toutes les pistes permettant d'améliorer la confiance des usagers dans le transport ferroviaire. Il est fondamental que chacun et chacune puisse utiliser les transports publics en toute sécurité et en toute confiance.

Ik ben daarbij bijzonder aandachtig voor de veiligheid van vrouwen, die nog te vaak geconfronteerd worden met intimidatie, ongewenst gedrag, seksuele intimidatie of agressie in de publieke ruimte. Een toegankelijk openbaar vervoerssysteem betekent ook dat iedereen zich veilig moet kunnen voelen tijdens zijn of haar verplaatsingen. Mijn doel is dan ook duidelijk: dit systeem opnieuw mogelijk maken.

Daarom heb ik de NMBS gevraagd om de noodzakelijke voorwaarden en modaliteiten in kaart te brengen, zodat de vastgestelde obstakels kunnen worden weggewerkt en een stil alarmsysteem op termijn effectief kan worden ingevoerd. Indien de analyse bevestigt dat een operationeel doeltreffende implementatie mogelijk is, wil ik dat dit project opnieuw op de agenda wordt geplaatst en verder wordt uitgewerkt.

Ce dossier est basé sur une résolution du Parlement. Je tiens à remercier la CEO de la SNCB d'avoir compris que la demande venait non seulement du Parlement, mais également de ma part, et d'avoir réagi aussi vite pour modifier l'orientation qui était donnée. Lorsqu'une résolution du Parlement est adoptée – et d'autant plus si elle l'est à l'unanimité –, elle doit être respectée par les autorités, le gouvernement mais aussi l'entité publique et autonome qu'est la SNCB.

16.03 François De Smet (DéFI): Merci, monsieur le ministre.

Je prends note de vos engagements. J'espère moi aussi qu'on va trouver une voie pour rétablir assez vite une forme de signal silencieux sur les trains. Je crois en effet que cela fait partie intégrante du mécanisme de sécurité dont nous avons besoin. Je comprends néanmoins les difficultés actuelles et je reviendrai vers vous plus tard, en espérant que le dossier aura évolué.

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

17 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gewonde Securailagenten in het station Antwerpen-Centraal" (56017069C)

17 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les agents de Securail blessés à la gare d'Anvers-Central" (56017069C)

17.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Bij een gewelddadig incident in het station van Antwerpen-Centraal geraakten twee Securail-agenten gewond toen ze werden aangevallen door een onbekende man. Omdat er geen agenten van de Spoorwegpolitie aanwezig waren kon de dader ontkomen. Achteraf kon hij door agenten van de lokale politie gearresteerd worden waarbij ook een agent gewond geraakte.

Kan de minister duiden welke feiten de aanleiding vormden tot het incident? Van welke aard waren de verwondingen van de Securail-agenten? Hadden deze een arbeidsongeschiktheid tot gevolg? Desgevallend: voor hoe lang?

Hoe beoordeelt de minister het feit dat er op het drukke middaguur geen agenten van de Spoorwegpolitie beschikbaar waren in het drukke station van Antwerpen-Centraal?

Zal de minister dit bespreken met zijn verantwoordelijke collega-minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken?

17.02 Minister Jean-Luc Crucke: Securail heeft mij geïnformeerd dat op zondag 14 juni 2026 omstreeks 13.00 uur twee Securailagenten in het station Antwerpen-Centraal een persoon aanspraken die aan het roken was. Ter herinnering, roken is verboden op het volledige spoorwegdomein, met inbegrip van de stations en perrons, behalve in de daartoe specifiek voorziene rookzones.

De betrokkene weigerde zijn sigaret te doven en stelde zich agressief op tegenover de agenten. De situatie escaleerde, waarbij hij overging tot fysiek geweld en beide Securailagenten sloeg. Dergelijk gedrag is volstrekt onaanvaardbaar en kan niet worden getolereerd.

Na het incident sloeg de dader op de vlucht, maar hij kon kort nadien door de lokale politie worden onderschept en gearresteerd. De betrokken agenten en de NMBS zullen naar aanleiding van de feiten klacht indienen, zodat de dader ter verantwoording wordt geroepen en passende maatregelen kunnen worden genomen.

Tijdens het incident raakten twee Securailagenten gewond. Ze liepen allebei verwondingen aan het aangezicht op als gevolg van de slagen. Die verwondingen leidden tot arbeidsongeschiktheid. Op het moment waarop het verslag werd opgesteld, was een afwezigheid vastgesteld tot respectievelijk 19 juni en 21 juni 2026. Een verlenging van die periodes kan niet worden uitgesloten.

De veiligheid van de NMBS-medewerkers is voor mij een absolute prioriteit. De feiten in Antwerpen-Centraal tonen nogmaals aan hoe belangrijk het is om onze medewerkers, in het bijzonder de Securailagenten, maximaal te beschermen bij de uitvoering van hun opdrachten.

Ik pleit dan ook voor een verdere versterking van de veiligheid op en rond het spoorwegdomein. In dat kader vinden al enkele weken overlegmomenten plaats met mijn collega, de minister van Binnenlandse Zaken, om concrete maatregelen uit te werken die de veiligheid van de Securailagenten moeten versterken. Die besprekingen hebben onder meer betrekking op een nauwere operationele samenwerking tussen de federale politie en Securail, met als doel een betere aanwezigheid op het terrein en een efficiëntere coördinatie bij incidenten te verzekeren.

Daarnaast wordt onderzocht of Securailagenten met wapenstokken kunnen worden uitgerust. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met het geldende wettelijke kader en met de vereiste opleiding en omkadering. Het doel blijft om onze medewerkers de nodige middelen te geven om hun opdrachten in alle veiligheid uit te voeren en kordaat te kunnen optreden wanneer ze met agressie of gewelddadigheid worden geconfronteerd.

17.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wij hebben het daarnet al uitgebreid gehad over de veiligheid. Ik zal daar dus niet lang op repliceren.

Uiteraard is het ongelooflijk erg wat daar is gebeurd. Die Securailagenten moeten in heel moeilijke omstandigheden werken en leveren fantastisch werk, soms zonder de nodige ondersteuning. Het is dan ook fantastisch wat zij doen. Gelukkig hebben wij mensen die dat alles willen doen. Wij moeten daar heel dankbaar voor zijn.

Ik hoop ook dat er een goede begeleiding is voor de agenten die soms in de klappen delen. Ik bedoel niet alleen de fysieke verwondingen die zij soms oplopen, maar ook de mentale impact. Het heeft immers wel degelijk gevolgen wanneer iemand dergelijke zaken meemaakt. Ik hoop dus dat ook daarnaar wordt gekeken en dat die mensen een goede begeleiding krijgen.

Hopelijk gebeuren er ook zo weinig mogelijk incidenten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56017098C van mevrouw Huybrechts wordt uitgesteld.

18 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vervoersplan 2026-2029 van de NMBS" (56017108C)

18 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan de transport 2026-2029 de la SNCB" (56017108C)

18.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dit is eigenlijk dezelfde vraag als die die ik de vorige keer had ingediend. Die heeft toen een schriftelijke behandeling gekregen via het verslag, omdat ze wegens tijdsgebrek niet gesteld kon worden. Ik was zeer ontgoocheld toen ik het antwoord las, omdat mijn specifieke deelvragen eigenlijk niet beantwoord werden.

Het was een samengevoegde vraag, met ook vragen van de collega's Aerts en Schlitz, die wel hun antwoorden kregen. Mijn vragen over Limburg en Sint-Niklaas–Dendermonde, de knip, werden

helemaal niet beantwoord. Daarom heb ik die vraag vandaag integraal opnieuw ingediend, in dezelfde versie als toen.

Voor het overige verwijst ik naar de schriftelijke versie.

Op de ministerraad van 5 juni jl. werd op voorstel van de minister van Mobiliteit het vervoersplan 2026-2029 van de NMBS goedgekeurd. Men beoogt een geplande productie van 88,4 miljoen treinkilometers in 2027, van 89,5 miljoen treinkilometers in 2028 en van 90,1 miljoen treinkilometers in 2029.

Kan de minister duiden op welke wijze het effectief realiseren van het beoogd aantal treinkilometers zal verzekerd worden?

Kan de minister een overzicht geven van de geplande wijzigingen 2026-2029 in het vervoersaanbod voor de provincie Limburg (incl. timing)?

Kan de minister duiden of de fel bekritiseerde knip in de vroegere rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel in Dendermonde ongedaan gemaakt wordt of verder wordt gehandhaafd? Op welke evaluatie, feiten of argumenten is die beslissing gebaseerd?

Welke zijn de belangrijkste nieuwe wijzigingen in de nieuwe plannen? Waar wordt geknipt het aanbod van IC-treinen?

Waar zullen rechtstreekse IC-verbindingen in de toekomst met een overstap moeten gebeuren?

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, zoals ik al in de commissie voor Mobiliteit van 9 juni heb toegelicht, wil de NMBS het treinaanbod de komende drie jaar verder uitbreiden met 3 %. Dat staat in het vervoersplan voor de periode vanaf december 2026 tot en met 2029, dat de ministerraad heeft goedgekeurd. Die geplande uitbreiding sluit aan bij de doelstelling van het openbaredienstcontract 2023-2032, dat mikt op een groei van het treinaanbod met 10 % tegen 2032. In het vorige vervoersplan, dat liep van 2023 tot en met 2026, werd het aanbod al met 5 % uitgebreid.

Het nieuwe vervoersplan zal in drie opeenvolgende fases worden uitgerold: een eerste fase in december 2026, gevolgd door een tweede fase in december 2027 en een derde fase in december 2028.

Het plan voorziet onder meer in extra treinen tussen steden, de verdere uitbreiding van het voorstedelijke S-aanbod in en rond Brussel, Antwerpen, Luik en Charleroi, meer late treinen op zaterdagavond van en naar Brussel en een verbeterd aanbod van en naar Brussels Airport. Vanaf december 2027 plant de NMBS meer vroege treinen naar de luchthaven vanuit Brugge, Gent en Brussel, zeven dagen op zeven, met een aankomst in station Brussels Airport vanaf 3.30 uur.

De NMBS laat me ook weten dat de IC-verbindingen tussen Dendermonde en Brussel niet worden aangepast in het nieuwe vervoersplan. Reizigers vanuit Sint-Niklaas, Lokeren en Zele zullen dus moeten blijven overstappen om naar Brussel te reizen. Dat kan in Dendermonde, Antwerpen-Berchem of Gent-Sint-Pieters. Een rechtstreekse P-trein blijft wel rijden tijdens de ochtend- en avondspits vanuit Sint-Niklaas naar Brussel via Lokeren en Gent-Dampoort. De NMBS volgt de aansluitingen in Dendermonde nauwgezet op.

Voor de effectieve organisatie van het beoogde aantal treinkilometers is het belangrijk te onderstrepen dat het vervoersplan 2026-2029 onlosmakelijk verbonden is met verschillende randvoorwaarden, zoals de beschikbare spoorcapaciteit, de nodige aanwervingen en de tijdige levering van nieuw treinmaterieel. De NMBS beschouwt de geplande uitbreidingen als haalbaar. Voor de uitbreidingen van de dienstregeling in 2027 zijn de nodige treinbestuurders en treinbegeleiders al aangeworven en opgeleid.

Indien er toch problemen zouden opduiken bij een bepaald project, is er in een zogenoemd dynamisch beheer voorzien met alternatieve projecten, bijvoorbeeld voor de verbetering van de amplitudes op sommige drukke verbindingen. Het spreekt voor zich dat de geplande en door de burgers betaalde treinen ook effectief rijden.

