

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 28 NOVEMBER 2018

Namiddag

---

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

du

MERCREDI 28 NOVEMBRE 2018

Après-midi

---

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.40 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.40 heures et présidée par M. David Geerts.

**01** Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de liaison Eurostar entre Anvers et Londres" (n° 27397)

**01** Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een halte in Antwerpen op de Eurostarverbinding tussen Amsterdam en Londen" (nr. 27397)

**01.01** Anne-Catherine Goffinet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon la presse, le contrat de gestion en projet de la SNCB prévoirait que celle-ci se charge d'examiner la possibilité pour l'Eurostar de faire une halte à la gare d'Anvers-Central durant son trajet entre Amsterdam et Londres. Cette possibilité devrait être analysée dans les six mois suivant la conclusion du contrat de gestion.

Un tel projet se trouvait déjà sur la table en 2013, lors de la prolongation de la ligne de l'Eurostar depuis Bruxelles vers Amsterdam. Il avait finalement été abandonné trois ans plus tard car cela se serait avéré non rentable et, surtout, trop cher. L'arrivée du train à grande vitesse nécessiterait en effet une rénovation en profondeur de la gare, avec des comptoirs d'enregistrement séparés, des scanners numériques et des quais séparés.

Depuis l'abandon de ce projet, la compagnie aérienne VLM, qui connectait Anvers à Londres, a cessé ses opérations. La concurrence sur ce trajet étant réduite, une liaison Eurostar Anvers-Londres pourrait attirer plus de voyageurs et améliorer sa rentabilité.

Monsieur le ministre, l'étude d'une halte de l'Eurostar à Anvers est-elle en discussion dans le cadre du contrat de gestion de la SNCB? À quelles conditions une telle halte pourrait-elle être mise en place? Pourriez-vous envisager de poursuivre ce projet si l'étude estimait qu'il ne sera probablement pas ou pas assez rentable? Le cas échéant, quels coûts l'État et la SNCB seraient-ils prêts à consentir pour cet arrêt?

Qui – entre l'État, la SNCB, la ville d'Anvers, Eurostar ou autre – devra couvrir les coûts fixes en gare nécessités par le lancement de cette connexion? Quel était le coût estimé en 2013? Une compensation à Eurostar devrait-elle être consentie en cas d'opérations déficitaires?

Ce projet serait-il qualifié pour bénéficier de fonds inscrits à l'article budgétaire intitulé "Contribution pour le transport intérieur supplémentaire de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse"?

Une étude équivalente est-elle prévue pour le rétablissement du Thalys sur la dorsale wallonne? Pourquoi cette liaison n'est-elle pas réouverte? Enfin, voyez-vous un lien entre le projet de liaison Anvers-Londres par Eurostar et la question du Thalys wallon?

**01.02** François Bellot, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je tiens à rappeler qu'Eurostar est une entreprise ferroviaire privée prenant ses décisions, notamment celles concernant les arrêts, de manière

totalement autonome en fonction de son analyse de potentiels, des risques financiers et autres éléments. Eurostar opère dans le marché libéralisé du trafic ferroviaire international avec toutes ses contraintes et ses obligations.

En ce qui concerne le contrat de gestion, je ne me prononcerai pas sur des éléments diffusés dans la presse tant que ces contrats de gestion ne sont pas l'objet d'un accord gouvernemental. Par ailleurs, le moment venu, ces contrats de gestion seront présentés à la Chambre comme le prévoit la loi.

**01.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie. Chaque fois qu'il y a des questions telles que celles-là, en lien avec des fuites relatives aux contrats de gestion, vous ne pouvez bien évidemment en dire davantage.

Cependant, il m'apparaît que ce contrat de gestion doit absolument être présenté à la Chambre afin que nous puissions le décortiquer et avoir une vision globale ensemble. Je resterai attentive à différents éléments et à l'évolution de l'idée d'un éventuel Thalys wallon.

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

**02 Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verkeer in schoolstraten" (nr. 27409)**

**02 Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le trafic dans les rues scolaires" (n° 27409)**

**02.01 Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 10 oktober 2018 verscheen in het *Belgisch Staatsblad* de wet van 2 september 2018 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de invoering van schoolstraten betreft.

Overeenkomstig het met deze wet ingevoerde artikel 22<sup>undecies</sup> van de Wegcode dat het verkeer in schoolstraten regelt, is de openbare weg in schoolstraten voorbehouden voor voetgangers en fietsers en hebben alleen bestuurders met motorrijtuigen die in de straat wonen of van wie de garage in de straat gelegen is, alsook prioritaire voertuigen en voertuigen in bezit van een vergunning afgegeven door de wegbeheerder, toegang tot de schoolstraat.

Deze nieuwe bepaling doet twee problemen rijzen. Ten eerste, krijgen volgens deze nieuwe bepaling enkel voetgangers en fietsers toegang tot zo'n schoolstraat, terwijl driewielige bakfietsen officieel tot de rijwielen worden gerekend. Anders gezegd worden bakfietsen niet toegelaten in schoolstraten. Ten tweede, steden zoals Brugge die nu al experimenteren met het concept schoolstraat en op dat vlak pionier waren, verboden alle inrijdend gemotoriseerd verkeer in schoolstraten. Hierbij wordt de schoolstraat bij het begin en het einde van de schooldag gedurende een halfuur afgezet voor gemotoriseerd verkeer. Doorgaand verkeer is dan enkel te voet of met de fiets mogelijk. Bewoners uit de straat mogen in die periode wel uitrijden, maar niet inrijden. Het nieuwe artikel 22<sup>undecies</sup> van de Wegcode laat inrijdend gemotoriseerd verkeer van bewoners en garagehouders toe, wat de veiligheid niet ten goede komt en voor verwarring zorgt op het terrein.

Het doel van een schoolstraat is om een veilige schoolomgeving te creëren. Aangezien de meerderheid van de kinderen op hetzelfde moment wordt afgezet of opgehaald aan de school, kan dit voor chaotische situaties zorgen. Veel ouders vinden het gevaarlijk om hun kind met de fiets of te voet te laten komen tussen al die auto's en verkiezen net daarom om hun kinderen met de auto naar school te brengen.

Mijnheer de minister, de nieuwe wet die in schoolstraten bakfietsen weert en inrijdend gemotoriseerd verkeer van bewoners en garagehouders toelaat, schiet haar doel voorbij. Deze historie toont eens te meer aan dat het niet altijd wijs is om wijzigingen aan de Wegcode rechtstreeks door te voeren via het Parlement, al mag verwacht worden dat de parlementsleden van de meerderheid dit in nauw overleg gedaan hebben met uw kabinet. Gelukkig voorziet de wet waarvan sprake in een bepaling die de Koning toelaat de bepalingen van deze wet op te heffen, aan te vullen, te wijzigen of te vervangen.

Erkent u de gesignaleerde problemen? Hoe kan en zal u dit remediëren? Welke oplossing stelt u voor aan steden zoals Brugge die alle inrijdend gemotoriseerd verkeer in schoolstraten wil verbieden, in afwachting van een wijziging van de Wegcode?

**02.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, ik ben op de hoogte van het toegangsprobleem voor bakfietsen met drie wielen. Het verkeersreglement bevat geen definitie van wat een fiets is. In het verkeersreglement wordt wel systematisch een verschil gemaakt tussen fietsers en bestuurders van rijwielen. Dat is vooral van belang wegens de verschillende breedtes van die voertuigen. Onder de term fietsers wordt in het verkeersreglement steeds bestuurders van tweewielige rijwielen begrepen, terwijl de term bestuurders van rijwielen wordt gebruikt om te verwijzen naar bestuurders van rijwielen in het algemeen, onafhankelijk van het aantal wielen.

Naar mijn aanvoelen is er geen reden om rijwielen de toegang te ontzeggen tot speel- en schoolstraten. In het ontwerp tot herziening van de Wegcode is daarin overigens ook voorzien. Teneinde die toestand te verhelpen, heb ik onlangs gevraagd aan de auteurs van de wet waarin de schoolstraat ingevoerd werd om een nieuw wetsvoorstel in te dienen. Daarin volstaat het om het woord "fietsers" telkens te vervangen door de woorden "bestuurders van rijwielen".

Wat uw derde vraag betreft, bewoners en garagehouders verbieden een schoolstraat in te rijden, gaat wat ver. Dat zou immers betekenen dat die mensen gedurende grote delen van de dag geen toegang meer zouden hebben tot hun woning. Voor mijn diensten lijkt het daarom niet aangewezen om zo'n verbod bij algemene regel in te voeren. Dat punt kan nog verder worden geëvalueerd.

**02.03** **Annick Lambrecht** (sp.a): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Begrijp ik het goed dat iemand die met een bakfiets in een schoolstraat rijdt niet geverbaliseerd zal worden? Begrijp ik het ook goed dat door een termwijziging van fietsers naar bestuurders van rijwielen alles opgelost zal zijn, maar dat dit via een wijziging van de Wegcode moet gebeuren? Zo ja, wanneer mogen wij die herziening van de Wegcode verwachten? Is er een verbalisering mogelijk? Wat is de timing voor de herziening van de Wegcode?

Ik heb ook nog een opmerking voor de mensen van uw kabinet die u adviseren. U zegt mij dat zij een verbod niet aangewezen vinden omdat de betrokken personen gedurende een zeer lange tijd niet tot aan hun woonst zouden kunnen rijden, maar in Brugge hebben wij schoolstraten waar dat alleen gedurende een half uur 's morgens en een half uur 's avonds het geval is. Het hoeft geen onoverkomelijk probleem te zijn om aan mensen te vragen om twee halfuren per dag de veiligheid van schoolkinderen prioritair te maken.

Ik wil u dus met aandrang vragen of uw kabinet dat kan herzien, want u maakt er zich wel heel gemakkelijk van af door te zeggen dat mensen gegijzeld worden en niet naar hun woning kunnen gaan gedurende een zeer lange tijd. Een halfuur 's morgens en een halfuur 's avonds is geen zeer lange tijd.

**02.04** Minister **François Bellot**: Mevrouw Lambrecht, uw eerste vraag moet u richten tot de minister van Binnenlandse Zaken, want zij gaat over de politie, maar voor de nieuwe Wegcode wil ik een oplossing vinden.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 27413 van mevrouw Lijnen en 27414 van mevrouw de Coster-Bauchau worden omgezet in schriftelijke vragen.

**03** **Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opening van de stations Chaudfontaine, Ougrée en Seraing" (nr. 27441)**

**03** **Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture des gares de Chaudfontaine, Ougrée et Seraing" (n° 27441)**

**03.01** **Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert van 18 juli. Vandaag lijkt ze wel heel actueel.

In september opende een nieuwe stopplaats in Chaudfontaine. De totale investering voor de opening bedroeg 1,15 miljoen euro. Op 8 juni zijn ook de nieuwe stopplaatsen in Ougrée en Seraing in gebruik

genomen. De opening van deze stations stond in het Vervoersplan van 2016 van de NMBS. Seraing en Ougrée worden geopend op de goederenspoorlijn 125a, wat maakt dat bijkomende treinen nodig zijn om aan reizigersvervoer te doen. De beslissing zou tot doel hebben het aanbod voor reizigers te vergroten. De nieuwe treinen zouden ook de ritten voor studenten naar hun campussen in Luik vergemakkelijken. De investeringskosten voor de opening van de twee stations bedroegen 1,25 miljoen euro, de jaarlijkse exploitatiekosten zouden richting het miljoen euro gaan.

Mijnheer de minister, ik ben al lang pleitbezorger om een nieuwe afstaphalte te openen in Haasrode, omdat daar nieuwe campussen zijn en omdat het Oost-Brabants treinnetwerk oververzadigd is. In Leuven alleen al zijn er per dag ongeveer 30 000 reizigers, in Vlaams-Brabant gaat het om 90 000 reizigers. In de provincie Luik gaat het slechts om de helft, namelijk 45 000 reizigers. In de provincie Vlaams-Brabant bevinden zich 65 stopplaatsen, in Luik 60. Dat lijkt mij redelijk onevenwichtig. Ondanks het veel hogere reizigersaantal is er slechts een beperkt verschil in het aantal stopplaatsen. Ik denk dat we kunnen spreken van een oververzadiging van het Vlaams-Brabantse treinnetwerk. Een mogelijke oplossing voor het te beperkte treinaanbod in Vlaams-Brabant, meer specifiek Oost-Brabant, is de opening van een station in Haasrode. Er is een ontzettend groot aantal studenten dat dagelijks zijn weg moet vinden naar het researchpark te Haasrode. Toch kreeg dit recent een negatief advies van de NMBS, omdat de opening van een station in Haasrode verlieslatend zou zijn en een kannibaliserend effect zou hebben op andere verplaatsingswijzen en andere stations.

Het is positief dat er geïnvesteerd wordt in een verhoging van het aanbod in de provincie Luik om het reizen voor studenten te vergemakkelijken, maar deze noodzaak is er absoluut ook in Oost-Brabant. Het aantal dagelijkse reizigers, zeker wat betreft studenten, ligt er zelfs vele malen hoger.

Ten eerste, kunt u meer transparantie geven over de beslissing om stopplaatsen te openen in Chaudfontaine en op een goederenspoorlijn in Seraing en Ougrée?

