

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 11 FEBRUARI 2015

MERCREDI 11 FEVRIER 2015

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de doorlichting van de dochterondernemingen van de NMBS" (nr. 1510)**

01 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit des filiales de la SNCB" (n° 1510)**

01.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag handelt over de doorlichting van de NMBS-filialen, de bekende dochterondernemingen van de NMBS.

Bij de hervorming van de NMBS-Groep naar een tweeledige structuur tijdens de vorige legislatuur werd beslist om de wirwar aan filialen drastisch te verminderen. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag aan uw voorganger, toenmalig minister Labille, bleek dat er bij de NMBS — de NMBS-Logistics buiten beschouwing gelaten — begin vorig jaar nog steeds twintig dochterondernemingen en zevenendertig minderheidsparticipaties overbleven. Infrabel beschikt nog altijd over vijf dochterondernemingen en twaalf minderheidsparticipaties.

Wij zijn natuurlijk uw plan genegen om een werkgroep op te richten die met een fijne kam elk filiaal grondig zal uitvlooiën om mogelijke inefficiënties en verspillingen aan het licht te brengen. Dit moet de transparantie verbeteren, zowel voor het personeel als voor de Staat als aandeelhouder.

Het verslag van het Rekenhof van 2012 over de financiële stromen wees er toen al op dat een ernstig gebrek aan toezicht op de dochterondernemingen leidt tot een gebrekkige beheersing van de risico's. De conclusie was dat het beleid van de voorbije jaren om steeds meer opdrachten uit te besteden aan dochterondernemingen, nadelig is voor de uitoefening van opdrachten van een openbare dienst.

Mevrouw de minister, kunt u het mandaat en de samenstelling van de werkgroep omschrijven? Wanneer zal de doorlichting afgerond worden? Hebt u al een zicht op de eventuele besparing die u dankzij de doorlichting van de filialen kunt doorvoeren?

Specifiek inzake het vastgoedfiliaal Eurostation en de andere filialen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van grote stationsprojecten, had ik graag geweten of er een inventaris wordt gemaakt van alle projecten en van de financiële stromen die ermee gepaard gaan.

Zal er worden nagegaan of de wetgeving inzake overheidsopdrachten bij deze projecten correct werd nageleefd?

Zullen bestaande contracten worden geëvalueerd om eventueel meer mededinging mogelijk te maken?

Zal er nagegaan worden of de waarderingsregels bij de overdracht van activa tussen de NMBS als moedermaatschappij en de filialen correct werden toegepast?

Acht u het wenselijk om naast de NMBS ook de filialen van Infrabel door te lichten?

01.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, alle projecten inzake het ontwerp, de bouw en de renovatie van het station zijn vastgelegd in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS, zoals het door de regering werd goedgekeurd. In dit meerjareninvesteringsplan worden ook de dotatie per stationsproject bepaald en ieder trimester ontvangt de FOD Mobiliteit en Vervoer van de NMBS een actualisering van de bestede dotaties per stationsproject, ongeacht of de NMBS voor een project een beroep doet op Eurostation of een andere dochteronderneming die actief is in de ontwikkeling van stationsprojecten.

Het meerjarenplan en zijn actualisering vormen dus al een inventaris van alle stationsprojecten. Het is volgens mij echter dringend dat de follow-up en de rapportering met betrekking tot de stationsprojecten transparanter en duidelijker moet dan gebruikelijk in het kader van het meerjarenplan, gelet op de beperkte budgettaire middelen om tot meer rationele keuzes te komen in dit soort projecten.

Als aanbestedende overheid is de NMBS onderworpen aan de wetgeving inzake overheidsopdrachten, die precies tot doel heeft om de concurrentie te laten spelen en om de meest gunstige offerte te bekomen. Voor overeenkomsten die niet binnen het toepassingsgebied van de wetgeving inzake de overheidsopdrachten vallen, handelt de NMBS als overheidsbedrijf in lijn met de algemene beginselen van goed bestuur, waaronder het non-discriminatiebeginsel dat evenzeer een normale marktwerking beoogt.

Tot slot maakt de hele NMBS-Groep deel uit van de evaluatie.

01.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, u zegt dat de evaluatie aan de gang is, maar kunt u nog iets zeggen over de timing?

01.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Je n'arrête pas de le répéter: c'est fin mars début avril. Je ne vais pas le redire toutes les semaines. Si vous ne me laissez pas travailler, je ne pourrai jamais venir vous présenter un bilan.

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

02 **Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la relocalisation de l'aéroport national" (n° 1679)**

02 **Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het herlokalisieren van de nationale luchthaven" (nr. 1679)**

02.01 **Sybille de Coster-Bauchau** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, le 21 janvier 2015, la presse relatait la réalisation d'une étude indépendante qui concluait à la faisabilité tant financière que technique d'un déplacement de l'aéroport national vers le Brabant wallon, vers Beauvechain.

Selon cette étude, il s'agirait d'utiliser le site de la base militaire de Beauvechain et de l'adapter, dans un premier temps, au transport de fret et aux vols charters. À terme, on y relocaliserait l'ensemble des activités de l'aéroport de Zaventem.

Je ne vous cache mon scepticisme quant au réalisme de nombreux aspects de cette étude, particulièrement en termes d'opportunité, de faisabilité et de coût. Si on lit cette étude de manière approfondie, on se rend compte que le coût proposé pour ce déplacement paraît assez peu réaliste.

Madame la ministre, avez-vous eu l'occasion de rencontrer le rédacteur de ce mémoire? Il s'agit d'un ancien pilote de ligne français habitant à Bruxelles. Ses conclusions vous paraissent-elles crédibles? Vos services ont-ils déjà examiné plus avant cette étude? Si oui, quelles sont leurs conclusions?

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, madame de Coster-Bauchau, après une phase d'écoute des associations et des autorités aéroportuaires, nous sommes entrés dans une phase de travail et de collecte des données sur la problématique globale du survol de Bruxelles. En raison de l'aspect très sensible du sujet, je me garderai de tout commentaire prématuré.

Enfin, je me réfère à l'accord de gouvernement et à l'importance particulière de l'aéroport de Bruxelles-National pour l'économie et l'emploi dans notre pays et le soutien au développement de l'aéroport dans le respect des conditions de vie des riverains et de tous les citoyens touchés par les nuisances sonores.

Ce n'est pas parce que certaines personnes, d'anciens pilotes, ont des idées fantaisistes qu'elles seront suivies!

02.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Madame la ministre, vous avez répondu sans équivoque à ma question et je vous en remercie. Votre réponse ne pourrait être plus claire ni plus rapide. Ce n'est donc pas demain la veille que l'aéroport sera transféré. Cela va rassurer l'ensemble des Brabançons wallons.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Melchior Wathelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'appel à projets de la Commission européenne dans le cadre du réseau de transport européen" (n° 1741)

03 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de projectoproep van de Europese Commissie in het kader van het Europese vervoersnet" (nr. 1741)

03.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, comme vous le savez, deux corridors (Rhine-Alpine Corridor et North Sea Mediterranean) du réseau européen de transport traversent la Belgique. Dans le cadre de ce réseau de transport européen, la Commission européenne a prévu une gestion centralisée des subventions avec une sélection des projets par appel d'offres.

Le soutien sera orienté vers les modes de transports plus propres, le déploiement des nouvelles technologies et la priorité sera donnée aux grands projets transfrontaliers et goulets d'étranglement sur les corridors du réseau principal. Il n'y a pas d'enveloppe réservée par État ou par corridor. Il y a une légère enveloppe réservée aux pays nouveaux entrants de l'Union européenne mais pour les autres, c'est le meilleur qui l'emportera.

Par conséquent, un programme pluriannuel pour les projets et priorités listés dans l'annexe du Mécanisme pour l'interconnexion de l'Union européenne (MIE) est prévu à hauteur de 11 milliards d'euros. L'appel 2014-2015 s'élève à 7 milliards pour l'ensemble de l'Union européenne.

Cet appel à projet vise le *core network*, les corridors en tant que tels, mais aussi 10 % de ce budget est destiné au *comprehensive network*, c'est-à-dire l'ensemble des réseaux qui se raccordent à ce *core network*, à ces 9 lignes principales, et peut aussi concerner le transport ferroviaire de personnes. Le *core network* ne concerne que les marchandises mais le reste peut aussi concerner le transport ferroviaire de personnes.

Si la Belgique souhaite bénéficier du soutien important de ce programme pluriannuel, elle devra donc rendre la liste de ses projets avant le 26 février 2015.

Madame la ministre, quels sont les projets qui seront défendus par la Belgique dans le cadre de cet appel à projets? Pourriez-vous préciser les engagements de l'État fédéral concernant ces projets? Au vu de l'importance des compétences régionales en la matière, avez-vous consulté les autorités régionales à propos de ces appels à projets?

03.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, les dossiers de demande de subsides doivent être transmis à la Commission européenne au plus tard le 26 février prochain. Pour pouvoir être transmis à la Commission, ces dossiers doivent au préalable être validés par les autorités compétentes au niveau fédéral ou régional.

Pour les dossiers ferroviaires, le SPF Mobilité et Transports prend en charge cette validation. Pour pouvoir analyser dans les délais les dossiers soumis à la validation, le SPF a demandé aux acteurs du secteur ferroviaire que les dossiers lui soient transmis pour le 29 janvier.

À l'heure actuelle, le SPF analyse les dossiers qui lui ont été transmis. Il est donc encore trop tôt pour communiquer la liste des projets ferroviaires qui seront défendus par la Belgique dans le cadre de cet appel

à projets.

À côté des projets ferroviaires, des projets relatifs à d'autres modes de transport seront également défendus par la Belgique. Étant donné la répartition des compétences au sein de notre pays, les dossiers de demande de subsides relatifs aux autres modes de transport seront principalement validés par les autorités régionales.

Enfin, à l'initiative du SPF Mobilité et Transports, les administrations fédérales et régionales se concertent régulièrement pour défendre vis-à-vis de la Commission européenne une position belge coordonnée.

03.03 Melchior Wathelet (cdH): Madame la ministre, je constate que la date du 26 février sera bien atteinte et respectée. Je ne manquerai pas de vous interroger ultérieurement pour savoir quels dossiers auront été déposés.

Nous savons qu'il n'y a pas pléthore d'argent – et c'est peu de le dire. Dès lors, se priver d'un cofinancement européen pour des projets aussi importants serait ridicule. Je vous invite donc à continuer d'avancer dans ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- **M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 1764)**

- **M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 1868)**

04 Samengevoegde vragen van

- **de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 1764)**

- **de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 1868)**

04.01 Olivier Maingain (FDF): Madame la présidente, ma question est très brève. En effet, je ne voudrais pas empêcher la ministre de travailler en raison de la longueur de ma question.

Madame la ministre, votre interview de la semaine dernière dans *La Libre Belgique* a retenu toute mon attention. En effet, à cette occasion, vous vous êtes targuée du fait que, dans votre cabinet, aucun Bruxellois n'était chargé du dossier du survol de Bruxelles, voyant là une preuve d'indépendance. Chacun appréciera si c'est le cas ou pas. Je reconnais que cet aspect est anecdotique. Mais vous avez également déclaré que vous aviez rencontré les bourgmestres des communes concernées par ce dossier. Je constate simplement que je n'ai pas eu l'honneur d'être invité à votre cabinet.

Cela dit, pour ma part, je pars du principe qu'il ne faut pas vous faire de procès d'intention tant qu'on n'a pas connaissance du résultat de votre travail. Je ne prétendrai pas, aujourd'hui, que vous avez une volonté orientée ou non. J'attends avec intérêt vos propositions.

Comme je vous l'ai déjà dit lors de votre prise de fonction, selon moi, vous ne pourrez pas vous en sortir dans le cadre de ce dossier si vous ne proposez pas de mesures structurelles significatives.

N'en déplaise à certains, la délocalisation d'une partie des activités de l'aéroport est une nécessité, si l'on veut arriver à apaiser les choses.

En résumé, je souhaite ici m'assurer que vous travaillez bien à une réponse structurelle, que cette dernière sera annoncée dans les délais que vous envisagiez initialement. J'attends également que vous me confirmiez que vous rencontrerez bien toutes les parties prenantes. Si c'est le cas, je ne manquerai pas de répondre à votre invitation.