De NMBS zet haar inspanningen op het vlak van rekrutering verder, onder meer van treinbestuurders en treinbegeleiders, en past haar beleid aan afhankelijk van haar noden, de evolutie op de arbeidsmarkt, de verwachte uitstroom, de noodzakelijke opleidingen en de evolutie van het treinaanbod.

Na de zomer zal ook de feedback van Infrabel beschikbaar zijn over de aangevraagde rijpaden voor december 2026. Op basis daarvan zullen de NMBS en Infrabel een aantal informatiesessies organiseren met de steden en gemeenten over de nieuwe vervoersplannen. Naar aanleiding daarvan zal meer in detail worden gecommuniceerd over de geplande uitbreiding, ook in Limburg.

18.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik kreeg dus geen antwoord over Limburg. Ik betreur dat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56017125C van mevrouw Huybrechts wordt uitgesteld.

19 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les économies dans le rail" (56017221C)

19 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De besparingen bij het spoor" (56017221C)

19.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, votre gouvernement s'est mis d'accord pour réduire le financement de la SNCB de 100 millions d'euros en 2026, 125 millions en 2027, 150 millions en 2028 et 250 millions en 2029.

Où en êtes-vous dans la mise en œuvre de ces économies pour 2026? Concrètement, où ces économies ont-elles été réalisées? Où comptez-vous réaliser les économies prévues dans les prochaines années?

Comment la SNCB et Infrabel peuvent-elles améliorer et renforcer leur offre alors que vous leur demandez simultanément de réduire leurs dépenses?

Après chaque agression ou incident, on promet davantage de sécurité. Comment conciliez-vous ces promesses avec des moyens en baisse?

En tant que ministre compétent pour le Climat, comment justifiez-vous ces économies alors que le train constitue l'une des principales solutions pour lutter contre le dérèglement climatique?

Que répondez-vous à vos collègues de majorité du groupe Vooruit, qui affirment dans leur programme que chaque euro investi dans le rail rapporte trois euros à l'économie belge? Selon cette logique, vos coupes budgétaires pourraient priver l'économie belge de près de deux milliards d'euros de retombées économiques. Dès lors, ne serait-il pas plus pertinent d'investir dans le rail plutôt que d'y faire des économies?

L'État et la SNCB ont conclu un contrat de gestion couvrant la période 2023-2032. Ce contrat repose sur un équilibre clair: l'État s'engage à fournir certains moyens financiers et, en contrepartie, la SNCB s'engage à atteindre une série d'objectifs et à assurer des prestations déterminées. Dès lors, lorsque le gouvernement décide de réduire les moyens accordés à la SNCB, que devient cet équilibre contractuel? Le contrat de gestion reste-t-il pleinement applicable? Il me semble que vous avez déclaré que des avenants seraient conclus. Si tel est le cas, selon quel calendrier et pour quelles modifications? Les objectifs assignés à la SNCB seront-ils revus à la baisse afin de tenir compte de la réduction des moyens qui lui sont accordés?

19.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Des mesures d'économie pour un total de 50 millions d'euros ont déjà été appliquées au secteur ferroviaire en 2025. Elles ont été réparties à charge de la SNCB pour 45,5 millions d'euros et à charge d'Infrabel pour 4,5 millions d'euros. Les économies à charge de la SNCB ont été appliquées pour 41 millions d'euros en réduction de la subvention d'exploitation (OPEX) et pour 4,5 millions d'euros en réduction de la subvention d'investissement (CAPEX). Les économies à

charge d'Infrabel ont été appliquées uniquement en OPEX.

Les mesures d'économie 2026, pour un total de 100 millions d'euros, sont réparties à charge de la SNCB pour 60 millions d'euros et à charge d'Infrabel pour 40 millions d'euros. Les économies à charge de la SNCB sont appliquées pour 22 millions d'euros en OPEX et pour 38 millions d'euros en CAPEX. Les économies à charge d'Infrabel sont appliquées pour 1,9 million d'euros en OPEX et pour 38,1 millions d'euros en CAPEX.

Le gouvernement a prévu que les efforts budgétaires seront partagés à partir de 2026 entre la SNCB et Infrabel selon une clé de répartition de 60/40, applicables tant aux subventions OPEX qu'aux subventions CAPEX. Une protection de la capacité d'investissement à long terme d'Infrabel dans les infrastructures est prévue, ce qui n'exclut pas que des économies puissent être opérées en CAPEX dès lors qu'elles sont compatibles avec les objectifs de modernisation des réseaux.

Comme je l'avais déjà signalé auparavant, cette répartition a été concertée avec les entreprises publiques pour évaluer la manière la plus efficiente d'atteindre l'objectif budgétaire sans pénaliser les voyageurs, en veillant au bien-être des travailleurs, en maintenant un niveau approprié d'investissement et en garantissant la sécurité. Les objectifs stratégiques de mobilité, de sécurité ou environnementaux fixés par les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel ne sont aucunement remis en cause et le financement tant des moyens opérationnels que des investissements reste garanti.

Les économies nécessitent en premier lieu un effort supplémentaire de la SNCB et d'Infrabel pour améliorer leur productivité, comme dans tous les autres secteurs de l'économie belge, compte tenu de la situation budgétaire. Par ailleurs une partie de ces économies est rendue possible par la prise en considération de l'actualisation des prévisions d'évolution du trafic ainsi que par la réalité de la consommation des subventions d'investissement. L'ampleur des retombées économiques ne peut pas justifier de ne pas appliquer la gestion la plus rigoureuse possible à l'utilisation des moyens publics, quel que soit le secteur concerné.

En conclusion, Infrabel et la SNCB contribuent à l'effort collectif d'économie. Des solutions sont trouvées pour réduire les répercussions de telles économies et permettent également de capitaliser sur les investissements réalisés dans les nouvelles technologies.

Des économies, oui, mais avec une attention particulière pour que celles-ci n'aient pas d'incidence sur les objectifs du contrat.

19.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je reviendrai vers vous, car vous n'avez pas répondu à toutes mes questions. Pour ce qui est à retenir ici, regardez ce qui se passe cette semaine: des trains sont supprimés faute de climatisation. Par conséquent, des usagers se trouveront entassés dans des trains par manque de place. Les infrastructures seront mises à rude épreuve en raison de la chaleur. Entendez-vous investir pour faire face aux effets de l'augmentation de la fréquence des canicules? Non. Vous entendez économiser 675 millions d'euros dans le rail d'ici 2029. J'aimerais donc bien savoir quand il y aura une prise de conscience: nous vivons un véritable bouleversement climatique. Quand mettrez-vous les moyens pour réduire les causes du dérèglement et assurer que l'on puisse vivre tant bien que mal ces records de température? Nous paierons cher les économies et tous les investissements que vous refusez de faire. Je ne parle pas de nous directement, mais des plus jeunes. Ils seront en première ligne de cette politique irresponsable et suicidaire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le coût des vlogs du CEO d'Infrabel" (56017222C)

20 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het kostenplaatje van de vlogs van de CEO van Infrabel" (56017222C)

20.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous avais déjà adressé une question écrite à ce sujet en février dernier. Vous saviez donc que j'allais revenir sur ce point.

Il nous revient que le CEO d'Infrabel dépenserait des centaines de milliers d'euros auprès d'une société, LDV Production, afin d'assurer le montage de ses vlogs diffusés sur ses différents réseaux sociaux.

J'aimerais savoir si ces informations sont exactes. Dans l'affirmative, quel est le coût de ces vidéos pour 2024 et 2025? Quelles sont les prévisions pour 2026? Est-ce bien Infrabel qui prend en charge ce coût au profit de LDV Production? Pour quelles raisons le CEO fait-il appel à une société externe?

20.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, avant toute chose, je voudrais rappeler qu'Infrabel est une entreprise publique autonome et que les décisions personnelles relèvent de ses organes de gestion.

Cela étant, la question que vous soulevez met en lumière un sujet qui mérite effectivement d'être examiné avec attention, en particulier au regard de la sobriété et du bon usage des moyens publics. Je suis donc attentif à ce type de dépenses et à leurs justifications, d'autant plus que le marché passé avec LDV Production couvre non seulement les vlogs du CEO mais également l'ensemble des productions vidéo d'Infrabel, notamment les campagnes de prévention et de sensibilisation.

S'agissant de l'ordre de grandeur que vous mentionnez, il convient de préciser que le marché conclu avec la société LDV Production est un accord cadre pluriannuel, qui ne porte pas exclusivement sur les vlogs du CEO. D'après les informations qui m'ont été transmises, cet accord couvre l'ensemble des productions vidéo réalisées pour Infrabel, telles que les campagnes de prévention en matière de sécurité, les actions de sensibilisation destinées au public ou encore les vidéos de recrutement pour des métiers en pénurie.

L'estimation globale à laquelle vous faites référence correspond donc au montant total du marché sur plusieurs années et ne peut être assimilé au seul coût des vlogs. Les coûts liés à ce marché cadre sont bien pris en charge par Infrabel, comme pour tout marché public conclu par l'entreprise.

Pour l'année 2024, les coûts facturés s'élèvent à 47 508 euros hors TVA pour un total de 45 vlogs. En 2025, ils atteignent 52 970 euros hors TVA pour 39 vlogs. Pour 2026, un budget prévisionnel de 59 220 euros hors TVA est annoncé.

La connaissance de ces montants a retenu toute mon attention et je compte interroger le CEO d'Infrabel, afin que ses dépenses fassent l'objet d'un examen approfondi et, le cas échéant, d'une révision à la baisse dans un souci de sobriété et de bonne gestion des moyens publics. Je compte également interroger sur la possibilité de réintégrer ces prestations dans l'équipe de communication d'Infrabel qui est, à mon avis, suffisamment étoffée pour le faire.

S'agissant des campagnes de sensibilisation, de prévention ou de recrutement, je peux comprendre qu'Infrabel fasse appel à un prestataire professionnel afin de garantir une qualité de production adaptée à des communications destinées au grand public ou à des publics spécifiques. En ce qui concerne plus particulièrement les vlogs du CEO et au vu des montants qui m'ont été communiqués, comme je l'ai indiqué précédemment, je vais donc l'interpeller afin que ses dépenses soient examinées de manière approfondie et, si nécessaire, revus à la baisse bien évidemment.

20.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci pour vos réponses, monsieur le ministre.

Vous comprendrez qu'on a une impression de deux poids, deux mesures au sein du rail avec, d'un côté, les travailleurs qui sont en première ligne face aux économies, à la fin du statut, aux hausses de l'âge de la pension, etc. et, de l'autre côté, le CEO d'Infrabel qui dépense des sommes astronomiques pour des concerts de Lady Gaga, et des vlogs personnels. Cette situation est à la limite de l'acceptable.

Les travailleurs voient bien le problème, puisque ce sont eux qui m'interpellent. Je vous fais part de leur réaction, et je trouve normal que cela les touche. Il faut tout de même avoir un peu les pieds sur terre. On ne demande pas d'arrêter les activités de *team-building* ou autres. On y est même favorable, mais à condition que tout le monde en profite. Les travailleurs doivent arrêter de subir les politiques d'austérité auxquelles ils sont actuellement confrontés. Ça, plus ça, plus ça, ... il faut pouvoir dire "stop" à un moment donné. Il faut que cela s'arrête.