Ten tweede, de doorgang van studenten leek een belangrijke factor. Speelt deze factor ook niet bij een eventuele opening van het station in Haasrode?

Ten derde, is er ook in Oost-Brabant geen sprake van een onderaanbod, gezien het veel grotere aantal reizigers dan in de regio Luik?

Ten vierde, er wordt aangegeven dat de opening van een station in Haasrode verlieslatend zou zijn. Is dit niet het geval bij de opening van de stations in Chaudfontaine, Ougrée en Seraing? Kunt u ons een kosten-batenanalyse voorleggen? Is eenzelfde kosten-batenanalyse en een financiële balans beschikbaar voor de eventuele opening van een station in Haasrode?

**03.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat bepaalde elementen haar ertoe gebracht hebben een stopplaats te openen in Seraing. Het gaat met name om de verkeersopstoppingen in de stad en het feit dat de mobiliteit hierdoor verbeterd werd. De reistijd bedraagt 10 minuten per trein tegenover 45 minuten met de bus of de wagen.

In Ougrée zal de toekomstige *park and ride* van 1 000 plaatsen een oplossing bieden voor het tekort aan *park and ride* in de Luikse voorstadzone en voor de toegang tot de ULG, de universiteit van Luik. Dit kan de stad ontlasten. Er zijn dan minder bussen 48 nodig. In Chaudfontaine gaat het om de verkeersopstoppingen tussen Chaudfontaine en Luik en het toekomstige aflosstation in het kader van de toekomstige CHB-verbinding.

Er is geen kanaliserend effect aangezien deze stations 100 000 burgers de kans bieden om de trein te nemen. Die burgers maakten voorheen vooral gebruik van de wagen en de bus. Wat de financiële balans betreft, het is nog te vroeg om die op te maken omdat we daarvoor nog niet over de nodige afstand beschikken.

Dit alles kadert in het AnGeLiC-dossier waarbij zowel in Gent als in Antwerpen, Luik en Charleroi geïnvesteerd wordt in het suburbaan spoor. U maakt de vergelijking met het industrieterrein Haasrode dat in de vroege jaren 70 werd aangelegd in functie van de bereikbaarheid via de weg, autosnelweg E40 en E314. De concentratie van onderwijs op die site is recent. Het industrieterrein ligt op een viertal kilometer van het centrum van Leuven en wordt bediend door het drukke stadsnet van De Lijn en het station van Leuven. Zowel met de bus als met de fiets is het industrieterrein vanuit het stadcentrum of van het station binnen de

15 tot 20 minuten bereikbaar.

De NMBS laat mij weten dat zij in het raam van eventuele toekomstige evoluties van het vervoersplan steeds het potentieel bekijkt. Dat is ook het geval voor Oost-Brabant.

**03.03 Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer de minister, sta mij toe te zeggen dat ik niet overtuigd ben door uw antwoord.

Voor het researchpark in Haasrode zouden dezelfde argumenten kunnen gelden als voor Seraing en Ougrée, waar ook duizenden studenten en duizenden werknemers per dag naartoe moeten. De Tiensesteenweg tussen Leuven en Tienen is bekend om het fileleed van 's ochtends tot 's avonds, waardoor het voor fietsers moeilijk te manoeuvreren is. Er is dus een grote vraag naar een afstaphalte in Haasrode. Niet alleen het stadsbestuur van Leuven vraagt ernaar maar ook de omliggende gemeentes, om op die manier het fileleed te verminderen vanuit bijvoorbeeld Tienen, waar men trouwens ook voorstander is van de aanleg van een park-and-ridezone.

Het past wel degelijk in een toekomstvisie om Haasrode op te nemen als mogelijke afstaphalte, aangezien er dag in dag uit files zijn op die campus en het eigenlijk niet meer verantwoord is om daartussen met de fiets te manoeuvreren. De stelling dat er op de ene plaats meer nood is aan een halte dan op de andere, is volgens mij niet overtuigend genoeg.

Mijnheer de minister, ik vraag u dus om een extra afstapplaats in te richten, want het potentieel is zeker aanwezig in Haasrode.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **04 Questions jointes de**

- **M. Dirk Van der Maelen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de RER" (n° 27442)**

- **Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annulation des derniers trains pour prolonger les travaux de nuit" (n° 27752)**

#### **04 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Dirk Van der Maelen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het GEN-project" (nr. 27442)**

- **mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de laatste treinen om de nachtwerkzaamheden te verlengen" (nr. 27752)**

**04.01 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, le 18 mai 2018, le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) a officiellement accordé un nouvel agrément de sécurité à Infrabel. Cet agrément est valable du 22 mai 2018 au 21 mai 2023. Pour autant, celui-ci est dorénavant assorti de restrictions pénalisantes.

Jusqu'à présent et dans le cas de travaux lourds, les opérations pouvaient être menées sur une voie hors service, tout en autorisant la circulation sur la seconde voie. Chaque passage de train était encadré par une procédure stricte pour assurer le libre passage sur cette deuxième voie. Cette procédure impliquait la présence d'un agent sur le terrain au rôle bien précis. En contact avec la cabine de signalisation par radio ou par téléphone portable, cet agent devait garantir le libre accès de la voie aux convois de voyageurs ou de marchandises.

Désormais, cette procédure ne peut plus être appliquée. Les conséquences de cette décision sont extrêmement lourdes pour Infrabel. Pour la durée des travaux, la mise hors service complète des voies est donc imposée. Cette obligation s'applique dorénavant pour toute la durée des opérations où il existe un risque potentiel d'empiètement par du matériel lourd sur la voie jouxtant la voie où les travaux sont mis en œuvre.

Sur certaines lignes, Infrabel a décidé de prolonger les travaux de nuit afin de mener à bien des chantiers indispensables. Ces nouvelles exigences impliquent donc l'annulation des derniers trains. Or d'importants

travaux pour le RER vont bientôt être entamés sur les axes Bruxelles-Charleroi et Bruxelles-Namur. Je constate qu'il n'est déjà plus possible d'acheter un billet de train sur internet pour ces lignes et plages horaires dès le courant de décembre.

Monsieur le ministre, les travaux pour le RER sur les axes 161 et 124 impliqueront-ils une prolongation des travaux de nuit et l'annulation des derniers et/ou premiers trains?

Quelle est la fréquentation des trains potentiellement concernés par ces annulations entre les différents points d'arrêt de leur parcours?

Existe-t-il d'autres solutions à la prolongation des travaux de nuit pour compenser les nouvelles conditions de l'agrément?

Ces trains seront-ils remplacés par des bus? Quel serait le temps de trajet entre chaque arrêt? Quelle serait la différence avec le temps de trajet actuel en train? Les liaisons potentiellement annulées vers Charleroi pourraient-elles être assurées par la ligne 96-117? Quel serait le temps de trajet sur cet itinéraire?

Les trains du soir repartent le lendemain. Quel serait l'impact du dernier aller sur le trajet retour? Et sur les premiers trains du matin?

Quelles sont les raisons des nouvelles conditions du nouvel agrément de sécurité d'Infrabel? Pourquoi n'ont-elles pas été assorties d'une période transitoire?

**04.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, en ce qui concerne votre question relative aux travaux RER sur les axes 161 et 124, soit Namur et Charleroi, je vous informe que dans les prochaines semaines, Infrabel va donner le coup d'envoi d'une quinzaine de chantiers de modernisation et d'extension de l'infrastructure. C'est très important. Nous voulons le RER.

Le lancement de certains de ces travaux sur le terrain concrétise l'ambition du gouvernement fédéral d'investir dans la mobilité ferroviaire et d'obtenir le plus vite possible des bénéfices pour les usagers du rail. La nouvelle phase de la modernisation dite de l'axe 3 sur le tronçon situé entre Arlon et Libramont et la mise à quatre voies entre Waterloo et Braine-Alliance sur la 124 procèdent de cette volonté. Il s'agit d'engagements contractuels fermes pris par l'État fédéral, les Régions et Infrabel.

Afin de respecter la nature et le timing des engagements coulés dans des accords de coopération, il y a une volonté profonde de mener ces chantiers à un rythme soutenu. Dès lors, en vue de minimiser l'impact sur le trafic, notamment des voyageurs, Infrabel privilégie, dans le cadre de ces chantiers de grande ampleur, le travail de nuit et de week-end, même si les coûts s'avèrent plus élevés.

L'organisation du travail de nuit implique que la mise hors service des voies empiète légèrement sur la fin de soirée. Cependant, sur la ligne 161, aucun train n'est affecté par cette mesure. En effet, la SNCB m'informe que les horaires saisonniers qui entreront en application le 9 décembre 2018 ne prévoient pas de suppression de train sur la ligne 161 entre Bruxelles et Namur.

Par contre, sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles, les deux derniers trains S au départ de Bruxelles vers Nivelles, le S 1994, départ de Bruxelles-Midi à 23 h 23, et le Nivelles-Charleroi S 1995, départ de Bruxelles-Midi à 00 h 23, sont limités à Bruxelles-Midi au lieu de respectivement Nivelles et Charleroi. Ces trains effectuent actuellement des dessertes omnibus entre Bruxelles-Midi et Nivelles, Charleroi pour le train S 1995. Ils seront détournés via les lignes 96 et 117, ce qui permettra de maintenir une offre sur le tronçon Luttre-Charleroi-Sud au départ de Bruxelles.

La non-allocation de ces sillons s'inscrit donc bien dans le cadre de la reprise des travaux RER. Elle n'est pas liée à la problématique des mesures supplémentaires de sécurité liées à la procédure S 460. Suite au gel des travaux RER durant les années précédentes, les plans de transport successifs avaient réduit les durées de mise en service durant les nuits de cinq heures trente à trois heures trente, et rendaient impossibles des engagements de planning pour les travaux du RER.

Dans la mesure où tous les trains se rendent à leur dépôt, le service des premiers trains matinaux ne devrait être affecté sur aucune des deux lignes en question.

L'interruption de trafic légèrement anticipée allouera aux équipes techniques une plage de travail d'environ six heures, soit cinq heures de travail effectif, au lieu de prestations normales de huit heures.

Bien que pénalisantes pour Infrabel, ces dispositions permettent toutefois de réaliser ces travaux en respectant le timing fixé et en limitant l'impact sur la clientèle, puisqu'ils ont lieu en dehors des heures de pointe du matin et du soir.

Notons également qu'Infrabel planifie et organise ses différents chantiers ferroviaires de manière poussée et se concerte de manière structurée à ce sujet avec les entreprises ferroviaires. Chaque chantier donne lieu à une concertation équilibrée entre le gestionnaire et les entreprises ferroviaires afin de toujours trouver la meilleure solution, tant pour les trains de voyageurs que de marchandises.

En ce qui concerne votre question relative à la fréquentation de ces trains, cela tourne en moyenne autour de 100 à 130 voyageurs. Quant à la solution proposée à la prolongation des travaux de nuit, il est noté que les travaux ferroviaires consistent généralement en une succession d'opérations. La plupart du temps, il est impossible de faire se chevaucher ces opérations, le temps nécessaire pour chaque opération étant difficilement compressible. De ce fait, la mise en œuvre de moyens humains plus importants n'est bien souvent pas de nature à raccourcir significativement la durée des travaux.

Je tiens également à préciser que la SNCB n'envisage pas le remplacement de ses trains par des bus, étant donné les coûts très importants que générerait cette alternative pour des temps de parcours qui deviendraient très longs, puisque les bus devraient desservir toutes les gares par des routes assez éloignées des lignes.

Enfin, je tiens à vous rassurer sur le fait que cette mesure n'aura aucun impact sur les premiers trains du matin, étant donné que ces trains reviendront le soir à Charleroi via un itinéraire dévié.

**04.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications détaillées.

Je suis rassurée d'entendre qu'il n'y aura aucun impact sur le train du matin et, si je comprends bien, l'impact sur le train du soir sera vraiment très limité. Cela ne concerne que le dernier train. Vous nous avez rendus attentifs au nombre de chantiers d'Infrabel. Il est clair qu'on veut le RER et qu'il faut se donner les moyens pour qu'il soit réalisé le plus rapidement possible. Par ailleurs, il faut veiller à limiter au maximum l'impact sur les autres usagers. À vous entendre, cet impact semble très limité.

**04.04 François Bellot**, ministre: Madame Goffinet, je parle bien en termes de passagers. Je me mets à la place des voyageurs. Je sais que c'est une contrainte mais il faut savoir que, si on ne procède pas ainsi, la plage de travail passerait de cinq heures à deux heures et demi. Cela doublerait la durée du chantier, ce qui serait inadmissible. On a donc fait le choix de travailler la nuit, le week-end, avec des plages de travail plus longues mais donc des délais plus courts et une accélération par rapport à d'autres projets envisagés.

**04.05 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**05 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne Givet-Dinant" (n° 27444)**

**05 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de lijn Givet-Dinant" (nr. 27444)**

**05.01 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, un article publié le 24 octobre dernier sur le site internet lardennais.fr nous laisse sous-entendre que nos amis français n'auraient pas abandonné la piste de la réouverture de la ligne Givet-Dinant.

Comme vous le savez, cette ligne traverse toute la commune de Hastière et n'est plus en service depuis de nombreuses années. Les infrastructures ont été laissées à l'abandon sans aucun entretien ou détruites. De nombreux passages à niveau et ponts ont été supprimés. Et que dire de l'entretien des voies elles-mêmes?