04.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, c'est avec plaisir que je vous invite à mon cabinet. Je me suis peut-être mal exprimée. Toujours est-il que j'ai rencontré tous les bourgmestres qui en ont fait la demande.

Cela étant, le retour au moratoire, le 2 avril prochain, sera conforme à la décision de l'ordonnance du 31 juillet 2014. Toute autre instruction n'est, dans l'immédiat, pas à l'ordre du jour.

Après une phase d'écoute bien nécessaire des associations, des autorités aéroportuaires, des différents niveaux de pouvoir, nous sommes entrés dans une phase de travail et de collecte des données sur la problématique globale du survol de Bruxelles.

La consultation du public est inscrite dans l'accord de gouvernement. Chaque procédure de création ou de modification éventuelle d'une route aérienne devra être soumise au Conseil des ministres, après des études d'impact sérieuses en termes de sécurité, de capacité et d'environnement, et après consultation de la population.

Enfin, la solution structurelle concernant le dossier du survol de Bruxelles est le but à atteindre. Mais cela n'est pas possible, si peu de temps après mon entrée en fonction. Mais soyez certain que je mettrai tout en œuvre pour respecter les délais fixés.

04.03 Olivier Maingain (FDF): Puisque Mme la ministre m'invite si gentiment, je ne peux évidemment pas refuser d'aller la voir.

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

05 Question de M. Emir Kir à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la condamnation d'Infrabel et de la STIB au paiement des taxes de voiries communales" (n° 1768)

05 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veroordeling van Infrabel en de MIVB tot het betalen van een belasting voor het onderhoud van gemeentewegen" (nr. 1768)

05.01 Emir Kir (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le tribunal de commerce flamand de Bruxelles a rendu un jugement à la mi-décembre dernier condamnant - avec possibilité d'appel - Infrabel et la STIB à payer des taxes de voiries communales. Cette mesure entérinait ainsi une décision soumise en 2008 à l'appréciation de la Commission de régulation de l'énergie en Région bruxelloise, Brugel.

En effet, Infrabel et la STIB remettaient en cause la validité d'une taxe sur l'entretien des voiries communales introduite en 2007 via la mise en place des ordonnances 'gaz' et 'électricité' qui permettaient ainsi aux communes bruxelloises d'affronter la suppression d'une série de recettes communales due à la libéralisation du marché de l'énergie. Infrabel réclamait plus de 6 millions versés dans le cadre de cette taxe et la STIB contestait un montant de 2,7 millions d'euros.

En outre, ces taxes étaient prélevées par les gestionnaires de réseaux de distribution, Sibelga et Elia, auprès des distributeurs, Electrabel et EDF-Luminus, qui renvoyaient les factures auprès d'Infrabel et de la STIB au bénéfice de sept communes bruxelloises: Molenbeek Saint-Jean, Forest, Woluwe-Saint-Lambert, Watermael-Boitsfort, Jette, Etterbeek et Bruxelles-Ville.

À titre d'information, les deux sociétés avaient remis en cause cette décision devant le Conseil d'État qui grosso modo s'était déclaré incompétent en la matière renvoyant les parties concernées devant le tribunal de commerce.

Dès lors, madame la ministre, je voudrais donc vous poser les questions suivantes. Quelles sont les initiatives prises dans ce dossier? Pourriez-vous m'éclairer sur les répercussions de cette décision, notamment les montants éventuels à verser aux communes?

05.02 Jacqueline Galant, ministre: L'article 28, § 3, de l'ordonnance 15 de la Région de Bruxelles-Capitale prévoit une exonération de la taxe tant pour Infrabel que pour la STIB pour la consommation au-delà de 25 kilowatts/heure, globalisée sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

La taxe est redevable par les gestionnaires de réseaux d'électricité qui peuvent facturer cette taxe aux fournisseurs qui, à leur tour, refacturent cette taxe dans leur tarification aux utilisateurs finaux.

Une réglementation spécifique en exécution de ladite ordonnance et organisant l'exonération partielle d'Infrabel et de la STIB au paiement de cette taxe communale prévue dans l'ordonnance, n'a jamais été prise.

Indépendamment de l'existence d'arrêtés d'exécution, Infrabel demande l'application de l'exonération prévue par l'ordonnance et a décidé d'aller en appel de la décision du tribunal de commerce de Bruxelles. La STIB suit également cette démarche.

Il n'y a pas de montants à transférer aux communes suite à la décision du tribunal car l'action en justice tendait à récupérer des montants déjà payés.

05.03 Emir Kir (PS): Je ne m'attendais pas à une autre réponse. Les positions sont ainsi clarifiées. Je vous remercie.

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

06 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reserveringstermijn van 24 uur op de trein voor personen met een beperking" (nr. 1772)

06 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le délai de réservation de 24 heures pour les personnes handicapées qui veulent prendre le train" (n° 1772)

06.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, in een vorige commissievergadering hebben we al even gepraat over de reservatietermijn voor personen met een beperking en over de ticketautomaat. Dit is een opvolgingsvraag waarmee ik ook inga op het antwoord dat ik toen gekregen heb. Ik wil daarop doorgaan omdat ik van verschillende organisaties bijkomende vragen gekregen heb. De petitie groeit ondertussen, want eind januari hadden al meer dan vierduizend mensen die petitie ondertekend. Dat wil zeggen dat het gaat om een fundamenteel probleem en dat de vraag ondersteund wordt naar de openstelling van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking.

Een van de reacties kreeg ik van een inwoner van Heist-op-den-Berg en die reactie was tekenend. Die inwoner had om assistentie gevraagd en de betrokkene kwam van Brecht naar Heist-op-den-Berg. Hij vindt het onlogisch dat hij van zo ver een verplaatsing moest maken, maar dat heeft volgens hem te maken met de interne reorganisatie. Welnu, als het ondersteuningsgebied voor een assistent zo groot is, dan hoeven we er niet van te schrikken dat het 24 uur duurt om dat georganiseerd te krijgen.

Mevrouw de minister, er is een specifieke dienst die assistentie moet verlenen aan personen met een beperking. Hoeveel personen telt die dienst? Klopt het dat er recent heel wat minder mensen werkzaam zijn in die dienst? Voor de geografische dekking van mijn regio is er sprake van min vijftig procent.

Hoe is het geografisch dekkingsgebied vormgegeven?

06.02 Minister Jacqueline Galant: De NMBS laat mij weten dat het inderdaad klopt dat een deel van het personeel van de mobiele ploegen overgegaan is naar de kuisploegen. Dat is een gevolg van de interne herstructurering naar aanleiding van de samensmelting van de NMBS-Holding en de NMBS. De taken die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met het treinverkeer bleven bij de directie Transport, de taken in verband met onderhoud en schoonmaak gingen naar de directie Stations.

Die herschikking heeft geen invloed op de organisatie van de assistentie voor personen met een beperking. De 24 mobiele ploegen interveniëren in de stations waar er ter plaatse geen assistentiepersoneel is of buiten de uren van de aanwezigheid van het assistentiepersoneel. Die ploegen zijn gelijkmatig verdeeld over het spoornet en de verschillende grote stations. Daarbij werd getracht om de verplaatsingen zo klein mogelijk te houden.

06.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Met één punt uit uw antwoord ga ik niet akkoord. U zegt dat de herstructurering geen invloed heeft. Vanop

het terrein hoor ik dat er wel degelijk een invloed is. Uit uw antwoorden op voorgaande vragen blijkt dat u zeker de wil hebt om de reserveringstermijn te verminderen. Ik meen dan ook dat men, in het kader van de herstructurering, moet zorgen voor een betere spreiding in de gebiedsdekking van de 24 mobiele ploegen.

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

07 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure d'indemnisation de la SNCB" (n° 1844)

07 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergoedingsprocedure van de NMBS" (nr. 1844)

07.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, comme vous le savez, la SNCB dispose d'une procédure d'indemnisation des usagers qui ont trop souvent à faire face soit à des retards, soit à des annulations de trains. Ce service d'indemnisation est, semble-t-il, fort sollicité. On cite 105 000 dossiers enregistrés en 2013, en dépit d'une complexité importante de la procédure et d'un suivi rigoureux qui nécessite, de la part du navetteur, des démarches assez lourdes. Il semble que des efforts de simplification puissent encore être réalisés et, madame la ministre, vous vous y êtes déclarée favorable et sensible.

Vous avez reçu récemment – c'était le 2 février, je pense – des associations de défense des usagers, notamment Test-Achats, autour de cette problématique qui avait recueilli 8 500 signatures de la part de leurs membres. En matière de simplification, des initiatives existent déjà, visant à faciliter la collecte des informations. Je pense à BeLate ou, dans un autre registre, à une application que Test-Achats – si chère à M. Cornu, dans tous les sens du terme – vient de rendre disponible, à savoir Late Train, qui permet de faciliter l'introduction de la demande d'indemnisation. Il s'agit d'un pas dans le sens de la simplification, qui devra être concrétisé et suivi par la bonne coopération de la SNCB. En effet, pour que l'application fonctionne, il faut que la SNCB accepte les formulaires.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire si une concertation est bien prévue suite à l'initiative de Test-Achats auprès de la SNCB? Les formulaires introduits via l'application Late Train seront-ils acceptés par les services de la SNCB?

Qu'en est-il du mode de remboursement lui-même? Se fera-t-il sous forme de bons de valeur plutôt que sous forme d'un véritable remboursement en argent sonnante et trébuchant? Si on conçoit bien les inconvénients d'un vrai remboursement pour la SNCB, on peut imaginer que ce serait préférable pour les usagers déjà affectés par des retards ou des annulations. Cette piste est-elle envisagée par la SNCB? Si pas, quel est l'état de cette concertation avec la SNCB?

07.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Cheron, la concertation est plus que jamais au cœur de la relation entre la SNCB et les acteurs externes qui observent le fonctionnement du rail.

S'agissant du plan de transport, la SNCB a organisé, pour la première fois de son histoire, une large campagne de rencontre en mars puis en juin. Cela a permis à tous les acteurs concernés de formuler des questions et remarques lors de la session organisée en mars. Chacune de ces questions a été analysée. Une réponse a été donnée à l'occasion de la deuxième rencontre.

Plusieurs fois par an, la SNCB programme des rencontres avec, entre autres, des représentants des navetteurs, Test-Achats et diverses organisations représentant les jeunes, les seniors ainsi que les familles. Test-Achats a ainsi eu l'occasion de prendre connaissance d'informations et de poser des questions.

Par ailleurs, la SNCB a proposé dans sa réponse au courrier de Test-Achats de rencontrer des membres de cette association à la fin février.

07.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, si j'ai bien compris, les premiers éléments de votre réponse concernant l'année dernière, la mention des mois de mars et juin ne pouvant être qu'une référence à 2014.

En revanche, la démarche relative aux indemnisations est récente: il s'agit bien de 2015. Je ne considère

pas avoir reçu de véritable réponse. Vous me confirmez simplement que ces rencontres ont bien eu lieu en précisant qu'un jour, il en découlera quelque chose.

Comme je n'ai pas obtenu de réponse, malgré vos efforts inlassables, je ne manquerai pas de revenir à la charge pour essayer modestement – c'est le travail ingrat des parlementaires – de savoir si le processus d'indemnisation est bel et bien effectif. Non pas avec des bons de valeur, mais sous la forme d'un vrai remboursement.

Par ailleurs, le propos de M. Cornu m'a quelque peu inquiété, même s'il n'a pas été relevé par Test-Achats. Il a en effet dit que, si cette procédure devait être activée, cela lui demanderait tellement de temps et de personnel qu'il vaudrait peut-être mieux agir dans le sens d'un moindre retard des trains. Ce serait assez sensé, si c'était vrai. C'est pourquoi je ne manquerai pas de revenir avec cette question, qui est une affaire de confiance avec les usagers. Si, en plus des retards, ce remboursement se trouvait être du vent, cela signifierait que nous aurions été trompés deux fois.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- M. Emmanuel Burton à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau Tarif à Bord" (n° 1909)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le supplément de 7 euros pour l'achat d'un ticket de train directement à bord" (n° 2130)

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Emmanuel Burton aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe Boordtarief" (nr. 1909)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toeslag van 7 euro voor wie een ticket op de trein koopt" (nr. 2130)

08.01 Emmanuel Burton (MR): Madame la présidente, madame la ministre, comme annoncé précédemment, la SNCB a introduit ce 1^{er} février 2015 son nouveau Tarif à Bord. Ce tarif est valable pour tout voyageur occasionnel ou abonné qui souhaiterait acheter son ticket dans le train. Ce geste lui coûtera maintenant 7 euros, à additionner au prix normal du ticket.

