

**BELGISCHE SENAAAT**


---

**ZITTING 2001-2002**


---

6 FEBRUARI 2002

---

**Wetsvoorstel betreffende het rookverbod in  
de binnenlandse reizigerstreinen**


---

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE FINANCIËN EN VOOR  
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **MAERTENS**

---

De commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 12 januari, 10 mei en 16 november 2000, 14 maart 2001 en 16 januari 2002. Het verslag werd gelezen op 6 februari 2002.

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Grauwe, voorzitter; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, Hordies, mevrouw Kestelyn-Sierens, de heren Moens, Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlynck, Thissen en Maertens, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heer Bodson, mevrouw De Roeck, de heren Malcorps, Morael en mevrouw Willame-Boonen.
3. Andere senatoren : de heren Happart en Van Quickenborne.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****2-157 - 1999/2000 :**

- Nr. 1 : Wetsvoorstel.  
Nr. 2 : Amendementen.

**2-157 - 2000/2001 :**

- Nr. 3 : Amendementen.

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 2001-2002**


---

6 FÉVRIER 2002

---

**Proposition de loi portant interdiction de  
fumer dans les voitures de chemins de  
fer des services intérieurs**


---

**RAPPORT**

FAIT AU NOM  
DE LA COMMISSION  
DES FINANCES ET DES  
AFFAIRES ÉCONOMIQUES  
PAR M. **MAERTENS**

---

La commission a examiné la présente proposition de loi au cours de ses réunions des 12 janvier, 10 mai et 16 novembre 2000 et des 14 mars 2001 et 16 janvier 2002. La lecture du rapport a eu lieu le 6 février 2002.

---

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. De Grauwe, président; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, Hordies, Mme Kestelyn-Sierens, MM. Moens, Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlynck, Thissen et Maertens, rapporteur.
2. Membres suppléants : M. Bodson, Mme De Roeck, MM. Malcorps, Morael et Mme Willame-Boonen.
3. Autres sénateurs : MM. Happart et Van Quickenborne.

*Voir :***Documents du Sénat :****2-157 - 1999/2000 :**

- N° 1 : Proposition de loi.  
N° 2 : Amendements.

**2-157 - 2000/2001 :**

- N° 3 : Amendements.

## I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE AUTEUR

Veel mensen zijn zich nog steeds niet bewust van de dodelijke gevolgen van tabaksgebruik. Alleen al in de geïndustrialiseerde wereld nochtans komt het aantal mensen dat dagelijks overlijdt aan de gevolgen van roken, overeen met het aantal dat zou omkomen wanneer negentien jumbojets crashen zonder overlevenden. Erger nog, per jaar sterven tussen de 1 000 en 4 000 niet-rokers omdat zij in contact kwamen met rokers.

De minister van Volksgezondheid heeft de moed gehad de horecasector te wijzen op zijn verplichtingen, namelijk een volledige scheiding tussen de ruimte voor rokers en die voor niet-rokers in cafés en restaurants. Dit is een belangrijke maatregel voor de privésector, maar het spreekt vanzelf dat de openbare sector ten minste het goede voorbeeld moet geven met betrekking tot de ruimten die hij beheert.

Sinds 15 mei 1990 is het verboden in sommige openbare gebouwen, bijvoorbeeld in stationshallen, te roken. Toch is het nog steeds toegelaten te roken in veel kleinere ruimten zoals treincompartimenten, waar het roken veel schadelijker is.

De indiener wijst erop dat de rokers zich veelal niets aantrekken van de gevolgen voor de niet-rokers. Er moeten dus maatregelen komen om die gevolgen aanzienlijk te beperken, zelfs om op sommige plaatsen een rookverbod op te leggen.

In een mondelinge vraag van 15 januari 1998 aan de voormalige minister van Vervoer vroeg de indiener of de rijtuigen van de NMBS als openbare ruimte beschouwd worden. Het antwoord van de minister, ingegeven door de NMBS, was dat roken toegestaan is in een NMBS-rijtuig, maar de minister voegde eraan toe bereid te zijn er verder over te discussiëren.

De nieuwe rijtuigen van de NMBS hebben elk een vrij kleine ruimte voor rokers, die echter niet goed afgescheiden is van de ruimte voor niet-rokers. In zijn antwoord wees de minister erop dat de rookafzuig- en ventilatie-apparatuur in de nieuwe rijtuigen de niet-rokers een efficiënte bescherming bieden tegen meeroeken.

De indiener heeft echter al kunnen vaststellen dat deze apparatuur de helft van de tijd niet werkt en bovendien bij stilstand van de trein totaal ondoeltreffend is. De rookafzuiger staat haaks op de glazen plaat, die de doorgang slechts gedeeltelijk afsluit.

In de oude rijtuigen van de NMBS blijven de problemen bestaan. Nog steeds is 40% van de zitplaatsen bestemd voor rokers, heel wat meer dus dan de 10% die de NMBS vooropstelt.

## I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR

Beaucoup de gens sous-estiment toujours les effets du tabagisme sur le taux de mortalité. Pourtant, rien que dans la monde industrialisé, le nombre de décès causés chaque jour par le tabagisme correspond au nombre de morts que provoquerait l'écrasement au sol; sans survivants, de 19 jumbo jets. Plus grave encore est qu'entre 1 000 et 4 000 personnes meurent par an sans être fumeur, mais parce qu'ils sont en contact avec des fumeurs.

La ministre de la Santé publique a eu le courage d'obliger le secteur horeca à respecter ses engagements, à savoir la séparation totale entre l'espace fumeurs et l'espace non fumeurs dans les cafés et les restaurants. Si cet engagement est important dans le secteur privé, le pouvoir public doit au moins montrer l'exemple en ce qui concerne les espaces qui sont régis par lui.

Depuis le 15 mai 1990, il est interdit de fumer dans certains lieux publics, notamment dans les halls de gare. Or, dans un espace bien plus restreint, comme les voitures de trains où l'effet du tabac est beaucoup plus important, on peut toujours fumer.

L'auteur souligne que les fumeurs se moquent souvent pas mal des conséquences pour les non-fumeurs. Il faut donc prendre des dispositions pour réduire considérablement l'impact, voire même interdire de fumer à certains endroits.

Dans le cadre d'une question orale adressée au précédent ministre des Transports en date du 15 janvier 1998, l'auteur a demandé si les voitures de la SNCB étaient considérées comme un lieu public. La réponse du ministre, dictée par la SNCB, était que l'on pouvait fumer dans une voiture de la SNCB, mais le ministre ajoutait être ouvert à la discussion.

Les nouvelles voitures de la SNCB présentent dans chacune d'elles un espace fumeur, assez réduit, mais cet espace n'est pas séparé de manière nette de celui prévu pour les personnes qui ne fument pas. Lors de sa réponse, le ministre a souligné que des dispositifs d'extraction de fumée et de ventilation équipant les nouvelles voitures assuraient aux voyageurs non fumeurs une protection efficace contre le tabagisme passif.

L'auteur a néanmoins déjà pu constater que cet extracteur de fumée ne fonctionne qu'une fois sur deux et que lorsque le train est à l'arrêt, il est totalement inefficace. L'extracteur de fumée est à cheval sur la plaque de verre qui ne ferme qu'une partie du passage.

Quant aux anciennes voitures de la SNCB, les problèmes subsistent. Il y a toujours 40% des places réservées aux fumeurs, ce qui est loin des 10% avancés par la SNCB.

Er is duidelijk weinig bereidheid bij de NMBS om het aantal rokersplaatsen te beperken ten voordele van plaatsen voor niet-rokers. In de spitsuren kan men vaststellen dat de ruimten voor niet-rokers overbevolkt zijn, terwijl er in die voor rokers dikwijls plaats over is. Bovendien kunnen sommige rokers het niet uithouden in de rookwalm van de compartimenten die nochtans voor hen bedoeld zijn en nemen zij, soms al rokend, plaats in de compartimenten voor niet-rokers.

De minister van Mobiliteit verklaarde dat in de toekomstige treinstellen, die nog in aanbouw zijn, slechts 6% van de zitplaatsen voor rokers bestemd is. Het is zeer de vraag of deze 6% zowel voor eerste als voor tweede klasse geldt en of de ruimten voor rokers en die voor niet-rokers goed van elkaar gescheiden zijn.

Indien de NMBS uitdrukkelijk belooft wijzigingen aan te brengen, is een oplossing haalbaar, maar als zij daartoe niet bereid is, handhaaft de indiener zijn wetsvoorstel: de eenvoudigste manier om het probleem op te lossen is een algemeen rookverbod in de treinen. Het wetsvoorstel betreft immers de volksgezondheid. Dat is het voornaamste doel. Om sommigen ervan te overtuigen moet men soms een zachte dwang uitoefenen.