Tout nous laisse présager que, du côté belge, cette ligne ne sera jamais réouverte.

Comme vous le savez également, une piste cyclable entre le village de Waulsort et la ville de Dinant devrait voir le jour dans le courant de l'année prochaine.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer cette information? Si oui, quel serait le calendrier? Quel serait le coût de ces travaux, sachant que la ligne, les passages à niveau, les quais et les ponts sont actuellement impraticables? De plus, la ligne était utilisée par un train à vapeur et aucune structure électrique n'existe. À l'époque, une étude avait conclu qu'une cohabitation était possible entre la piste cyclable et le chemin de fer. Si la réouverture de la ligne venait à voir le jour, comment assureriez-vous cette bonne cohabitation? S'agirait-il d'une ligne faisant simplement la liaison Givet-Dinant-Givet? Si c'est le cas, qu'en sera-t-il pour ce qui concerne Hastière? Des arrêts sont-ils prévus dans cette commune?

**05.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la ligne 154 fait partie des lignes désaffectées convoitées par la Région wallonne dans le cadre de son projet Ravel.

La SNCB m'a informé que le Service public de Wallonie (SPW) lui avait demandé les plans nécessaires afin de pouvoir reprendre cette ligne. Ceux-ci sont en cours de réalisation.

En ce qui concerne un éventuel projet de réouverture de la ligne, Infrabel m'indique que la ligne a été mise hors service en 1989. Une étude de faisabilité en vue d'une réouverture a été réalisée en 2003-2004 à l'initiative de la région Champagne-Ardenne et de la Région wallonne. Cette étude portait sur l'estimation du potentiel de voyageurs et de marchandises, l'estimation des investissements nécessaires pour la remise en état de la ligne et l'estimation du déficit d'exploitation à couvrir.

L'étude a établi le peu de pertinence socioéconomique du programme de réouverture. Cependant, ce projet figurait dans l'étude Tritel réalisée en 2012 pour le gouvernement et à sa demande en vue d'établir les priorités wallonnes. Celle-ci chiffrait le coût global d'une réouverture de la ligne 154 Dinant-Givet à 40 millions d'euros pour la partie belge. La ligne n'étant pas électrifiée, elle exigeait un énorme investissement.

L'ancien président de la République française, M. François Hollande, a autorisé le ministre français des Affaires étrangères et du Développement international, M. Laurent Fabius, en date du 22 octobre 2014, sur la base de l'article 152 de la Constitution, à signer au nom de la République une lettre de dénonciation de convention ferroviaire entre la Belgique et la France. Parmi les seize conventions franco-belges dénoncées figure la convention relative au raccordement du chemin de fer français de Charleville au chemin de fer belge de Namur datant du 20 septembre 1860. Concrètement, cela signifie que la France dénonce le raccordement international à sa traversée de frontières. Du côté français, une décision a été prise en 2015 en vue de réinvestir l'argent prévu pour ce projet de réouverture de la ligne Dinant-Givet en faveur de la rénovation et de l'entretien de la ligne Charleville-Givet. Suite à de nouvelles approches françaises et à la nécessité de contribuer à la diminution de l'impact du transport sur l'environnement, une nouvelle étude aux contours élargis va être proposée. Elle intégrera Dinant-Givet dans un cadre plus large d'une liaison Reims-Charleville-Givet-Dinant-Bruxelles. L'étude comprendra une analyse de potentiel, une étude de faisabilité opérationnelle d'intégration des plans de transport respectifs France-Belgique, et des études techniques et financières.

Les discussions sont en cours à cet égard avec la Région wallonne qui est intéressée par ce projet et la région Grand Est. Dans ce cadre, j'ai signé, ce 19 novembre, un protocole d'accord avec ma collègue française, Mme Elisabeth Borne, pour fixer les modalités de notre collaboration transfrontalière, point de départ du processus d'étude.

**05.03 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les éléments de réponse. L'étude prévoit-elle des arrêts à Hastière?

**05.04 François Bellot**, ministre: Il m'est impossible de me prononcer. Tout ce que je peux vous dire c'est qu'une étude est en cours. C'est tout!

**05.05 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Je reviendrai donc vers vous sur ce sujet ultérieurement.

*Het incident is gesloten.*



*L'incident est clos.*

**06** **Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betonblokken aan de ingang van het station Brugge" (nr. 27446)**

**06** **Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les blocs de béton à l'entrée de la gare de Bruges" (n° 27446)**

**06.01** **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 20 juni 2018 heb ik u een vraag gesteld over de betonblokken aan de ingang van het station te Brugge, links van de hoofdingang, kant Brugge centrum. Deze betonblokken staan net op het pad waar de blindengeleidetrajecten van het station stoppen.

U antwoordde daar toen het volgende op: "De NMBS maakt op dit moment een bestek op voor een definitieve en meer esthetische oplossing, zoals verzinkbare palen; het is haar bedoeling deze eind 2018 te plaatsen; de opmerkingen over de blinden en slechtzienden worden meegenomen."

Mijn vragen zijn nu de volgende, mijnheer de minister.

Ten eerste, wanneer worden de huidige betonblokken aan de ingang van het station te Brugge, links van de hoofdingang, verwijderd?

Ten tweede, welke oplossing komt er in de plaats?

Ten derde, wanneer wordt deze oplossing geplaatst? Waar en hoeveel?

Ten vierde, werd deze nieuwe oplossing afgetoetst? Werd er advies gevraagd aan de groep blinden en slechtzienden?

**06.02** **Minister François Bellot**: Beste collega, de NMBS informeert mij dat zij de afstand tussen de betonblokken zal aanpassen zodat zo goed mogelijk tegemoetgekomen wordt aan de behoeften. Zij bekijkt op dit moment de beste manier om dat te doen.

De betonblokken zullen vervangen worden door paaltjes van 1 meter hoog en 20 centimeter diameter. De ruimte tussen de paaltjes zal 1,30 meter bedragen.

De opdracht voor 20 stations werd eind oktober gegund. Rekeninghoudend met de leveringstermijnen van de paaltjes zullen de werken begin januari aangevat worden. Het station van Brugge zal één van de eerste stations zijn waar deze uitrusting geplaatst wordt. Voor de ingang van de onderdoorgang zullen drie paaltjes geplaatst worden, voor elk van de drie toegangsdeuren naar de loketten telkens twee.

De NMBS garandeert dat de oplossing rekening houdt met de PBN-normen en in het bijzonder met die inzake podotactiele geleidlijnen, de minimale afstand tot een obstakel, en reflecterende stroken.

**06.03** **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u omdat u Brugge eerst wil nemen.

Ik heb echter nog een vraag. Er komen, naar u verklaart, drie palen, voor elke deur twee. Bedoelt u zes palen?

**06.04** **Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Lambrecht, er zijn drie toegangsdeuren. Er komen drie palen en driemaal twee palen, dus negen palen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07** **Questions jointes de**

- **Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Marloie" (n° 27447)**

- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la formation des membres du personnel de la SNCB" (n° 27766)

- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture partielle du guichet en gare de Marloie" (n° 27788)

**07** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Marloie" (nr. 27447)

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opleiding van de personeelsleden van de NMBS" (nr. 27766)

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedeeltelijke sluiting van het loket in het station Marloie" (nr. 27788)

**07.01** **Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, ces derniers temps, plusieurs articles ont évoqué l'avenir incertain de la gare de Marloie. Vous avez vous-même fait des déclarations dans la presse.

La SNCB prévoirait la suppression du sous-chef de gare voyageurs durant les week-ends, à cause d'un manque de personnel suite à des non-remplacements. Le guichet pourrait être affecté par ce manque de remplaçants, vu qu'un des deux guichetiers partirait à la retraite à la fin de 2019.

Il est également connu que les voyageurs utilisent de plus en plus les automates de vente et les canaux de vente numériques pour acheter leur billet. Depuis quelques années, la SNCB communique sur le fait que les heures d'ouverture et les prestations aux guichets sont systématiquement adaptées en fonction de l'évolution de la charge de travail aux guichets et selon l'évolution naturelle de l'effectif à la suite des départs à la retraite.

L'adaptation des heures d'ouverture des guichets n'est ni plus ni moins que la conséquence de ce principe général. Or la gare de Marloie est fortement fréquentée, principalement le week-end, par des étudiants qui se rendent à Namur, Louvain-la-Neuve, Bruxelles ou Liège.

Monsieur le ministre, faut-il vraiment craindre pour l'avenir de la gare de Marloie? Confirmez-vous la suppression du sous-chef de gare voyageurs durant les week-ends? Si oui, est-ce dû à un manque de personnel? Si oui, pour quelles raisons le personnel n'est-il pas remplacé?

Confirmez-vous qu'une diminution des heures d'ouverture des guichets n'est pas envisagée? Quelles seront les gares prochainement visées par une réduction des heures d'ouverture?

J'évoquais que le problème de personnel était lié au fait que l'on ne trouvait pas de remplaçant. Il me revient que certaines formations n'auraient plus lieu, par exemple celle de guichetier. Des examens ont eu lieu, mais sans résultat. Par exemple, des examens de premier adjoint chef de gare ont eu lieu en 2016, 2017 et 2018, avec une moyenne de 65 candidats chaque année. Apparemment, personne n'a réussi cet examen.

Quelles étaient les procédures et l'organisation des formations à la SNCB? Pourriez-vous me confirmer que certaines formations ne seraient plus données? Si oui, lesquelles et pour quelle raison? Quelle est la politique concernant les membres du personnel qui partent à la retraite? Sont-ils systématiquement remplacés? Comment expliquez-vous le taux de réussite bas, voire nul pour certains examens?

**07.02** **François Bellot**, ministre: Madame Goffinet, comme vous, quand j'ai entendu ces rumeurs, j'ai pris contact avec la SNCB. J'ai indiqué qu'une réduction des heures d'ouverture des guichets ou la disparition des sous-chefs n'était pas une option à mes yeux, d'autant qu'en cas de service dégradé, ce qui n'est pas rare, ces membres du personnel jouent un rôle de service aux clients de premier ordre. Dans ma vision de la place centrale du client, il n'est pas prévu de diminuer les moyens de servir le client, particulièrement en période dégradée et quand des canaux de communication en temps réel efficaces ne sont pas encore mis en place.

À la suite de mon intervention, la SNCB me confirme que la fermeture de la gare de Marloie n'est pas à

l'ordre du jour. Elle ajoute également que la diminution des heures d'ouverture à Marloie ou d'autres gares n'est pas à l'ordre du jour. Des adaptations sans diminution des heures d'ouverture (par exemple par des décalages d'horaires ou une autre organisation des horaires du guichet) sont toujours possibles dans les différentes gares. En fonction de la répartition du nombre de voyageurs qui s'adressent au guichet pendant la journée, les heures d'ouverture peuvent être adaptées. Si c'est le cas, la SNCB informe systématiquement, et à l'avance, ses voyageurs via le site web et via des affiches.

En ce qui concerne la présence de sous-chefs de gare en gare de Marloie, la SNCB précise qu'elle se voit hélas actuellement contrainte de réduire la présence de son personnel en gare afin de faire face à un manque temporaire de personnel. Cette mesure n'est pas appliquée durant la semaine. Durant le week-end, cette présence réduite n'est effective que lors des périodes de faible affluence. Des recrutements sont prévus afin de combler ce manque au plus vite.

Concernant vos questions sur les examens, la SNCB signale que les années 2016, 2017 et 2018 se sont effectivement révélées décevantes en termes de nombre de lauréats que HR Rail a pu noter à ses épreuves. Outre les très faibles résultats des candidats enregistrés aux épreuves écrites, il convient également de mentionner que le taux d'absence – toujours aux environs des 40 % pour la première partie – constitue un facteur majeur et, à cet égard, un facteur étonnant. Sur cent candidats, il n'y en a que soixante qui se présentent!

Comme déjà précisé, HR Rail reconnaît que le taux de réussite à l'épreuve écrite de 2016, 2017 et 2018 n'était vraiment pas satisfaisant. Afin de répondre à cette problématique, un projet dans lequel les épreuves écrites sont remplacées par des épreuves sur PC est en cours au sein de HR Rail. Celui-ci permettra des analyses plus détaillées afin de mieux adapter le degré de difficulté des questions au niveau escompté par le personnel dirigeant. Cet exercice a déjà été appliqué avec succès pour toute une série de subdivisions d'avancement et des discussions entre HR Rail et la SNCB ont eu lieu afin de le mettre en œuvre dès l'année prochaine pour la catégorie concernée par les personnels de gare.

Pour 2018, HR Rail a par ailleurs reconsidéré le système des dispenses. Concrètement, cela implique que les candidats qui occupent déjà le poste comme faisant fonction depuis une période déterminée sont dispensés de la première partie et accèdent dès lors directement aux épreuves orales.

Enfin, il a été décidé de réduire quelque peu la pondération des connaissances purement techniques au profit des compétences comportementales dans les sélections internes de 2018 pour toutes les catégories de personnels. Depuis cette année, les candidats sont également évalués sur les *soft skills* dont ils auront besoin pour exercer correctement leur future fonction, en plus des connaissances et aptitudes spécifiques traditionnelles.

Outre les mesures déjà prises, des propositions et mesures sont encore en discussion afin de poursuivre la modernisation des épreuves d'avancement interne chez HR Rail.