Nous voulons réorienter les dépenses excessives vers le bien-être des cheminots et la qualité du

service aux usagers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

[21] Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport Env-isa sur les scénarios d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National" (56017223C)

[21] Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De scenario's van Env-isa voor de exploitatie van Brussels Airport" (56017223C)

[21.01] François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, nous revoici avec la question de l'aéroport de Bruxelles-National, du survol et des nuisances sonores. Un nouveau rapport technique complémentaire, réalisé par la société Env-isa et remis début juin à votre cabinet ainsi qu'à la Justice, vient quantifier l'impact de six scénarios d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Sa conclusion est sans ambiguïté. Un seul de ces six scénarios, le scénario B, réduit l'exposition globale au bruit. C'est également le seul qui diminue le nombre de personnes fortement gênées, soit 7 650 personnes de moins (-5,2 %), et surtout le nombre de personnes dont le sommeil est fortement perturbé, soit 3 124 personnes de moins (-6 % environ). Tous les autres scénarios aggravent les nuisances par rapport à la situation actuelle, qui est déjà difficile pour beaucoup de nos concitoyens à Bruxelles et dans sa périphérie.

Le rapport écrit en toutes lettres l'opposition entre les scénarios qui soulagent les riverains et ceux qui privilégient la capacité opérationnelle et, indirectement, la rentabilité de l'aéroport. Pourtant, l'Organisation mondiale de la Santé classe l'exposition chronique au bruit aérien nocturne parmi les nuisances environnementales ayant les effets sanitaires les plus lourds: troubles du sommeil, hypertension, pathologies cardiovasculaires. Le sommeil n'est pas une variable d'ajustement économique; c'est un déterminant de santé publique pour quelque 320 000 riverains et habitants.

Votre cabinet annonce une note au Conseil des ministres pour le 26 juin, à l'issue de discussions intercabine. Si je suis bien informé, c'est après-demain.

Mes questions sont les suivantes.

Confirmez-vous le dépôt prochain d'une note au Conseil des ministres? Quel en sera le contenu? Le gouvernement fédéral retiendra-t-il le scénario B, le seul que le rapport identifie comme bénéfique pour la santé des riverains? Enfin, comment justifier, au regard des recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé relatives au bruit nocturne, qu'un seul scénario sur six protège la santé des habitants et que ce ne soit pas celui qui soit retenu par défaut?

[21.02] Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, cher collègue.

Comme vous, j'ai pris connaissance avec beaucoup d'attention du rapport d'Env-isa, des différents scénarios étudiés et de leurs conséquences en matière d'exposition au bruit. Les conclusions que vous en tirez méritent toutefois d'être étayées. S'agissant du scénario B, qui repose sur une diminution des normes de vent, le rapport précise effectivement qu'il est le seul à réduire le nombre total de personnes exposées au bruit. Cette amélioration s'obtient toutefois au prix d'une réduction de l'utilisation de la configuration préférentielle des pistes (PRS, Preferential Runway System), qui passe de 77,1 % à 61,5 %, soit une diminution de plus de 1 000 heures par an.

La configuration PRS à haute capacité actuellement utilisée est celle qui offre la plus grande capacité opérationnelle. Les alternatives retenues présentent une capacité moindre et reposent non pas sur une réduction absolue du niveau sonore global, mais sur une redistribution spatiale du bruit vers des zones moins densément peuplées. Concrètement, cela implique une utilisation accrue des pistes 07L, 07R, 19 et 01.

Env-isa précise que le scénario B a une incidence majeure sur la capacité de l'aéroport et signale que "ces préoccupations en matière de capacité nécessitent une analyse plus approfondie des heures de pointe avant que le scénario B puisse être considéré comme viable sur le plan opérationnel". Par

ailleurs, les résultats en matière de bruit, y compris ceux attribués au scénario B, sont spécifiques au cadre procédural en vigueur en 2024. Aucune procédure d'approche RNP n'existait pour la piste 07L, et ne peut être généralisée à des configurations futures dans lesquelles l'approche RNP 07L, mise en place en juillet 2025, serait appliquée. Env-isa n'a pas vérifié si l'application de l'approche RNP 07L modifierait les courbes de bruit modélisées, les résultats HA et HSD par scénario ou le classement des scénarios de seuil de vent.

Je vous confirme que j'ai déposé une note sur la table du Conseil des ministres restreint. Cette note est discutée en ce moment. J'y propose un renforcement du PRS cumulé à des mesures visant à adoucir les nuisances nocturnes et à de nombreuses mesures opérationnelles telles que la généralisation des CDO ou le renforcement des contrôles des agents de la DGTA, notamment en matière de respect des normes de vent. Je me ferai un plaisir de vous en détailler les différents points si le gouvernement suit les propositions que je lui ai soumises.

Par ailleurs, le rapport Env-isa doit faire l'objet d'un débat contradictoire devant le tribunal qui en a ordonné la production. Il est possible que les conclusions d'études doivent être mises à jour, notamment sur la question de l'incidence du nombre élevé d'atterrissages sur la piste 07L. Par ailleurs, le tribunal demandait que l'État informe les parties pour le 1^{er} octobre 2026 des mesures concrètes qu'il se propose d'adopter à la suite de l'étude. La question du scénario à retenir pourrait être tranchée à la lumière des considérations que je viens d'évoquer.

21.03 François De Smet (DéFI): Merci, monsieur le ministre.

Ce qui est intéressant dans votre réponse, c'est que je n'ai pas l'impression que vous écartez le scénario B. Évidemment, vous l'analysez et vous en voyez les limites par rapport aux événements depuis juillet 2025. Mais quand même, j'attends vraiment de voir sur quoi le kern va pouvoir s'accorder. Je suppose que vous avez ajouté une nouvelle pièce au dossier, à savoir que la Région bruxelloise a introduit de nouvelles actions en justice, ce qui justifie encore plus qu'on trouve une solution. J'ai d'autres critiques à formuler mais, sincèrement, si vous trouvez une solution, je serai le premier à vous féliciter.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le franchissement d'une ligne blanche continue pour dépasser un cycliste" (56017151C)

22 Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het overschrijden van een witte doorlopende streep om een fietser in te halen" (56017151C)

22.01 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, selon le Code de la route, il est interdit pour un automobiliste de franchir une ligne blanche continue afin de dépasser un cycliste. Cette règle, bien que visant à garantir la sécurité routière, peut dans certaines situations produire un effet paradoxal. En effet, lorsqu'un véhicule motorisé se retrouve derrière un cycliste sur une chaussée étroite marquée par une ligne blanche continue, il arrive que le conducteur procède à un dépassement sans respecter la distance latérale de sécurité requise, c'est-à-dire 1 mètre en agglomération et 1,5 mètre hors agglomération, ce qui peut mettre en danger le cycliste en le frôlant.

Dès lors, plusieurs questions se posent.

Existe-t-il des études ou des données évaluant l'impact de cette interdiction sur la sécurité des cyclistes? Une adaptation de la réglementation est-elle envisagée, à l'instar de certains pays comme la France, afin d'autoriser, sous certaines conditions strictes (visibilité suffisante, absence de trafic en sens inverse) le franchissement d'une ligne blanche continue pour dépasser un cycliste en toute sécurité?

Dernière question: des mesures complémentaires, telles qu'une signalisation spécifique, de la sensibilisation, des aménagements, sont-elles à l'étude pour améliorer la cohabitation entre automobilistes et cyclistes dans ce type de configuration? Je vous remercie pour vos éclaircissements.

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, cher collègue.

Je ne dispose pas d'une étude ou de données évaluant l'impact de cette interdiction sur la sécurité des cyclistes.

Néanmoins, je vous informe qu'il n'est pas prévu d'adapter la réglementation pour autoriser, sous certaines conditions, le franchissement d'une ligne blanche continue pour dépasser un cycliste. Ce marquage est utilisé par les gestionnaires de voirie aux endroits où le franchissement de cette ligne présente un risque potentiellement constant et où le dépassement même d'un vélo doit être considéré comme trop dangereux. Ce marquage doit donc conserver sa signification de manière non équivoque.

Lorsque le placement de ce marquage risque de poser un inconvénient potentiel pour les cyclistes, d'autres solutions pour les gestionnaires de voirie sont parfois possibles, comme l'aménagement d'une infrastructure cyclable qui permet aux cyclistes de ne pas devoir circuler sur le tronçon de chaussée concerné ou le placement d'un signal C35 qui interdit le dépassement de tout véhicule à plus de deux roues, mais donc pas des cyclistes.

En ce qui concerne le dépassement, les règles prévues dans le Code de la route (articles 16 et 40ter) permettent de réduire autant que possible les risques liés au dépassement. Avant de dépasser par la gauche, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger, tandis que le conducteur qui va être dépassé doit serrer le plus possible à droite et ne peut accélérer.

En outre, le conducteur d'un véhicule automobile ne peut mettre en danger un cycliste qui se trouve sur la voie publique et doit laisser une distance latérale d'au moins 1 mètre en agglomération et 1,5 mètre hors agglomération. Le Code de la voie publique, qui entrera en vigueur le 1^{er} juin 2027, prévoit en outre que, si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur doit ralentir.

En ce qui concerne les mesures supplémentaires que vous citez, je vous invite à interroger mes homologues régionaux pour cette dernière question, car l'aménagement de l'infrastructure, le placement de la signalisation et les campagnes de sensibilisation relèvent de leurs compétences.

22.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces compléments d'information et pour le renvoi vers notre ministre wallon, François Desquesnes.

Au niveau européen, n'y aurait-il pas également une possibilité d'action? En effet, force est de constater qu'un citoyen français, par exemple, qui viendrait chez nous pour un périple, se retrouverait face à une situation différente. N'y a-t-il pas lieu, dès lors, d'agir? Je vous remercie pour les démarches que vous pourriez entreprendre en ce sens.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le dépassement en chemin de remembrement d'usagers faibles et de véhicules agricoles" (56017153C)

23 Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het inhalen van zwakke weggebruikers en landbouwvoertuigen op een ruilverkavelingsweg" (56017153C)

23.01 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le président, désolé pour ces termes un peu particuliers qui sont propres au milieu rural, où de nombreux chemins de remembrement sont aujourd'hui utilisés de manière partagée par différents usagers: cyclistes, piétons, cavaliers et véhicules motorisés, notamment agricoles.

Certains de ces chemins sont signalés par le statut F99c (voie réservée aux usagers lents, avec accès autorisé pour certains véhicules liés à l'agriculture, que ce soient des tracteurs ou des voitures), tandis que d'autres ne disposent d'aucune signalisation spécifique – ce qui peut engendrer une certaine confusion quant aux règles de priorité et de cohabitation.

C'est souvent lorsqu'un malheur se produit que l'on pense à apporter des modifications réglementaires. Ainsi, un accident tragique survenu récemment à Walhain a mis en lumière les risques liés à cette situation. Une cycliste a perdu la vie, écrasée sous les roues d'un tracteur. Elle s'était arrêtée au bord du chemin afin de laisser passer celui-ci et, ayant été déséquilibrée, elle a chuté et a connu cette fin tragique. Ce drame soulève plusieurs interrogations quant à la sécurité et au partage de ces voiries rurales.

Monsieur le ministre, existe-t-il une cartographie ou une évaluation du statut de ces chemins et de leur fréquentation par les différents types d'usagers?

La coexistence entre usagers faibles et engins lourds fait-elle l'objet d'une réflexion spécifique en matière de sécurité routière?