## II. ALGEMENE BESPREKING

De heer Morael meent dat het doel van het wetsvoorstel weliswaar zeer lovenswaardig is, maar dat het schade kan berokkenen aan het imago van de spoorwegen bij de gebruikers. Het is zo al moeilijk genoeg om de spoorwegen aantrekkelijk voor te stellen. Een van de voordelen van de spoorwegen, dat meestal voor langere trajecten gebruikt worden, is de beschikbaarheid ervan: in de trein lees je de krant, speel je kaart met collega's, enz. Het treingebeuren mag niet somberder voorgesteld worden dan het al is.

Zelfs in het licht van de volksgezondheid, en zeker tegen de achtergrond van de enorme uitdagingen op het vlak van uitstootgassen, pleit spreker veeleer voor waarborgen inzake het aantal plaatsen en vooral voor een volwaardige wand tussen de ruimten voor rokers en niet-rokers, wat dank zij enige kleine aanpassingen mogelijk moet zijn.

Mevrouw De Roeck steunt het voorliggende wetsvoorstel. De nieuwe treinstellen zijn zelfs een achteruitgang ten opzichte van de oude stellingen waar er ten minste nog een deur tussen de compartimenten is. Zelfs als een niet-roker zo ver als mogelijk van het rokersgedeelte plaats neemt, ondervindt hij nog de nadelen ervan.

Wat de opmerking over de aantrekkelijkheid van het spoor betreft, maakt spreekster een vergelijking met vliegtuigreizen, waar vaak een totaal rookverbod

Il y a manifestement une mauvaise volonté de la part de la SNCB pour réduire l'espace fumeur au bénéfice de l'espace non fumeur. Aux heures de pointes, on peut constater un engorgement dans les voitures et les espaces non fumeurs, alors que les espaces fumeurs sont souvent sous-occupés. En plus, certains fumeurs ne supportent pas de voyager dans les compartiments enfumés qui leur sont pourtant réservés, et viennent s'asseoir, parfois en fumant, dans les espaces non fumeurs.

Pour les futures voitures, qui sont encore en construction, la ministre de la Mobilité a déclaré que seulement 6% des sièges sont réservés aux fumeurs. La question est de savoir si les 6% valent en première et en deuxième classe, et s'il y a une séparation totale et nette entre l'espace fumeurs et l'espace non fumeurs.

Si la SNCB s'engageait fermement à une modification, on pourrait trouver une solution, mais si elle ne répond pas positivement, l'auteur maintient sa proposition de loi: la solution pour résoudre le problème est très simple, il suffit d'interdire de fumer dans les trains. En effet, l'objectif de la proposition de loi est un objectif de santé publique. Il faut l'atteindre, même s'il faut convaincre certains par un minimum de force.

## II. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Morael estime que, même si l'objectif de la proposition de loi est extrêmement louable, un des effets pervers peut être la dégradation de l'image du rail auprès des usagers. En effet, on a toutes les peines du monde à rendre le rail attractif. Un des avantages du rail, qui est en général employé pour des trajets relativement longs, est la disponibilité: dans le train, on peut lire son journal, jouer aux cartes avec des collègues, etc. Il ne faut pas noircir l'image du train.

Même en termes de santé publique, et spécialement en regardant les énormes défis en matière d'émissions polluantes atmosphériques, l'intervenant plaiderait plutôt pour l'obtention de garanties en ce qui concerne le nombre de places et surtout sur le fait que la séparation entre l'espace fumeurs et non fumeurs soit une séparation réelle, ce qui doit être possible en procédant à de légers aménagements.

Mme De Roeck soutient la proposition de loi à l'examen. Les nouvelles voitures représentent même un recul par rapport aux anciennes, dont les compartiments étaient à tout le moins encore séparés par une porte. Même lorsqu'il s'assied le plus loin possible de l'espace réservé aux fumeurs, un non-fumeur est encore incommodé.

En ce qui concerne la remarque sur l'attrait du rail, l'intervenante fait une comparaison avec les déplacements en avion, au cours desquels il est souvent tota-

geldt. Waarom kan een rookverbod in vliegtuigen wel gehandhaafd worden en niet in treinen? Is het echt onmogelijk voor een roker om 1 à 1,5 uur per dag zonder roken door te brengen? Misschien wordt door het wetsvoorstel het reizen per trein onaantrekkelijker voor rokers, maar voor de vele niet-rokers zal het reizen dan wel veel aantrekkelijker worden.

Ook de heer Ramoudt kan zich als niet-roker terugvinden in de doelstelling van het wetsvoorstel.

Zeker wat de nieuwe treinstellen betreft, blijft de situatie onder de verwachtingen en is de afscheiding tussen het rokers- en het niet-rokersgedeelte onvoldoende. De NMBS heeft duidelijk gefaald in haar beleid op dit vlak. Indien de beide gedeelten op een afdoende wijze zouden kunnen worden afgescheiden, dan zou het probleem zich nu niet zo scherp stellen. Daarom stelt hij voor om een totaal rookverbod op te leggen voor treinen waar er geen afgesloten ruimte tussen het rokers- en het niet-rokersgedeelte is. Zo zal voor de nieuwe treinstellen een rookverbod gelden en moeten er de nodige tekens worden aangebracht.

De heer Maertens juicht het wetsvoorstel toe omdat het de niet-rokers wil beschermen. Vanuit zijn ervaring als intensief treingebruiker en gelegenhedrooker stelt hij dat in eerste klasse er veel minder gerookt wordt dan in tweede klasse. Het verbieden van roken op treinen kan niet ver genoeg gaan omdat de trein nu eenmaal een openbare instelling is. Welnu, in een openbare instelling is het in principe verboden te roken.

De overheid moet veel geld besteden aan de bestrijding van de negatieve gevolgen van het roken. Daarom is elk preventief optreden door niet-rokers te beschermen een prioriteit, zelfs al hangt daar een prijskaartje aan.

Op de trein kan worden vastgesteld dat het roken bij jongeren fors is toegenomen, terwijl bij de ouderen de evolutie omgekeerd is. Op de pendeltreinen zitten de rokerscompartimenten vaak afgeladen vol. Alleen al het zich naar een andere wagon begeven waarbij men door zo'n compartiment moet, is een zeer onaangename ervaring.

Aangezien het percentage plaatsen voorbehouden voor rokers in de nieuwe treinstellen lager ligt dan het percentage treinreizigers dat rookt, voert de NMBS duidelijk een uitdovingsbeleid. Het geeft een signaal dat roken op een trein eigenlijk niet kan. Spreker twijfelt evenwel of het aangewezen is wetgevend op te treden. Waarom niet eerder een resolutie opstellen met het oog op de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract met de NMBS waarin zou gepleit

lement interdit de fumer. Pourquoi est-il possible d'interdire de fumer dans les avions et non pas dans les trains? Est-il vraiment impossible pour un fumeur de s'abstenir de fumer pendant une heure ou une heure et demie par jour? Peut-être la proposition de loi rendra-t-elle le transport par train moins attrayant pour les fumeurs et le rendra-t-elle, à l'inverse, beaucoup plus attrayant pour les non-fumeurs.

En tant que non-fumeur, M. Ramoudt souscrit à l'objectif de la proposition de loi.

La réalité ne répond pas aux attentes, surtout pas en ce qui concerne les nouvelles voitures, dans lesquelles la séparation entre les espaces fumeurs et les espaces non-fumeurs est insuffisante. La SNCB a manifestement commis une erreur de politique en l'espèce. S'il y avait moyen de séparer efficacement les deux espaces, le problème ne se poserait pas aujourd'hui de manière si aiguë. Voilà pourquoi il propose d'imposer une interdiction totale de fumer dans les trains où il n'y a pas d'espace complètement fermé où les fumeurs sont isolés des non-fumeurs. C'est ainsi qu'il sera interdit de fumer dans les nouvelles voitures et qu'il faudra y prévoir les mentions nécessaires.

M. Maertens dit se réjouir de la proposition de loi dans la mesure où elle tend à protéger les non-fumeurs. Son expérience de grand usager du rail et de fumeur occasionnel lui permet de constater que l'on fume beaucoup moins en première classe qu'en seconde. On ne peut pas aller suffisamment loin dans l'interdiction de fumer dans les trains, parce que les trains sont des moyens de transport publics, des établissements publics. Or, dans les établissements publics, il est en principe interdit de fumer.