En ce qui concerne le personnel des guichets et les responsables, il n'y a pas eu de modification. Des examens sont toujours organisés et, jusqu'à présent, il y a toujours eu des lauréats.

Le statut du personnel, dans son chapitre III, et le Règlement général de l'attribution des emplois (RGPS fascicule 501, titre III, partie III sous-chef de gare E IV\*) mentionne des procédures et organisation des formations sur la base d'un plan d'enseignement.

Le fameux chapitre IV Régularisation est libellé comme suit: Pour être régularisés, les sous-chefs de gare à l'essai ou en stage doivent satisfaire à une épreuve portant sur la formation professionnelle et l'initiation locale, comme prévu dans le plan d'enseignement relatif à leur spécialité. La formation fondamentale obligatoire d'un sous-chef de gare principal consiste en trois modules: 1. Un module d'introduction, 22 jours; 2. Opérations et sécurité, 26 jours; 3. Services à la clientèle, 16 jours. Chaque module est suivi d'évaluations sommatives.

Après la formation fondamentale, l'agent est désigné à un siège de travail dans un district. L'agent reçoit une formation locale propre à l'installation dans laquelle il travaille (soit une gare, soit un faisceau). Au terme de cette formation locale, il est interrogé en présence du responsable de l'installation, d'un formateur professionnel et d'un collaborateur du service Safety. Si l'agent réussit, il reçoit un certificat de sécurité et il peut commencer à travailler seul. Chaque année, il reçoit au minimum deux jours de formation "permanent".

Tous les sous-chefs de gare ont bien reçu leur formation. La SNCB applique une politique de recrutement basée sur des besoins fonctionnels. L'un des paramètres utilisés à cet égard est la pyramide des âges et le suivi des demandes de départ à la retraite. Les fonctions essentielles sont toujours remplacées en cas de départ à la retraite du titulaire.

Si vous connaissez des candidats au poste de sous-chef de gare, invitez-les à s'inscrire, et surtout à se rendre aux épreuves!

**07.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Tout d'abord, je vous remercie de me rassurer et de rassurer aussi les voyageurs et membres du personnel en gare de Marloie. Vous l'aviez déjà fait dans la presse, mais je crois qu'il y a eu de nouveaux événements depuis et qu'il était important que vous puissiez réitérer votre position et celle de la SNCB.

Cependant, concernant les formations, je trouve que le nombre de candidats qui se présentent et, surtout, qui passent la deuxième épreuve est assez inquiétant. Ces formations permettent de renouveler le personnel qui part à la retraite ou qui est en congé de maladie. Cela a des conséquences directes sur le travail quotidien en gare. Il faut insister sur les procédures de recrutement et renforcer la campagne, même si elle est déjà active, comme j'ai pu le voir sur Facebook. Il y a encore beaucoup à faire à ce niveau-là.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 27459 van de heer Raskin is zonder voorwerp. Vraag nr. 27460 van mevrouw Fonck wordt uitgesteld. Vraag nr. 27537 van de heer Wollants is ingetrokken.

**08 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum au sein des aéroports" (n° 27541)**

**08 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening op de luchthavens" (nr. 27541)**

**08.01 Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la fin du mois d'octobre a été marquée par un conflit social important sur le site de Brussels Airport. En effet, suite au déclenchement d'une grève par des manutentionnaires, la gestion des bagages pour les voyageurs en transit n'a plus été assurée et, de facto, les activités aéroportuaires ont été très largement impactées par cette situation.

Pour des milliers de citoyens, en particulier les familles qui étaient en partance pour des vacances durant la période de Toussaint, ce fut une période assez difficile puisque des centaines de vols ont été annulés. Pour les plus chanceux, le voyage fut ponctué par le règne de la débrouille et de la patience.

Dans un entretien accordé à la presse au début du mois de novembre, le président de la société Aviapartner a déclaré: "J'ai vu que des syndicalistes arboraient un badge "Respect". Eh bien, je crois que c'est ce qui a manqué dans ce conflit. D'abord, le respect pour les passagers et pour ces vacanciers qui avaient longtemps économisé pour partir cette semaine. Comment accepter que des passagers d'Easyjet restent plus de trois heures dans un avion car ils n'ont pas d'escalier pour en sortir? Comment justifier qu'un avion d'Ethiopian ne soit pas déchargé de fleurs qui ont pourri? Il faudra une loi pour réguler les grèves sauvages dans les transports."

Monsieur le ministre, mes questions sont aussi brèves que précises. Quelle est votre position sur cet appel à l'instauration d'un service minimum au sein des aéroports belges? Êtes-vous favorable à cette mesure? Le cas échéant, estimez-vous que cette dernière puisse être appliquée dans notre pays? Par ailleurs, disposez-vous éventuellement d'une estimation des conséquences financières de cette grève tant pour les entreprises que pour les passagers?

**08.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, s'il relève du droit fondamental des travailleurs de mener une action sociale, je ne peux rester insensible à la situation vécue par des milliers de passagers et à l'image malheureuse de cette action pour l'aéroport et le transport aérien en général.

Cependant, je dois rappeler qu'Aviapartner est une entreprise privée liée contractuellement à d'autres

entreprises privées (les compagnies aériennes) et, via une licence, à l'aéroport qui est aussi un acteur privé.

Pour établir une comparaison avec le service garanti au sein des chemins de fer, je vous dirai que ces derniers fonctionnent sur un réseau défini sur lequel peut être organisé un plan de transport alternatif. Le transport aérien est bien plus complexe et un service minimum semble bien plus difficile à mettre en place. Quelles destinations seraient-elles desservies? Quelles compagnies, etc.?

Peu d'informations sont disponibles. Il est donc difficile d'évaluer l'impact financier de ce mouvement social. Toutefois, je peux vous confirmer les éléments suivants: 960 vols dépendant d'Aviapartner ont été annulés, ce qui a impacté plus de 115 000 voyageurs. L'impact concret devra être évalué au sein de chaque compagnie aérienne ayant contracté avec Aviapartner.

**08.03** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Comme vous l'avez indiqué, les conséquences sont directes et tangibles pour les voyageurs qui n'ont pas pu partir ou qui ont dû attendre plusieurs jours avant de pouvoir embarquer. Mais, à plus long terme, cela risque de ternir l'image de notre pays. C'est relativement interpellant.

J'entends bien les éléments en ce qui concerne la difficulté ou le contexte particulier pour le transport aérien.

Enfin, monsieur le ministre, je vous remercie pour les quelques données chiffrées que vous nous avez communiquées: 115 000 voyageurs, c'est un nombre significatif. Il faudra, me semble-t-il, mener une réflexion sur ces questions car on ne peut pas reproduire ce type de schéma à chaque approche de vacances.

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

**09** **Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle liaison Mons-Paris" (n° 27571)**

**09** **Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe treinverbinding Bergen-Parijs" (nr. 27571)**

**09.01** **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, pour combler le vide laissé par la suppression du Thalys wallon qui reliait les principales villes wallonnes à Paris, la SNCB vient de confirmer le lancement de nouvelles liaisons reliant Charleroi, Namur et Paris via Maubeuge; et Mons à Paris via Aulnoye-Aymeries. Elles seront d'ailleurs inaugurées très bientôt.

Au vu des éléments publiés jusqu'à présent, il paraît fort probable que ces nouvelles liaisons ne parviendront jamais à satisfaire les anciens voyageurs du Thalys wallon, dans la mesure où le temps de parcours entre Mons et Paris avoisine ainsi les trois heures, là où le Thalys reliait directement Mons à Paris en à peine une heure et quart.

Dès lors, monsieur le ministre, je suis curieux de connaître quels arguments la SNCB et vous-même allez utiliser pour rendre cette ligne attractive, sachant que même des modes de transport tels que le covoiturage ou l'autocar seront beaucoup moins chers et plus rapides pour les voyageurs. Pourriez-vous m'éclairer à ce sujet?

Quels sont les motifs pour lesquels les voyageurs utiliseraient en particulier cette liaison Mons-Paris? Et, en cas d'échec d'exploitation de cette liaison, envisagez-vous un retour du Thalys wallon?

**09.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, regarder les relations Namur-Paris et Mons-Paris comme une alternative au Thalys est une erreur.

À l'heure où nous parlons de plus en plus d'une Europe des régions, à l'heure où, à nos différentes frontières, notamment avec les Pays-Bas, l'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg, des opérateurs étrangers cherchent à pénétrer en Belgique avec leurs trains; à l'heure où la Région wallonne et la Région des Hauts-de-France sont deux bassins de vie avec de nombreux échanges et où les préoccupations environnementales figurent en haut de l'agenda, ne penser la mobilité transfrontalière que sous l'angle de la

voiture aurait été faire preuve d'une myopie politique aiguë.

La question du Thalys doit, elle, se poser dans le cadre des possibilités techniques et de la réflexion du plan de transport dans son ensemble. Cette question devra être posée lors de la confection de prochains plans de transport. Chaque jour, des milliers de travailleurs, étudiants et touristes franchissent la frontière belge dans l'un ou l'autre sens. Souvent, ils n'ont pas la possibilité ni les moyens de prendre un Thalys wallon.

Pour revenir plus en détail sur cette nouvelle offre à partir du 9 décembre 2018, les villes de Charleroi et Namur, d'une part, et Mons d'autre part, seront respectivement reliées à Paris via Maubeuge et Aulnoye-Aymeries, et ce pour un tarif attractif. En semaine, il sera par exemple possible de rejoindre Paris depuis Mons pour un peu moins de 40 euros. Depuis Charleroi, le prix d'un trajet simple vers Paris sera d'environ 42 euros, contre 50 euros depuis Namur. Des tarifs avantageux sont également prévus durant le week-end et pour les jeunes de moins de 26 ans, de l'ordre de 25 à 28 euros par trajet. Ce tarif est à comparer à celui du Thalys, qui est de 100 euros.

Dans un premier temps, les voyageurs en provenance de Namur, de Charleroi et de Mons devront emprunter une correspondance à Maubeuge ou Aulnoye-Aymeries pour se rendre à Paris. Ils emprunteront donc un train international IC Namur-Charleroi-Sud-Maubeuge ou Mons-Aulnoye-Aymeries qui circulera deux fois par jour dans chaque sens sur chacune des deux liaisons, soit un train le matin, un train le soir, en semaine comme le week-end. Chaque train est mis en correspondance avec un train de et vers Paris-Nord de la SNCF, en l'occurrence le premier et le dernier de la journée. Cette correspondance a donc lieu à Maubeuge ou Aulnoye-Aymeries selon les liaisons. Ces trains offrent également des correspondances de et vers Valenciennes et d'autres destinations dans les Hauts-de-France. Ces relations relient également les pôles universitaires de Mons, Charleroi, Namur, Saint-Quentin et Paris.

Le rétablissement de ces liaisons offre aux travailleurs (5 000 Français qui entrent chaque jour en Belgique, 1 200 Belges qui vont en France), aux étudiants dont je n'ai pas l'estimation du nombre et aux clients, une solution de mobilité certes un peu moins rapide que la grande vitesse mais beaucoup moins onéreuse et plus flexible puisque sans réservation.

L'objectif est d'encourager un transfert modal vers le train pour les déplacements transfrontaliers, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail, domicile-école ou de loisirs. Le public visé est donc large et j'espère que la population s'appropriera ce projet et en fera un succès. Pour les habitants français, la question est aussi d'accéder à l'aéroport de Charleroi ou de Bruxelles.

La SNCB m'assure être confiante, avec la SNCF, quant au potentiel de sa nouvelle proposition.

Une extension de l'offre directe en matériel roulant classique vers Paris est d'ailleurs aujourd'hui déjà à l'étude. Tout le monde ne choisit pas nécessairement la grande vitesse. Flexibilité et accessibilité sont également des mots-clés et nous avons d'ailleurs une expérience dans le domaine. Entre Bruxelles et Amsterdam, nous avons la coexistence de la grande vitesse Thalys et du train international et chacun des modes de transport remplit sa tâche auprès de publics-cibles différents avec des tarifs différents. Ils correspondent tous deux à des aspirations d'une clientèle qui est parfois très large.

Au discours du "Thalys du pauvre" que certains de vos collègues ont tenu, je préfère "Un train vers Paris pour tous".

La redynamisation des lignes transfrontalières classiques ne doit pas systématiquement être opposée à un retour de la grande vitesse en Wallonie. Les deux types d'offre sont complémentaires, pas antinomiques.

Enfin, ce projet de liaison classique s'inscrit dans le contexte de la renégociation en cours de la concession de services publics de la SNCF avec la région des Hauts-de-France, concession qui devrait inclure à l'avenir la relation intercity Paris-Maubeuge.

L'offre doit donc être définie en tenant compte de l'offre Maubeuge-Paris existante.

Pour améliorer la compétitivité de l'offre, et en fonction des retours d'expériences, différentes mesures sont envisageables: l'amélioration des créneaux horaires et l'augmentation de la fréquence.

**09.03** **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je suis très heureux que vous citiez l'exemple d'autres liaisons où coexistent les lignes classiques et les lignes à grande vitesse dans votre intervention. Pourquoi ne pas faire la même chose pour la Wallonie? Nous pourrions maintenir des lignes qui connaissent une fréquence plus importante durant la journée, pour les travailleurs, et maintenir une possibilité de lignes à grande vitesse.