Ne conviendrait-il pas d'envisager une règle claire imposant, sur ce type de voirie étroite, que le véhicule le plus lourd ou le plus dangereux s'arrête et cède le passage à l'usager le plus vulnérable?

Je vous remercie pour vos réponses et pour l'attention portée à la sécurité des usagers les plus vulnérables.

23.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci, cher collègue.

Je vous remercie d'abord de m'avoir informé de cet événement tragique, dont j'ignorais l'existence. Ne disposant pas d'une cartographie ou d'une évaluation du statut de ces chemins et de leur fréquentation par différents types d'usagers, je dois vous inviter à vous adresser à mes homologues régionaux en leur qualité de gestionnaire de voiries.

Je vous rassure quant au fait que, de manière générale, dans le cadre de l'élaboration de toute réglementation routière, la coexistence entre les usagers actifs et les autres véhicules fait toujours l'objet d'une réflexion approfondie sous l'angle de la sécurité routière.

L'article 22octies du Code de la route dédié aux chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers, conducteurs de speed pedelecs, énonce que les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Les usagers motorisés, en particulier les véhicules agricoles, doivent redoubler de prudence en présence des piétons, des cyclistes, des conducteurs de tricycles et quadricycles non motorisés, des cavaliers et des véhicules attelés. La vitesse est donc limitée à 30 km/h.

Enfin, le Code de la voie publique qui entrera en vigueur le 1^{er} juin 2027 prévoit plus clairement que les conducteurs qui circulent sur les chemins réservés doivent céder la priorité aux piétons et aux conducteurs de cycles – et au besoin, s'arrêter.

23.03 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Merci à nouveau, monsieur le ministre, pour vos réponses et cette information sur l'entrée en vigueur du nouveau Code au mois de juin 2027. Donc, il reste encore une petite année à attendre avant cette mise à jour. Il est quelque peu dommage qu'il faille attendre aussi longtemps puisqu'elle pourrait sauver des vies. En tous cas, nous espérons qu'entre-temps les usagers les plus massifs ou potentiellement les plus dangereux pourront faire attention aux usagers les plus faibles. Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 560117235C en 560117279C van mevrouw Huybrechts worden uitgesteld.

24 Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La place pour les citoyens dans la réforme de la procédure de suppression des passages à niveau" (56017280C)

24 Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De plaats voor de burger in de hervorming van de procedure voor het afschaffen van overwegen" (56017280C)

24.01 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Monsieur le ministre, depuis plusieurs années, Infrabel mène une politique active en vue de supprimer progressivement les passages à niveau les plus dangereux. C'est essentiel pour notre sécurité.

La loi du 6 décembre 2002 a renforcé l'encadrement de la procédure de suppression des passages à niveau en imposant notamment à Infrabel de consulter les communes concernées et d'organiser une enquête publique. Elle prévoit également une possibilité de recours administratif pour les communes ou les gestionnaires de voiries concernés.

Toutefois, les citoyens directement impactés par la suppression d'un passage à niveau ne disposent d'aucune voie de recours propre contre la décision finale d'Infrabel, alors même qu'ils sont souvent les premiers concernés par les conséquences sur la mobilité quotidienne. Plusieurs acteurs ont d'ailleurs souligné la nécessité de mieux prendre en compte les observations formulées lors des enquêtes publiques et de prévoir un mécanisme permettant aux citoyens de faire entendre leur voix lorsque les préoccupations n'ont pas été rencontrées.

Aussi, pouvez-vous préciser les modifications législatives actuellement envisagées? Envisagez-vous d'instaurer un mécanisme de recours pour les citoyens? Plus largement, êtes-vous favorable à un rééquilibrage de la procédure afin que les droits des habitants soient davantage pris en considération aux côtés des impératifs de sécurité ferroviaire poursuivis par Infrabel?

24.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, comme annoncé dans ma note de politique générale 2026, l'objectif est de prendre, avant la fin de cette année, les mesures nécessaires pour combler le vide juridique, créé par l'arrêt de la Cour constitutionnelle, dans le but d'offrir, à l'ensemble des citoyens des communes, la possibilité d'introduire des recours contre les décisions de fermeture de passages à niveau au moyen d'un recours devant le Conseil d'État.

Ce projet prendra la forme d'un projet de loi visant à supprimer l'article 19/1 de la loi sur la police des chemins de fer, qui prévoyait, avant son annulation, uniquement une possibilité de recours auprès du SPF Mobilité et Transports au profit de la commune et du gestionnaire de la voie, ce qui permettrait à toutes les parties concernées de contester, à nouveau, directement devant le Conseil d'État une décision d'Infrabel visant à supprimer un passage à niveau.

L'objectif est donc que toutes les parties intéressées puissent introduire un recours en annulation et en suspension des travaux entrepris par Infrabel auprès du Conseil d'État, qui leur permettra d'obtenir l'annulation de la décision si celle-ci leur cause un préjudice direct et qu'ils peuvent en démontrer l'absence de légalité. Mon objectif est d'avancer rapidement avec ce projet en tenant compte du calendrier et des autres priorités de mon cabinet.

J'ai reçu de mon administration une proposition de projet de loi que je suis en train d'analyser, après quoi je donnerai instruction pour suivre la procédure législative dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, je tiens à souligner que je comprends bien les préoccupations des citoyens résidant à proximité d'un passage à niveau par rapport à cette problématique. Il est important que les décisions prises, qui impactent la mobilité des citoyens, assurent un équilibre raisonnable entre la sécurité ferroviaire et routière, d'une part, et la mobilité, d'autre part. Ces décisions doivent prendre en compte l'accessibilité des quartiers dans le respect de la mobilité locale, avec une attention particulière aux modes de mobilité douce qui peuvent être particulièrement impactés par des décisions de suppression de passage à niveau.

À cet égard, il convient de souligner le travail déjà engagé par Infrabel en matière de concertation avec les autorités locales et les parties concernées.

Mon intention est donc avant tout d'attirer l'attention sur l'importance de poursuivre et, lorsque cela s'avère nécessaire, de renforcer cette concertation en amont des décisions relatives à la suppression de passage à niveau, ainsi que de veiller à une communication claire et continue tout au long de leur mise en œuvre.

Le renforcement de ce dialogue permettra en effet d'éviter que des recours juridictionnels ne doivent être introduits étant donné que ces échanges peuvent faire en sorte que les décisions prises prennent déjà en compte les préoccupations des parties concernées et que ces parties soient correctement informées de tous les éléments relatifs à ces décisions.

24.03 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, pour les informations que vous venez de nous communiquer sur les démarches entreprises par votre cabinet, par l'administration et également par Infrabel pour améliorer le dialogue entre les différentes parties prenantes dans ces situations de changement de configuration des passages à niveau.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 **Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La prolifération des fatbikes et l'adaptation du cadre légal" (56017286C)**

25 **Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De genadeloze opmars van de fatbikes en de aanpassing van het wettelijke kader" (56017286C)**

25.01 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Monsieur le président, nous allons passer à la vitesse un peu supérieure, si on peut dire, au niveau des véhicules motorisés à deux roues.

Monsieur le ministre, nous voyons de plus en plus de *fatbikes* sur nos routes et nos pistes cyclables. De nombreux modèles commercialisés permettent une propulsion autonome sans pédalage, ou pratiquement pas, et disposent d'une puissance largement supérieure à celle autorisée pour les vélos à assistance électrique. Ils atteignent même des vitesses incompatibles avec le statut du simple vélo.

Dans les faits, ces engins s'apparentent davantage à des cyclomoteurs. Sur le terrain, les services de police semblent rencontrer des difficultés pour identifier rapidement les véhicules non conformes.

J'aurai quatre questions à ce sujet à vous poser, monsieur le ministre. Le cadre juridique actuel permet-il de distinguer clairement les vélos à assistance électrique des vélos automoteurs déguisés en vélos? La police dispose-t-elle de moyens techniques et juridiques nécessaires pour constater les infractions et immobiliser les engins non conformes? Une adaptation de la réglementation est-elle envisagée afin d'exclure plus clairement du statut de vélo à assistance électrique ces engins dotés d'une propulsion autonome ou d'une puissance excessive? Une concertation est-elle en cours avec les autres niveaux de pouvoir afin de mieux encadrer ces engins et de garantir la sécurité des usagers des pistes cyclables?

Je vous remercie.

25.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, les *fatbikes* électriques ne constituent pas en tant que tels une catégorie juridique spécifique. Il s'agit, comme vous l'avez dit, d'une déclinaison de vélo électrique caractérisée notamment par des pneus plus larges et parfois un cadre plus massif, ce qui peut leur donner une apparence proche de celle d'un cyclomoteur tout en conservant les pédales.

Le cadre juridique applicable repose non pas sur l'apparence des véhicules mais sur leurs caractéristiques techniques, en particulier la puissance, la vitesse maximale et le mode de propulsion. Sur cette base, un *fatbike* peut relever de différentes catégories.

Lorsque la puissance est inférieure ou égale à 250 watts et que l'assistance est limitée à 25 km/h, le véhicule est assimilé à un vélo avec assistance en pédalage. Il ne doit pas être homologué, mais il doit satisfaire aux exigences applicables, notamment celles liées à la directive Machines.

Lorsque la puissance est supérieure à 250 watts, sans dépasser 1 000 watts, et que l'assistance reste limitée à 25 km/h, le véhicule doit être homologué conformément au règlement (UE) n° 168/2013. Lorsque la puissance dépasse 1 000 watts ou que la vitesse maximale se situe entre 25 et 45 km/h, le véhicule est assimilé à un cyclomoteur de type speed pedelec et est soumis à des exigences supplémentaires, notamment en matière d'homologation, d'immatriculation, de permis de conduire et de port du casque.

Un critère déterminant permet de distinguer un vélo à assistance électrique conforme d'un véhicule automoteur déguisé en vélo. Un vélo conforme ne peut pas avancer de manière autonome sans pédalage, à l'exception d'une aide au démarrage limitée. L'assistance doit uniquement se déclencher lorsque l'utilisateur pédale et se couper automatiquement au-delà de la vitesse maximale autorisée. Dès lors, tout véhicule permettant une propulsion autonome sans pédalage ou dépassant les limites précitées ne relève plus du statut de vélo et doit être soumis aux obligations applicables aux cyclomoteurs. À défaut, il s'agit d'un véhicule non conforme qui ne peut circuler sur la voie publique.

S'agissant des contrôles, le cadre légal permet déjà d'opérer cette distinction sur la base de critères objectifs. En pratique, la propulsion autonome peut être constatée directement, tandis que la vitesse maximale ne peut être vérifiée qu'à l'aide d'outils techniques adaptés. Les moyens opérationnels dont disposent les services de police pour constater les infractions et immobiliser les véhicules relèvent des compétences du ministre de l'Intérieur. En ce qui concerne une éventuelle adaptation de la réglementation, il convient de souligner que les critères actuels permettent déjà d'exclure du statut de vélo les engins présentant une propulsion autonome ou une puissance excessive. La problématique tient dès lors principalement à la conformité des véhicules mis sur le marché, à leurs éventuelles modifications et au contrôle du respect des règles existantes, plutôt qu'à l'existence d'un vide juridique.

Enfin, les préoccupations en matière de sécurité routière sont pleinement légitimes et font l'objet d'une attention particulière. Dans ce cadre, il convient de rappeler la répartition des compétences. Les *fatbikes* conformes relevant de la catégorie des vélos à assistance électrique – limités à 250 watts et à 25 km/h – relèvent, pour ce qui concerne la surveillance du marché, du SPF Économie. Les véhicules soumis au règlement (UE) n° 168/2013 relèvent quant à eux de mon administration. Lorsqu'un véhicule conforme est modifié *a posteriori* afin de contourner les limitations réglementaires, il appartient aux services de police de contrôler et, le cas échéant, de sanctionner ces situations.