Les pouvoirs publics doivent consacrer des sommes importantes à la lutte contre les conséquences néfastes du tabagisme. Voilà pourquoi la protection des non-fumeurs au moyen d'actions préventives doit recevoir la priorité, même s'il faut y mettre le prix.

On constate, sur les trains, que les jeunes fument de plus en plus tandis que les plus âgés fument, quant à eux, de moins en moins. Dans les trains de banlieue, les compartiments réservés aux fumeurs sont souvent bondés. Le fait de devoir traverser un tel compartiment pour se rendre d'un wagon à un autre est à lui seul passablement désagréable.

Le fait que le nombre de places réservées aux fumeurs dans les nouvelles voitures est inférieur au nombre d'usagers qui fument indique clairement que la SNCB mène une politique «d'extinction» des problèmes en la matière. Le message sous-jacent est en fait qu'il est inadmissible de fumer dans les trains. L'intervenant doute cependant de l'opportunité d'une initiative législative. Pourquoi ne pas plutôt élaborer, en vue des négociations sur le nouveau

worden voor een uitdoofbeleid? Ook kan een anti-rookcampagne op de treinen worden gevoerd.

Het verbod kan met succes worden ingevoerd, vooreerst als het geleidelijk gebeurt, en vervolgens als het met de medewerking van de treinreizigers geschiedt. Tot op heden is er nooit enig onderzoek gevoerd nopens het rookgedrag op de trein. Minstens zou een enquête onder de treinreizigers moeten worden gehouden.

Volgens de heer Thissen is de kern van het probleem het maken van een echte scheiding tussen de rokers- en niet-rokersruimte. Men kan trachten mensen geluk op te dringen, maar problemen worden niet opgelost door ongeoorloofde criteria op te stellen. Dat lijkt te willekeurig. Ook al schaat de NMBS zich achter de wil om het roken te verminderen, toch moet zij een dienst bieden. Als rokers echter geen zin hebben om de trein te nemen omdat zij denken het roken niet te kunnen laten tijdens de rit, zullen zij de auto nemen. Spreker meent dat hierover geen wet moet komen. Een reglementswijziging kan volstaan om dit probleem te regelen.

Volgens de heer Roelants du Vivier zijn er steeds meer rokers, vooral bij jongeren. Dit is een onrustwekkende trend en niet-rokers moeten worden beschermd. In vliegtuigen kunnen geen tussenwanden geplaatst worden tussen de rokers en de niet-rokers. Vliegtuigmaatschappijen hebben dan ook besloten hun passagiers het roken te verbieden op Europese vluchten. België is een klein land. De afstanden die per trein afgelegd kunnen worden, zijn vrij kort. Het is dus redelijk de burger te vragen eenzelfde inspanning te leveren.

De volksgezondheid is belangrijker dan het argument dat men rokers niet wil weggagen van de trein. Wat de commissie ook met dit wetsvoorstel doet, het is vrijwel zeker dat op Europees niveau wordt overwogen roken in treinen te verbieden. België kan ofwel vandaag het voortouw nemen, ofwel een tussenoplossing uitwerken, waarbij de rokersruimte hermetisch wordt afgesloten.

De heer Happart stelt mogelijke alternatieven voor: bijvoorbeeld geen rokerswagons meer bouwen. Geleidelijk aan zullen er dan geen rokerswagons meer zijn in de treinen. Ook hij is ervan overtuigd dat we op de een of andere manier in die richting evolueren. Dat zou aanzienlijke besparingen opleveren op het vlak van het onderhoud. Wellicht zullen de treinen in de toekomst nog sneller rijden en zou de tijd die de passagiers in de trein doorbrengen, veel korter worden. Het is ook een kwestie van te veranderen gewoontes. Dit kan misschien niet van de ene dag op de andere, maar wellicht vormt het idee om geen

contrat de gestion avec la SNCB, une résolution dans laquelle on plaiderait en faveur d'une politique d'extinction? On pourrait aussi mener une campagne contre le tabagisme dans les trains.

On peut introduire l'interdiction avec succès si on le fait progressivement et si on le fait en collaboration avec les usagers des chemins de fer. À ce jour, on n'a jamais réalisé aucune étude sur le tabagisme dans les trains. Il faudrait au moins procéder à une enquête parmi les usagers du rail.

Pour M. Thissen, le véritable problème est d'établir une séparation effective entre l'espace «fumeurs» et l'espace «non fumeurs». On peut essayer de vouloir le bonheur des gens malgré eux, mais on ne résoudra pas les problèmes en fixant des critères illicites. Cela paraît fort arbitraire. La SNCB peut bien s'inscrire dans la volonté de réduire le tabagisme, n'empêche qu'elle a un service à rendre. Or, si on dégoûte les fumeurs de prendre le train simplement parce qu'ils considèrent ne pas pouvoir se passer de fumer le temps de parcourir leur trajet, ils vont prendre la voiture. L'intervenant estime qu'il n'y a pas lieu de légiférer en la matière. Un changement de règlement devrait suffire pour régler le problème.

Selon M. Roelants du Vivier, nous sommes confrontés à un tabagisme de plus en plus présent, surtout chez les jeunes. Cette évolution est inquiétante; il faut protéger les non-fumeurs. Dans les avions, il n'y a pas de possibilité de prévoir des cloisons étanches entre fumeurs et non-fumeurs. En conséquence, les compagnies aériennes ont décidé d'interdire à leurs passagers de fumer sur les vols intra-européens. La Belgique est un petit pays. Les distances que l'on peut parcourir en train sont assez réduites. Il est donc raisonnable de demander le même effort aux citoyens.

L'objectif de santé publique prévaut sur l'argument de ne pas décourager les fumeurs de voyager en train. Quoi que cette commission fasse de cette proposition de loi, il est quasi certain qu'au niveau européen, l'on tend vers l'interdiction de fumer dans les trains. Ou bien, la Belgique prend les devants aujourd'hui, ou bien on opte pour une solution intermédiaire qui serait de cloisonner hermétiquement.

M. Happart suggère de penser à des alternatives possibles: par exemple de ne plus mettre en construction des voitures fumeurs. Progressivement, de cette manière, à terme, il n'y aurait plus de voitures fumeurs dans les trains. Lui aussi, il est convaincu que d'une manière ou d'une autre, l'on va dans cette direction. Cela représentera des économies au niveau de l'entretien. Vraisemblablement, dans le futur, les trains rouleront plus vite et le temps à passer dans les trains sera plus court pour tous les passagers. Puis, c'est une question de changer les habitudes. Si l'on ne peut pas le faire d'une manière radicale du jour au

rokerscompartimenten meer te bouwen een goed alternatief.

Mevrouw Kestelijn-Sierens verklaart persoonlijk voorstander van een totaal rookverbod in treinen te zijn omwille van de volksgezondheid. Gaat het argument dat een radicaal rookverbod de rokende treinreizigers kan afschrikken, wel op? Een zekere vorm van «opvoeding» moet mogelijk zijn. België kan op dat vlak misschien zelfs een voorttrekkersrol spelen.

Toch vraagt het lid of de oplossing op wetgevend vlak moet gezocht worden. Misschien is het voorstel van een resolutie meer aangewezen.

De heer Poty verklaart dat hij oorspronkelijk van plan was een volledig rookverbod op de trein in te voeren daar het afleggen van een gemiddeld traject in België nauwelijks meer dan een uur in beslag neemt en het derhalve voor rokers — in het belang van allen en ook van de rokers zelf — niet onoverkomelijk is niet te roken in de trein. Inmiddels heeft hij in een antwoord op een parlementaire vraag (Bulletin 2-3, blz. 113) vernomen dat de rokersruimte in de toekomstige treinen beperkt zal worden tot 6 % en dat de rokersruimte op afdoende wijze zal worden afgeschermd van de niet-rokersruimte. Dat lijkt hem buitengewoon positief.

Moet men dan noodzakelijkerwijze wachten tot de huidige treinstellen vervangen worden door nieuwe treinstellen? Voor de heer Poty is het antwoord op die vraag ontkennend omdat de huidige stellen nog vele jaren moeten meegaan, zelfs 10 tot 15 jaar.

Uit het betoog van verschillende leden van de commissie blijkt dat vele andere commissieleden eveneens voorstander zijn van een rookverbod in de treinen van de NMBS maar dat het niet de bedoeling is enkele verstokte rokers uit het openbaar vervoer te verjagen en te laten terugkeren naar hun wagens op de steeds vollere wegen.