La Wallonie ne peut tout de même pas être la seule Région où il ne serait pas possible d'utiliser les lignes à grande vitesse pour desservir les villes, alors que la tendance va dans ce sens-là, partout en Europe. Je vous invite tout de même à procéder à l'évaluation de la solution qui sera proposée. Celle-ci ne présente effectivement pas que des inconvénients, mais avant les Montois pouvaient se rendre à Paris en une heure et quart, et maintenant il leur faudra pratiquement trois heures en changeant de train. Il y a clairement un recul quant à la mobilité, même si le Thalys était plus cher. Quand on réservait le Thalys bien à l'avance, il était possible d'avoir de bons tarifs.

Je vous invite tout de même à réévaluer la chose et à ne pas systématiquement fermer la porte au retour du Thalys. On sait bien que le Thalys a surtout disparu parce qu'il fallait compenser la disparition d'un autre, qui reliait Paris à Ostende à vide. Cependant, le Thalys wallon avait un taux de remplissage de l'ordre de 70 %, et connaissait une certaine rentabilité. On a vraiment comparé deux trajets qui n'avaient rien de comparable, et on a justifié la suppression du Thalys wallon par la suppression du Thalys flamand qui ne servait à rien.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **10** Interpellation et questions jointes de

- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le temps de parcours des trains entre Bruxelles et Luxembourg" (n° 27612)

- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "la résolution des graves problèmes ferroviaires sur la ligne 162 à destination du Luxembourg" (n° 288)

- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réunion du 21 novembre dernier avec le ministre luxembourgeois F. Bausch" (n° 27792)

- M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création effective d'un Park & Ride à Arlon" (n° 27810)

#### **10** Samengevoegde interpellatie en vragen van

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rijtijd van de treinen tussen Brussel en Luxemburg" (nr. 27612)

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "het wegwerken van de belangrijke problemen op spoorlijn 162 van en naar Luxemburg" (nr. 288)

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergadering met de Luxemburgse minister F. Bausch op 21 november jongstleden" (nr. 27792)

- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de effectieve aanleg van een park-and-ride in Aarlen" (nr. 27810)

**10.01** Anne-Catherine Goffinet (cdH): Monsieur le président, j'ai deux questions et une interpellation à soumettre. Si vous le permettez, je traiterai d'abord ma question relative au temps de parcours. Ensuite, je regrouperai ma question relative à votre réunion avec le ministre luxembourgeois et mon interpellation.

En mars 2007, la SNCB inaugurait le début des travaux de modernisation des infrastructures ferroviaires sur les lignes 161 et 162 reliant Bruxelles à Luxembourg. L'objectif initial de ce vaste projet de modernisation était de relever la vitesse de référence à 160 km/h sur les tronçons suffisamment longs pour permettre l'accélération et la décélération et permettre ainsi un gain de temps estimé entre 11 et 20 minutes, en fonction du type de train utilisé.

Ces travaux durent et perdurent. Ils étaient censés se terminer fin 2019. Durant près de douze années, les

voyageurs ont vu leur temps de parcours être constamment allongé pour cause de travaux. Ils désespèrent d'en voir la fin et attendent de pouvoir gagner sur leur trajet ces quelques minutes qui leur sont promises depuis si longtemps. À l'heure où je vous parle, le temps de parcours prévu pour rejoindre Bruxelles-Midi à Luxembourg est de 3 heures et 17 minutes!

En réponse à une de mes questions parlementaires, vous avez annoncé que le gain de temps de parcours de maximum 20 minutes sur le trajet Bruxelles-Luxembourg pourra être atteint dès la fin de l'ensemble des travaux de modernisation de l'axe 3 (161-162) Ottignies-frontière luxembourgeoise, ainsi que du basculement aux 25 000 volts de l'alimentation de la ligne 162.

Monsieur le ministre, la fin de ces travaux de modernisation est-elle toujours prévue pour fin 2019? Si non, pour quelles raisons? Selon la presse d'hier, il semblerait bien qu'il y ait encore des soucis jusqu'en 2020! Pouvez-vous m'informer quelle sera la vitesse commerciale Bruxelles-Luxembourg à moyen terme:

- lorsque les travaux dans la province du Luxembourg seront terminés;
- lorsque les M7 et AM 08 seront mis en service;
- lorsque les travaux du RER seront finis?

Y a-t-il des perspectives de réductions supplémentaires du temps de parcours à long terme? Si oui, lesquelles et quel temps de parcours pourraient-elles délivrer?

J'enchaîne avec mon interpellation.

Se rendre ou revenir du Grand-Duché de Luxembourg est devenu un véritable enfer depuis septembre 2018. D'une part, les embouteillages sont devenus le lot quotidien des automobilistes du fait du chantier de réhabilitation de l'E411 entre Arlon et Sterpenich, même si ces travaux sont nécessaires et bienvenus pour améliorer la circulation de et vers le Grand-Duché de Luxembourg à terme. D'autre part, la circulation de trains en province de Luxembourg est chaotique depuis plusieurs mois. La situation sur la ligne a même été catastrophique jusque mi-octobre, le trafic ayant été interrompu à de nombreuses reprises et des trains supprimés, même le week-end. En dépit d'améliorations légères, la situation reste grave et risque d'empirer.

Au mois d'octobre, lors d'une réponse à une de mes questions, vous avez déclaré qu'à partir de la généralisation de l'ETC sur le réseau luxembourgeois en décembre 2018 et sur toute l'année 2019, une seule rame M6 assurerait la liaison directe Bruxelles-Luxembourg, tous les autres départs devant donner lieu à une correspondance à Arlon pour passer de la M6 et de la M96 de la SMB aux Dosto des CFL conduites par du personnel de la SNCB. De la fin 2019 jusqu'en 2022 au plus tôt, la situation sur la ligne devrait être similaire à la situation d'octobre 2018.

Il n'y aurait pas suffisamment de locomotives T13 pour assurer un service complet. Le voyage en train de et vers Luxembourg restera donc une tare pour encore trois ans au moins. Il est donc nécessaire d'améliorer et d'augmenter l'offre de trains pour compenser les problèmes routiers et capter la demande de mobilité ferroviaire latente et rétablir un service complet sans attendre 2022 et la mise en service des M7.

Différents travaux sur les axes routiers en direction de Luxembourg devront s'enchaîner. Le ministre wallon des Travaux publics a annoncé vous avoir écrit pour solliciter de la SNCB la mise en place de trains supplémentaires durant la durée du chantier.

Répondre à cette demande allégera le trafic routier et représente une occasion unique de favoriser le transfert modal de la voiture vers le train. L'offre de trains est en effet particulièrement susceptible d'attirer des automobilistes pendant les travaux.

Vous me disiez, fin octobre, qu'actuellement la fréquence et le taux d'occupation des trains entre Arlon et Luxembourg ne justifiaient pas la mise en service de trains supplémentaires, l'offre de la SNCB entre Arlon et Luxembourg étant déjà importante, surtout aux heures de pointe. La SNCB précise d'ailleurs que le cadre des travaux de modernisation de la ligne 162 et de la gare d'Arlon n'envisageait pas d'augmenter l'offre entre les deux villes à court terme. Or, le postulat de la SNCB de fréquence et de taux d'occupation suffisants contraste fort avec la situation vécue par les navetteurs qui expliquent souvent se retrouver dans des trains bondés à destination du Luxembourg.

Par ailleurs, apparemment, tout ce manque de demandes est dû à la difficulté d'accéder à la gare d'Arlon en



voiture et de s'y garer. Une demande latente existe néanmoins dans le chef de tous les automobilistes coincés dans les files de l'E411 et de l'E25. Il faut donc ouvrir le P+R de Viville-Stockem au plus vite pour répondre à cette demande latente.

En juillet 2016, vous confirmiez l'ouverture d'une aire de stationnement gratuite pour les navetteurs sur le site des anciens ateliers SNCB à Stockem pour la fin 2017. L'aménagement des places de stationnement devait s'effectuer selon un phasage. Dans un premier temps, à brève échéance, on aurait pu exploiter l'infrastructure existante. Environ 200 places de stationnement pouvaient être mises à disposition dès décembre 2017. Les aménagements de l'infrastructure à réaliser étaient mineurs car les espaces de parking actuels de l'atelier devaient être utilisés pour accueillir au départ 200 à 300 places de parking. En ce qui concerne les infrastructures routières, aucun aménagement des accès liés au nouveau parking n'était nécessaire. De plus, les quais actuels étant récents et ayant servi depuis plusieurs années ne devaient pas être modifiés.

Dans un second temps, après analyse, on aurait envisagé un aménagement d'une plus grande capacité. Le calendrier des travaux devait donc être fixé à la fin 2017 en fonction des moyens budgétaires. La SNCB aurait eu besoin d'une infrastructure supplémentaire (signalisation et caténaies) pour assurer une offre à Viville-Stockem. Infrabel étudiait le coût de cette infrastructure et sa pérennisation dans le cadre du basculement sous les 25 kV en 2019.

La promesse du projet pilote avec une tarification plus avantageuse et d'un P+R gratuit pour les navetteurs opérationnel pour le changement des horaires en 2017 n'a de toute évidence pas été réalisée. Elle peut et doit néanmoins l'être, selon moi, au plus vite. Je vous le suggérais d'ailleurs le 24 octobre dernier. Vous m'aviez répondu: "Cette solution, P+R de Viville, n'a de sens que si les entreprises ferroviaires ont la capacité technique de mettre en oeuvre une offre suffisante." Il est donc impératif de mettre en service du matériel roulant adapté supplémentaire sur la ligne du Luxembourg. La SNCB a justement du matériel adapté aux nouvelles conditions transfrontalières avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Il devrait donc y avoir suffisamment de trains bi-tension 3 kV et 25 kV munis de l'ETCS pour assurer la liaison jusqu'au Luxembourg. Si certaines rames ne sont pas homologuées au Luxembourg, l'homologation dure normalement trois mois après le dépôt du dossier. Il est donc possible de réadapter du matériel roulant à d'autres lignes sur cette ligne Arlon-Luxembourg, quitte à répartir de manière équitable les rames bi-tension sur les différentes lignes internationales qui en ont besoin, et ainsi de partager sur l'ensemble des lignes l'inconvénient causé par le changement de tension et la généralisation de l'ETC au Luxembourg. C'est une question de volonté.

Par ailleurs, il serait possible d'ouvrir le P+R de Viville en prolongeant le parcours des trains CFL d'Arlon à Viville sans changement de capacité technique. Monsieur le ministre, quelle est la situation actuelle sur la ligne du Luxembourg? Les problèmes techniques qui ont mené à tant de retards et à tant de suppressions de trains jusqu'à la mi-octobre sont-ils maintenant résolus? Confirmez-vous qu'il est possible, dans un délai raisonnable, de procéder à une homologation au Grand-Duché de Luxembourg et de ré-allouer du matériel roulant adapté à cette ligne? Êtes-vous prêt à demander la mise en service de davantage de matériel roulant adapté à cette ligne? Confirmez-vous qu'il est possible d'ouvrir le P+R Stockem-Viville dans le délai nécessaire à l'installation de signalisations adéquates et d'y proposer une offre de trains adaptée? Ceci pourrait être fait en prolongeant le parcours des trains CFL d'Arlon à Viville.

Êtes-vous prêt à demander l'ouverture anticipée du P+R de Viville et la mise en place de l'offre correspondante de la SNCB? Estimez-vous que le chaos qui a régné de septembre à octobre, et la réduction du service jusqu'en 2022, soit un cas spécial, ou le symptôme d'un manque de gestion de projets et de gestion de crise de la part de la SNCB?

Vous m'aviez informée en octobre qu'une réunion devait avoir lieu avec le Grand-Duché de Luxembourg le 21 novembre. Je voudrais savoir ce qu'il en est. Avez-vous pu aborder, lors de cette réunion, la question du choix du Luxembourg d'avancer de plus de 18 mois l'équipement ETCS sur son réseau? Quelles sont les conséquences concrètes? Quel est l'agenda prévu?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

**10.02** **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le président, je remercie ma collègue d'avoir rappelé tous les éléments sur lesquels nous travaillons depuis des mois avec le ministre. J'ai une question sur un de ces

points en particulier: le Park & Ride.

Monsieur le ministre, dans votre réponse à ma collègue Mme Goffinet concernant le Park & Ride, vous dites que "cette solution n'a de sens que si les entreprises ferroviaires ont les capacités techniques (25kV et ETCS) de mettre en oeuvre une offre satisfaisante". L'expression "les entreprises ferroviaires" désigne la seule SNCB, puisque la CFL est passée en 25 kV et souhaite anticiper l'installation de l'ETCS en 2019. C'était initialement prévu pour 2021, mais suite à l'accident de Bettembourg, le Grand-Duché souhaite anticiper cette installation.

Vous nous avez assuré que, selon les informations dont vous disposiez, les démarches sont entreprises pour la mise aux normes du matériel SNCB, comme évoqué par ma collègue. Il se pourrait alors que CFL et SNCB aient les capacités techniques d'assurer effectivement le transport assez vite.