En conclusion, le cadre actuel permet déjà de distinguer clairement les véhicules conformes des engins qui, en raison de leurs caractéristiques techniques, relèvent d'une autre catégorie. Les enjeux identifiés concernent principalement la conformité des véhicules, leurs modifications éventuelles et l'effectivité des contrôles.

Néanmoins, je souhaiterais conclure en soulignant ce qui pose un problème à mes yeux. Il s'agit des *fatbikes* débridés, ainsi que le manque de connaissance du Code de la route chez leurs conducteurs, en particulier chez les plus jeunes. Sur ce second point, ma cellule stratégique a entamé une réflexion afin d'identifier les pistes permettant d'y remédier.

25.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses ainsi que pour les dispositions que vous avez déjà prises ou qui sont actuellement à l'étude avec vos collaborateurs et les autres parties prenantes.

J'aimerais formuler une suggestion. Nous pourrions en effet nous retrouver dans une situation où certains *fatbikes*, bien que présentant la même apparence, seraient débridés alors que d'autres respecteraient la réglementation. Afin de faciliter le travail des services de police, ne serait-il pas envisageable de recourir au système d'identification mybike pour l'ensemble des véhicules à deux roues, y compris les vélos à assistance électrique?

Un tel dispositif permettrait aux forces de l'ordre de vérifier rapidement l'identification d'un véhicule et, le cas échéant, de procéder à une verbalisation ou à tout le moins à un signalement. Il s'agit d'une piste qui pourrait peut-être être utilement explorée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le stationnement sécurisé de vélos dans les gares" (56017287C)

26 Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Beveiligde fietsstallingen in stations" (56017287C)

26.01 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Monsieur le ministre, le développement de la combinaison vélo-train, passé récemment en plénière, constitue un levier essentiel pour encourager une mobilité plus durable. À cet égard, de nombreuses gares disposent d'emplacements destinés au stationnement des vélos. Cependant, la présence d'arceaux ou de simples supports ne répond pas toujours aux attentes des usagers. De nombreux cyclistes renoncent à utiliser le vélo pour leur déplacement vers la gare, par crainte justement de vol ou de dégradation dans ces circonstances. C'est particulièrement le cas pour les vélos avec assistance électrique.

J'aurai trois questions à vous poser. Parmi les places de stationnement vélos actuellement disponibles dans les gares, combien peuvent-elles être considérées comme des places sécurisées au sens d'un accès contrôlé, d'une consigne fermée ou d'un dispositif équivalent? Quels sont les objectifs fixés en matière de stationnement sécurisé pour les vélos d'ici 2032?

Enfin, la priorité sera-t-elle accordée aux gares, où la demande est forte, mais où l'offre sécurisée demeure insuffisante? Je vous remercie.

26.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, dans le cadre du contrat de service public 2023-2032, la SNCB poursuit la mise en œuvre de l'intermodalité dans et autour des gares. Le stationnement pour vélos fait partie de cette approche et l'objectif prévu est d'augmenter de 30 % le nombre total d'emplacements pour vélos d'ici 2032 afin d'atteindre environ 164 000 places. Cette évolution concerne l'ensemble de l'offre de stationnement vélos en gare et s'inscrit dans la volonté de faciliter l'accès aux trains dans une logique de mobilité de porte à porte.

À ce jour, 537 gares disposent d'au moins six emplacements couverts permettant d'attacher un cadre de vélo. Par ailleurs, 40 gares sont équipées de parkings vélos à contrôle d'accès reposant notamment sur un système d'identification et la présence de caméras. La SNCB poursuit également le déploiement de cette offre. La mise en service de seize parkings vélos supplémentaires à contrôle d'accès est planifiée dans de nouvelles gares pour la période 2026-2027.

La SNCB continue donc à développer progressivement son offre de stationnement pour vélos, compte tenu de la fréquentation des gares, de l'utilisation des équipements existants, de la demande observée, de l'espace disponible, des contraintes techniques et des moyens budgétaires prévus.

Les projets sont examinés gare par gare, notamment dans le cadre de travaux d'aménagement ou de rénovation des gares et de leurs abords. La priorité est donnée à une approche pragmatique fondée sur des besoins objectifs et des possibilités concrètes de réalisation, dans le respect du cadre fixé par le contrat de service public et le plan pluriannuel d'investissement.

26.03 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour toutes ces démarches et celles également de la SNCB et d'Infrabel.

Je pourrais éventuellement aussi suggérer d'avoir des contacts assez réguliers avec les communes, ou en tout cas, d'entendre les demandes des communes qui ont peut-être parfois des bâtiments qui deviennent disponibles et qui pourraient être utilisés pour l'entreposage des vélos à proximité des gares.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les amendes à bord des trains" (56017293C)

27 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Boetes in de trein" (56017293C)

27.01 Dimitri Legasse (PS): Il ne sera bientôt plus possible d'acheter un ticket de train une fois à bord de celui-ci. À défaut de ticket, le risque est une amende immédiate de 90 euros. Nous avons déjà eu ce débat à plusieurs reprises, et vous nous aviez répondu qu'il y aurait une période d'adaptation, une sorte de moratoire: les voyageurs ne seraient pas directement sanctionnés et les accompagnateurs de train devraient faire preuve de souplesse. Or, selon certains médias et certaines sources, nous apprenons qu'il n'en est rien. Les accompagnateurs ont reçu des directives presque contraires, à savoir sanctionner toute personne qui ne dispose pas d'un titre de transport, qui devra donc s'acquitter de 90 euros endéans les deux semaines.

Nous savons que dans un tas de circonstances, une personne de bonne volonté et tout à fait honnête n'aura pas forcément l'occasion d'acheter son titre de transport: automate en panne, application qui ne fonctionne pas, réseau insuffisant, etc. Ces personnes se trouveront néanmoins dans une situation où 90 euros leur seront réclamés, malgré leur honnêteté.

Monsieur le ministre, qu'en sera-t-il réellement au 1^{er} juillet, malgré vos consignes et leur interprétation inverse? Un membre de Securail sera-t-il présent pour aider les accompagnateurs face à l'un ou l'autre voyageur récalcitrant – parfois légitimement? Les accompagnateurs sont déjà souvent pris à partie et ces nouvelles mesures n'arrangeront évidemment pas les choses. J'aimerais vous entendre une nouvelle fois sur le sujet, compte tenu de la proximité de l'entrée en vigueur de cette mesure.

27.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Comme largement expliqué lors de la commission de la Mobilité du 9 juin dernier, la suppression de la vente de titres de transport à bord des trains vise avant tout à instaurer des règles plus claires, uniformes et compréhensibles pour tous les voyageurs. Aujourd'hui, il subsiste encore une zone grise dans laquelle certains voyageurs attendent le contrôle à bord pour acheter un billet. Cette situation alimente également une fraude, qui représente un manque à gagner pouvant atteindre 80 millions d'euros par an pour la SNCB.

La suppression de la vente à bord s'inscrit dès lors dans une stratégie plus large visant à renforcer le respect des règles tarifaires et à préserver les moyens consacrés aux services publics ferroviaires.

À partir du 1^{er} juillet 2026, cette possibilité disparaîtra. Chaque voyageur devrait être en possession d'un titre de transport valable avant de monter dans le train. Il ne s'agit donc pas d'une mesure prise pour compliquer l'accès au train, mais bien d'une clarification du cadre applicable tant pour les voyageurs que pour les accompagnateurs de train.

Concrètement, à partir de cette date, l'accompagnateur ne pourra plus vendre de billets à bord. Les voyageurs devront donc se mettre en règle avant leur voyage via les canaux existants – les guichets, les automates de vente, le site internet ou l'application. Il en ira de même pour les réquisitions de train, qui ne pourront plus être régularisées ou converties en titre de transport à bord, mais devront l'être avant l'embarquement. Les clients concernés ont déjà été informés de cette nouvelle procédure.

Cela ne signifie toutefois pas que les situations particulières sont ignorées. Lorsqu'un voyageur n'a objectivement pas pu acheter son titre de transport avant de monter à bord, par exemple parce que l'automate disponible dans la gare ne fonctionnait pas, une disposition spécifique et raisonnable est prévue. Dans ce cas, l'accompagnateur établira un constat C170, mais celui-ci sera ramené au prix normal du trajet. Le voyageur disposera ensuite de 14 jours pour payer son billet à un guichet, à un automate ou en ligne.

Je précise également que le montant de 90 euros évoqué dans la question ne constitue pas une amende administrative immédiate. Il s'agit d'une possibilité de régularisation accordée aux voyageurs dans un délai de 14 jours. Ce n'est qu'à défaut de régularisation que les procédures administratives prévues par la réglementation peuvent être engagées. L'état de fonctionnement des automates est connu dans le système de contrôle de l'accompagnateur et les voyageurs peuvent également signaler une défaillance afin qu'elle soit prise en compte.

J'ai interrogé la SNCB sur les dispositifs qu'elle mettra en place pour la communication. La SNCB m'a répondu avoir prévu un important dispositif de communication afin d'informer les voyageurs de manière progressive et suffisamment anticipée. Prenant moi-même le train, j'entends régulièrement ce message. Une campagne est en cours depuis le début du mois d'avril, notamment via la presse, les réseaux sociaux, l'affichage en gare, les écrans dans les trains et les automates de vente, ainsi que

par des annonces à bord.

Les accompagnateurs de train ont également été briefés afin de sensibiliser activement les voyageurs. Depuis la mi-juin, cette communication a encore été renforcée par une campagne grand public de plus grande ampleur.

S'agissant des accompagnateurs de train, l'objectif est précisément de réduire les discussions à bord en supprimant l'ambiguïté actuelle. La fraude et les situations dans lesquelles un voyageur attend le contrôle pour se mettre en règle constituent aujourd'hui une source de tension. En clarifiant les règles, la SNCB entend rendre les échanges plus simples et plus transparents.

J'ai également interrogé la SNCB sur les formations prévues pour les accompagnateurs. La SNCB m'a confirmé que les accompagnateurs ont été informés et qu'ils recevront une formation complémentaire afin d'adopter l'attitude adéquate à l'égard des voyageurs qui ne seraient pas en ordre de titre de transport.

Enfin, s'agissant de l'éventuelle présence de Securail, la SNCB reste naturellement attentive à la sécurité de son personnel et de ses voyageurs. Les nouvelles règles s'inscrivent dans un cadre visant précisément à limiter les conflits liés à l'achat tardif d'un titre de transport.

Les dispositifs de sécurité existants continueront à être mobilisés lorsque la situation le nécessite. Dans ce cadre, la SNCB renforce également ses actions de contrôle, notamment au moyen d'équipes mobiles dédiées à la vérification des titres de transport, et en collaboration avec Securail ainsi qu'avec les services de police compétents lors d'opérations ciblées.

Cela dit, la mesure repose avant tout sur une clarification des règles, une information large des voyageurs et un accompagnement adéquat du personnel de bord.

27.03 Dimitri Legasse (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre.

Vous avez pris de longues minutes pour me réexpliquer ce que vous aviez déjà effectivement exposé. Mais, en l'occurrence, concernant ma question plus précisément, je crains de ne pas avoir obtenu tous les éléments de réponse, en tout cas pas ceux qui permettraient d'apaiser mes inquiétudes.