Avant le 1^{er} février 2015, il était effectivement de coutume de s'acquitter d'un supplément de 3 euros si l'accompagnateur de train était prévenu et lorsque la gare était munie de caisses automatiques. Le prix du supplément augmentait à 12,5 euros si le voyageur ne l'avertissait pas.

Comme vous nous l'avez indiqué lors d'une séance de questions / réponses, le supplément appliqué à l'achat des tickets vise à faciliter la vie des contrôleurs, à éviter les discussions et est inscrit dans l'optique d'harmoniser les mesures. Il n'était pas rare en effet de voir des contrôleurs contraints de négocier et de justifier les mesures auprès des voyageurs, chaque situation pouvant porter à interprétation ou malentendus. Certaines altercations ont d'ailleurs donné lieu à une agression à l'encontre de l'accompagnateur de train.

Nous soulignons donc l'approche positive visant à mieux protéger les accompagnateurs et tendant par la même occasion à plus de clarté et d'harmonisation de la part de la SNCB.

Nous avons déjà vu que dans certains cas ce nouveau tarif ne sera pas applicable, par exemple lorsqu'il n'y a pas de guichet en gare. Pouvez-vous nous fournir les autres cas susceptibles d'être exemptés de ce supplément?

Qu'advient-il des navetteurs tardifs qui arrivent après la fermeture des guichets (ou avant ouverture)? Seront-ils également obligés de s'acquitter de ce supplément?

Comptez-vous uniformiser l'implantation des automates sur tous les quais? Est-il possible d'y payer en liquide et/ou par carte?

Outre les guichets et les automates, existe-t-il d'autres possibilités pour se fournir son titre de transport avant

d'embarquer? Il avait été question d'une application pour smartphone, par exemple.

Il n'est pas rare de trouver des gares où les automates sont présents sur un des deux quais et non sur les deux. La règle de cette taxe vaut-elle lorsque la gare n'est pas équipée en automate ou juste le quai d'embarquement?

Certains navetteurs occasionnels nous ont contactés précisant qu'il existait des réductions dont on ne peut bénéficier via les automates, comme par exemple les tickets gratuits pour les employés de certaines entreprises. On m'a parlé de Belgacom. Sous quelle mesure tombent ces cas particuliers?

08.02 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, depuis le 1^{er} février dernier, la SNCB a décidé de ramener à un montant unique de 7 euros les différents suppléments applicables aux voyageurs qui achètent un ticket à bord du train.

Cette mesure fait de nombreux mécontents. Les associations de navetteurs reprochent à ce supplément unique d'être appliqué systématiquement et de la même manière à tous, quelles que soient les circonstances.

Ainsi, il s'avère moins cher que l'amende de 12,5 euros que devaient payer auparavant les resquilleurs pris à bord sans titre de transport. Ce supplément de 7 euros est aussi supérieur au supplément de 3 euros dont devaient s'acquitter les voyageurs qui prévenaient l'accompagnateur de train. Pourtant, la SNCB a annoncé que ce supplément ne s'appliquera cependant pas aux gares ne disposant pas de distributeurs automatiques en ordre de marche.

Madame la ministre, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Pouvez-vous éclaircir la situation à ce sujet? Quand et comment ce supplément de 7 euros est-il véritablement appliqué sur le terrain?

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Combien de gares et de points d'arrêt de notre pays disposent-ils de distributeurs automatiques de billets? Quel est l'agenda prévu pour équiper les autres gares et points d'arrêt de distributeurs automatiques de billets?

Quelle est la procédure prévue lorsque ces mêmes distributeurs sont hors d'usage?

Comment les accompagnateurs de trains sont-ils mis au courant de ces pannes?

08.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le voyageur dispose de plusieurs possibilités pour l'achat de son titre de transport avant le voyage. Les canaux de vente suivants sont disponibles: internet, apps mobile, les guichets et les distributeurs automatiques.

Si le voyageur n'a pas acheté le titre de transport via l'un de ces canaux, "le Tarif à Bord 7 euros" est d'application sur la gamme des produits vendus par l'accompagnateur de train, à l'exception des produits non disponibles via le distributeur automatique, de la vente au départ d'un point d'arrêt sans distributeur automatique ni guichet, de la vente au départ d'un point d'arrêt pour lequel il est mentionné dans le système de vente de l'accompagnateur de train que le distributeur automatique est hors service, en cas de panne générale du système ou du supplément Diabolo pour Bruxelles-National Aéroport.

L'installation des distributeurs automatiques se fait pour chaque point d'arrêt au terme d'une analyse approfondie de la situation. L'objectif est de disposer d'au moins un distributeur automatique pour chaque point d'arrêt. Il n'y a donc pas de distributeur automatique sur chacun des quais d'une gare ou d'un point d'arrêt.

Les billets et les validations d'abonnement peuvent être payés à l'aide d'une carte bancaire, crédit et débit, ainsi que pour certains distributeurs automatiques à l'aide de pièces de monnaie. Dans les points d'arrêt équipés d'un seul distributeur automatique, les deux possibilités de paiement sont prévues.

Il est également possible d'acheter un billet ou de valider un abonnement via internet. Un billet acheté en ligne peut aussi bien être délivré via un *homeprint* que par voie électronique via la carte d'identité.

Il existe également la possibilité d'acheter un billet SMS via le site internet mobile ou via les apps mobile. Ces dernières ont récemment été étendues afin de pouvoir être utilisées non seulement via iPhone mais également par des utilisateurs Android.

Tous les canaux de vente sont disponibles 24 heures sur 24. La SNCB a conclu des contrats avec certaines entreprises, comme Proximus (ex Belgacom). Ces employeurs offrent à leur personnel des avantages en matière de transport sous la forme de ce qu'on appelle des billets en debet. Pour être utilisés, ces billets doivent être échangés contre un billet correspondant au parcours prévu et à la classe de voyage. Étant donné que cela n'est pas possible via les distributeurs automatiques, il n'est imputé aucun supplément à bord. Si toutefois ce voyageur souhaite une extension du trajet prévu ou un surclassement, le supplément de prix doit naturellement être payé au tarif à bord.

À la date du 9 février 2015, 520 sites, soit 94 % des points d'embarquement, gares et points d'arrêt, disposent au moins d'un distributeur automatique opérationnel. Vu les coûts d'installation jugés trop élevés en regard du potentiel des voyageurs, 11 sites, c'est-à-dire 2 %, ne seront pas équipés.

Au départ des points d'arrêt pourvus d'un seul automate, mais qui est défectueux, les 7 euros ne sont pas imputés lors de l'achat d'un billet à bord. Cela se fait automatiquement via la synchronisation journalière de l'appareil mobile de vente de l'accompagnateur de train. Si, toutefois, le distributeur automatique vient de tomber en panne, ce supplément sera bien imputé et le voyageur s'adressera au service clientèle afin d'être remboursé.

08.04 Emmanuel Burton (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Votre réponse éclaircit les problèmes soulevés sur ce sujet.

08.05 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Vraag nr. 1910 van de heer Janssen wordt uitgesteld.

09 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de leeftijdsbeperking van helipiloten bij de MUG" (nr. 1918)

09 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la limite d'âge imposée aux pilotes d'hélicoptère du SMUR" (n° 1918)

09.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, in ons land hebben we twee MUG-helikopters: eentje in Brugge en eentje in de regio Luik, denk ik. De MUG-helipiloten in Brugge zijn wat verontrust. Dit is eigenlijk een vrijwilligerskorps, bestaande uit gepensioneerde legerpiloten die zich nog nuttig willen maken. De leeftijd om te mogen vliegen met dergelijke MUG-helikopter is vastgelegd op zestig jaar. Het aantal piloten dat dit werk kan doen is zeer specifiek en beperkt. Wanneer bij een ernstig ongeluk een helikopter ter plaatse komt, zijn dit soms zeer dramatische situaties en niet iedereen kan dat aan. Wanneer men zich op de leeftijd van zestig jaar nog fit en gezond voelt en voort kan doen, blijkt dat onze wetgeving daarop niet is afgestemd.

Onze wetgeving inzake de leeftijd van zestig om nog te mogen vliegen, zou zijn gebaseerd op een Europese richtlijn die in verschillende lidstaten anders wordt ingevuld. Dit wordt aangevoeld als zeer onrechtvaardig.

Mevrouw de minister, overweegt u om deze leeftijdsbeperking op te heffen? Overweegt u, met andere woorden, om de zestigplusregel te wijzigen en toe te laten dat men binnen de Belgische grenzen zou kunnen vliegen? Indien u dit niet nastreeft, waarom dan niet?

09.02 Minister Jacqueline Galant: We spreken over EU-verordening nr. 1178/2011 van de Commissie, niet over een richtlijn. Een Europese verordening heeft onmiddellijk kracht van wet in de 28 lidstaten van de Unie en dus kan ook België daar niet van afwijken.

Wat de beperking van bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid die zestig jaar of ouder zijn in het commercieel luchtvervoer betreft, kan ik het volgende meedelen. Tussen 60 en 64 jaar: de houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, mag niet fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, uitgezonderd als lid van een bemanning bestaande uit meerdere bestuurders, en op voorwaarde dat deze houder de enige bestuurder is van de bemanning die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt.

Vanaf 65 jaar mag de houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt, geen dienst doen als bestuurder van een luchtvaartuig dat bij commercieel luchtvervoer betrokken is.

Wat uw laatste vraag betreft, is België niet van plan af te wijken van de diverse internationale verdragen waarbij ons land partij is.

09.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister natuurlijk voor haar antwoord. Dit plaatst onze MUG-helikopters wel voor een probleem omdat het aantal personen die dit kunnen doen, heel beperkt is. Het gaat om een vrijwilligerskorps. Als deze personen 60 jaar zijn en beperkt zijn in hun uitoefening of dit niet meer mogen uitoefenen, wie zal hen dan opvolgen? Ik denk dat dit toch iets is dat wij naar een Europese top zouden moeten kunnen meenemen.

Er is inderdaad een verschil tussen commerciële vluchten en niet-commerciële vluchten. Het betreft hier een niet-commerciële vlucht. Het gaat hier om hulpverlening. Ik denk dat dit misschien een heel beperkt maar belangrijk debat voor de regio is.

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

10 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de enquête van Test-Aankoop" (nr. 1944)

10 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête de Test-Achats" (n° 1944)

10.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, over de enquête zelf hebben wij vorige week al genoeg gediscussieerd.

Ik meen te hebben begrepen dat u op 2 februari een overleg hebt gehad met Test-Aankoop omtrent hun voorstellen om de ombudsman opnieuw te betrekken en om het compensatiesysteem eenvoudiger te maken. Daarop heb ik het antwoord reeds gehoord dankzij de vraag van collega Cheron.

Wat waren echter de resultaten van het overleg over de ombudsman? Zijn er nog andere zaken besproken?

10.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Geerts, het is mijn bedoeling om de NMBS verder te hervormen tot een moderne onderneming waarin de klant centraal staat. Alle enquêtes en suggesties tot verbetering van de dienstverlening zijn daarom welkom en worden ernstig genomen.

Op 2 februari 2015 heb ik overleg gepleegd met Test-Aankoop. De enquête van Test-Aankoop werd afgenomen tussen april en mei 2014. De klachten waren dus nog gebaseerd op de dienstregeling uit het vorige vervoersplan.

Intussen is het nieuwe vervoersplan in werking getreden. Op 4 februari 2015 hebben de gedelegeerde bestuurders van de NMBS en Infrabel een eerste evaluatie van het vervoersplan gepresenteerd in de commissie. Tijdens de evaluatie heeft de NMBS zich er ook toe geëngageerd om klachten permanent op te volgen en bijstellingen te doen waar mogelijk. Zoals u weet, is het mijn bedoeling om de dienstverlening verder te verbeteren in het vervoersplan 2017 waarover het overleg binnenkort zal worden gestart.

Over de vereenvoudiging van de compensatie bij vertragingen zijn de onderhandelingen met de NMBS aan de gang.