Ten gevolge van die overwegingen dient de heer Poty een amendement in teneinde in de treinen een specifieke ruimte voor rokers te reserveren die echter niet meer dan 10 % van de volledige beschikbare treinruimte mag uitmaken.

De minister verklaart voorstander te zijn van alles wat het roken in de trein kan beperken. Zij argumenteert dat het niet de bedoeling is dat treinreizigers door een drastisch rookverbod terugkeren naar de wagen om hun individueel rookplezier te kunnen handhaven. Als minister van Mobiliteit streeft zij ernaar zoveel mogelijk autogebruikers voor de trein te doen kiezen. Voor het nieuwe materieel is een beperking van de rokersruimten voorzien.

lendemain, peut-être l'idée de ne plus construire de compartiments fumeurs serait déjà une bonne alternative.

Mme Kestelijn-Sierens déclare être personnellement partisane d'une interdiction totale de fumer dans les trains au nom de la santé publique. L'argument selon lequel une interdiction radicale du tabagisme va dissuader les fumeurs de prendre le train est-il sérieux? Une certaine forme d'«éducation» doit être possible. La Belgique pourrait peut-être jouer à cet égard un rôle de précurseur.

La membre demande néanmoins s'il faut chercher la solution au niveau législatif. Peut-être la proposition d'élaborer une résolution est-elle une voie plus indiquée.

M. Poty déclare que son idée première était d'interdire totalement les trains aux fumeurs, estimant que les trajets moyens en Belgique ne dépassaient guère une heure et que de ce fait, il semblait que ce n'était pas un effort insurmontable que de demander aux fumeurs — pour le bien de tous, y compris leur — de s'abstenir de fumer dans les trains. Entretemps, il a appris par une réponse à une question parlementaire que dans les futurs trains (Bulletin 2-3, p. 113), les espaces fumeurs étaient réduits à 6% et qu'il y avait une séparation sérieuse entre les espaces fumeurs et les espaces non fumeurs. Cela lui semble particulièrement positif.

En conséquence, doit-on nécessairement attendre le remplacement des rames actuelles par ces nouvelles rames? Pour M. Poty, la réponse est négative parce que les rames actuelles doivent poursuivre une vie de plusieurs années encore, voire 10 à 15 ans.

Après avoir entendu les interventions des membres de la commission, il est clair que plusieurs autres commissaires aussi, étaient partisans d'une interdiction de fumer dans les voitures de la SNCB, mais qu'il ne fallait pas chasser du transport en commun quelques accros au tabac qui retourneraient alors dans leur voiture et qui viendraient encombrer un peu plus les routes.

Suite à ces réflexions, M. Poty déposera un amendement afin de réserver un espace spécifique aux fumeurs dans les voitures mais qui ne pourrait pas dépasser 10% de l'ensemble du train.

La ministre déclare être tout à fait favorable à tout ce qui permettra de réduire l'usage du tabac. Elle adhère à l'argument selon lequel il ne faudrait pas à cause d'une interdiction drastique que l'on perde éventuellement des voyageurs du train en faveur de la voiture pour pouvoir conserver individuellement leur plaisir de fumer. Comme ministre de la Mobilité, son objectif est d'essayer au maximum de transférer les gens de la route vers le rail. Pour le nouveau matériel, une limitation des espaces «fumeurs» est déjà prévue.

Wat betreft de problematiek van de concurrentie met andere vervoersmodi en in het bijzonder met het vliegtuig, wijst de minister erop dat er voor vluchten zelden concurrentiële alternatieven zijn. Of de luchtvaartmaatschappijen nu al dan niet een rookverbod invoeren, hun passagiers zullen het vliegtuig blijven nemen voor middellange- of langeafstandsvluchten. Dit argument geldt niet voor de trein of voor het dagelijkse pendelverkeer.

De heer Poty verheugt zich over het feit dat de minister de idee aanvaardt volgens welke het absoluut noodzakelijk is de rokersruimten te beperken zonder ze helemaal af te schaffen. Uiteindelijk draait het probleem rond de tijd die de NMBS moet krijgen om de rokersruimten en de niet-rokersruimten op een afdoende wijze van elkaar te scheiden. Het feit dat de rokersruimten in tweede klasse overbevolkt zijn terwijl die in eerste klasse nagenoeg leeg zijn, is een intern NMBS-probleem.

In oudere rijtuigen is het verplaatsen van de tussenwanden moeilijk en ook duur. Maar in de recentere types, de zogenaamde internationale rijtuigen waarin de rokersruimte van de niet-rokersruimte wordt afgescheiden door gewone glazen wanden, zou de NMBS een inspanning moeten doen om een scheidingsdeur te plaatsen.

Volgens de minister wil iedereen hetzelfde: efficiënt optreden en tevens een sterk signaal geven aan de rokers, de niet-rokers en aan de NMBS. De minister wenst de termijn waarin artikel 5 voorziet te verlengen tot een termijn die als aansporing kan dienen en voldoende bindend is maar toch ook realistisch.

Het voorstel biedt het voordeel dat het niet-rokers wettelijk beschermt, wat thans niet bestaat in de trein, terwijl dat op andere plaatsen wel het geval is.

Persoonlijk is de minister voorstander van een drastische vermindering van het aantal rokersplaatsen. Zij verheugt zich er bovendien over dat in de nieuwe M6-dubbelrijtuigen die op 13 maart 2001 zijn voorgesteld, het aantal rokersplaatsen beperkt is tot 6 %. In één enkel rijtuig is een deel van de bovenverdieping gereserveerd voor rokers. Die zullen goed afgezonderd zijn van de niet-rokers. Deze rijtuigen zullen in gebruik genomen worden vanaf 2002. De minister is van mening dat bij de aankoop van nieuwe rijtuigen hetzelfde beleid moet worden gevolgd.

Daarenboven moet in het kader van het volgende beheerscontract het gedeelte comfort/onthaal van de reizigers een bepaling bevatten die het onder andere mogelijk maakt de nieuwe rijtuigen geleidelijk uit te rusten met verhoogde tussenwanden en het aantal rokersplaatsen te verminderen zodat de niet-rokers comfort gegarandeerd wordt waarbij het de bedoeling is de grotere meerderheid van de reizigers te beschermen en het roken te ontraden.

En ce qui concerne la problématique de la concurrence avec d'autres modes de transport et notamment l'exemple cité de l'avion, la ministre souligne que pour les vols d'avion, il y a rarement de la concurrence. Que les compagnies aériennes imposent l'interdiction de fumer ou non, leurs passagers continueront à prendre l'avion pour les vols de moyenne et de longue distance, ce qui n'est pas le cas pour le train ou pour la navette quotidienne.

M. Poty se réjouit du fait que la ministre accepte l'idée qu'il est indispensable de réduire les espaces « fumeurs » tout en les maintenant. Finalement, le problème tourne autour du temps qu'il faudrait laisser à la SNCB pour séparer correctement les espaces « fumeurs » des espaces « non fumeurs ». Le fait que les espaces « fumeurs » en deuxième classe sont surpeuplés tandis que ceux en première classe sont presque vides, est un problème interne à la SNCB.

Déplacer les cloisons dans les voitures plus anciennes est difficile et nécessite un investissement important. Mais, dans les voitures récentes, dites « internationales », là où il y a simplement des vitres qui séparent l'espace « fumeur » de l'espace « non fumeur », la SNCB devrait faire l'effort de placer une cloison avec une porte.

Selon la ministre, tout le monde partage le même objectif à la fois d'efficacité et de signal fort aux fumeurs, aux non-fumeurs et à la SNCB. De façon à pouvoir bien calculer le délai nécessaire qui soit à la fois suffisamment incitatif ou contraignant mais, en même temps réaliste, la ministre souhaite un délai supplémentaire que celui prévu à l'article 5.

L'avantage de la proposition est qu'elle donne des garanties légales de protection des non-fumeurs qui n'existent pas à l'heure actuelle dans les trains, alors qu'elles existent ailleurs.

Personnellement, la ministre est pour une diminution drastique du nombre de places réservées aux fumeurs. Elle se réjouit d'ailleurs que dans les nouvelles voitures M6 à 2 étages présentées le 13 mars 2001, le nombre des places fumeurs est réduit à 6 % de l'ensemble du convoi. Dans un seul wagon, une partie de l'étage supérieur est réservée aux fumeurs. Ceux-ci seront donc bien « isolés » des voyageurs non fumeurs. Ces voitures seront mises en circulation à partir de 2002. La ministre estime qu'il faut continuer à aller dans cette voie lors de l'achat de nouvelles voitures.