Vous m'expliquez que les 90 euros ne constituent pas une amende, mais une régularisation du titre de transport. Il n'existe pourtant pas beaucoup de titres de transport à ce prix-là et c'est une régularisation plutôt onéreuse, vous en conviendrez, à moins de voyager d'Aubel à Ostende.

Vous évoquez également une sanction collective pour des comportements individuels. C'est, en tout cas, ce que je déduis de votre réponse et c'était déjà le cas lors de votre précédente intervention. C'est vraiment dommageable.

Vous m'indiquez aussi que cela relève de l'appréciation de l'accompagnateur, puisqu'il pourrait, le cas échéant, établir le document C170 de constat, tout en expliquant par ailleurs qu'il ne sera pas soumis à davantage de tensions, puisqu'il y en aurait moins, alors même que cela dépend de son appréciation. C'est une lecture du processus qui me semble un peu étrange.

Tout à l'heure, dans le cadre d'une autre question, vous répondiez à une collègue qu'il n'y avait pas d'étude d'impact. Et vous continuez à nous dire par ailleurs que des mesures sont prises pour fermer des guichets et pour avoir moins de personnel en gare, sur les quais et dans les trains.

Tout cela est un peu contradictoire, mais ce n'est pas la première fois. On a tous le droit d'être parfois pétris de contradictions.

De mon côté, je continue à croire que la mesure créera plus de soucis qu'elle ne clarifiera la situation. Certes, il y a des mauvais payeurs, mais ce sont finalement des sanctions collectives pour des comportements individuels. C'est bien dommage.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La redevance Diabolo" (56017294C)

28 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Diabolotoeslag" (56017294C)

28.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, à l'automne dernier, vous nous annonciez vouloir ouvrir le dialogue avec Diabolo, le fameux partenaire privé qui exploite le tunnel ferroviaire construit sous l'aéroport de Bruxelles-National. Les investissements relatifs à la mise en service de ce tunnel ont en effet coûté une somme folle aux contribuables belges. L'année dernière, vous aviez répondu à certains collègues avec des chiffres qui s'arrêtaient à l'année 2024 et qui approchaient le milliard d'euros. Cela dit, en plus d'un coût énorme pour la collectivité, il y a le coût individuel pour chaque voyageur.

Le supplément demandé était au début de 3,80 euros en 2012. Il est aujourd'hui de près de 7 euros, 6,96 euros, si je ne m'abuse. Cela rend le recours à cette solution finalement très onéreuse, avec une liaison Diabolo qui profite surtout aux lignes desservant la Flandre. Avec un supplément de 7 euros, on doit bien avouer que cette liaison n'est pas un franc succès. D'ailleurs, il suffit de se rendre à l'aéroport en voiture pour se rendre compte qu'elle n'a pas atteint son objectif de désengorgement des voiries.

Monsieur le ministre, quand allez-vous agir dans ce dossier? Vous nous avez annoncé que vous vouliez revoir le contrat de financement. Quelles sont vos pistes de solution? Quand les voyageurs verront-ils une diminution de ce supplément? Vous estimiez que le tunnel était globalement sous-exploité. Sur ce point, nous nous rejoignons. Actuellement, ce sont surtout les lignes vers la Flandre qui bénéficient, au risque de me répéter, de la liaison en question.

Ne serait-il pas judicieux d'améliorer les dessertes depuis et vers les gares wallonnes? Avez-vous également des contacts avec le gouvernement flamand? On sait que Brussels Airport a gagné son recours contre la redevance de quelque dix millions que le gouvernement, dans son nouveau permis d'environnement, lui demandait de payer à Infrabel afin de réduire justement la facture de Diabolo.

Merci pour vos réponses.

28.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci, cher collègue.

Actuellement, le supplément Diabolo est de l'ordre de 7 euros, ou quasiment 7 euros, vous l'avez précisé. Cela paraît effectivement beaucoup si l'on ne considère que le prix du titre de transport ferroviaire. Les proportions changent toutefois, si on fait la comparaison avec le prix d'un taxi ou d'un parking. C'est sans doute ce qui explique que ces dernières années, le nombre de voyageurs Diabolo est en augmentation.

Il est vrai que j'ai dit, non pas que j'allais modifier le contrat, car il faut être deux pour faire cela, mais que j'allais prendre contact avec la SA Northern Diabolo, pour explorer les possibilités en matière de contraintes de trafic et de modalités de financement. Ce contact a eu lieu. Toutefois, comme mes prédécesseurs, j'ai malheureusement dû constater qu'il y a très peu d'ouverture de leur côté. La société continue à se cacher derrière des clauses de confidentialité.

C'est d'autant plus regrettable qu'une optimisation des trajets de et vers l'aéroport serait une opération gagnant-gagnant pour la mobilité en général, pour l'aéroport et pour la SA Northern Diabolo.

Il pourrait être opportun que cette commission prenne l'initiative de solliciter la Cour des comptes afin de vérifier si la SA Northern Diabolo s'obstine également à refuser cette transparence devant cet organe de contrôle. Pour ma part, je ne suis pas en mesure d'entreprendre cette démarche.

Quant à l'affirmation selon laquelle le Diabolo profiterait principalement à la Flandre, je vous laisse l'entière responsabilité de cette insinuation. En semaine, on compte sept liaisons Diabolo, dont quatre ont pour départ ou comme destination la Wallonie; le week-end, il y en a six, réparties à parts égales entre les deux régions – trois pour la Wallonie et trois pour la Flandre. Par ailleurs, le fait que la Flandre soit plus densément peuplée que la Wallonie n'est pas non plus un secret. Enfin, je précise que je n'ai eu aucun contact avec le gouvernement flamand, lequel n'est d'ailleurs pas signataire du contrat

Diabolo.

28.03 Dimitri Legasse (PS): Merci, monsieur le ministre. J'ai retenu la suggestion faite. Nous reparlerons assurément de ce contrat et de ses clauses de confidentialité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le problème de connectivité à bord des trains" (56017307C)

29 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De slechte verbinding met een mobiel netwerk in de treinen" (56017307C)

29.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le président, je renvoie au texte écrit de ma question.

La presse rapporte que la couverture téléphonique et la connectivité à bord des trains SNCB demeurent problématiques, un dysfonctionnement documenté depuis plusieurs années sans qu'une résolution structurelle n'ait été annoncée à ce jour, au détriment du confort et de la productivité des voyageurs. La qualité de service des télécommunications à bord relève des obligations inscrites dans le contrat de gestion entre l'État fédéral et la SNCB, ainsi que de la coordination technique avec Infrabel et les opérateurs télécoms, domaine qui relève de la compétence fédérale exercée notamment via l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT).

En conséquence monsieur le ministre peut-il me faire savoir 1° S'il confirme l'amplitude du problème de connectivité téléphonique à bord des trains SNCB et ses causes techniques précises? 2° les investissements prévus, et selon quel calendrier, pour résoudre structurellement ce dysfonctionnement? 3° la coordination assurée entre la SNCB, Infrabel, l'IBPT et les opérateurs télécoms pour garantir une couverture continue le long des lignes concernées?

29.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, même si cette question revient assez régulièrement dans le débat public et a déjà fait l'objet de plusieurs réponses de ma part – je vous renvoie notamment à ma réponse écrite n° 520 du 18 septembre 2025 relative au Wi-Fi dans les trains –, je souhaite en rappeler brièvement les principaux éléments tout en apportant les mises à jour qui me paraissent les plus utiles. Tout d'abord, les trains eux-mêmes constituent un obstacle à la propagation des ondes. Leur structure métallique et leurs vitrages traités limitent la pénétration du signal. À cela s'ajoute la vitesse des trains, qui provoque des basculements fréquents entre antennes, ainsi que la concentration élevée d'utilisateurs à bord. Enfin, certaines lignes traversent des zones moins densément peuplées où les investissements dans les télécommunications sont moins incitatifs. Les mesures réalisées par l'IBPT confirment d'ailleurs cette réalité. Les appels vocaux fonctionnent globalement bien, avec un taux de réussite supérieur à 95 % pour deux opérateurs, tandis que l'usage des données reste plus variable selon les tronçons.

Face à cette situation, la stratégie retenue est pragmatique et progressive. Du côté de la SNCB, l'investissement principal porte sur l'amélioration de la réception à bord grâce au traitement des vitrages. À ce jour, environ 42 % des voitures concernées sont déjà équipées de vitres perméables aux signaux 4G et 5G. L'objectif est clair: d'ici 2030-31, la grande majorité de la flotte sera équipée et, à l'horizon de 10 ans, près de 90 % des places assises bénéficieront de cette amélioration. Parallèlement, de nouvelles techniques de traitement des vitrages sont en phase de test afin de réduire les coûts et d'accélérer le déploiement.

La solution ne repose toutefois pas uniquement sur le matériel roulant. Elle implique également un renforcement des infrastructures le long des voies. Infrabel met activement ses emprises à la disposition des opérateurs. Plus de 200 pylônes sont déjà partagés et d'autres projets sont en développement. La coordination est assurée par l'IBPT et les opérateurs, notamment dans le cadre des obligations liées aux licences de fréquences. En outre, une étude a été demandée à l'IBPT afin d'analyser, avec l'ensemble des acteurs concernés, les solutions les plus efficaces, qu'il s'agisse d'infrastructures supplémentaires, de modèles de partage ou d'autres approches innovantes. Les résultats de cette étude orienteront les décisions futures. Enfin, je rappelle que le choix stratégique

retenu consiste à privilégier l'amélioration du réseau mobile plutôt que le déploiement du Wi-Fi à bord des trains. Ce choix correspond aux usages actuels des voyageurs et permet d'opter pour une solution plus durable.

En conclusion, il ne s'agit ni d'un problème ignoré ni d'un manque de coordination, mais d'un défi technique complexe qui fait déjà l'objet d'une prise en charge active. Les différents acteurs – SNCB, Infrabel, IBPT et opérateurs de télécommunications – travaillent de manière structurée et complémentaire, chacun dans le cadre de ses compétences, avec des investissements en cours tant sur le matériel roulant que sur les infrastructures.

La stratégie est claire, les actions sont engagées et les collaborations sont effectives. Nous sommes donc dans une dynamique de solution et non dans un constat d'inaction.

29.03 François De Smet (DéFI): Merci pour vos réponses, monsieur le ministre. Elles sont claires.

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

30 Vraag van Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De acties bij Aviapartner" (56017348C)

30 Question de Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les actions chez Aviapartner" (56017348C)

30.01 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Beste minister, de stakende werknemers van luchthavenafhandelaar Aviapartner vroegen respect, erkenning en een echte sociale dialoog vorige week. De drie vakbonden die de werknemers vertegenwoordigen, schrijven het volgende in een gemeenschappelijk persbericht: "Loadmasters en incheckbedienden werken op onregelmatige uren, tijdens weekends, feestdagen en nachtschiften, en vormen een essentiële schakel in de werking van de luchthaven." Dat net deze groep tot actie overgaat, hebben ze in 35 jaar niet gezien.

Ze verdienen onze solidariteit, want u hoort het goed: het was al 35 jaar geleden dat deze groep werknemers bij Aviapartner het werk heeft neergelegd. Dan moet het echt diep zitten.

Ik ben met het personeel gaan praten en ik kan u verzekeren dat ze boos zijn, en terecht. Naast de werkgever heeft ook Brussels Airport Company (BAC) een enorme verantwoordelijkheid.