10.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik meen uit uw antwoord te kunnen afleiden dat het een interessant gesprek was. Wat ik dan niet begrijp, is dat de boot afgehouden werd, toen wij daarstraks de

vraag stelden om Test-Aankoop naar het Parlement uit te nodigen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les arrêts du train IC 4640" (n° 2030)

11 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopplaatsen van de IC-trein 4640" (nr. 2030)

11.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, les navetteurs de ma région empruntant le train chaque jour à destination de Luxembourg pour se rendre à leur travail rencontrent des problèmes suite aux modifications d'horaires.

Le train IC 4640 quittant la gare de Luxembourg vers Bruxelles à 17 h 46 est idéal pour un grand nombre de personnes terminant leur travail à 17 h 00. Le problème réside dans le fait que ce train ne s'arrête pas à Marbehan.

Madame la ministre, pouvez-vous demander à la SNCB d'étudier la possibilité d'un arrêt dans cette gare?

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, madame Poncelet, les trains de la relation IC+ dont fait partie le train IC 4640 relie les gares les plus importantes entre Bruxelles et Luxembourg, à savoir Namur qui comptait 18 833 voyageurs montés par jour en 2013, Libramont qui en comptait 2 496 et Arlon qui en comptait 4 100, ce toujours la même année.

La gare de Marbehan qui comptait 898 voyageurs montés par jour en 2013 est desservie par la relation IC Bruxelles-Luxembourg circulant toutes les heures ainsi que par la relation L Libramont-Arlon. Cette offre est complétée en heures de pointe par des trains P afin de correspondre à la demande.

Il n'entre pas dans les intentions de la SNCB de marquer des arrêts supplémentaires avec les trains IC+. L'utilité de ces trains est justement d'offrir une liaison plus rapide entre les gares les plus importantes de l'axe Bruxelles-Luxembourg. Ces trains concourent au rôle international de la ligne 162 qui tient à cœur à de nombreux acteurs de la province de Luxembourg. De plus, en raison des travaux impliquant des services à voie unique, il est techniquement impossible de marquer aujourd'hui un arrêt supplémentaire avec ces trains.

11.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

La position de la SNCB est quelque peu regrettable dans la mesure où l'horaire est tout à fait idéal pour les travailleurs concernés, d'autant plus que l'offre est limitée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de travaux et d'investissements dans le cadre du budget 2015 d'Infrabel" (n° 2031)

12 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van werken en investeringen in het kader van de begroting 2015 van Infrabel" (nr. 2031)

12.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, dans le cadre du budget 2015 d'Infrabel, des économies ont dû être réalisées afin d'équilibrer celui-ci. Un certain nombre de travaux et d'investissements ont ainsi dû être reportés. Mon intérêt et mon questionnement portent aujourd'hui sur les lignes qui sont concernées par ces différents reports budgétaires.

Il me revient, en effet, que 50 % des travaux de renouvellement de caténaires seraient annulés sur les lignes les moins utilisées en Wallonie, ce qui pourrait laisser craindre, à terme, une perte de qualité et dès lors de

sécurité de ces infrastructures. Il est également question de reporter certains travaux critiques de renouvellement de voies sur des lignes de desserte fine qui sont aussi les lignes les moins utilisées.

Ce type de report pourrait entraîner une mise hors service de certains tronçons. Les travaux de génie civil entre Habay et Arlon du programme de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg seront étalés et la mise en service de ce programme reporté à 2022, travaux de modernisation qui ont débuté en 2007! Ces informations laissent à nouveau planer un doute quant à la pérennité de ces infrastructures ferroviaires.

Vous avez dit, à plusieurs reprises, que vous étiez sensible à l'offre de service public, notamment dans les zones rurales. Je compte dès lors sur vous pour maintenir une offre et des infrastructures de qualité. Sans une offre et des infrastructures de qualité, nous risquons de voir la suppression de certains trains et la mort prochaine de certaines lignes. Les habitants des zones rurales ne sont pas d'accord de payer cash le prix des économies à réaliser par Infrabel, notamment le report des investissements.

Madame la ministre, confirmez-vous ces informations? Si oui, pouvez-vous préciser quelles seront les lignes concernées par ces reports d'investissements?

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, madame Poncelet, les travaux ont commencé en 2007. Ainsi, les travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg continuent. Infrabel a pris certaines mesures portant sur l'organisation temporelle de différents chantiers, notamment sur un chantier de réélectrification entre Habay et Arlon. Les conséquences de ce réagencement ne pourront être évaluées qu'au moment où le PPI sera lui-même actualisé.

Cette actualisation débutera après l'élaboration d'un plan de modernisation dont le but est de préserver un maximum de moyens pour les investissements.

Si vous connaissez des retards, je retournerai une quatrième fois au Luxembourg pour expliquer que les travaux continuent. Si nous opérons autant d'investissements, c'est que nous tenons à sauvegarder ces lignes rurales.

12.03 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, les retards n'étaient pas l'objet de ma question: il s'agissait des reports d'investissement. Merci pour la réponse.

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

13 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Els Van Hoof** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de realisatie van spoorhalte Haasrode researchpark" (nr. 1986)

- mevrouw **Renate Hufkens** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een nieuw treinstation te Haasrode" (nr. 2007)

13 Questions jointes de

- Mme **Els Van Hoof** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réalisation d'un point d'arrêt ferroviaire à Haasrode researchpark" (n° 1986)

- Mme **Renate Hufkens** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets d'aménagement d'une nouvelle gare ferroviaire à Haasrode" (n° 2007)

13.01 Els Van Hoof (CD&V): Mevrouw de minister, de wenselijkheid van een spoorhalte op lijn 36 ter hoogte van Haasrode Researchpark werd de voorbije jaren reeds meermaals geuit. Recentelijk werd het opnieuw benadrukt op het burgemeestersoverleg van de regio Leuven, en het werd ook besproken met de NMBS en met Infrabel in augustus 2014. Nadien vond er een beperkt verkennend onderzoek plaats naar de haalbaarheid van de opening van deze spoorhalte op korte termijn. Dit gebeurde in de werkgroep Regionet, met onder meer vertegenwoordigers van Infrabel en de NMBS.

De werkgroep bracht in kaart welke stappen nodig zijn om de opening van dit station in de investerings- en exploitatieplanning van de spoorwegen opgenomen te krijgen. Daaruit is gebleken dat om de bediening van

Haasrode in het Sporenplan voor de periode 2017 en volgende te doen opnemen eind maart 2015 een overtuigend dossier moet worden ingediend bij de vervoersmaatschappij NMBS.

Met de onmiddellijke nabijheid van vele bedrijven in deze ambachts- en industriezone, de activiteitenhal en congrescentrum Brabantthal, en de campus van de Katholieke Hogeschool Leuven, en in de verre toekomst de mogelijkheid van een multifunctioneel voetbalstadion daar, betekent een station ter hoogte van Haasrode Researchpark, gelet op de grote verkeersstroom die er vandaag al is van en naar deze zone en de hoge verkeersdruk die daarmee gepaard gaat, een antwoord op de mobiliteitsdruk rond deze zone.

Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende.

Ten eerste, kunt u mij zeggen of de komst van een treinstation in Haasrode Researchpark reeds is opgenomen in de planning van het Sporenplan voor de periode 2017 en volgende?

Ten tweede, wat is de stand van zaken van dit dossier? Welke documenten werden reeds bij de NMBS binnengebracht? Op welke documenten wacht men eventueel nog?

Ten derde, met welke actoren heeft de NMBS contact opgenomen inzake dit dossier? Heeft de provincie Vlaams-Brabant hierover contact opgenomen met de NMBS?

Ten vierde, wanneer ziet u, bij gunstige beoordeling, de komst van deze spoorhalte realiseerbaar? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

13.02 Renate Hufkens (N-VA): Mevrouw de minister, collega Els Van Hoof heeft het heel goed geduid, al jarenlang is er in Haasrode vraag naar een nieuw treinstation op het industrieterrein. Dit zou een grote verbetering betekenen voor de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het industrieterrein, alsook voor het voetbalstadion in de buurt.

Het thema is ook de voorbije legislatuur een aantal keer opgeworpen, onder andere door de heer Theo Francken, die nu staatssecretaris is. Ook op de gemeenteraad van Leuven verwees de burgemeester naar het dossier. Hij zou met de CEO van de NMBS, de heer Cornu, al meermaals over het onderwerp van gedachten hebben gewisseld.

Daarom heb ik een aantal vragen.

Wat is de planning? Zit de realisatie van het nieuwe station er nog steeds aan te komen? Wat zouden de timing en de kostprijs zijn?

Is er al nagedacht over een samenwerking met De Lijn voor dat treinstation?

13.03 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw Hufkens, de komst van een treinstation in Haasrode Researchpark is niet opgenomen in de planning van de toekomstige treindienst 2017 en is evenmin in het meerjareninvesteringsplan vooropgesteld.

In eerste instantie dient een marktonderzoek te worden uitgevoerd. Indien het marktpotentieel voor de inplanting van een nieuwe halte kan worden aangetoond, dient vervolgens de technische en financiële haalbaarheid te worden onderzocht, waaronder de haalbaarheid voor de treindienst, de haalbaarheid van de bereikbaarheid en de inplanting van de halte, de multimodale uitwerking en de kosten-batenanalyse.

In functie van de resultaten van die studies kunnen de werken in aanmerking komen om in het geactualiseerde meerjareninvesteringsplan te worden opgenomen.

Er is inderdaad een werkgroep met de naam Regionet Leuven, die de opening van de halte Haasrode naar voren heeft geschoven. De provincie Vlaams-Brabant zat ook in de werkgroep, maar heeft geen nadere contacten gehad met de NMBS.

13.04 Els Van Hoof (CD&V): Mevrouw de minister, ik heb uit uw antwoord begrepen dat dat vandaag nog niet opgenomen is, maar dat het door bijkomende studies wel kans maakt, op basis van het marktpotentieel. Waarschijnlijk moet het dit jaar dan ook binnengeleverd worden om opgenomen te kunnen worden in de geactualiseerde versie van het Sporenplan. Daar ga ik vanuit.

We zijn er in ieder geval vanuit de regio mee bezig, ook vanuit de stad Leuven en de provincie Vlaams-Brabant. Het verbaast mij wel dat zij daar niet bij betrokken zijn omdat zij ook al een analyse hebben gemaakt van het gebruik van het openbaar vervoer vanuit deze omgeving. Het verbaast mij dat u deze studie niet in handen hebt, want die is al uitgevoerd.

13.05 Renate Hufkens (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitleg. Blijkbaar moeten we nog een hele tijd wachten op een aantal studies. Ik hoop dat er snel zicht op komt en dat er ook groen licht wordt gegeven voor Leuven als die aanvraag binnenkomt. Het is effectief heel belangrijk.

Het feit dat die studie van de provincie Vlaams-Brabant niet in handen is van de NMBS is een zeer vreemd gegeven.

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

14 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail" (n° 1997)

14 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de diagnostiek van het woon-werkverkeer van de werknemers" (nr. 1997)

14.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, le SPF Mobilité et Transports organise tous les trois ans une enquête à l'attention des employeurs tant du secteur privé que du secteur public afin de connaître les habitudes de déplacement des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail. Ce diagnostic a déjà eu lieu en 2005, 2008, 2011 et a été soumis en 2014.

Il s'avère que le questionnaire est beaucoup plus lourd qu'il n'y paraît. Or, il est du devoir de l'employeur de récolter un grand nombre d'informations et de les synthétiser. Cela représente une perte de temps considérable! En ces temps budgétaires difficiles pour nombre d'entreprises, tant privées que publiques, où le personnel doit souvent composer en effectif réduit - on le voit dans les communes aussi -, il en ressort que la charge de travail demandée est assez considérable.

Madame la ministre, ne serait-il pas possible de revoir la manière dont ce sondage s'effectue, à défaut de cette fois-ci, peut-être pour la fois prochaine? N'y aurait-il pas moyen, par exemple, de mettre en place une plate-forme en ligne où chaque employé pourrait compléter ses données?

14.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, la charge de travail demandée aux employeurs dans le cadre du diagnostic sur les déplacements domicile-travail est une préoccupation permanente de mon administration. Entre 2011 et 2014, le questionnaire et les procédures ont été considérablement simplifiés en collaboration avec les partenaires sociaux, tout en préservant au maximum la plus-value de l'enquête. Ces simplifications portent leurs fruits sur le terrain puisque, début février, le nombre d'enquêtes déjà remplies était supérieur de 50 % au nombre d'enquêtes remplies à la même date en 2011.