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'il y a un manque d'anticipation de la part de la SNCB, qui pourrait dès maintenant préparer le chantier du Park & Ride, pour qu'il soit prêt quand les deux firmes ferroviaires le seront pour réaliser le trafic? Avez-vous le pouvoir d'enjoindre la SNCB de faire avancer ce dossier, en coopération étroite avec le Grand-Duché de Luxembourg?

Votre prédécesseur avait confié une mission à l'intercommunale Idelux dans le cadre de la préparation du Park & Ride d'Arlon. Je pense que ce travail a été fait et que les résultats ont été communiqués, mais je ne sais pas si l'intercommunale devait assurer un suivi.

Enfin, une suggestion complète ma question. Quand je vois tout ce débat, avec Infrabel, la SNCB, le problème de l'augmentation de la capacité électrique, l'installation de l'ETCS, les relations avec le Grand-Duché de Luxembourg, je me demande, monsieur le ministre, dans quelle mesure il ne faudrait pas essayer d'organiser ce que la SNCB, à l'époque, appelait un *roadshow*, avec tous les acteurs concernés en province de Luxembourg, y compris les pouvoirs publics et les communes. Cela permettrait au moins une communication convenable à l'intention non seulement des pouvoirs publics, mais aussi de tous les navetteurs. Cela part dans tous les sens, tout le monde intervient, les réseaux sociaux en font un amalgame et un bazar de tous les diables! Je pense qu'il faudrait une communication d'ensemble, en y associant peut-être les CFL si nécessaire.

**10.03 François Bellot**, ministre: Chers collègues, la situation sur la 162 de début septembre à mi-octobre a en effet été très compliquée, avec une mauvaise ponctualité – inadmissible à mes yeux – et un nombre important de trains supprimés. Cette situation s'est nettement améliorée mi-octobre grâce aux actions mises en oeuvre par la SNCB et Infrabel, que j'ai un peu secoués.

Selon les informations collectées par Infrabel, il y a eu 353 annulations de trains circulant entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg pour les périodes comprises entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 22 novembre inclus. Il convient de faire la distinction entre la chute de ponctualité due aux travaux sur les lignes 161 et 162 et les problèmes liés au matériel roulant.

Depuis juin 2018, des travaux sont en cours avec une voie unique entre Habay et Lavaux. Ces travaux ont généré beaucoup de retards en raison d'un ralentissement trop important non repris dans les horaires théoriques qui avaient été calculés. L'avis de ralentissement a entre-temps été levé et les horaires ont été adaptés à la mi-octobre.

Depuis début septembre, du matériel compatible 25 000 volts – des locomotives V13 et des voitures internationales anciennes – a été introduit sur la relation IC Bruxelles-Luxembourg. Ces rames ont connu de nombreux incidents, sources de pertes de ponctualité et de trains supprimés. Ces incidents ont eu lieu sur des trains belges. Les problèmes techniques sur les rames composées de locomotives T13 belges et de voitures internationales anciennes ont été maîtrisés début octobre, ce qui s'est traduit par une nette diminution des suppressions de trains pour cause d'avaries de matériel.

Les avaries à ces rames composées de T13 et de voitures internationales en septembre ont eu pour origine essentiellement trois causes. Premièrement, un problème technique intermittent au niveau de la communication entre la voiture pilote et la locomotive. Ce problème est à présent résolu. Deuxièmement, des problèmes de mise à disposition des rames au centre de maintenance suite aux travaux organisés la nuit sur la ligne 162. Un suivi particulier de ces rames est prévu pour faire face aux problèmes touchant les portes et les convertisseurs. À cause du travail de nuit, le matériel en panne ne disposait pas du sillon pour

se rendre à l'atelier pour se faire réparer. Le problème constaté le soir n'était donc pas résolu pour le lendemain matin. Troisièmement, des manipulations fautives des conducteurs, qui ont été formés mais ne disposaient pas de suffisamment de pratique sur ce matériel. Les instructions nécessaires ont été clarifiées, combinées à un coaching sur le terrain. Cela concernait tant les T13, qui tractaient des anciennes voitures internationales, que les machines Dosto luxembourgeoises, dont disposent les conducteurs belges.

La semaine du 5 au 11 novembre, la ponctualité sur la ligne 162 s'est élevée à un niveau acceptable de 89,5 %. Nous souhaiterions qu'il soit maintenu tel quel. En effet, si ma mémoire est bonne, le taux était descendu naguère à 60 %.

En revanche, la SNCB signale qu'elle constate à nouveau, depuis le 12 novembre, une détérioration de la ponctualité ainsi qu'une augmentation des avaries, auxquelles elle tente de remédier dans les plus brefs délais. Des trains se sont ainsi retrouvés en rade à cause de feuilles tombées sur les voies.

Ensuite, la SNCB m'indique qu'elle prévoit l'homologation du matériel à destination du Luxembourg. Il s'agit tout d'abord des Desiro, mis en service pour la fin 2019 sur les relations L. Toutefois, ce matériel n'est pas adapté aux longues liaisons IC. Je sais qu'aujourd'hui, un IC est tombé en panne et qu'il a fallu le remplacer en urgence par un Desiro. On m'a communiqué des photos qui montraient que beaucoup de personnes étaient restées debout. Pour le reste, les locomotives T13 équipées de l'ETCS seront aussi en ordre pour la fin 2019. Les locomotives T18 le seront dans le courant de l'année 2020. Quant aux futures M7, elles le seront pour 2021-2022. Les AM96 polycourant ne sont pas disponibles en quantité suffisante, car elles assurent les liaisons Anvers-Lille et Namur-Lille.

Le matériel circulant actuellement sur la ligne – à savoir les locomotives de type 13, les voitures internationales ainsi que les Dosto luxembourgeoises – est adapté aux caractéristiques techniques de la ligne, d'une part, et à la nécessité de maintenir une desserte Bruxelles-Luxembourg, de l'autre.

Les informations relatives aux gains de temps de parcours et à l'augmentation de la vitesse par tronçon vous seront communiquées au moyen de l'annexe dont je dispose. Le but est qu'un train direct Bruxelles-Luxembourg – qui, dans les conditions actuelles, parcourrait ce trajet en 2 h 55 – puisse effectuer ce parcours en 2 h 05.

En ce qui concerne l'offre de parking à Arlon, il faut savoir que la SNCB l'a augmentée fortement sur le site de la gare de la Ville, en aménageant 165 places pour une capacité totale de 765 emplacements.

En novembre, un accord avec la province, la Ville et la SNCB a permis d'offrir 156 emplacements supplémentaires à quelques minutes à pied de la gare pour la durée des travaux de l'E411, ce qui a permis d'accueillir plus de navetteurs.

Concernant une desserte directe entre Viville et Luxembourg, ni la SNCB, ni les CFL ne disposent actuellement du matériel disponible pour assurer de telles relations. Par ailleurs, l'infrastructure à Viville ne permet pas d'y organiser un terminus. Pour ce faire, l'aménagement d'une voie accessoire à Stockem serait nécessaire.

Quant à l'offre à Viville, elle ne pourra pas être étoffée tant que le chantier d'Infrabel assorti d'un service à voie unique entre Lavaux et Habay est d'application, à savoir jusqu'à la mi-2020 selon les plannings actuels. À partir de ce moment, une desserte horaire sera prévue éventuellement en direct vers Luxembourg en coopération avec les CFL, pour autant que du matériel compatible soit disponible.

Pour ce qui est de la mise en œuvre du Park & Ride de Viville, j'ai renouvelé ma demande auprès de la SNCB et d'Infrabel d'établir une fiche commune dans le cadre des discussions avec la Région wallonne sur le financement des projets prioritaires sur le territoire de la Région wallonne et d'un éventuel cofinancement par celle-ci.

Lors de la réunion qui s'est tenue à Luxembourg le 21 novembre 2018, voici quelques jours, entre la SNCB, les CFL, les représentants du ministre Bausch et mon cabinet, il a été décidé que les CFL et la SNCB construiraient un scénario quant à l'organisation d'une offre satisfaisante via Viville à partir de mi-2020 et non plus fin 2021, comme annoncé initialement.

Quant à la décision prise par le Grand-Duché de Luxembourg d'avancer de plus de dix-huit mois

l'équipement de son réseau en ETCS, je souligne que j'aborde la question à chaque fois que j'ai l'occasion de rencontrer les instances grand-ducales. Ce sera encore le cas en marge du Conseil des ministres des Transports qui a lieu lundi prochain. Il faut savoir que, voici plusieurs mois, nous avons écrit un courrier au Grand-Duché de Luxembourg, à l'autorité de sécurité ainsi qu'aux CFL et au ministre. Il s'agit d'une demande de dérogation pour pouvoir continuer à utiliser le Memor, le nombre de mois nécessaires à la mise en œuvre et la réception des homologations du matériel en ETCS, sachant que le parlement du Grand-Duché de Luxembourg, à la suite de l'accident de Bettembourg, a décidé d'anticiper de dix-huit mois l'installation de l'ETCS, ne tenant pas compte des impératifs des compagnies ferroviaires étrangères qui doivent ainsi anticiper de dix-huit mois l'homologation de leur matériel.

Ces compagnies belge, française et allemande sont confrontées à des délais extrêmement longs de fourniture des services par les entreprises contractantes Siemens, Bombardier ou Alstom.

Ces délais sont très difficiles et nous mettons tout en œuvre pour les réduire au maximum. Nous ne désespérons pas de réduire fortement la demande de dérogation à quelques mois seulement.

Monsieur Piedboeuf, l'intercommunale avait fait une étude de réaffectation du site des anciens ateliers. La SNCB a l'intention de vendre les bâtiments, mais pas les espaces prévus pour le stationnement. Quant à l'organisation d'une réunion, il s'agit d'une bonne suggestion. Je vais demander qu'on l'organise à Libramont ou à Arlon avec les représentants d'Infrabel et de la SNCB ainsi que les bourgmestres, les élus et les représentants des navetteurs.

Madame Goffinet, vous m'avez interrogé sur les trains. Effectivement, deux trains vont être arrêtés à Libramont à partir du plan de transport du 8 ou 9 décembre prochain, afin d'élargir les plages de travail de nuit. Nous devons communiquer de manière efficace sur ce point, car cela aura un impact sur quelques dizaines de voyageurs. Mais il faut aussi expliquer que, sinon, nous devrions allonger la durée d'exécution des travaux.

J'ai réservé des montants importants pour enfin terminer les travaux sur l'axe 3, finir le RER et d'autres dossiers en cours. Les investissements renforcés d'aujourd'hui servent à créer un rail performant pour demain. Je suis toutefois conscient des inconvénients. Quand nous faisons des travaux sur l'autoroute pour créer une bande de covoiturage entre Arlon et Luxembourg, les automobilistes en subissent les conséquences. Malheureusement, les travaux sur le rail et sur l'autoroute sont concomitants. Mais c'est pour un mieux demain.

Je me mets à la place des navetteurs et des voyageurs qui sont confrontés à des retards sur les réseaux routier et ferroviaire. Nous devons éviter d'exécuter des travaux qui perturbent trop le trafic intérieur et international en journée, ce qui concerne la plus grande partie des navetteurs. Pour y arriver, nous imposons à Infrabel de travailler de nuit, ce qui a pour conséquence une augmentation des coûts. Ces travaux de nuit sont un moindre mal, mais c'est malgré tout un inconvénient pour certaines personnes.

Monsieur Piedboeuf, je vais, à la fois, trouver l'endroit et donner instruction à la SNCB et à Infrabel de s'accorder pour concrétiser cette réunion (sans promettre que cela se passera encore avant fin décembre) où seront présentés la situation, l'évolution en matière d'homologation du matériel roulant, l'impact sur les horaires et les travaux ainsi que la planification des améliorations sur la ligne Bruxelles-Luxembourg. Il me semble qu'il faut jouer la transparence et éviter que les navetteurs soient pris en otages et ce, sans information.

Des décisions ont été prises notamment pour les gares de Arlon, Marbehan et Libramont en termes d'affichage en temps réel des données diffusées sur les applications, car tout le monde n'en dispose pas. La transparence doit être faite. En attendant, nous prenons les mesures que nous pouvons.

J'ai encore signalé un incident hier – un certain nombre d'habitants de ma région comme de la vôtre me signalent des incidents – à la direction générale de la SNCB qui me demande de lui envoyer des informations. La SNCB prend des mesures. Pendant que nous discutons, j'ai regardé, aujourd'hui, s'il y avait des retards ou des problèmes. Un seul train ce matin a accusé 11 minutes de retard. Tous les autres trains ont accusé une ou deux minutes de retard ou étaient même à l'heure. Ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera peut-être pas demain. C'est là que réside l'inconfort et c'est cela que nous devons tenter de vérifier en rendant la qualité du matériel et la ligne plus robustes.

Je ne doute pas que les deux entreprises y travaillent, mais ce n'est pas toujours simple. On reste face à des inconnues techniques qu'il faut pouvoir éloigner le plus possible. Il faut aussi savoir que l'atelier d'Arlon a été mobilisé autour de l'entretien de ces fameuses machines internationales jusque-là garées à Ostende où les techniciens et l'expertise technique se trouvaient. En se parlant et en se formant, ils ont trouvé des solutions convenables.

**10.04 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les informations que vous nous avez transmises. Je suis d'ailleurs contente que les Luxembourgeois ne font plus qu'un!