En plus, dans le cadre du prochain contrat de gestion, le volet confort/accueil des voyageurs devra inclure une disposition qui permette, entre autres, d'équiper progressivement les nouvelles voitures de ces panneaux surélevés et de diminuer le nombre de places fumeurs de façon à ce que ce confort puisse être assuré pour les non-fumeurs, le but étant de protéger la grande majorité des voyageurs et de ne pas inciter au tabagisme.

De minister besluit dat een rookverbod weliswaar het comfort van de reizigers en zelfs ook het comfort van de rokers zelf ten goede komt, maar dat het beleid dat gevoerd wordt niet mag verhinderen dat de NMBS ook rokers als reizigers aantrekt. Voorts moet het ongemak voor niet-rokers dat door de rokers wordt veroorzaakt, beperkt worden.

De heer Poty stelt vast dat de minister pleit voor een oplossing via een interne NMBS-procedure. Hij meent evenwel dat de wetgever eveneens een sterk signaal moet geven. Dat kan in de vorm van de goedkeuring van het voorliggende wetsvoorstel.

Daarenboven wenst de heer Poty, net als de minister, een stelselmatige vermindering van het aantal rokersplaatsen. Hij gaat ervan uit dat de installatie van tussenwanden die geen rook meer doorlaten, een dergelijk sterk signaal vormt. Het lid stelt voor te streven naar 10 % in de wetenschap dat zulks niet eenvoudig uit te voeren is. De wanden moeten worden aangepast, verplaatst, enz.

De heer Maertens meent dat het beter zou zijn een plan op te stellen met de NMBS om gespreid over 10 jaar geleidelijk het roken af te bouwen. Dit plan moet gepaard gaan met een sensibilisering van de treingebruiker. Ook de jeugd moet hierin speciaal worden begeleid.

Wil men dit alles via een wetsvoorstel regelen, dan duurt het zeker twee jaar vooraleer alle maatregelen in de praktijk kunnen worden uitgevoerd. Via een resolutie kan veel sneller gewerkt worden. Mocht dan blijken dat deze resolutie geen enkel effect resorteert, dan kan alsnog wetgevend worden opgetreden. Eerst moet evenwel gepoogd worden via voorlichting positieve maatregelen uit te werken.

De heer Steverlynck meent dat een absoluut rookverbod op treinen niet te rijmen valt met de promotie van het openbaar vervoer. Bijgevolg is hij tegenstander van het eventueel invoeren van een dergelijk verbod. Hij voelt wel iets voor de geleidelijke afbouw en begeleidende maatregelen via opvoeding en opleiding. Het wetsvoorstel is niet de meest aangewezen weg om dit probleem op te lossen.

De minister herhaalt dat zij voorstander is van het verbod, maar dat er meer efficiënte manieren moeten worden gezocht. Uit een enquête van de NMBS blijkt dat er evenveel voor- als tegenstanders zijn van het rookverbod. Bovendien is slechts 28% van de ondervraagden zelf roker. Van die rokende reizigers is 85% tegen het rookverbod. Toch zegt 20% van de ondervraagde personen dat zij hun reisgedrag zouden aanpassen als er een rookverbod komt. De NMBS geeft zelf ook aan dat het hier natuurlijk om een intentie-

La ministre conclut que même si l'interdiction est cohérente pour le confort des voyageurs, voire même pour le confort des fumeurs eux-mêmes, si on veut capter des gens de la route vers le rail, il ne faut néanmoins pas que cette politique empêche la SNCB de capter aussi les fumeurs. D'un autre côté, il faut bien limiter l'inconfort que génèrent les fumeurs à l'égard des non-fumeurs.

M. Poty constate que la ministre plaide pour une solution par le biais d'une procédure interne à la SNCB. Il estime toutefois que le législateur, lui aussi, doit donner un signal fort. Cela peut être sous la forme d'un vote sur la proposition de loi à l'étude.

De plus, M. Poty souhaite, comme la ministre, aller vers une réduction du nombre de places fumeurs. Il considère cette installation de cloisons plus étanches comme le signal en ce sens. Le membre propose de tendre vers 10 % sachant que ce ne sera pas simple à réaliser. Il faudra modifier les cloisons, les déplacer, etc.

M. Maertens estime qu'il serait préférable de dresser un plan avec la SNCB en vue d'une interdiction progressive de fumer étalée sur une période de 10 ans. Ce plan doit s'accompagner d'une sensibilisation de l'usager des chemins de fer. La jeunesse doit, elle aussi, bénéficier ici d'un encadrement spécial.

Si l'on veut tout régler par le biais d'une proposition de loi, il faudra certainement deux ans avant que toutes les mesures puissent être exécutées dans la pratique. Une résolution permet de procéder beaucoup plus rapidement. S'il s'avérait que cette résolution ne produit aucun effet, on pourrait encore légiférer. Il faut toutefois d'abord tenter d'élaborer des mesures positives par le biais de l'information.

M. Steverlynck estime qu'une interdiction absolue de fumer dans les trains n'est pas compatible avec la promotion des transports en commun. Il s'insurge donc contre l'instauration éventuelle d'une telle interdiction. Par contre, il est partisan d'une interdiction progressive et de mesures d'encadrement par l'éducation et la formation. La proposition de loi n'est pas la voie la plus indiquée pour résoudre ce problème.

La ministre répète qu'elle est favorable à l'interdiction, mais il faut rechercher les moyens les plus efficaces. Dans un sondage que la SNCB a réalisé, il s'avère que la proportion des gens qui approuvent l'interdiction de fumer est égale à celle qui la réprouvent. Par ailleurs, la population sondée ne contient que 28% de fumeurs. Le pourcentage de voyageurs fumeurs opposés à une interdiction s'élève à 85%. Néanmoins, 20% des gens sondés disent qu'ils modifieraient leur comportement de voyage si on interdisait.



verklaring gaat en dat het niet zeker is dat het gedrag ook daadwerkelijk zal veranderen.

De minister zegt ook dat het Parlement haar meer slagkracht zal moeten geven in haar onderhandelingsopdracht met de NMBS als zij binnen het kader van het beheerscontract wil blijven en als de commissie niet kiest voor een wetsvoorstel. Wat de commissie ook beslist, er is een duidelijke tekst nodig die de minister de onderhandelingsinstrumenten verschaft in het kader van het beheerscontract om rokers apart te zetten en om het aantal rokersplaatsen te verlagen.

De minister is het ermee eens dat we op termijn evolueren naar een verbod, we kunnen maar beter voorbereid zijn. De ramingen van de kostprijs die de NMBS heeft gegeven, zijn niet erg nauwkeurig. De minister betwijfelt eveneens of er drie jaar nodig is om nieuwe tussenwanden te plaatsen.

Een belangrijk argument van de NMBS is dat de treinbegeleiders vandaag al enorme problemen ondervinden om het rookverbod in de niet-rokerswagons te doen naleven.

De heer Maertens meent dat dit laatste punt moet gezien worden in een geheel van moeilijkheden die treinbegeleiders op bepaalde uren met bepaalde treinreizigers ondervinden. Treinen zijn gemeenschapslokalen waarop de bestaande wetgeving met betrekking tot roken van toepassing is en moet worden gerespecteerd.

De heer Poty van zijn kant is er meer en meer van overtuigd dat er wetgevend moet worden opgetreden om zeer snel een sterk signaal te geven. Hij kent tientallen resoluties die vol goede bedoelingen staan, maar nooit concreet uitgevoerd zijn.

De heer Poty merkt op dat er in de pers melding is gemaakt van de reactie van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS over het voorliggende wetsvoorstel, met name over de kosten die de NMBS zal moeten dragen als zij het roken op de trein volledig verbiedt. Dit zijn kosten voor het aanpassen van bepaalde voertuigen.

De heer Poty betwist de gegeven cijfers ten eerste. De gedelegeerd bestuurder heeft het bedrag genoemd van 23 miljoen frank als de NMBS de tafeltjes en armleuningen met asbakken moet vervangen door exemplaren zonder asbakken. De heer Poty meent echter dat deze maatregelen zo goed als niets kosten. In plaats van met een sticker aan te geven dat er gerookt mag worden, kan men met een sticker aangeven dat zulks niet mag. Deze stickers bestaan. Bovendien is de NMBS niet verplicht de tafeltjes te vervangen. Met vier schroeven kunnen de asbakken gesloten worden. De gedelegeerd bestuurder is dus duidelijk van slechte wil en probeert ontgensprekelijk invloed

sait de fumer. Il est évident, comme le signale la SNCB, qu'il s'agit ici d'une déclaration d'intention et que ce n'est pas pour cela que ce comportement va se produire dans les faits.