En particulier, une application informatique facultative a été développée afin que, comme vous le suggérez, les employés puissent encoder individuellement le mode de déplacement qu'ils utilisent pour se rendre au travail. Cette application rassemble ensuite les résultats dans le format adéquat, ce qui simplifie directement le travail des entreprises et institutions publiques. L'obligation de répondre à l'enquête reste cependant à charge de l'employeur. L'objectif est, en effet, outre d'obtenir des statistiques précises, d'encourager et de donner les bases aux employeurs pour penser ou repenser la mobilité de leurs travailleurs.

Mon administration procédera à une évaluation du processus d'enquête à la fin de celui-ci, en concertation avec les parties prenantes et acteurs de terrain. Toutes les nouvelles propositions pour l'améliorer et en faire un outil le plus efficace et utile possible pour une meilleure mobilité seront alors étudiées.

14.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Votre réponse va tout à fait dans le sens que je souhaitais.

Il serait intéressant de connaître les résultats, le suivi et les améliorations qui ont été apportées au

processus à la suite des enquêtes menées en 2005, 2008 et 2011.

Présidente: Karine Lalieux.

Voorzitter: Karine Lalieux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'un réseau urbain et suburbain spécifique à Bruxelles" (n° 2014)

15 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitbouwen van een specifiek stads- en voorstadsnet in Brussel" (nr. 2014)

15.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je me permets de vous interpellier suite à votre déclaration quant à votre volonté de mettre en place un réseau urbain et suburbain spécifique à Bruxelles. Ce réseau sera mis en place sur l'infrastructure existante, déjà bien surchargée en heure de pointe, jusqu'à ce que les travaux pour le RER soient terminés, si j'ai bien lu.

Madame la ministre, quel sera l'impact de la mise en place de ce réseau urbain et suburbain pour la province du Brabant wallon, en périphérie immédiate de Bruxelles?

Quelles incidences aura-t-elle pour les lignes 161 Ottignies - Louvain-la-Neuve et 124 vers Nivelles?
La mise en œuvre de cet énième plan ne risque-t-elle pas de retarder encore plus les travaux du RER?

Enfin, des réunions avec les représentants du Brabant wallon sont-elles à l'ordre du jour afin de discuter de la mise en œuvre de ce nouveau plan?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, l'offre ferroviaire dans et autour de Bruxelles fait partie intégrante du plan de transport de la SNCB entré en application le 15 décembre dernier. La mise en place d'un réseau urbain et suburbain spécifique à Bruxelles entre donc dans le cadre de l'évolution de ce plan de transport. Celui-ci tient compte des infrastructures disponibles, notamment des lignes 124 et 161, toujours en travaux, et des impératifs budgétaires de la SNCB.

Le nouveau plan de transport prévoit également qu'à partir de décembre 2015, suite à l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat, les relations Dinant-Schaerbeek et Charleroi-Bruxelles-Luxembourg seront prolongées vers l'aéroport, via ce tunnel, améliorant ainsi l'offre entre le Brabant wallon et l'agglomération bruxelloise.

Le plan de transport sera revu en décembre 2017 (*incident technique*) ...

Ce renforcement de l'offre suburbaine (*incident technique*) ...

... avec des acteurs locaux comme lors de toute modification importante de son plan de transport.

15.03 **Stéphane Crusnière** (PS): Madame la ministre, merci pour vos réponses. Nous aurons certainement l'occasion d'en débattre d'ici 2017, moment de nouvelles modifications.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Hasselt-Neerpelt" (nr. 2002)

16 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Hasselt-Neerpelt" (n° 2002)

16.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, uit een studie van de NMBS, Infrabel en De Lijn blijkt dat de treinverbinding Hasselt-Neerpelt op een werkdag maar liefst 6 436 reizigers zou kunnen aantrekken. Maar liefst 88 % van die reizigers gebruikt vandaag de auto. Volgens de studie kan de treinverbinding

relatief snel heropgestart worden. De bedding ligt er nog en de treinstellen zouden beschikbaar zijn. Voor de Spartacus-sneltram zou een aparte bedding nodig zijn.

Uit eerder onderzoek is bovendien al gebleken dat de trein het meest geschikt is om Noord-Limburg met het openbaar vervoer te ontsluiten. Een reactivering van de spoorlijn Hasselt-Neerpelt is bovendien een van de prioritaire spoorprojecten die door het Vlaams Gewest naar voren worden geschoven. De spoorverbinding staat echter nog niet in het investeringsplan 2013-2025 van Infrabel.

De onderhandelingen tussen de federale overheid en de Gewesten over de prioritaire projecten zijn nog aan de gang. Wanneer zullen die afgerond worden? Zult u, gelet op de resultaten van de studie, de spoorverbinding Hasselt-Neerpelt tijdens die onderhandelingen op tafel leggen? Zult u ervoor pleiten om de verbinding op te nemen in het investeringsplan 2013-2025 van Infrabel? Kunt u een raming geven van de kosten voor de reactivering van die spoorlijn?

16.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het meerjarenplan inzake de investeringen voor de periode 2013-2025 zal in de volgende maanden worden herzien. Het spreekt voor zich dat de tot nu toe uitgesproken prioriteiten van de Gewesten eveneens tegen het licht zullen worden gehouden. De vaststelling van de budgettaire enveloppe voor de prioriteiten van de Gewesten zal een cruciaal gegeven zijn om te bepalen welke projecten in aanmerking kunnen worden genomen. De kostprijs voor het reactiveren van het buiten dienst gestelde baanvak werd door Infrabel in 2012 geraamd op ongeveer 190 miljoen euro.

16.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het opnieuw opstarten van de spoorverbinding zou een belangrijke stap zijn om het noorden van Limburg beter te ontsluiten. Tijdens de hoorzitting met de CEO's van vorige week heb ik al aangegeven dat Limburg al jaren stiefmoederlijk wordt behandeld.

De ontsluiting is dramatisch en nochtans is die ontsluiting absoluut noodzakelijk voor het herstel en de verdere ontwikkeling van de economie van de zwaar getroffen provincie Limburg. Ook de mobiliteit en het milieu zullen er wel bij varen want meer dan 5 000 mensen zouden de auto laten staan voor de trein.

Voor de Vlaamse regering is de spoorlijn een prioriteit. Uw collega, Ben Weyts, heeft dit vorige week nog bevestigd in het Vlaams Parlement. De bal ligt nu een beetje in het kamp van de NMBS-Groep.

Uit studies is gebleken dat de klassieke trein de beste optie is voor deze verbinding. Er is voldoende reizigerspotentieel en de spoorwegbedding ligt er. Hoeveel bijkomende argumenten hebben wij eigenlijk nog nodig?

U profileert zich als een minister die van plan is om enige verandering te realiseren in een log overheidsbedrijf. Vandaag merken wij dat het Vlaamse Gewest mee wil gaan in het idee om de spoorlijn Hasselt-Neerpelt te reactiveren. U kunt zich hier profileren om Limburg eindelijk te ontsluiten.

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

17 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verspillingen bij de NMBS-Groep" (nr. 2074)**

17 **Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les gaspillages au Groupe SNCB" (n° 2074)**

17.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, wij kunnen de kranten niet openslaan of het gaat over de verspillingen bij de NMBS. In *Het Laatste Nieuws* op 6 februari 2015 zegt u geschokt te zijn door de verspillingen die u elke dag ontdekt bij de NMBS. U zegt dat sommige mensen zelfs hun carrière hebben laten primeren op het belang van de reiziger en dat er gemakkelijk nog meer zou kunnen bespaard worden bij de NMBS dan vastgelegd in het regeerakkoord en in de begroting. U werkt hiervoor aan een moderniseringsplan dat tegen maart of april klaar moet zijn, ik ga u dus niet vragen naar de timing.

Kunt u toelichting geven over de verspillingen die u hebt ontdekt bij de NMBS?

Wat zijn de grote lijnen van het moderniseringsplan? Waarop zult u vooral inzetten?

U zegt dat u ontdekt hebt dat sommige mensen hun carrière hebben laten primeren, over wie gaat dat dan en over hoeveel personen gaat het dan?

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, deze regering is vastberaden om van de NMBS een financieel gezond bedrijf te maken, de schuldevolutie sinds 2008 is onhoudbaar. Wij moeten nu ingrijpen opdat de NMBS ook in de toekomst haar taken van openbare dienst kan blijven vervullen.

De NMBS en Infrabel zullen hun financiële doelstellingen voorstellen in een nieuw ondernemingsplan. Het is evident dat er in dit kader een grondige reflectie zal plaatsvinden over de efficiënte inzet van de middelen binnen deze organisaties. Het is de bedoeling om de komende maanden verder invulling te geven aan een moderniseringsplan dat verspilling van middelen wil bestrijden en ambitieuze doelstellingen vooropstelt onder meer inzake stiptheid en dienstverlening.

Er zijn voor mij geen taboes, maar wij willen niet het debat over de structuren heropenen.

Er is in de eerste plaats behoefte aan een nieuwe mentaliteit waarin de klant centraal staat. Ook de bedrijfscultuur moet evolueren.

Bedrijfsprocessen zullen worden doorgelicht en getoetst op hun toegevoegde waarde voor de reizigers. Zoals reeds vermeld, zullen ook de filialen op hun bijdrage tot de taken als openbare dienst worden gescreend.

Wij zullen ook de investeringsprioriteiten herbekijken. Er wordt veel geïnvesteerd in renovatieprojecten van grote stations terwijl veel kleinere stations er verwaarloosd bijliggen.

Tot slot moeten de voogdijoverheid zelf haar verantwoordelijkheid opnemen om van de NMBS een efficiënter bedrijf te maken.

17.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Uw antwoord komt overeen met onze visie op de NMBS. Ik wens u veel succes met de opkuis van de verspillingen bij de NMBS.

Ik ben ook blij dat u zegt dat er geen taboes zijn. Wij menen dat er toch een aantal taboes moeten sneuvelen bij de gezondmaking en de herstructurering van de NMBS.

In de hele besparingsoperatie is het uiteraard belangrijk dat de reiziger centraal blijft staan. U hebt gezegd dat u daarvoor voldoende aandacht zult hebben.

Op de vraag over de personen die hun carrière hebben laten primeren heb ik niet echt een antwoord gekregen. Ik begrijp dat het hier over persoonlijke gegevens gaat die gevoelig kunnen liggen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Questions jointes de

- Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne de chemin de fer Mons-Bruxelles et les lacunes du récent plan de transport" (n° 2015)

- M. Willy Demeyer à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour les navetteurs" (n° 2134)

18 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Bergen-Brussel en de lacunes in het nieuwe vervoersplan" (nr. 2015)

- de heer Willy Demeyer aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het vervoersplan van de NMBS voor de pendelaars" (nr. 2134)

18.01 Willy Demeyer (PS): Madame la présidente, madame la ministre, depuis la mise en place du nouveau plan de transport de la SNCB, les retours négatifs ne cessent de pleuvoir. Dans l'arrondissement de Huy-Waremme, deux communes ont décidé de réagir activement. Il s'agit, d'une part, de Waremme et, d'autre part, de Wanze.

À Waremme, une gare fréquentée par des centaines de navetteurs (travailleurs et étudiants) qui, chaque jour, se déplacent vers Liège ou Bruxelles, les conséquences sont dramatiques. Entre les retards quotidiens, la suppression de trains, l'allongement du temps de parcours et la détérioration des services, les navetteurs sont à bout! Ils ont donc saisi les autorités communales. C'est ainsi qu'à l'initiative du bourgmestre de la ville, Jacques Chabot, une lettre cosignée par dix bourgmestres des communes avoisinantes ainsi que par la commune de Gingelom, ville jumelle, vous a été adressée. La même lettre a également été envoyée à l'administrateur délégué de la SNCB. Parallèlement à ces démarches politiques, une initiative citoyenne a vu le jour, avec une manifestation programmée ce dimanche 22 février à 10 heures en gare de Waremme.