Tijdens mijn gesprekken kwamen de volgende opmerkingen en vragen naar voren.

Ten eerste heeft het personeel regelmatig te maken met agressie van passagiers en kan het dan niet altijd een beroep doen op de politie. Al jaren is er een structureel tekort aan politieagenten op de luchthaven. Was dat geen belangrijk besluit na de onderzoekscommissie in verband met de aanslagen in Zaventem?

Aan verschillende balies werkt de noodknop niet. Hoe komt het dat BAC dat niet in orde brengt?

Vaak moet het personeel ook te lang wachten voordat de politie aankomt, wat voor veel stress zorgt en soms gepaard gaat met fysiek geweld. Wat is de responstijd van de politie bij zo'n oproep?

Ten tweede inrichting van de incheckbalies is ergonomisch niet verantwoord. Er is onvoldoende plaats om te werken. De (...) staat op een slechte plaats. Dat is normaal een verantwoordelijkheid van BAC, een semipublieke onderneming.

Onlangs regende het binnen in de oude vertrekhal. Wat zal BAC doen om dat probleem op te lossen?

Ten derde klagen de werknemers over een structureel gebrek aan overleg met de werknemersvertegenwoordigers. Wanneer zal BAC eindelijk werk maken van overleg met de vakbonden? Zo is er bijvoorbeeld een nieuwe inrichting van de standplaatsen van de vliegtuigen doorgevoerd. Dat is zonder overleg gebeurd en zorgt voor heel veel miserie op het tarmac.

Tot slot klaagt het personeel aan dat er naar de buitenwereld veel blingbling wordt getoond, maar dat

de werkplaatsen voor het personeel vuil zijn, niet onderhouden enzovoort.

30.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Bilmez, mijn antwoord is in het Frans voorbereid, omdat de vraag ook in het Frans was gesteld. Ik vermoed dat dit geen probleem is voor u.

Vous évoquez les boutons d'alarme défectueux. J'invite vos contacts à se manifester auprès de la direction de l'aéroport, car BAC n'a apparemment reçu aucun signalement concernant une telle défectuosité. Si de tels soupçons devaient néanmoins exister, ils doivent être signalés par les voies habituelles. La procédure en cas d'activation d'un bouton d'alarme prévoit l'envoi en premier lieu d'une équipe G4S sur place, puis le renfort de la police fédérale si nécessaire.

L'équipement des postes de travail est mis en place en concertation et après validation par les services de santé et sécurité de BAC, d'Aviapartner et d'Alyzia. Actuellement, de nouveaux bras de support d'écran sont testés en concertation avec les parties concernées, afin d'en évaluer le confort et l'ergonomie avant leur installation à grande échelle. Toutes les chaises de bureau ont été remplacées conformément aux directives en vigueur en matière de santé et de sécurité.

Les discussions relatives aux aspects opérationnels – tels que la question des parkings avions que vous citez – se déroulent au sein des instances de concertation opérationnelle pertinentes où les prestataires de services au sol sont représentés. Cela permet d'assurer la coordination nécessaire avec les opérateurs concernés dans le cadre des structures de gouvernance existantes.

Enfin, concernant la question de la propreté, il existe un plan de nettoyage comprenant des fréquences minimales pour les nettoyages courants et un programme annuel de nettoyage en profondeur de tous les comptoirs d'enregistrement à intervalles réguliers.

30.03 **Kemal Bilmez** (PVDA-PTB): Dank u voor uw antwoorden, minister.

Ik begrijp dat volgens uw info de problemen opgelost zouden zijn. Maar zoals ik al zei, die mensen hebben voor het eerst in 35 jaar gestaakt. Dat is niet niets. Ik meen dat die problemen dus wel aanwezig zijn. Misschien moeten we er dus iets aan doen en niet gewoon ervan uitgaan dat het opgelost is omdat BAC u dat heeft gezegd. Die mensen staken niet voor hun plezier.

Ik wil herhalen dat de werknemers op de luchthaven heel hard werken en zorgen voor heel veel rijkdom op de luchthaven in ons land. Er gaat veel geld naar de luchthaven. Er gaat veel geld om in de luchthaven, maar de werknemers krijgen daar veel te weinig van terug.

Onze nationale luchthaven heeft supergoed geboerd in het afgelopen jaar. Van een recordomzet vloaide in het voorbije jaar 41 miljoen euro naar de aandeelhouders van Brussels Airport. Als men dat omrekent per werknemer, gaat het om een bedrag van 1.366 euro. Ook het bedrijf Aviapartner zit in goede financiële papieren. Volgens de website derijkstebelgen.be pompte euromiljonair Laurent Levaux onlangs nog 30 miljoen euro kapitaal uit Aviapartner. Dat brengt zijn vermogen op 60 miljoen euro. Hij telt zijn centen dankzij het werk van die bagagisten, van die incheckbedienden, van de *loadmasters* enzovoort.

Het personeel vraagt respect en betere werkomstandigheden, betere infrastructuur en basisdingen als propere toiletten, kleedkamers die groot genoeg zijn, een propere refter, investeringen in de veiligheid van het personeel, en meer politie. Laten we alstublieft het geld dat nu naar de aandeelhouders van BAC gaat, of naar euromiljonair Laurent Levaux, gebruiken om die problemen aan te pakken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 **Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La réforme flamande du contrôle technique" (56017365C)**

31 **Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De hervorming van de technische keuring in Vlaanderen" (56017365C)**

31.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, une pétition relative à la réforme flamande du

contrôle technique nous a été officiellement transmise. Selon mes informations, cette réforme allonge la périodicité du contrôle et supprime le contrôle obligatoire à la revente. Un véhicule peut ainsi rouler jusqu'à deux ans avec un défaut latent, et la conséquence ne s'arrête pas à la frontière régionale, car un véhicule immatriculé en Flandre roule et se revend dans tout le pays. Cela touche à la fois la sécurité routière, ainsi qu'aux systèmes fédéraux d'immatriculation et de Car-Pass.

Quelle est votre réaction par rapport à cette réforme, dont je ne connais pas encore les détails et qui me semble complexe? Comment allez-vous assurer la protection des consommateurs sur l'ensemble du territoire national? Quel sera l'impact de cette réforme sur les compétences fédérales? Il y a là un imbroglio, me semble-t-il.

31.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci cher collègue.

Depuis la sixième réforme de l'État, en 2014, le contrôle technique relève de la compétence des régions. Le fédéral ne peut donc pas se prononcer sur les modifications de la réglementation régionale relative au contrôle technique. Néanmoins, je peux vous assurer que les régions communiquent ensemble sur le sujet. En effet, ce dernier a encore été abordé lors des dernières discussions en conférence interministérielle pas plus tard que le 22 juin 2026.

Au niveau du fédéral, la suppression du contrôle technique d'occasion a uniquement un impact en ce qui concerne la réception du signal relatif au contrôle technique d'occasion préalable à l'immatriculation. Le fédéral est en train de réaliser les développements informatiques nécessaires afin de tenir compte de la suppression de ce signal et d'assurer l'immatriculation malgré l'absence de contrôle technique d'occasion préalable.

À la suite de discussions avec ma collègue Mme De Ridder, ministre flamande de la Mobilité, la Région flamande a accepté de reporter l'entrée en vigueur de cette disposition au 1^{er} janvier 2027 afin de permettre la mise en œuvre des adaptations informatiques nécessaires de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV).

En ce qui concerne la délivrance du Car-Pass, cette législation relève de la compétence de mon collègue M. Beenders, le ministre de la Protection des consommateurs, qui est en train d'envisager une modification de la procédure relative à la délivrance de ce document.

31.03 Dimitri Legasse (PS): Je m'adresserai donc à votre collègue pour cette dernière partie concernant le Car-Pass. Convenez tout de même avec moi qu'il y a là quelque chose d'un peu spécifique et surréaliste. Cela mériterait à tout le moins de reprendre le dossier en main et de réévaluer cette disposition et cette répartition des compétences.

Je vous remercie.

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

32 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De evaluatie van de aangepaste treindienst in Genk tijdens de werken" (56016719C)

32 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'évaluation de l'offre de trains adaptée à Genk pendant les travaux" (56016719C)

32.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil u, ten eerste, danken voor de soepelheid. Ik zou ook alle andere vraagstellers willen bedanken. Het doet mij enigszins denken aan Raymond van het Groenewoud. Hij zingt ergens in een nummer: "Ik heb zalen doen vollopen en zalen doen leeglopen." Het zal wel niet aan mij liggen, aangezien ik er nog maar net ben. Ik dank u dus voor de soepelheid en het schuiven met de agenda.

Ik heb een vraag over de werken en de treinbediening in Genk. Tijdens infrastructuurwerken in de buurt van Genk werd de L-trein Leuven-Hasselt tijdelijk vervangen door de route Leuven-Genk. Dat betekende een betere bediening voor Genk met twee treinen per uur. Dat werd beschouwd als een

betere dienstverlening, wat ik snap. Ook de reacties vanuit het gemeentebestuur waren positief. Het ging natuurlijk slechts om een tijdelijke maatregel vanwege de infrastructuurwerken.

In die periode werd ook een vervangbus ingezet tussen Hasselt en Kiewit. Dat zorgde sowieso voor een betere ontsluiting van Noordoost-Limburg. Daarom heb ik enkele vragen over de evaluatie daarvan.

Hoe wordt de maatregel geëvalueerd? Het betrof immers een tijdelijk project vanwege infrastructuurwerken, maar Genk is er blij mee. Mits enige bijsturing kunnen wij volgens de mensen in Genk een betere dienstverlening krijgen.

Wat was de stiptheid in het station van Genk in de periode waarin de treinverbinding er werd verlengd?

Zijn er cijfers over hoeveel reizigers per dag of per week gebruikmaakten van de tijdelijke vervangbus tussen Kiewit en Hasselt?

Wordt overwogen om de verlengde route van de L-trein Leuven-Genk te integreren in het volgende vervoersplan om op die manier in Genk een betere basisbediening te krijgen? Op welke manier past dat in de strategische doelstellingen van de NMBS om het aanbod in de centrumsteden en centrumstations te verbeteren?

32.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Aerts, de NMBS volgt met aandacht de impact van tijdelijke aanpassingen aan het treinaanbod die tijdens infrastructuurwerken worden ingevoerd, in het bijzonder wanneer ze een belangrijk knooppunt zoals Genk betreffen.

De stiptheid in het station van Genk lag bij aankomst tussen 73 % en 100 % en bij vertrek tussen 66,7 % en 100 %. Die cijfers zijn inderdaad niet goed. Ik zal u de tabel bezorgen als u dat wenst.

De stiptheid in Genk vormt een bij de NMBS en Infrabel gekend aandachtspunt dat onder meer verband houdt met de reeds geïdentificeerde structurele beperking. De infrastructuurbeheerder en de NMBS zetten dan ook binnen hun respectieve bevoegdheden de analyses en maatregelen voort die gericht zijn op een duurzame verbetering van de robuustheid en de stiptheid van de exploitatie. Zoals in andere stations waar de betrouwbaarheid en stiptheid ondermaats blijken te zijn, zal ik blijven aandringen op structureel en goed met elkaar afgestemde oplossingen.

Voor de vergelijking met de periode voor de werken moet een rigoureuze evaluatie steunen op gedetailleerde stiptheidsgegevens bij aankomst en vertrek voor alle treinen over de exacte periode van de werken. De elementen waarover ik beschik laten op dit ogenblik niet toe om de specifieke cijfers voor Genk voldoende nauwkeurig weer te geven.