La ministre déclare avoir besoin, si elle veut agir dans le cadre du contrat de gestion et si la commission n'opte pas pour une proposition de loi, d'être renforcée par le Parlement dans sa mission de négociation avec la SNCB. Quoi que la commission décide, il faudrait un texte fort qui donne à la ministre des instruments de négociation dans le cadre du contrat de gestion à la fois pour isoler les fumeurs et pour réduire le nombre de places fumeurs.

La ministre est d'accord pour dire qu'à terme, on tendra vraisemblablement vers une interdiction, il vaut donc mieux se préparer. Quand au coût, les estimations qu'a données la SNCB ont été faites à la louche. La ministre doute également qu'il faille trois ans pour installer de nouvelles cloisons.

Un argument important de la SNCB est que les accompagnateurs de train éprouvent déjà aujourd'hui des problèmes pour faire respecter l'interdiction de fumer dans les wagons non fumeurs.

M. Maertens estime que ce dernier point ne peut être dissocié d'un ensemble de difficultés que les accompagnateurs de trains éprouvent à certaines heures avec certains usagers des chemins de fer. Les trains sont des lieux publics soumis à la législation en vigueur en matière de tabac, qui doit être respectée.

Quant à lui, M. Poty est de plus en plus persuadé qu'il faut légiférer pour donner un signal fort très rapidement. Il connaît des dizaines de résolutions, pleines de bonnes intentions, qui n'ont jamais trouvé concrétisation.

M. Poty fait valoir que la presse a fait mention de la réaction de l'administrateur-délégué de la SNCB, à la proposition de loi à l'étude, notamment sur les coûts à charge de la SNCB si elle devait interdire totalement de fumer dans les trains. Ces coûts serviraient à placer des cloisons dans certaines voitures.

Personnellement, M. Poty conteste vivement les chiffres avancés. En effet, l'administrateur délégué a cité le chiffre de 23 millions de francs si la SNCB devait supprimer les tablettes et les accoudoirs pour condamner les cendriers et remplacer ces tablettes et accoudoirs. M. Poty pense par contre que ces mesures ne coûteraient pratiquement rien du tout. Au lieu de coller une autorisation de fumer, l'on collerait une interdiction. Les autocollants existent. De plus, la SNCB n'est pas obligée de remplacer les tablettes. Il suffit de mettre quatre vis. Il s'agit donc d'une mauvaise volonté manifeste de l'administrateur délégué qui tente d'influencer incontestablement l'un ou

uit te oefenen op parlementsleden die zich gelukkig nog bekommeren om de gezondheid van de bevolking.

Ook het bedrag van 45 miljoen om tussenwanden in sommige wagons te plaatsen betwist de heer Poty. Treinwagons moeten regelmatig hersteld, onderhouden of schoongemaakt worden. De gedelegeerd bestuurder vergeet gemakshalve te vermelden hoeveel het onderhoud van de rokersruimte kost. En dat is geen klein bedrag.

De heer Poty vraagt zich af of ook hier het adagium «de vervuiler betaalt» niet van toepassing is. Als er tussenwanden moeten blijven of komen, moeten niet alle reizigers hiervoor opdraaien, maar alleen de vervuiler. Dit standpunt zal binnenkort bij de Raad van Europa worden verdedigd. De heer Poty stelt voor de prijzen voor treinkaartjes in de rokerscompartimenten met enkele franken te verhogen. Met deze verhoging, vermenigvuldigd met het aantal rokers dat elke dag de rokersruimtes in de trein gebruikt, kan na twee jaar wellicht de benodigde 45 miljoen worden geïnd die nodig zijn om tussenwanden te plaatsen.

Natuurlijk is de eenvoudigste oplossing een totaal rookverbod in de treinen.

Volgens de heer Poty zijn er twee mogelijkheden. Om te beginnen kunnen de tussenwanden worden behouden. Dat kost geld en deze kosten moeten worden gedragen door de vervuilers. Daar staat tegenover dat de tussenwanden kunnen worden verwijderd, dit zou bijna niets kosten.

De heer Maertens steunt de heer Poty. Volgens deze spreker loopt België op dit gebied achterop, zeker als men weet hoever men in de Verenigde Staten al gevorderd is inzake gerechtszaken tegen tabaksproducenten. België staat in rep en roer om te pogen het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Er zijn in ons land op jaarbasis zo'n 1 470 verkeersdoden. Daartegenover staat dat er in België jaarlijks 19 400 sterfgevallen te wijten zijn aan het roken, met andere woorden meer dan het tienvoudige.

Daarnaast zijn er ook de kosten voor het RIZIV. De RIZIV-kosten zijn natuurlijk niet allemaal te relateren aan de rokerscoupés op de trein. Voor Nederland worden die kosten op jaarbasis geschat op 7,45 miljard EUR. Beweren dat dit wetsvoorstel onuitvoerbaar is omdat het een paar miljoen EUR kost is bijgevolg ronduit belachelijk.

De heer Maertens dringt erop aan dat een rookverbod op de treinen deel zou uitmaken van het beheerscontract met de NMBS. Wanneer de NMBS voor de bestellingen van nieuwe treinstellen geen voorzieningen voor rokers meer hoeft te voorzien, zal dit een besparing opleveren. Er moeten immers geen afsluitingen, geen afzuigapparatuur en geen asbakken meer worden voorzien. De aldus vrijgekomen gelden

l'autre parlementaire qui heureusement se soucient plus de la santé des gens.

En ce qui concerne les 45 millions nécessaires pour placer des cloisons dans certaines voitures. M. Poty conteste ce chiffre aussi. Régulièrement, les voitures entrent en réparation, en entretien ou en nettoyage. L'administrateur délégué oublie sciemment de mentionner combien coûte l'entretien des espaces fumeurs. Cela coûte très cher.

M. Poty se demande si l'on ne pourrait pas aussi suivre l'idée du pollueur-payeur. Si on veut maintenir les cloisons ou en placer, ce n'est pas à tous les voyageurs de payer mais uniquement aux pollueurs. Cette position sera défendue prochainement au Conseil de l'Europe. M. Poty propose d'augmenter de quelques francs le prix des tickets pour les compartiments fumeurs. Si on multiplie cette augmentation par le nombre de fumeurs qui utilisent tous les jours le train dans des espaces fumeurs, au bout de deux ans, l'on arrive sans doute aux 45 millions réclamés pour installer les cloisons.

La solution la plus simple évidemment constitue à interdire à tout le monde de fumer dans les trains.

Pour M. Poty, deux choix sont possibles. Premièrement, il y a celui de maintenir les cloisons. Cela coûte de l'argent et ces frais sont à payer par les pollueurs. Deuxièmement, on peut décider de supprimer ces cloisons, ce qui ne coûterait pratiquement rien du tout.

M. Maertens appuie M. Poty. Selon lui, la Belgique a un retard à combler dans ce domaine, surtout quand on sait jusqu'où l'on va déjà aux États-Unis dans le cadre des affaires judiciaires contre les producteurs de tabac. La Belgique s'évertue à réduire le nombre des victimes de la circulation. On compte dans notre pays quelque 1 470 morts de la route sur une base annuelle. Face à cela, il y a chaque année en Belgique 19 400 décès dus au tabac, soit plus de dix fois autant.

À cela s'ajoute le coût pour l'INAMI. Ce coût n'est bien entendu pas exclusivement corrélé aux compartiments fumeurs dans les trains. Pour les Pays-Bas, ce coût est évalué à 7,45 milliards d'euros par an. Prétendre que cette proposition de loi est inexécutable parce qu'elle coûte quelques millions d'euros est donc carrément ridicule.

M. Maertens insiste pour qu'une interdiction de fumer dans les trains soit inscrite dans le contrat de gestion avec la SNCB. Si la SNCB ne doit plus prévoir d'équipements pour fumeurs dans le cadre de ses commandes de nouvelles rames ferroviaires, elle pourra réaliser des économies. En effet, il ne faudra plus prévoir ni de cloisons, ni de dispositifs d'aspiration, ni de cendriers. Les fonds ainsi dégagés

kunnen geïnvesteerd worden om de recent in gebruik genomen treinstellen rookvrij te maken.

De heer Roelants du Vivier blijft erbij dat de beste oplossing een totaal rookverbod is. België is niet zo uitgestrekt. De maximumduur van een treinrit is niet langer dan een gemiddelde Europese vlucht, waar roken geheel verboden is. Redelijkerwijze kan men de rokers ook enige inspanning opleggen.