À Wanze, le conseil communal a voté à l'unanimité une motion marquant son opposition à la suppression des arrêts des trains de pointe et des trains IC en gare de Statte. En effet, il est inadmissible que la desserte de la gare de Statte soit largement déconsidérée par le plan de transport alors que la SNCB s'était pleinement engagée à participer au succès du plan intercommunal de mobilité qui faisait de la gare de Statte un élément fort. Cette motion vous a d'ailleurs été envoyée.

Madame la ministre, je ne vous interrogerai pas ici sur la problématique globale du plan de transport. Je souhaiterais simplement savoir comment vous comptez réagir à l'initiative des bourgmestres, toutes tendances confondues, qui vous ont dénoncé ces états de fait.

18.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Demeyer, l'offre entre Waremme et Bruxelles a été adaptée dans le cadre du nouveau plan de transport. L'offre de pointe a été réduite d'un train le matin vers Bruxelles et le soir au retour. Néanmoins, une offre à la demi-heure a été préservée durant les deux heures de pointe du matin ainsi que du soir pour assurer le retour des navetteurs, conformément à la demande.

En journée, l'offre est identique à l'ancien plan de transport, à savoir une relation par heure vers Bruxelles. Au niveau des temps de parcours, ceux-ci sont passés de 51 minutes à 56 minutes pour la relation IC entre Waremme et Bruxelles-Nord. Cet allongement des temps de parcours est dû à des travaux programmés par Infrabel entre Waremme et Louvain, ainsi qu'à hauteur de Schaerbeek.

Pour les navetteurs se rendant à Liège, l'offre durant les heures de pointe est restée identique en ce qui concerne le nombre de trains: huit entre 6 h 00 et 9 h 00 et six entre 16 h 00 et 19 h 00 pour le retour. Au niveau de la régularité, la SNCB a bien détecté certains problèmes ponctuels sur cette ligne et met tout en œuvre pour limiter ces problèmes et leurs conséquences.

Vous serez certainement invité sous peu, car je me rends à Waremme le 11 mars pour rencontrer l'ensemble des bourgmestres qui m'ont écrit.

18.03 Willy Demeyer (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

18.04 Jacqueline Galant, ministre: J'espère que vous serez là le 11 mars, monsieur le bourgmestre.

La **présidente**: Madame la ministre donne des rendez-vous à tout le monde aujourd'hui. Elle va avoir un agenda complètement rempli!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- **Mme Véronique Caprasse** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi des langues par Infrabel dans la commune de Zaventem" (n° 2085)

- **Mme Véronique Caprasse** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi des langues par Infrabel dans la commune de

Zaventem" (n° 2178)

19 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de talen door Infrabel in de gemeente Zaventem" (nr. 2085)

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de talen door Infrabel in de gemeente Zaventem" (nr. 2178)

19.01 Véronique Caprasse (FDF): Madame la ministre, il me revient qu'un problème linguistique s'est posé début janvier dans la commune de Zaventem, à la suite de la diffusion par Infrabel d'une brochure d'information unilingue française, ce dont s'est offusqué immédiatement un échevin de ladite commune auprès du porte-parole d'Infrabel.

Permettez-moi de considérer que si, effectivement, une brochure unilingue française diffusée par Infrabel dans cette commune de la région de langue néerlandaise constitue une infraction aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative, je précise qu'en vertu de l'article 40, alinéa 2, desdites lois – "les avis et communications que les services centraux font directement au public sont rédigés en français et en néerlandais; il en est de même des formulaires qu'ils mettent eux-mêmes à la disposition du public" -, Infrabel en tant que service central a le droit de diffuser directement des brochures en français et en néerlandais, même dans une commune sans régime spécial de la région de la langue néerlandaise. C'est le cas de Zaventem, où vit, je vous le rappelle, une importante minorité francophone.

Pourtant, ce même échevin continue publiquement à contester cette réalité juridique, alors qu'en termes d'information, vous conviendrez avec moi que la population francophone de Zaventem a droit au même traitement dans la mesure où la loi le lui accorde.

En conséquence, madame la ministre, étant donné que vous êtes compétente pour faire respecter la législation linguistique, pouvez-vous me confirmer le fait qu'Infrabel a le droit, conformément à l'article susnommé, de diffuser une brochure dans les deux langues à Zaventem?

19.02 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, un fournisseur externe mandaté par Infrabel pour la distribution de brochures a commis une inversion lors de la manipulation des cartons contenant les versions en français et en néerlandais du livret "*Cher voisin, sachiez-vous que ...*".

À la suite de cette erreur, les brochures en français ont été distribuées dans la commune de Zaventem. Informée, Infrabel a réagi immédiatement en programmant une nouvelle distribution de brochures en néerlandais, qui fut effectuée très rapidement.

Il convient de noter que ce document, qui vise à rappeler les conséquences de la proximité des voies, mentionne notamment les différents canaux susceptibles d'être utilisés par les riverains soucieux d'entrer en contact avec Infrabel. Ils peuvent utiliser un numéro de téléphone gratuit et accessible sept jours sur sept, de 07 h 00 à 22 h 00, adresser leurs demandes par e-mail ou consulter le site internet.

Tous ces canaux sont évidemment accessibles notamment en néerlandais et en français et sont gérés par une cellule professionnelle et efficace qui bénéficie depuis plusieurs années d'une certification ISO 9001. Cette reconnaissance implique que la communication d'Infrabel vis-à-vis de ces riverains s'inscrit dans une politique d'amélioration continue.

19.03 Véronique Caprasse (FDF): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. La jurisprudence de la Commission permanente de Contrôle linguistique estime que les brochures de la SNCB constituent des avis et des communications que les services centraux font directement au public et qui doivent être rédigés en français et en néerlandais. C'est l'avis 30/224 du 2 septembre 1999.

Dès lors que cet avis d'Infrabel est susceptible d'intéresser la population francophone de Zaventem, je crois nécessaire de rappeler aux autorités communales qu'elles ne peuvent pas interdire l'usage du français dès lors qu'Infrabel se proposerait de refaire une opération similaire d'information. S'il y avait moyen de transmettre les informations dans les deux langues, ce serait tellement plus simple pour ces populations mélangées dans certaines communes.

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

20 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen bij de NMBS" (nr. 2102)**

20 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse à la SNCB" (n° 2102)**

20.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik zal zeer kort zijn. Zoals u weet, bestaat er vandaag nog steeds een kortingskaart voor grote gezinnen, een reductiekaart van 50 procent voor het ganse gezin, indien het gezin minstens drie kinderen telt.

De Lijn heeft de kortingskaart in Vlaanderen reeds afgeschaft. De vrees van de Gezinsbond en andere organisaties is nu dat dit ook bij de NMBS een mogelijke piste is.

Aangezien wij niet alleen moeten controleren, maar soms ook proactief moeten denken, vraag ik uw visie omtrent het al dan niet afschaffen van de kortingskaart voor grote en jonge gezinnen.

20.02 **Minister Jacqueline Galant:** Mijnheer Geerts, verschillende bepalingen van het beheerscontract met de NMBS vormen momenteel het voorwerp van bespreking. Het is te vroeg om vandaag al tot conclusies te komen.

De tarifiering van de NMBS is zo complex geworden dat een vereenvoudiging nu absoluut noodzakelijk is geworden. Voor specifieke doelgroepen, zoals jongeren en gezinnen, die aan het succes van het spoorvervoer bijdragen, liggen verschillende mogelijkheden op tafel. Elke aanpassing zal deel uitmaken van een doordacht pakket maatregelen.

20.03 **David Geerts** (sp.a): In het kader van het ondersteunen van doordachte maatregelen wou ik deze vraag al proactief stellen. Het is inderdaad te vroeg voor een conclusie, maar als de beslissing eenmaal genomen is, krijgen wij vaak het verwijt dat wij te laat zijn met onze opmerkingen. Ik hoop dus dat de factuur niet opnieuw naar de gezinnen wordt gestuurd.

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

21 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van het station Antwerpen-Dam" (nr. 2103)**

21 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la gare d'Anvers-Dam" (n° 2103)**

21.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, vorige week heb ik in deze commissie vragen gesteld over Park Spoor Oost. Nu gaat het over een andere regio binnen de Antwerpse agglomeratie, namelijk Park Spoor Noord. Dat stuk van de stad boomt eigenlijk. Er bestaat ongerustheid over dat het station Antwerpen-Dam, momenteel gesloten vanwege werken, gesloten zou blijven.

In mijn vraag heb ik argumenten gegeven waarom een heropening van het station Antwerpen-Dam belangrijk zou zijn voor de streek en de regio. In de Artesis Hogeschool, daar in de buurt, zitten vijfduizend studenten. Ook komt er een nieuw te bouwen ziekenhuis, zijn er nieuwe woonontwikkelingen en dies meer.

Ik heb al eerder het belang opgeworpen om rond grote steden een soort gewestelijk expresnet op te richten, niet alleen rond Brussel, maar ook rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Nu gaat mijn vraag effectief over een GEN in het Antwerpse.

Mevrouw de minister, kunt u bevestigen dat Antwerpen-Dam opnieuw opengaat? Wat is de timing daarvoor?

Wat zou de kostprijs bedragen van de opening van een station of stopplaats in Antwerpen-Dam? Ik stel die vraag omdat ik vorige week een discussie heb gevoerd met de CEO van Infrabel omtrent de tarifiering van

stopplaatsen en rijpadvergoedingen en het al dan niet nut daarvan. Die discussie wil ik zeker voortzetten, dus aan de vertegenwoordigers van Infrabel wil ik alvast zeggen dat dat debat voor mij niet afgesloten is.

Heeft de NMBS berekend hoeveel reizigers er extra aangetrokken zouden kunnen worden door het station Antwerpen-Dam opnieuw te openen?

21.02 Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS voert een globale studie uit inzake alle haltes op het spoornet en die studie gebeurt op basis van een multimodale visie. De kostprijs van een halte hangt daarbij af van de uitrusting en de aangeboden infrastructuur.

Toen de stopplaats Antwerpen-Dam in 2011 werd gesloten, stapten er nog honderd reizigers per dag op.

Tussen 2000 en 2011 was een dalende trend zichtbaar.

21.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Die buurt kent nieuwe ontwikkelingen en ik weet ook wel dat er budgettaire restricties zijn. Net als in het geval van Hasselt meen ik dat dit station effectief potentie heeft, zeker in het kader van het GEN.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zelfdodingen op het spoor" (nr. 2104)**

22 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suicides sur les voies de chemin de fer" (n° 2104)**

22.01 **David Geerts** (sp.a): Op een schriftelijke vraag las ik uw antwoord over de zelfdodingen die helaas nog al te veel op onze spoorwegen gebeuren. In 2013 waren er 200 pogingen, waarbij 97 mensen het leven lieten.

In deze commissie zijn er verschillende hoorzittingen en vragen van collega's gesteld. Infrabel stelde een actieplan op met harde en zachte maatregelen. Vorige week organiseerde men in Leuven een sensibilisatieactie terwijl mensen aan het winkelen waren. Dat was goed.

We zien helaas een stijging. Dat ligt niet aan Infrabel, het is een maatschappelijk gegeven. Daarom wil ik er in deze commissie nog iets langer bij stilstaan.

Het actieplan bestaat al jaren. Kunt u een stand van zaken geven?

Welke maatregelen kunnen er bijkomend genomen worden?

Hebt u een evaluatie van de genomen maatregelen?

Destijds zei men steeds dat er overleg zou zijn met de verschillende instanties omtrent deze problematiek. Welke stappen werden daarin genomen?

Hoe verloopt de feedback en omkadering van treinbegeleiders? Dat mag men niet onderschatten.

Ik heb het debat over de terugvordering al met uw voorgangers gevoerd. Ik vond het niet kunnen dat nabestaanden die een dierbare hadden verloren ook een terugvordering kregen. Zij werden financieel gestraft. Toen werd afgesproken om alleen een terugvordering te eisen als er een familiale verzekering was. Wordt deze politiek vandaag nog gehanteerd?

22.02 Minister **Jacqueline Galant**: Tot de belangrijkste maatregelen behoren het in kaart brengen van de hotspots met betrekking tot zelfdodingen en dit in overleg met tal van instellingen, de indienststelling van een publiek noodnummer via het security operations center, het verstrekken van opleidingen aan onder meer veiligheidsagenten om signalen die wijzen op intentie tot zelfdoding te ontdekken, het maken van afspraken met onder meer lokale instanties teneinde de veiligheid van bijvoorbeeld de stations en spoorinstallatie te vergroten.