**10.05 François Bellot**, ministre: Ils ne font qu'un depuis toujours. J'en sais quelque chose!

**10.06 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Dans votre déclaration de politique générale, vous souleviez l'importance de la liaison directe entre Liège et Maastricht, d'une part, et Anvers et Roosendaal, d'autre part. Je pense que la connexion avec le Luxembourg ne l'est pas moins!

Vous avez relevé tous les soucis expérimentés par les différents voyageurs en septembre et octobre dernier. Je ne peux que m'attrister que l'on soit à nouveau confronté à des problèmes de jeunesse, ou de vieillesse, du matériel – je ne sais pas trop puisque le problème perdure.

L'information en gare fait encore défaut, comme j'ai pu le constater à mes dépens la semaine dernière. Et en ce qui concerne l'homologation, il faudrait vraiment essayer de trouver des solutions pour avoir une homologation simultanée entre la Belgique et le Grand-Duché. La Commission européenne s'est d'ailleurs emparée du problème et cherche à le résoudre. Des réunions ont été programmées à ce sujet dans le courant de décembre, selon les informations dont je dispose, du moins pour les M7.

Vous évoquez que le matériel pouvant être utilisé sur la ligne à destination de Luxembourg est affecté aux lignes Anvers-Lille et Namur-Lille, mais une partie de ce matériel ne pourrait-elle pas être réallouée à cette liaison essentielle avec Luxembourg? Cela contribuerait à répartir les inconvénients.

Je reste persuadée qu'il faudrait rouvrir Stockem au plus vite. Je sais que de nouveaux parkings sont déjà installés pour répondre à la demande des voyageurs, mais ils se trouvent en plein centre-ville alors que l'autoroute est bloquée et Viville éviterait aux usagers de devoir traverser la ville aux heures de pointe pour pouvoir prendre le train.

Je peine à comprendre pourquoi un Dosto qui démarre à Arlon ne pourrait pas commencer à Viville-Stockem. J'entends bien qu'il faudrait recréer une voie de desserte, mais il en existe pourtant plusieurs à ma connaissance.

Certaines ne sont pas électrifiées mais au moins une aurait pu servir, mais on l'a désélectrifiée. Il va falloir la réélectrifier. C'est dommage.

**10.07 François Bellot**, ministre: De toute façon, la réélectrification s'impose parce qu'on passe en 25 000 volts; aujourd'hui, vous avez du 3 000 volts. Si vous regardez les pantographes et les poutrelles, vous constaterez qu'on met les deux et que tout est renouvelé. Il faut de toute façon mettre de nouveaux poteaux et de nouvelles lignes.

**10.08 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Mais il n'y a pas (ou plus) les caténaires

**10.09 François Bellot**, ministre: Peu importe. Sur la ligne 162, ils remplacent les montants, les supports, les câbles, les caténaires, tout... Aujourd'hui l'ancien et le vieux coexistent, mais de toute façon on devait refaire l'électrification sur la liaison. Ce sera plus simple de le faire maintenant qu'on démonte tout que de faire coexister le 3 000 et le 25 000 volts.

Si le Dosto ne va pas jusque Viville, c'est qu'il n'est pas possible d'attribuer un sillon. Il n'est pas disponible à cause de la voie unique. Je me suis fait expliquer cela sur schéma. Demandez à un expert ferroviaire, il vous dira que le sillon est inattribuable.

En tout cas, à partir de la mi-2020, nous demandons que cela soit mis en service.

**10.10 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): De 2017 on passe déjà à 2020. Je reste persuadée qu'il est

possible de mettre tout le monde autour de la table pour essayer de trouver une solution à court terme parce qu'il est inimaginable de devoir encore attendre autant de temps pour...

**10.11 François Bellot**, ministre: On a inauguré aujourd'hui une ligne RER dont les travaux ont commencé en 2006, madame Goffinet. Que voulez-vous que je dise?

En tant que ministre de la Mobilité, je mets un milliard sur la table pour les travaux. Vous imaginez que j'aimerais bien couper les rubans! Mais d'autres le feront. Aujourd'hui, j'en ai coupé un pour des décisions prises, il y a dix ans. C'est la vie! Le ferroviaire est très lourd. On a commandé des machines M7 en 2015. Imaginez que j'aurais bien aimé rouler sur la première d'entre elles! Ce ne sera pas le cas en tant que ministre, je crois.

**10.12 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Réfléchissons quand même pour essayer de gagner un maximum de temps et d'avancer notamment sur le travail du M7!

Je vous invite à réunir tous les protagonistes autour de la table en vue de trouver rapidement des solutions.

Monsieur le président, monsieur le ministre, afin de tenter de faire avancer les choses, j'ai l'intention de déposer une motion.

**10.13 Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma collègue va donc déposer une motion. Mais je suis témoin que vous travaillez au quotidien sur la question puisque des interpellations sont constamment déposées à ce sujet et que vous y répondez en assurant un suivi.

J'ai été content d'apprendre que les délais seront raccourcis. En effet, il y a quelques mois, lesdits délais étaient beaucoup plus longs. Je me réjouis également de constater qu'on va anticiper la dynamique concernant le Park&Ride de façon à ce que ce dernier soit prêt lorsque la SNCB et la CFL seront en mesure d'assurer le service.

Pour ce qui concerne les demandes d'agrément, je suis heureux de constater que les délais ont également été raccourcis.

J'ai interpellé la direction de la CFL et je sais que vous avez interpellé votre homologue luxembourgeois. Il faut poursuivre les efforts par rapport à la cellule d'agrément luxembourgeoise. Mais en nous mettant tous ensemble, y compris avec ma collègue, nous parviendrons à réaliser l'opération dans des délais qui restent raisonnables.

Il est vrai que, par manque de chance, des travaux routiers ont été effectués simultanément. Si on n'avait pas été confronté à ce problème supplémentaire, la situation serait plus supportable.

Quoi qu'il en soit, tout cela va dans le bon sens. Vos réponses me réjouissent, monsieur le ministre. Nous allons continuer à travailler pour atteindre nos objectifs.

## Motions

### Moties

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.  
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Anne-Catherine Goffinet et est libellée comme suit:  
"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Anne-Catherine Goffinet

et la réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges,

demande au gouvernement :

- de forcer la SNCB à résoudre le problème structurel de manque de matériel roulant adéquat sur la ligne Luxembourg en réallouant du matériel roulant polytension muni de l'ETCS capable de faire la liaison Bruxelles-Luxembourg depuis d'autres lignes vers cette ligne;
- d'équiper le matériel polytension de l'ETCS si ce n'est pas encore le cas et de procéder à son

homologation au Grand-Duché de Luxembourg au plus vite afin de le mettre en service pour relier directement Bruxelles au Grand-Duché de Luxembourg;

- de ne pas attendre que l'homologation des M7 soit acquise en Belgique, au plus tôt en 2021, pour faire la demande d'homologation au Grand-Duché de Luxembourg afin d'anticiper leur mise en service sur la ligne à destination du Luxembourg d'un an (actuellement, l'aboutissement de l'homologation des M7 est prévu au plus tôt en 2022 puisque, une fois l'homologation acquise, il faut un délai légal de six mois avant la mise en service des voitures). Il faut introduire les deux demandes d'homologation en même temps;
- de mettre les AM 08 Desiro bitensions équipées de l'ETCS en service sur la ligne à destination du Luxembourg dès leur homologation sur le réseau grand-ducal, au troisième trimestre 2019 et de ne pas attendre la mise en service des M7, au plus tôt en 2022, pour remplacer les T13 et la combinaison M6/AM 96 avec les CFL Dosto sur le trajet Bruxelles-Luxembourg;
- d'accélérer le développement du P&R de Viville/Stockem et anticiper son ouverture de manière graduelle;
- d'ouvrir la gare de Viville et de prolonger les trains CFL vers Viville;
- d'ouvrir les 200-300 places aujourd'hui disponibles sans aucuns travaux;
- de prévoir de développement complet du P&R de Viville au plus vite en collaboration avec le Grand-Duché de Luxembourg;
- de faire réévaluer l'offre de la SNCB entre la Province et le Grand-Duché de Luxembourg en fonction de l'évolution du taux d'occupation des trains suite à l'ouverture du P&R de Viville;
- d'amener la SNCB à mieux informer les voyageurs à bord des trains ainsi qu'en gare sur les correspondances.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Anne-Catherine Goffinet en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Anne-Catherine Goffinet

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,

verzoekt de regering:

- de NMBS ertoe te dwingen het structurele probleem inzake het gebrek aan geschikt rollend materieel voor de lijn naar Luxemburg op te lossen door met het ETCS-systeem uitgeruste meerspanningstreinstellen die op de lijn Brussel-Luxemburg kunnen rijden van andere lijnen naar die lijn over te brengen;
- de meerspanningstreinstellen met het ETCS-systeem uit te rusten als dat nog niet het geval is en ze zo snel mogelijk in het Groothertogdom Luxemburg te laten homologeren om dat materieel in bedrijf te stellen teneinde Brussel rechtstreeks met het Groothertogdom Luxemburg te verbinden;
- de – ten vroegste in 2021 afgeronde – homologatie van de M7-treinstellen in België niet af te wachten om de homologatieaanvraag bij het Groothertogdom Luxemburg in te dienen teneinde die treinstellen een jaar vroeger op de lijn naar Luxemburg in bedrijf te stellen (aangezien er wordt verwacht dat de M7's ten vroegste in 2022 volledig gehomologeerd zijn, omdat er na een homologatie een wettelijke termijn van zes maanden in acht moet worden genomen voor de treinstellen in bedrijf kunnen worden gesteld);
- de twee homologatieaanvragen tegelijkertijd in te dienen;
- de met het ETCS-systeem uitgeruste tweespanningstreinstellen, de Desiro AM08's, op de lijn naar Luxemburg in bedrijf te stellen zodra ze op het Luxemburgse net gehomologeerd zijn - d. i. in het derde kwartaal van 2019 – en de inbedrijfstelling van de M7-treinstellen, die ten vroegste in 2022 gepland is, niet af te wachten om de T13-treinstellen en de combinatie van de M6-, AM 96- en de Dosto-treinstellen van de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL op de verbinding Brussel-Luxemburg te vervangen;
- de P+R in Viville-Stockem versneld aan te leggen en vroeger te openen door de parking geleidelijk aan open te stellen;
- het station Viville te openen en de treinen van de CFL tot Viville te laten rijden;
- de 200 à 300 parkeerplaatsen die vandaag al beschikbaar zijn, zonder dat er werken moeten worden uitgevoerd, ter beschikking van de reizigers te stellen;
- de P+R in Viville samen met het Groothertogdom Luxemburg zo snel mogelijk volledig aan te leggen;
- het NMBS-aanbod tussen de provincie Luxemburg en het Groothertogdom Luxemburg opnieuw te evalueren in functie van de evolutie van de bezettingsgraad van de treinen na de opening van de P+R in Viville;
- de NMBS ertoe aan te sporen de reizigers in de treinen en de stations beter in te lichten over hun aansluitingen.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Gautier Calomne.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Gautier Calomne.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

**11** Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de vervangbussen bij de NMBS" (nr. 27622)

**11** Question de Mlle Yoleen Van Camp au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des bus de remplacement à la SNCB" (n° 27622)

**11.01** Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de minister, in het weekend van 20 oktober wou een rolstoelgebruiker de trein nemen tussen Lichtervelde en Menen. Door werken op het spoor tussen Roeselare en Kortrijk en tussen Kortrijk en Menen rijden er geen treinen en zijn er vervangbussen aangekondigd. De rolstoelgebruiker kreeg te horen dat hij niet mee kon pendelen op de vervangbus, omdat zijn rolstoel te veel plaats zou innemen. De vervangbus, die niet voorzien is van een oprijplaat, is niet op rolstoelen berekend. Voordien werden er dan taxi's voor rolstoelgebruikers ingezet. Die mogelijkheid blijkt intussen echter geschrapt te zijn. Taxi's worden alleen nog ter beschikking gesteld, indien men onverwacht de trein niet kan nemen omdat er bijvoorbeeld een incident plaatsgevonden heeft.

Ik heb zelf contact opgenomen met het team "B for You" van Kortrijk. Dat bevestigde het verhaal, dat ik zelf vrij hallucinant vind. Het voegde er zelfs aan toe dat op de werfinfoborden aan het station vermeld wordt dat rolstoelgebruikers geen gebruik kunnen maken van de pendelbus.

Mijnheer de minister, wat is hier nu precies fout gelopen? Bent u op de hoogte van het voorval en andere gelijkaardige voorvallen?

Wat is eigenlijk de procedure voor rolstoelgebruikers? Mogen zij nu wel of niet op de vervangbussen? Geldt dat enkel als een trein onverwacht niet rijdt, bijvoorbeeld bij een incident, of ook als werd aangekondigd dat een trein niet rijdt, bijvoorbeeld bij werken?

Waarom wordt er niet in toegankelijke vervangbussen voorzien? Veel rolstoelgebruikers zijn nu eenmaal aangewezen op het openbaar vervoer. Zij zouden dus een vervangbus moeten kunnen nemen, als de trein niet rijdt.

Mij lijkt hier sprake van echte discriminatie van personen met een handicap. Mensen zonder rolstoel worden bediend via vervangbussen, maar mensen met een handicap moeten hun plan trekken en krijgen te horen dat ze zelf een taxi moeten bestellen en betalen.