De heer Thissen is het daarmee eens. Bovendien betreurt hij het dat het tot een nieuwe wet moet komen om het rookverbod in openbare plaatsen op te leggen. Er bestaat reeds een wetgeving in die zin. Indien men deze wetgeving had toegepast, was dit wetsvoorstel overbodig geweest. Aangezien de NMBS echter blijkbaar niets wil doen, is men wel verplicht wetgevend op te treden.

De heer Ramoudt meent dat het wetsvoorstel aan belang heeft gewonnen doordat in de recentere rijtuigen van de NMBS de ruimte voor rokers onvoldoende afgesloten is van deze voor de niet-rokers. De afzuiginstallaties werken niet altijd naar behoren. Zolang er geen afdoend afgesloten ruimte voorzien wordt, lijkt het onaanvaardbaar dat in dergelijke rijtuigen nog verder wordt gerookt. Het voorliggende wetsvoorstel kadert perfect in het regeeringsbeleid inzake roken.

### III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

#### Artikel 1

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

#### Artikel 2

De heer Ramoudt dient het amendement nr. 1 in dat ertoe strekt dit artikel aan te vullen met een bepaling die voorziet dat alleen een volledig rookverbod moet gelden als er geen volledig afgesloten ruimte voor rokers voorzien is.

De heer Poty dient het amendement nr. 3 in dat voorziet dat kleine, volledig afgesloten rokersruimten, kunnen getolereerd worden doch deze ruimten mogen maximaal 10% van de zitplaatsen uitmaken.

Men mag de mensen die echt willen roken, ook niet uitsluiten van het treinvervoer. Daarom wil amendement nr. 3 tussenwanden laten aanbrengen waar er

pourront être consacrés à l'aménagement en faveur de non-fumeurs des rames qui ont été mises en circulation récemment.

M. Roelants du Vivier répète croire que la solution la plus pertinente est l'interdiction totale de fumer. Les dimensions géographiques de la Belgique ne sont pas considérables. La durée maximale des voyages en train ne dépasse pas la durée moyenne des vols intraeuropéens où il y a interdiction totale de fumer. Il paraît donc raisonnable d'imposer le même effort aux fumeurs.

M. Thissen se rallie à ces propos. Il y ajoute qu'il regrette qu'il faille en arriver à une nouvelle loi pour obtenir l'interdiction de fumer dans un lieu public. Il existe déjà une législation qui l'impose. Si on appliquait cette législation, on n'aurait même pas besoin de cette proposition de loi. Comme apparemment la SNCB ne veut pas bouger, on est bien obligé de légiférer en la matière.

M. Ramoudt estime que la proposition de loi a pris de l'importance du fait que, dans les voitures qui ont été mise récemment en circulation par la SNCB, l'espace réservé aux fumeurs n'est pas suffisamment bien séparé de celui qui est réservé aux non-fumeurs. Les dispositifs d'aspiration ne fonctionnent pas toujours comme il faudrait. On doit considérer qu'il est inacceptable d'encore permettre aux usagers de fumer dans de telles voitures tant que l'on n'aura pas prévu d'espace suffisamment bien isolé pour les fumeurs. La proposition de loi en discussion cadre parfaitement avec la politique du gouvernement en matière de tabagisme.

### III. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

#### Article 1<sup>er</sup>

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

#### Article 2

M. Ramoudt dépose l'amendement n° 1, qui vise à compléter cet article par une disposition selon laquelle une interdiction absolue de fumer ne doit être prévue que si l'on n'a pas aménagé d'espace complètement fermé réservé aux fumeurs.

M. Poty dépose l'amendement n° 3, qui prévoit que des espaces fumeurs réduits isolés totalement peuvent être tolérés, mais qu'ils ne peuvent pas représenter plus de 10% des places assises.

Il ne faut pas écarter du rail un certain nombre de personnes qui tiennent à pouvoir fumer. Pour répondre à cette préoccupation, l'amendement n° 3 vise à

nog geen zijn. Er moet dringend een manier gevonden worden om niet-rokers te beschermen tegen de gevolgen van het roken in de AM 96-rijtuigen waar geen afdoende scheiding aangebracht is.

Volgens de minister is het amendement van de heer Poty een stap in de goede richting omdat het het aantal rokersplaatsen drastisch vermindert. Er rijst echter een praktisch probleem met betrekking tot het voorstel om 10% van het totaal aantal plaatsen te bestemmen voor rokers. Het zou gemakkelijk zijn om één rijtuig op tien hiervoor te gebruiken, maar een treinstel bestaat niet altijd uit tien rijtuigen. Bijgevolg kan het een probleem zijn om binnen een vastgestelde termijn de nodige aanpassingen aan te brengen teneinde het percentage rokers op een efficiënte en zo mogelijk hermetische manier af te zonderen.

Indien men realistisch te werk wil gaan, moet de NMBS een redelijke termijn kunnen voorstellen.

De heer Caluwé vraagt zich af of — gezien de praktische problemen om de 10% te installeren — het niet moet worden overwogen om de verplichting niet voor eerste en tweede klasse apart aan te houden.

De heer Thissen wijst erop dat er momenteel een toename is van het aantal rokers, en dat zij veel meer dan 10% van de bevolking uitmaken. Men zou moeten proberen na te gaan welk percentage trein-gebruikers roken, en dit aantal te verminderen in het belang van de volksgezondheid. Men mag het de rokers dus niet al te gemakkelijk maken, maar zij mogen ook niet ontmoedigd worden om de trein te nemen. Het einddoel blijft het aanpakken van het mobiliteitsprobleem dankzij een toegenomen treinvervoer.

De heer Thissen meent dat als er toch maatregelen moeten komen, men beter drastische maatregelen treft door een totaal rookverbod in treinen op te leggen. Gelet op het feit dat de duur van de verplaatsingen beperkt is, moet men de mensen proberen te doen inzien dat iedereen er belang bij heeft dat er niet meer gerookt wordt in de treinen.

Spreker is dus voorstander van een totaal rookverbod in de treinen. Maar als er toch een wetsvoorstel komt dat ruimte biedt voor rokers, moet men trachten, met de nodige beperkingen, het aantal plaatsen voor rokers in overeenstemming te brengen met de vraag van de rokers. Die plaatsen moeten volledig gescheiden zijn van de andere.

De heer Poty wijst erop dat een totaal rookverbod de goedkoopste oplossing is. Indien de meerderheid echter aan de wensen van de rokers tegemoet wil komen, kan hij akkoord gaan met amendement nr. 3,

faire poser des cloisons là où il n'y en a pas. Il semble nécessaire d'aller rapidement vers une formule qui préserverait les non-fumeurs des effets du tabagisme dégagés dans les voitures AM 96 où il n'y a pas de séparation suffisante.

Selon la ministre, l'amendement de M. Poty va dans le bon sens puisqu'il consiste à réduire de façon importante le nombre de places « fumeurs ». Se pose néanmoins un problème quant à cette proposition de 10% des places fumeurs sur l'ensemble des rames. Il y a une difficulté parce que si on décide de travailler par seule voiture, une voiture sur dix, c'est facile. Toutefois, l'on n'a pas toujours des convois de dix voitures. Par conséquent, les aménagements qui devraient être faits pour permettre d'isoler le pourcentage de fumeurs de façon correcte et si possible étanche, pourraient poser des problèmes de réalisation dans un délai donné.

Si l'on veut vraiment une mise en œuvre réaliste, il faudrait voir comment la SNCB peut avancer un timing correct.

M. Caluwé se demande si, vu les problèmes pratiques que pose l'installation des 10%, il ne faudrait pas envisager de ne pas conserver une obligation séparée pour la première et la deuxième classe.

M. Thissen souligne qu'actuellement, il y a une augmentation du tabagisme et il y a nettement plus que 10% de fumeurs dans la population. Il faudrait essayer de déterminer quel est aujourd'hui le pourcentage de fumeurs utilisateurs du train et d'aller dans le sens d'une diminution dans l'intérêt de la santé publique. Il ne faut donc pas non plus trop faciliter la vie aux fumeurs tout en ne les décourageant pas de prendre le train. L'objectif final est de réduire les problèmes de la mobilité par une utilisation accrue du rail.

M. Thissen estime que si on doit prendre des mesures, il préférerait qu'on prenne des mesures drastiques en supprimant définitivement la possibilité de fumer dans les trains. Le temps de déplacement étant limité, on devrait pouvoir en arriver à ce que les gens, dans le souci de l'intérêt général, s'abstiennent de fumer dans les trains.