Er werden eveneens sensibilisatieprojecten opgezet, in overleg met tal van deskundigen en professionele hulpverleners.

Op de zogenaamde hotspots wordt voorzien in bijzondere apparatuur zoals het aanbrengen van blue lights op de perrons en dit in de nabijheid van psychiatrische instellingen, de installatie van thermische camera's kan intenties tot zelfdoding helpen opsporen. Er wordt veelal gewerkt op basis van pilootprojecten.

Gedurende drie jaar heeft Infrabel deelgenomen aan het project RESTRAIL, een Europees project dat in 2011 door de Europese Commissie gelanceerd werd met het oog op het verminderen van zelfdodingen op het spoor.

Er is overleg met lokale instanties en psychiatrische instellingen in de nabijheid van spoorwegen, met zelfhulpgroepen, wetenschappelijke instellingen tot en met andere buitenlandse infrastructuurbeheerders.

Zelfmoord wordt beschouwd als een kritiek incident. Onmiddellijk na een incident wordt de treinbestuurder opgevangen door een daartoe opgeleid hulpverlener. De treinbestuurder zet in geen geval zijn diensten voort. Na deze eerste opvang is er een mogelijkheid tot een nog meer doorgedreven professionele begeleiding, bijvoorbeeld een preventieadviseur-arbeidsgeneesheer of een preventieadviseur-psycholoog.

De procedure waarover ik op 10 december 2014 sprak, is nog steeds van toepassing.

22.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, u bevestigt dat de regeling inzake terugvordering in het raam van een familiale polis nog steeds geldt.

22.04 Minister Jacqueline Galant: Inderdaad.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het 'snoeien in het aantal dikbetaalde directeurs' bij NMBS en Infrabel" (nr. 2105)

23 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du nombre de directeurs royalement rémunérés à la SNCB et chez Infrabel" (n° 2105)

23.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, in een interview in *Het Laatste Nieuws* had u het over de dikbetaalde directeurs bij Infrabel en de NMBS.

Ik was verwonderd, want in de vorige legislatuur stond ik verschillende keren op de tribune in het debat over een correcte loonspanning. Ik werd toen vrij vaak kritisch tegengewerkt door collega's van Open Vld en MR. Men zei toen "*if you pay peanuts, you get monkeys*" en ik was een cryptocommunist die pleitte voor loonbeperking.

Dat waren de formuleringen in het meerderheidsoverleg. Dat mag, ik heb daarmee geen enkel probleem. Wij vonden toen dat er een absolute terugkeer naar een realistische loonspanning tussen de top en de basis moest komen. Dat was een heel zware strijd en de mensen die de debatten volgden, kunnen daarvan waarschijnlijk getuigen.

Ik was heel verwonderd, maar desalniettemin aangenaam verrast, toen ik vernam dat u wilde snoeien in het loon van de dikbetaalde managers.

Mevrouw De Coninck heeft daarnet ook een vraag gesteld, maar zij kreeg een nogal wollig antwoord. Vandaar dat ik heel concrete en eenvoudige vragen stel. Hoeveel dikbetaalde directeurs zijn er? Wat is de definitie van dikbetaalde directeurs? Hoe denkt u tot een nieuwe loonspanning te komen? Welke contracten zult u opnieuw moeten onderhandelen? Welke procedure zult u hanteren?

23.02 Minister Jacqueline Galant: Ik zal u een zeer objectief antwoord geven. In een tabel die ik u laat bezorgen, vindt u een overzicht van een aantal werknemers van de NMBS-Groep, onderverdeeld volgens weddeschaal.

Vous constaterez, comme moi, qu'il y a déjà cinq personnes qui gagnent plus que le CEO dans l'organisation.

23.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal de tabel onmiddellijk voor iedereen laten kopiëren, maar ik zal die eerst nog twitteren. (*Gelach.*)

Ik vind het een zeer goed initiatief om in overheidsbedrijven opnieuw een gezonde loonspanning te realiseren. Er moet echter wel een definitie van het begrip loonspanning komen, zodat een objectieve vaststelling mogelijk is.

23.04 Jacqueline Galant, ministre: Si vous avez le chiffre de 40 710 collaborateurs alors qu'on dit partout qu'il y en a 37 000, c'est parce que sur une même année, il y a par exemple des départs en février et des arrivées en juin, mais les deux sont comptabilisés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 2127 de Mme Fabienne Winckel est reportée.

24 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'un train spécial après le feu d'artifice du Mardi Gras à Binche" (n° 2129)

24 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van een speciale trein na het vuurwerk op mardi gras in Binche" (nr. 2129)

24.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, comme vous le savez bien – vous n'habitez pas loin et vous aimez faire la fête – le mardi gras à Binche est un événement qui attire plusieurs dizaines de milliers de personnes chaque année.

Depuis maintenant deux ans, le SNCB refuse de mettre en place un train spécial affecté au retour des touristes d'un jour après le feu d'artifice. L'absence d'un tel train entraîne toute une série de désagréments à plusieurs niveaux: mobilité dans la ville, dangers supplémentaires sur la route du retour. Pour rappel, la SNCB affrétait un tel train le mardi soir jusqu'aux deux dernières années.

Madame la ministre, pouvez-vous nous communiquer les raisons avancées par la SNCB pour ne pas mettre en place de train spécial? Est-il possible qu'à l'avenir, nous disposions de nouveau d'un train spécial affecté au retour des touristes d'un jour après le feu d'artifice du mardi gras à Binche?

24.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Devin, la SNCB prévoit comme les années précédentes deux trains supplémentaires vers Bruxelles le 17 février 2015. Il ne s'agit pas de trains du service régulier mais bien de trains spéciaux que la SNCB met en service pour le carnaval de Binche.

Le dernier train spécial vers Bruxelles démarrera de Binche vers 22 h 11 afin que les voyageurs à destination de Mons et de Charleroi aient leur correspondance à La Louvière-Sud. En retardant le dernier train spécial, les voyageurs à destination de Mons et Charleroi se retrouveraient bloqués à La Louvière, ce qui pourrait mécontenter certains voyageurs et entraîner des plaintes de leur part.

Par ailleurs, la SNCB a pris contact proactivement avec la ville à ce sujet. La ville nous a confirmé donner priorité à cette correspondance. Entre-temps, la ville de Binche et la SNCB ont communiqué les horaires de ces trains spéciaux. Outre ces trains spéciaux, la SNCB renforcera certains trains au départ de Binche le mardi soir. L'année dernière, les deux trains spéciaux n'étaient pas surchargés.

24.03 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, vous donnez raison à la position de la ville. Contrairement à ce que les services de la SNCB vous communiquent, la ville de Binche n'est pas d'accord avec cette proposition. C'est très simple. C'est comme si à Mons, le train spécial partait juste avant le combat du Lumeçon. Les gens veulent rester et voir le combat. À Binche, ils veulent voir le feu d'artifice avec tous les Gilles qui sont présents. Effectivement, il y a moins de gens dans le train, parce qu'à ce moment-là, ils sont toujours en train de faire la fête. Ils n'ont pas envie de rentrer à cette heure-là.

Les deux trains spéciaux, je viens de dire ce que j'en pense. Je m'inscris en faux total en tant que bourgmestre de la ville de Binche par rapport à ce qui est donné comme information par les services de la SNCB concernant la priorité de la ville.

Un dernier commentaire: je vais vraiment faire en sorte que la ville de Binche et la région du Centre soient traitées avec presque la même attention que quelques autres régions, où il y a des trains spéciaux et des bus gratuits, où tout est fait pour que les gens puissent arriver dans les meilleures conditions et repartir au moment opportun. Je vous remercie.

24.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Vous devez contacter Elio!

La **présidente**: Madame la ministre, évitez de tels commentaires!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la limitation du service SNCB en gare de La Louvière-Sud" (n° 2131)**

25 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinen naar Binche die niet verder rijden dan het station La Louvière-Sud" (nr. 2131)**

25.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, en ce qui concerne le nouveau plan de transport de la SNCB, monsieur Geerts, j'ai entendu le satisfecit des CEO la semaine passée mais je vois ce que cela a donné depuis.

Le nouveau plan de transport de la SNCB a été lancé le 14 décembre dernier. Après quelques semaines de fonctionnement, et ce malgré les explications des patrons de la SNCB, nous pouvons effectivement dire que le succès n'est pas au rendez-vous, il suffit de voir le nombre de questions inscrites aujourd'hui. Par exemple, sur la ligne Binche-La Louvière-Bruxelles, les voyageurs se retrouvent, en plus d'une augmentation des temps de parcours peu justifiable, à utiliser un matériel vétuste, non adapté aux besoins, sans chauffage ni climatisation. Mais ce n'est pas tout. En effet, très souvent sur cette même ligne, trois fois encore tout récemment, les voyageurs prenant les trains de soirée en direction de Binche voient leur service se limiter à la gare de La Louvière-Sud. Il n'y a eu aucune réponse des CEO sur ce sujet la semaine passée. Cela laisse les navetteurs de Leval et de Binche sans autre alternative que d'attendre le train suivant programmé une heure plus tard ou de rentrer chez eux par d'autres moyens. On leur dit simplement qu'ils doivent descendre du train à la Louvière. On leur dit que tout va bien mais eux ne le vivent pas de la sorte. Ils n'ont pas d'autre alternative que d'attendre le train suivant, programmé une heure ou cinquante ou quarante minutes plus tard, ou de rentrer chez eux par d'autres moyens.

Evidemment, madame la ministre, en cas de suppression de ce train, aucune alternative n'est offerte aux voyageurs et le manque d'informations, déjà dénoncé la semaine passée, est constant. Pouvez-vous nous communiquer les raisons avancées par la SNCB pour expliquer ces limitations de service en gare de La Louvière-Sud? Comment expliquez-vous le manque de communication envers les navetteurs qui doivent subir ces limitations de service? Quand et comment comptez-vous mettre en place une meilleure communication à l'égard des navetteurs? Comment expliquez-vous l'absence d'alternative en cas de suppression de train? Pensez-vous à l'avenir offrir des alternatives dans ce cas précis? Qu'en est-il de la collaboration avec les autres sociétés de transport public?

25.02 **Jacqueline Galant**, ministre: En cas de retard trop important, il peut être décidé en temps réel de supprimer une partie du parcours d'un train. Ainsi les trains IC Turnhout-Binche qui repartent vers Turnhout 40 minutes après leur arrivée à Binche peuvent être limités en temps réel de façon à ne pas reporter le retard dans l'autre direction.

Pour l'heure de pointe du soir, au départ de Bruxelles-Midi entre 15 h 30 et 18 h 30, soit quatre trains IC et un train P, on relève, pour le mois de janvier 2015, uniquement deux limitations de trains IC, à la Louvière Sud, et une seule suppression de train P sur tout son parcours.

La SNCB a prévu que la communication relative à de telles limitations ait lieu en temps réel via l'accompagnateur, les annonces émises dans les gares et les applications informatiques disponibles en temps réel. Le matériel et le personnel SNCB ou TEC nécessaires pour effectuer le parcours de remplacement ne sont pas fréquemment disponibles pour que soit organisée une alternative à ces limitations. La SNCB me confirme qu'elle met tout en œuvre pour limiter au maximum ces désagréments. Je vous informe que je rencontrerai mon collègue wallon de la Mobilité ce vendredi.

25.03 Laurent Devin (PS): Je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Je répète qu'il faut travailler sur cette question. Je sais qu'elle n'est pas responsable de la réalisation de ce plan de transport. On ne peut cependant pas laisser les choses en l'état, qui plus est en disant que tout va bien. Il faut absolument pouvoir entendre la réalité du terrain. Je le dis sincèrement: les plaintes sont quasiment quotidiennes.

Quand les gens disposent de matériel moderne, et qu'ils se retrouvent ensuite avec du matériel de 1975, sans chauffage, sans climatisation, alors qu'auparavant le matériel était moderne, à double étages... quelque chose ne va pas. Personne ne peut l'accepter. En plus de tels retards, au lendemain de l'audition des CEO, le train a mis plus de trois heures pour rallier Bruxelles.

Je le dis ici, et cela dure deux minutes. Pour eux, au quotidien, c'est très difficile. Il faut bien prendre la mesure de la charge psychosociale supplémentaire. Nous nous reverrons très régulièrement.