Wat de vervangbus tussen Kiewit en Hasselt betreft, van zaterdag 4 april tot en met zondag 26 april werd een vervangende busdienst ingelegd tussen beide stations. Op weekdays reden de bussen om het halfuur en in het weekend werd een uurdienst aangeboden. Gemiddeld maakten op een weekday ongeveer 218 reizigers gebruik van deze vervangdiensten. Tijdens een weekenddag lag dit gemiddelde op ongeveer 177 reizigers per dag. In totaal kwam dit neer op gemiddeld 1.444 reizigers per week die gebruikmaken van de vervangbussen.

Wat betreft de mogelijke structurele integratie van de verlengde verbinding Leuven-Genk bij een volgende aanpassing van het vervoersplan, er moet een duidelijke beslissing worden genomen binnen het ruimere kader van de uitwerking van het aanbod. Zoals u weet, werd het nieuwe vervoersplan 2026-2029 van de NMBS zopas goedgekeurd door de ministerraad. Gedurende deze drie jaar zal het aanbod van de NMBS met 3 % toenemen in de gebieden waar het grootste potentieel aan nieuwe reizigers werd geïdentificeerd. In dit kader zal de NMBS na de zomer informatiesessies organiseren. Dit zal vooral de gelegenheid zijn om de in dit plan voorziende evoluties van het aanbod toe te lichten.

Ik kan u al meegeven dat de verbetering van de bediening van Genk tijdens de week opgenomen wordt in het plan.

32.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik zal beginnen bij het leuke nieuws, namelijk dat de verbetering van de bediening van Genk tijdens de week opgenomen wordt in het plan. Ik hoop dat de uitwisseling van de laatste gegevens tussen Infrabel en de NMBS kan blijven bestaan, want ik

weet dat daaromtrent nog een oefening aan de gang is.

Het is cruciaal dat we een beter aanbod kunnen aanbieden. Voor een stad als Genk is één trein per uur echt te weinig. De tijdelijke situatie heeft aangetoond dat het voor de Genkenaars de goede richting uitging, met meer treinen dus. Naar ik hoor, waren ze ook tevreden over de snelheid en konden ze op die manier sneller gebruikmaken van het treinnetwerk. Dat is niet altijd evident als men aan het einde van een spoorlijn woont.

Bedankt voor de gegevens. Ik zal nog eens rustig naar de cijfers kijken. Ik was eigenlijk wel positief verrast dat nog zoveel mensen gebruik hebben gemaakt van de vervangbussen. Ik zal nog eens bekijken hoe het zit met het gemiddelde aantal opstappers aan die stations in de normale situatie. Als ik naar mezelf kijk, kan ik me voorstellen dat een vervangbus nemen niet de gemakkelijkste oplossing is. Het is ook maar een tijdelijke oplossing. Ik was dan ook verrast dat toch meer dan 200 mensen per weekdag daarvan gebruik hebben gemaakt, toch 1.000 reizigers per week.

Ik dank u alleszins voor de antwoorden. Samen met u en de Genkenaars kijk ik uit naar de verbetering van het aanbod in het station.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[33] Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Overvolle treinen tussen Antwerpen en Brussel" (56017368C)

[33] Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains bondés entre Anvers et Bruxelles" (56017368C)

[33.01] Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in de vorige commissievergadering hebben we een kleine gedachtewisseling gehad over het nieuwe vervoersplan 2026-2029. Ik heb vanuit de andere commissiezaal ook kunnen luisteren naar het antwoord dat u gaf aan de heer Troosters over dat agendapunt. U hebt er zonet ook naar verwezen.

Eén punt uit dat plan wil ik nu bespreken, meer bepaald die extra IC-trein tussen Antwerpen en Brussel. In de huidige situatie zijn er drie treinen per uur. Er zijn altijd vier treinen geweest tussen Antwerpen en Brussel, de twee grote steden van België en Vlaanderen. Het wegvallen van een van die vier treinen heeft onmiddellijk effect gehad. We hebben daar heel wat commotie rond gezien, ook in de media, met overvolle perrons. Dat heeft ook een effect voor de stad Mortsel, die daardoor een trein verliest en terugvalt op één trein, terwijl dat toch een stad is die al heel lang inzet op meer openbaar vervoer.

Er werd ook al verschillende keren kritiek op geuit, vanuit het reizigerscomité, de ombudsman en TreinTramBus, met de vraag om toch zo snel mogelijk terug te gaan naar die vier treinen per uur tussen Brussel en Antwerpen.

Op basis van wat ik tot nog toe uit de beheersovereenkomst heb kunnen opmaken, zal de huidige situatie eigenlijk tot en met 2029 blijven bestaan. Die versterking, de terugkeer naar het vorige niveau van vier treinen per uur, komt er dus niet tot en met 2029.

Mijnheer de minister, die vier treinen per uur in Antwerpen en twee treinen per uur in Mortsel betreffen zaken die opgenomen zijn in de beheersovereenkomst. Zult u de NMBS daarop aanspreken en duidelijk maken dat de NMBS dat de voorbije jaren niet gerespecteerd heeft, maar ook tot en met 2029 niet zal respecteren?

Is een tussenoplossing, op de een of andere manier, de mogelijkheid om de Eurocity Direct, waarvan ik hoor dat die echt niet vaak gebruikt wordt, open te stellen voor binnenlandse reizigers, temeer omdat dat in Nederland wel kan? Daar mogen binnenlandse reizigers er wel gebruik van maken. Nederlandse reizigers mogen er gebruik van maken, Belgische reizigers niet.

Is het mogelijk om die verbinding op te nemen in het openbaredienstcontract, zodat die wel opengesteld moet worden?

In het nieuwe vervoersplan zou een verbinding Brussels Airport-Noorderkempen opgenomen worden,

die passeert in Mortsel. Betekent dit dat daar ook een halte voorzien wordt?

33.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mijnheer Aerts, zoals aangekondigd heeft de NMBS in het kader van het nieuwe vervoersplan 2027-2029 onderzocht hoe zij in het best mogelijke aanbod kan voorzien op de as Antwerpen-Brussel en de betrokken stations, waaronder Mortsel-Oude-God. De gekende knelpunten met betrekking tot de benutting van de spoorcapaciteit zijn evenwel nog altijd aanwezig. Meer concreet moet in de richting Antwerpen het treinverkeer van lijn 25 en lijn 25N ter hoogte van Mechelen over één spoor worden afgewikkeld wegens de werken in en rond het station van Mechelen. Dat komt neer op tien rijpaden per uur. Uit een analyse van Infrabel blijkt dat dit binnen de huidige dienstregeling, rekening houdend met de beperkingen van de infrastructuur en de werkzaamheden in onder meer Mechelen, niet op een robuuste manier mogelijk is.

De NMBS heeft opnieuw alternatieven onderzocht, maar die botsen op dezelfde beperkingen. De beschikbare capaciteit in de knooppunten rond Mechelen, Brussels Airport en Antwerpen blijven zeer beperkt en de rij- en stoppatronen van de treinen op die as zijn te heterogeen.

De NMBS volgt de bezetting van de treinen op die as nauwgezet op. Uit een vergelijking van de eerste vijf maanden van 2024, toen de IC22 nog reed, met dezelfde periode in 2026 zonder IC22, bleek volgens de NMBS dat het aantal overbezette treinen niet is toegenomen.

Ik ben me ervan bewust dat de reizigerservaring verre van optimaal is en de laatste jaren is achteruitgegaan. Die constatering bevalt me niet en ik ben niet van plan om het daarbij te laten. Ik zal de NMBS daarom nogmaals aanschrijven en proberen om samen met hen een oplossing te vinden.

De NMBS heeft het openstellen van de Eurocity Direct op de as Antwerpen-Brussel voor binnenlandse reizigers grondig onderzocht, maar heeft beslist om dat niet te doen. Daarvoor zijn twee belangrijke redenen.

Ten eerste, er bestaat vandaag geen rijpad om bijkomende haltes in België met de Eurocity Direct te bedienen, behalve Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal. Daarmee zou slechts een beperkt deel van de binnenlandse reizigers op de as Antwerpen-Brussel geholpen zijn. Reizigers van en naar Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Mechelen of Antwerpen-Berchem zouden er bijvoorbeeld niet van kunnen gebruikmaken.

Ten tweede wil de NMBS het commerciële internationale aanbod apart blijven exploiteren, met een andere tariefstructuur en een andere exploitatiecontext dan het binnenlandse openbare dienstaanbod.

We moeten vaststellen dat het in Nederland anders kan en dat de bestaande regeling van die verbinding aan Belgische kant zeker niet ideaal is. Ik hoop dat de NMBS en de Nederlanders hun regeling zullen herzien om tot een betere oplossing te komen wat betreft de reizigerservaring en de benutting van de bestaande spoorcapaciteit en van het rollend materieel. Ik zal de NMBS daarover opnieuw aanschrijven, want ik ben absoluut niet tevreden met de huidige situatie.

De Eurocity via Brussels Airport blijft wel een alternatief voor bepaalde verplaatsingen. Die trein kan ook gebruikt worden voor binnenlandse trajecten, onder meer tussen Antwerpen-Centraal, Mechelen, Brussels Airport, Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid. Voor Mortsel-Oude-God betekent het ontbreken van de IC22 dat het IC-aanbod tijdens de week is teruggebracht van twee naar één trein per uur. De NMBS is zich bewust van de impact daarvan op de reizigers in Mortsel en de zuidrand van Antwerpen. Het voorstedelijke S-aanbod in de andere stations van Mortsel blijft beschikbaar.

33.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben tevreden dat u zich mee achter de reizigers schaaft die vandaag op die overvolle perrons staan te wachten. Naar mijn mening is het echt abnormaal dat er tussen Brussel en Antwerpen, twee belangrijke steden van ons land, maar drie treinen per uur rijden, vooral omdat blijkt dat heel veel reizigers daar nu staan te wachten en er dus veel mensen van gebruikmaken. Ik denk dat het cruciaal is om de druk op de NMBS hoog te houden en om die regeling samen met de Nederlandse Spoorwegen te herbekijken. De Belgen moeten op een gelijkwaardige manier worden behandeld als de Nederlanders, namelijk door die Eurocity Direct open te stellen voor binnenlands treinverkeer.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag of het mogelijk is om niet alleen per brief te reageren,

maar de vraag ook op te nemen in het openbaredienstcontract. Op die manier zouden we als regering en als Parlement dwingender kunnen optreden. Daar blijf ik nog wat op mijn honger zitten. Ik ben wel blij dat u mee onderschrijft dat het aanbod echt moet verbeteren, minstens opnieuw tot het vroegere niveau. De reizigers tussen Brussel en Antwerpen hebben daar ook effectief recht op. Het kan niet zijn dat we hen vandaag in de kou laten staan.

Ik hoop dus dat u mee wilt zoeken naar andere manieren om meer kracht en macht uit te oefenen dan enkel een brief te schrijven. Die brief is dan wel een stap in de goede richting, maar als er geen gehoor aan wordt gegeven, moeten we kijken hoe we vanuit de politiek de duimschroeven kunnen aandraaien zodat die vier treinen per uur er zeker komen.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56014424C van mevrouw Reuter, 56016615C van mevrouw Ramlot, 56016819C van de heer Dermagne en 56017007C van de heer Foret worden volgens artikel 126, tiende lid, van het Reglement als ingetrokken beschouwd.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.29 uur.
La réunion publique de commission est levée à 13 h 29.*