L'intervenant est donc favorable au principe de l'interdiction totale de fumer dans les trains. Mais si on en arrivait à adopter une proposition de loi qui réserve des espaces aux fumeurs, il faudrait alors essayer de mettre plus ou moins en équilibre, avec des restrictions, l'offre de places fumeurs par rapport à la demande des fumeurs. Si on veut que les fumeurs puissent fumer, il faut qu'ils le fassent dans des conditions où ils sont complètement séparés des autres.

M. Poty fait remarquer que l'interdiction totale de fumer serait la mesure la meilleur marché. Si une majorité estime toutefois qu'il faut faire un geste, alors on peut adopter l'amendement n° 3, qui vise à

dat tussenwanden met deuren wil laten aanbrengen. Om dat resultaat zo spoedig mogelijk te halen, is het belangrijk een klaar en duidelijk wetsvoorstel op te stellen.

Na de uiteenzettingen van de verschillende commissieleden gehoord te hebben, verklaart de heer Poty zijn amendement nr. 3 terug te trekken.

De heer Ramoudt trekt zijn amendement nr. 1 op artikel 2 eveneens in. Het wordt evenwel overgenomen door de heer Moens.

De eerste stemming over dit amendement levert 6 stemmen voor en 6 stemmen tegen op. Deze eerste stemming is ongeldig omdat de som van de uitgebrachte stemmen (12) niet overeenstemt met het aantal aanwezige leden (11). De voorzitter beslist opnieuw over te gaan tot stemming. Bij de tweede stemming wordt dit amendement aangenomen met 6 tegen 5 stemmen.

Het aldus geamendeerde artikel 2 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 stem.

### Artikel 3

De heer Ramoudt dient het amendement nr. 2 in dat ertoe strekt de passagiers duidelijk en nadrukkelijk te wijzen op de plaatsen waar roken respectievelijk verboden of toegelaten is. De auteur trekt het amendement nr. 2 vervolgens terug.

Artikel 3 wordt eenparig goedgekeurd door de 11 aanwezige leden.

### Artikel 4

Het artikel 4 geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt eenparig goedgekeurd door de 11 aanwezige leden.

### Artikel 5

De heer Poty dient het amendement nr. 4 in dat ertoe strekt de termijn van inwerkingtreding uit te breiden tot 12 maanden na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Voor de heer Poty is het vanzelfsprekend dat deze ruimte van 10% in tweede klas gemakkelijk ingericht kan worden. Men kan bijvoorbeeld één volledig rijtuig bestemmen voor rokers en de overige voor niet-rokers. In de oudere eersteklasserijtuigen vergt dit enige aanpassing. Daar is 60% van de plaatsen bestemd voor niet-rokers en 40% voor rokers. Aangezien de rokersruimte dikwijls onderbezet is, kan er geen probleem zijn om deze in te krimpen. Moeilijker is het geval van de zogenaamde «internationale» rijtuigen, waar de tussenwand uit niets anders bestaat dan twee glazen wanden die volgens spreker tot niets

imposer des cloisons avec portes. Pour y arriver dans les meilleurs délais, il faut continuer dans la voie d'une proposition de loi claire et nette.

Après avoir entendu les exposés des divers commissaires, M. Poty déclare qu'il retire son amendement n° 3.

M. Ramoudt retire lui aussi son amendement n° 1 à l'article 2. Cet amendement est toutefois repris par M. Moens.

Le premier vote sur cet amendement donne un résultat de 6 voix contre 6. Ce premier vote n'est pas valable car la somme des votes émis (12) ne correspond pas au nombre de membres présents (11). Le président décide de procéder à un nouveau vote. Lors du deuxième vote, cet amendement est adopté par 6 voix contre 5.

L'article 2 ainsi amendé est adopté par 10 voix contre 1.

### Article 3

M. Ramoudt dépose l'amendement n° 2, qui vise à indiquer clairement et expressément aux voyageurs à quels endroits ils peuvent et ne peuvent pas fumer. L'auteur retire ensuite son amendement n° 2.

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

### Article 4

L'article 4 ne donne lieu à aucune remarque et est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

### Article 5

M. Poty dépose l'amendement n° 4, qui vise à porter le délai d'entrée en vigueur à 12 mois après la publication au *Moniteur belge*.

M. Poty estime qu'il est évident que cet espace de 10% peut facilement être aménagé dans les secondes classes. On peut imaginer, par exemple, qu'une voiture complète puisse être réservée aux fumeurs et les autres voitures aux non-fumeurs. En première classe, sur les voitures plus anciennes, cela demande un effort. Là, 60% des places sont réservées aux non-fumeurs et 40% aux fumeurs. Comme on constate que cet espace fumeur est souvent déserté, il ne devrait pas y avoir de problème pour réduire l'espace fumeur. Le problème est plus complexe dans les voitures dites «internationales», où la séparation entre fumeurs et

dienen. Dicht bij de rokersplaatsen ademt men toch de rook in aangezien het afzuigsysteem vaak niet naar behoren werkt. Op dit plaatsens moet er een betere tussenwand komen, met een deur tussen de twee ruimten.

Natuurlijk zijn hiertoe aanpassingen nodig in de rijtuigen. Daarom voorziet amendement nr. 4 in een zekere termijn waarbinnen de NMBS het nodige kan doen. Als zij dit niet wil doen, komt er een rookverbod.

In amendement nr. 4 stelt de heer Poty een termijn van één jaar voor. Indien de minister echter na overleg met de NMBS meent deze termijn op twee jaar te moeten brengen, heeft spreker daar geen bezwaar tegen. Het is het resultaat dat telt. Een termijn van drie jaar lijkt hem wel overdreven. Als de wanden op korte termijn in serie geproduceerd worden, moet één jaar volstaan om ze te plaatsen.

Bovendien bestaat het gevaar dat rokers de trein gaan inruilen voor de auto — voor vliegtuigreizen is dit gevaar veel geringer. De termijn van twaalf maanden (amendement nr. 4) kan niet alleen dienen om de NMBS de kans te bieden de rijtuigen aan te passen, maar ook een informatiecampaignede voeren voor de treinreizigers.

Het amendement nr. 4 van de heer Poty op artikel 5 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 1 onthouding. Het aldus geamendeerde artikel 5 wordt met dezelfde stemmenverhouding aangenomen.

\*  
\* \*

Het geamendeerde wetsvoorstel in zijn geheel wordt aangenomen met 10 stemmen bij 1 onthouding.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd door de 10 aanwezige leden.

*De rapporteur,*  
Michiel MAERTENS.

*De voorzitter,*  
Paul DE GRAUWE.

\*  
\* \*

**Tekst aangenomen door  
de commissie  
(zie stuk Senaat nr. 2-157/5)**

non-fumeurs se résume à deux vitres, qui, d'après l'intervenant, ne servent à rien du tout. Lorsqu'on s'installe près des places «fumeurs», on respire la fumée puisque, souvent, les extracteurs ne fonctionnent pas convenablement. Là, il faudrait réaliser des séparations sérieuses avec une porte entre l'espace fumeur et l'espace non fumeur.

Il est évident que cela demande des aménagements de voiture. C'est la raison pour laquelle l'amendement n° 4 prévoit un certain délai pour permettre à la SNCB de prendre ses dispositions. Si elle ne voulait pas les prendre, il y aurait interdiction de fumer.

Dans son amendement n° 4, M. Poty propose un délai d'un an. Or, si, après consultation de la SNCB, la ministre estime que ce délai doit être porté à deux ans, le commissaire n'y voit pas d'inconvénient. Pour lui, c'est le résultat qui compte. Par contre, un délai de trois ans semble énorme. Si les cloisons, que l'on peut construire en série, peuvent être mises rapidement en fabrication, un an devrait suffire pour les placer.

En plus, vu le danger des possibilités de substitution, les fumeurs pourraient décider de voyager en voiture au lieu de continuer à voyager en train — pour les voyages en avion, ce risque est beaucoup moindre —, l'amendement n° 4 qui vise à reporter à douze mois le délai pour la SNCB pour instaurer cette interdiction, devrait permettre non seulement d'adapter les voitures mais aussi de mener une campagne d'information auprès des voyageurs de train.

L'amendement n° 4 de M. Poty à l'article 5 est adopté par 10 voix et 1 abstention. L'article 5 ainsi amendé est adopté par un vote identique.

\*  
\* \*

L'ensemble de la proposition de loi amendée a été adopté par 10 voix et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 10 membres présents.

*Le rapporteur,*  
Michiel MAERTENS.

*Le président,*  
Paul DE GRAUWE.

\*  
\* \*

**Texte adopté par la commission  
(voir doc. Sénat n° 2-157/5)**