25.04 Jacqueline Galant, ministre: Peut-être voudriez-vous organiser une réunion dans votre région? Ce sera avec plaisir.

25.05 Laurent Devin (PS): Nous avons une réunion bientôt, avec l'ensemble des bourgmestres.

25.06 Jacqueline Galant, ministre: Invitez la SNCB, de cette façon nous verrons le screening de tout ce qui s'est passé et nous verrons les solutions que nous pouvons apporter.

25.07 Laurent Devin (PS): Nous verrons les actions que nous mènerons ensemble à partir de la région du Centre.

Au sujet du ministre Di Antonio, je suis d'accord avec vous. Il faut le voir et agir avec coordination. Avant cela, il serait bon que le train aille jusqu'au bout, et que l'on n'ait pas besoin du ministre au moment où les choses ne vont pas.

25.08 Jacqueline Galant, ministre: Il faut préparer la concertation.

25.09 Laurent Devin (PS): Je le dis de manière très constructive.

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

La **présidente**: La question n° 2133 de M. André Frédéric est reportée.

26 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation future des trains Desiro par la SNCB" (n° 2137)

26 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toekomstige gebruik van de Desirotreinen door de NMBS" (nr. 2137)

26.01 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, récemment, nous apprenions que la SNCB exigerait de la part de la société Siemens Transport une indemnisation d'au moins 60 millions d'euros pour des avaries techniques récurrentes sur les trains Desiro. Vous avez vous-même dernièrement déploré que les trains Desiro du constructeur allemand n'atteignent toujours pas le niveau de fiabilité exigé et ce malgré un programme d'amélioration de 80 points.

En effet, il semblerait que les trains Desiro connaissent une avarie technique tous les 8 000 kilomètres. Cela a évidemment un impact très négatif sur les performances de l'entreprise publique, notamment en matière de ponctualité des trains.

Madame la ministre, à propos de l'état des relations entre la SNCB et le constructeur allemand, depuis combien de temps le contrat concernant l'achat de trains Desiro existe-t-il? Sur combien de trains Desiro ce contrat porte-t-il? Est-ce que l'indemnisation demandée par la SNCB fait partie du contrat avec Siemens Transport? Si oui, pour quel manquement au contrat cette indemnisation est-elle réclamée? De manière plus générale, pouvez-vous nous donner de plus amples informations sur la situation technique du matériel utilisé par la SNCB (types de machine, nombre détenu, année de construction, constructeur)? En ce qui concerne l'utilisation des trains Desiro, sur quelles lignes sont-ils utilisés? Y a-t-il une volonté de la part de l'entreprise publique d'utiliser d'autres machines que les trains Desiro à moyen et à long terme?

26.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Devin, le matériel Desiro a été commandé le 15 mai 2008. Trois tranches ont été commandées, à savoir la tranche 1: 95 automotrices monotension, tranche 2: 95 automotrices bitension et tranche 3: 115 automotrices monotension.

Les principes d'indemnisation sont les suivants: le contrat prévoit des pénalités pour divers types de problèmes tels que les retards de livraison, le manque de fiabilité, les immobilisations, etc.

À ce jour, 25 millions d'euros ont été réclamés et payés par Siemens. Le montant de 60 millions, cité dans certains médias, ne correspond pas à des pénalités effectivement appliquées, mais à des pénalités qui pourraient être envisagées si la situation du matériel ne s'améliore pas.

Je vais vous remettre un document reprenant, d'une part, la situation technique du matériel utilisé par la SNCB et, d'autre part, les lignes sur lesquelles les Desiro sont affectés actuellement. Les trains Desiro continueront bien entendu à être utilisés par la SNCB en privilégiant leur affectation au RER autour de Bruxelles et à des dessertes locales peu fréquentées.

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

27 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête nationale de l'IBSR sur l'insécurité routière" (n° 2138)**

27 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van het BIVV" (nr. 2138)**

27.01 **Laurent Devin (PS)**: Madame la présidente, madame la ministre, récemment, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) publiait les résultats de son enquête nationale menée sur le thème de l'insécurité routière.

L'IBSR constate une régression quant au sentiment personnel de sécurité ressenti par les usagers sondés. En particulier, les usagers les plus faibles – les cyclistes, les motocyclistes et les cyclomotoristes – ressentent le plus fortement cette insécurité.

À ce sujet, madame la ministre, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Quelles mesures concrètes envisagez-vous de mettre en place afin de lutter contre ce sentiment d'insécurité routière, en particulier pour les usagers les plus faibles?

Après plusieurs mois passés comme ministre en charge de la sécurité routière, quelles sont les initiatives que vous avez déjà lancées à ce sujet?

Précédemment, en réponse à une question parlementaire que je vous avais posée ici même, vous déclariez que 40 millions de contrôles routiers seront effectués pendant la législature en cours. Je ne peux que me réjouir de voir que vous preniez ce problème très au sérieux. Pourtant, étant donné la volonté du gouvernement de mettre à la diète les services publics, je m'interroge sur la manière dont ces contrôles supplémentaires seront menés et avec quels moyens vu qu'il y en aura moins. J'attends donc vos pistes de réflexion à ce sujet.

Enfin, régulièrement, nous lisons dans la presse que la création d'un permis à points serait dans les cartons

du gouvernement.

Pouvez-vous clairement nous indiquer votre position et celle du gouvernement au sujet de la mise en place d'un permis à points dans notre pays?

27.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, chers collègues, l'enquête de l'IBSR dans notre pays démontre en effet une hausse de l'insécurité routière subjective parmi les usagers faibles. Malheureusement, les chiffres d'accidents pour les 9 premiers mois de l'année 2014 démontrent également une hausse de l'insécurité objective qui s'explique notamment par une augmentation sensible du nombre de victimes parmi les cyclistes.

La Belgique s'est inscrite dans les objectifs de l'Union européenne de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes pour l'année 2020. La réalisation de cet objectif ambitieux suppose une action commune et coordonnée de tous les acteurs responsables de la sécurité routière dans ce pays, tant au niveau fédéral qu'au niveau régional et même communal.

Dans le cadre de la loi spéciale de réforme institutionnelle, le centre de gravité en matière de sécurité routière s'est déplacé un peu plus vers les Régions: elles sont maintenant responsables pour la sensibilisation et l'éducation, ainsi que la vitesse – hors autoroutes – et la formation à la conduite.

N'oublions pas que l'infrastructure, notamment en ce qui concerne les aménagements pour les usagers faibles, appartient déjà aux Régions et aux communes. Je m'efforcerai donc de me concerter notamment avec les Régions, mais aussi avec mes collègues fédéraux de l'Intérieur et de la Justice, pour mettre en œuvre des plans d'action, en vue de réaliser les objectifs européens au niveau national. À cette fin, je crois que les recommandations des états généraux de la sécurité routière de 2011 doivent être évaluées et actualisées conjointement avec les Régions. Une évaluation intermédiaire sera organisée cette année.

L'accord gouvernemental précise clairement que le gouvernement s'efforcera de faire en sorte qu'un chauffeur sur trois soit contrôlé en matière d'alcool, de drogue ou port de la ceinture de sécurité. Quarante millions de véhicules seront contrôlés en matière de vitesse, ce qui peut-être réalisé à l'aide de contrôles automatisés. La dernière campagne Bob a démontré qu'un même niveau de contrôle en matière d'alcool au volant pouvait être maintenu. D'ailleurs, pour atteindre les objectifs en matière de contrôle, j'ai des contacts réguliers avec mon collègue de l'Intérieur de la police.

En ce qui concerne le permis à points, je me réfère également à l'accord gouvernemental qui attache une grande importance à l'approche systématique de la récidive. Différentes pistes, parmi lesquelles le permis à points, seront étudiées quant à leur efficacité pour endiguer la récidive.

Le **président**: Monsieur Devin.

27.03 Laurent Devin (PS): Sur le permis à points, madame la ministre?

27.04 Jacqueline Galant, ministre: Dans l'accord de gouvernement, c'est une des pistes pour lutter contre la récidive. Ce que l'on va faire, c'est mettre en œuvre tout ce qui existe. Il existe, dans la lutte contre la récidive, un tas d'outils qui ne sont malheureusement pas utilisés parce qu'ils ne sont pas disponibles. Donc, avant de développer de nouveaux outils, on va d'abord essayer d'exploiter concrètement tous les outils existants. Par exemple, il n'existe pas de banque de données; si quelqu'un commet une infraction à Mons et exactement la même à Anvers, on ne pourra jamais le poursuivre pour récidive en raison de l'absence d'une telle banque de données. C'est un cas concret.

27.05 Laurent Devin (PS): Je vous remercie pour votre réponse, madame la ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n^{os} 2148 et 2177 de Mme Gwenaëlle Grovonius et la question n° 2208 de M. Emmanuel Burton sont reportées.

28 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de continuïteit van de dienstverlening van de

NMBS" (nr. 2159)

28 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la continuité du service offert par la SNCB" (n° 2159)

28.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de commissiesecretaris, in de vragenlijst staat Monica De Coninck als indiener van de vraag aangeduid. Het lijkt mij weinig waarschijnlijk dat zij of iemand anders van haar fractie een vraag over de gegarandeerde dienstverlening bij stakingen zal stellen.

Mevrouw de minister, in veel Europese landen is er een soort gegarandeerde dienstverlening bij de spoorwegen. Ook het federale regeerakkoord voorziet in de invoering van een gegarandeerde dienstverlening bij de spoorwegen.

Onder punt 10.2.6 van het regeerakkoord staat het volgende: "Het protocol van sociaal akkoord ter voorkoming van wilde stakingen zal opgenomen worden in de beheerscontracten en zal wettelijk verankerd worden. De regering zal beide bedrijven opdragen om na overleg met de sociale partners een voorstel uit te werken, dat in geval van staking toch in een gegarandeerde dienst voorziet. Indien geen akkoord kan bereikt worden binnen een redelijke termijn, zal de regering zelf een wetgevend initiatief nemen. Daarbij wordt voorrang gegeven aan de sociale dialoog en zal geen afbreuk gedaan worden aan het stakingsrecht."

De sociale partners krijgen dus eerst zelf de kans een voorstel uit te werken. Niettemin is er bij de vakbondsorganisaties weinig animo om een gegarandeerde dienstverlening in te voeren. Het is dus best mogelijk dat de federale regering na een bepaalde tijd zelf een voorstel zal moeten uitwerken.

Mevrouw de minister, wat is huidige stand van zaken in de sociale dialoog? Wat is de planning van de sociale dialoog op het vlak van de gegarandeerde dienstverlening?

Wanneer zult u actie ondernemen indien de sociale dialoog geen eigen voorstel oplevert?

Hoe zult u het protocol van sociaal akkoord ter voorkoming van wilde stakingen wettelijk verankeren? Wat is in dat verband de planning?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

28.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw De Coninck, als gevolg van het algemene sociale klimaat zijn de vertegenwoordigers van de vakbondsorganisaties van oktober 2013 tot januari 2015 op de vergaderingen van het sociaal overleg afwezig gebleven.

Vanaf 2 februari 2015 werd de sociale dialoog heropgestart. Ik verheug mij daarover. Ik geef aldus aan beide bedrijven en aan de vakorganisaties de kans tot een passende regeling te komen.

Inzake de voorkoming van wilde stakingen blijft het huidig protocol van sociaal akkoord betreffende de werkonderbrekingen zoals opgenomen het in het ARPS-bundel 548 binnen de Belgische spoorwegen onverminderd van toepassing.

Een technische werkgroep met vertegenwoordigers van Infrabel en de NMBS onderzoekt momenteel welk treinverkeer in geval van staking kan gewaarborgd worden.

Hoe dan ook, indien er geen akkoord kan gevonden worden over de voorkoming van wilde stakingen, zal de regering een initiatief nemen en een regeling uitwerken.

28.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, wij hopen ook dat er een akkoord kan komen via sociale dialoog. Als er geen akkoord komt, vinden wij dat de regering er in ieder geval werk van moet maken. Het kan toch niet dat openbare dienstverlening, gesubsidieerd met overheidsgeld en belastingmiddelen, niet gegarandeerd is. In dat geval is dat voor ons geen openbare dienstverlening.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.13 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.13 heures.*