Klopt het dat het taxivervoer voor rolstoelgebruikers is geschrapt, terwijl ze niet op de vervangbus kunnen of mogen? Waarom moeten zij dan zelf hun vervoer betalen en regelen, terwijl voor mensen zonder rolstoel wel probleemloos een alternatief, namelijk de vervangbus, geregeld wordt?

Tot slot, zult u iets ondernemen opdat mensen in een rolstoel, ook als de trein niet rijdt bij bijvoorbeeld aangekondigde werken, zouden kunnen rekenen op toegankelijke vervangbussen?

**11.02** Minister François Bellot: Beste collega, voor het weekend van 20 en 21 oktober heeft de NMBS een assistentieverzoek teruggevonden die aan uw beschrijving voldoet. Voor die persoon werden echter taxiritten besteld en uitgevoerd. De NMBS vraagt dat u haar meer gegevens bezorgt, zodat zij preciezer kan antwoorden.

In België bieden 132 stations een assistentiedienst voor personen met beperkte mobiliteit aan, ook voor personen in een rolstoel. Van die 132 stations werken er 17 samen met taxibedrijven, waardoor er een vervoerdienst kan worden aangeboden aan personen met beperkte mobiliteit, met inbegrip van de PBM in al dan niet gemotoriseerde rolstoelen. Die dienst is beschikbaar mits reservatie.

De NMBS tracht bij vervangtrajecten zoveel mogelijk toegankelijke vervangbussen in te zetten, maar kan niet garanderen dat de bussen allemaal toegankelijk zijn. Soms is de toegankelijkheid immers ook afhankelijk van de bushalte. Daarom blijft de NMBS aanraden om net als bij een treinreis assistentie aan te vragen, zodat zoveel mogelijk taxi's kunnen worden ingezet voor rolstoelgebruikers. Indien er assistentie wordt aangevraagd, tracht de NMBS in taxi's te voorzien.

In situaties waarin de trein niet kan rijden en er vervangbussen moeten worden ingelegd, worden de nodige



inspanningen geleverd om voor rolstoelgebruikers in een alternatief te voorzien. De NMBS is hierbij echter ook afhankelijk van de beschikbaarheid van rolstoelvervoer bij de taximaatschappijen. De NMBS raadt dus zeker aan om ruim op voorhand via de normale procedure assistentie te reserveren. Overeenkomstig haar vervoersvoorwaarden in artikel 7, 1, § 2, kan de NMBS tijdelijk een dienst geheel of gedeeltelijk schorsen om dwingende exploitatieredenen. In dergelijke gevallen communiceert de NMBS de maatregelen meteen in de betrokken stations en deelt ze ook mee wanneer een reiziger met beperkte mobiliteit assistentie reserveert.

In de stations van Lichtervelde en Menen is een assistentiedienst beschikbaar, als er geen exploitatiewerken zijn. De assistentieteams doen in de mate van het mogelijke het nodige om op de vraag van de klant in te gaan, maar ze kunnen de dienst niet verzekeren, als er geen materiaal beschikbaar is.

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

**11.03 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, ook al stelt het mij zeer teleur.

Ik begrijp niet dat er geen sluitende procedure is zodat, als er vervoer moet worden georganiseerd, de rolstoelgebruikers daarvan altijd gegarandeerd kan gebruikmaken of als er een bus wordt ingezet die niet toegankelijk blijkt te zijn of als de halte niet toegankelijk is, er in een taxi wordt voorzien voor mensen in een rolstoel.

Uit uw antwoord blijkt dat alles afhangt van het aanbod. Dat was hier ook het geval. De rolstoelgebruiker had eerst te horen gekregen dat hij zijn vervoer zelf moest regelen en bekostigen. Ik heb dan zelf gebeld. Daarna heeft men, uit schaamte, omdat ik net iets meer op mijn strepen sta dan de gemiddelde mens hier, toch vervoer geregeld met de vraag om daar in het Parlement niets mee te doen. Ik vind dat schandalig.

Ik vind dat u als minister procedures kunt instellen die opleggen dat wordt voorzien in vervoer. Als de bus of de halte niet toegankelijk is, dan moet ten minste in een taxi worden voorzien. Die reizigers kunnen zoals ons niet zomaar de auto nemen, als de trein niet rijdt. Zij zijn aangewezen op het openbaar vervoer. Zij hebben op dat moment geen alternatieven.

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

**12 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kaart verhoogde tegemoetkoming" (nr. 27623)**

**12 Question de Mlle Yoleen Van Camp au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte intervention majorée" (n° 27623)**

**12.01 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, al geruime tijd is het mogelijk om treinkaarten online te bestellen. Dan hoeft het ticket niet meer afgedrukt te worden, maar wordt het op de eID-chip geplaatst zodat de treinbegeleider enkel de identiteitskaart hoeft in te lezen. Dat is heel handig.

Mensen met een verhoogde tegemoetkoming moeten hiervoor echter nog altijd een aparte kaart aanvragen, vandaar mijn vraag of die gegevens niet ook op de eID-chip geplaatst kunnen worden zodat de identiteitskaart gewoon moet worden ingelezen, want die aparte kaart moet elk jaar opnieuw worden aangevraagd en getoond bij de vervoersbewijzen.

**12.02 Minister François Bellot:** Juffrouw Van Camp, de NMBS laat mij weten dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen een biljet verhoogde tegemoetkoming en de kortingskaart verhoogde tegemoetkoming die aantoont dat men recht heeft op een korting bij de aankoop van het biljet. De klant kan nu al een biljet verhoogde tegemoetkoming aankopen en op zijn eID plaatsen. Daarvoor heeft hij zijn kaart verhoogde tegemoetkoming niet nodig. De NMBS merkt op dat, als een klant een dergelijk biljet combineert met de TEC, hij het biljet kan aankopen aan de automaten of aan de loketten. Wordt er gecombineerd met de MIVB, dan kan het biljet enkel worden aangekocht aan de loketten.

De kortingskaart verhoogde tegemoetkoming is een papieren kaart die uitgegeven wordt door de NMBS. De klant moet ze voorleggen in geval van controle, net zoals dat het geval is voor de kaart voor grote gezinnen.

Die kaart toont aan dat men recht heeft op de toegekende korting.

De sociale persoonsgegevens van een klant kunnen momenteel al worden gelezen aan het loket met een eID-kaartlezer. Wanneer een klant een kaart verhoogde tegemoetkoming wenst, kan hij zich gewoon met zijn identiteitskaart aanbieden aan het loket. Het verkooppersoneel controleert of de klant over het statuut van rechthebbende op een verhoogde tegemoetkoming beschikt door zich met de identiteitskaart van de klant te verbinden met de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid (betalende elektronische bevraging via het Rijksregister). Momenteel wordt het RVT-statuuat aan het loket toegekend voor een periode van een of vijf jaar voor personen van 65 jaar of ouder. De papieren kortingskaart en de validatie voor een of vijf jaar worden afgedrukt.

In uw vraag haalt u de mogelijkheid aan om het recht op RVT-statuuat op de eID-kaart te zetten, met de bedoeling de huidige RVT-kaart te kunnen afschaffen. De NMBS meldt mij dat dit momenteel niet mogelijk is, aangezien de NMBS niet naar de eID-kaart kan schrijven.

De NMBS is dus niet van plan om op korte termijn de fysieke RVT-kaarten af te schaffen ten gunste van de elektronische identiteitskaart.

**12.03 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

**13 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aansluiting op de IC-trein Hamont/Hasselt" (nr. 27624)**

**13 Question de Mlle Yoleen Van Camp au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la correspondance avec le train IC Hamont/Hasselt" (n° 27624)**

**13.01 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, de laatste weken heb ik heel vaak klachten gekregen over reizigers die in Herentals geen aansluiting kunnen hebben naar Brussel 's morgens of naar Mol 's avonds op de terugweg, terwijl dit vaak treinen waren die wel binnen de voorziene vertraging van zes minuten zaten. Er was zelfs het frappante voorbeeld van de trein vanuit Brussel, op de terugrit, die zo goed als stilstond in Herentals, terwijl op dat moment de IC Hamont/Hasselt voor de neus van alle passagiers vertrok, terwijl de vertraging geen zes minuten bedroeg, anders zou de trein ook niet voor de neus van de passagiers kunnen voorbijrijden.

Waarom loopt deze aansluiting de laatste tijd zo vaak mis, ook en vooral als de trein vanuit Brussel slechts een minieme vertraging heeft? Normaal gezien moet die aansluiting verzekerd zijn als de vertraging niet meer dan zes minuten betreft.

Een tweede euvel betreft de perrons. De trein vanuit Brussel komt aan op spoor 3 in Herentals, die vanuit Antwerpen naar Hamont/Hasselt op spoor 2. Op deze manier kunnen reizigers vlot overstappen en hoeven ze niet van perron te veranderen. Mijn vraag is waarom dit 's ochtends ook niet kan. Nu komt 's ochtends de trein naar Brussel aan op spoor 2 in Herentals en deze naar Antwerpen, komende vanuit Hamont/Hasselt, op spoor 1. Hierdoor moeten de mensen steeds de trappen afrennen, de tunnel doorlopen en de trappen terug omhoog spurten om dan hopelijk hun aansluiting naar Brussel toch nog te kunnen halen. Kunnen beide treinen, ook die op de heenrit, net zoals op de terugrit, op hetzelfde perron aankomen? Dit dient daar toch voor. Ik begrijp niet dat dit in het geval van de terugweg wel zo is, maar in het omgekeerde geval niet.

**13.02 Minister François Bellot:** Beste collega, de NMBS laat mij weten dat reizigers die van Brussel komen in Herentals normaal binnen de zeven minuten een aansluiting hebben naar Mol en Hamont. Infrabel voegt eraan toe dat de IC-trein naar Hamont een wachttijd heeft van twee minuten in het geval van een kleine vertraging van de IC-trein vanuit Binche-Brussel. Tijdens de avondpiek hebben drie IC-treinen naar Hamont zelf een wachttijd van vijf minuten. De NMBS stelt dat bij een vertraging van meer dan zes minuten de trein richting Mol helaas niet kan wachten. Deze trein moet absoluut op tijd in Neerpelt aankomen, anders geeft hij zijn vertraging door aan de trein die hij kruist in de omgekeerde richting, aangezien er een enkele spoorlijn is tussen Mol en Hamont. Wanneer de trein uit Brussel minder dan zes minuten vertraging heeft, moet de aansluiting echter verzekerd worden. De NMBS maakt haar personeel op het terrein bewust

van de noodzaak om deze instructie na te leven en zal hierop ook vaker controles uitvoeren. In elk geval is de stiptheid van de IC-trein die uit Brussel komt, inderdaad problematisch. Om die problemen op te lossen werd onlangs een taskforce opgericht.

Over de voorziene perronbezetting heb ik het antwoord in bijlage voor u.

**13.03 Yoleen Van Camp (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Dat klinkt heel goed. Dat zullen de reizigers die hun aansluiting moeten halen, heel graag horen. Ik dank u dat u aandacht hebt voor hun problematiek.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**14 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijn Turnhout-Binche" (nr. 27625)**

**14 Question de Mlle Yoleen Van Camp au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Turnhout-Binche" (n° 27625)**

**14.01 Yoleen Van Camp (N-VA):** Mijnheer de minister, de problemen met betrekking tot de lijn Turnhout-Binche zijn u gekend. U verwees er ook naar in antwoord op de vorige vraag. Het gaat om dramatische stiptheidscijfers en een hoop afgeschafte treinen. Om die reden is de lijn sinds een tijdje opgenomen in het B-Rech-comité. Tijdens de roadshow over het nieuwe vervoersplan vorig jaar omschreef de NMBS de lijn nog als hopeloos.

Wat is de laatste stand van zaken omtrent deze lijn? Ondertussen zijn de stiptheidscijfers immers nog steeds rampzalig. Ik heb onlangs van u een update gekregen en er is geen enkele verbetering. Het gaat om stiptheidscijfers van ongeveer 60 % en om meer dan 100 afgeschafte treinen, en het jaar is nog niet om.

Het grootste probleem, dat blijkt ook uit cijfers die ik bij u opvroeg, betreft het stuk tussen Brussel en Binche. De NMBS erkende dit en gaf aan dat zij onze lijn Turnhout-Brussel bij het volgende vervoersplan wil hervormen en niet langer naar Binche zou sturen, zodat wij niet moeten lijden onder die vertragingen.

Werd Turnhout-Geraardsbergen reeds bekeken als optie? In Geraardsbergen is er in elk geval voldoende ruimte beschikbaar om de treinen te keren en te parkeren in de bundelsporen.

**14.02 Minister François Bellot:** Mevrouw Van Camp, het spreekt voor zich dat de huidige stiptheid op deze lijn te wensen overlaat. Zowel de NMBS als infrastructuurbeheerder Infrabel laten mij weten dat ze hun uiterste best doen om de huidige negatieve trend om te keren, teneinde de verwachtingen van de reizigers te kunnen inlossen. In bijlage bezorg ik u de recentste stiptheidscijfers, van oktober 2018, richting Turnhout en richting Binche.

In het huidige Vervoersplan 2017-2020 is een relatie IC 11 tussen Binche en Turnhout opgenomen. Volgens de NMBS kan de mogelijke splitsing van deze relatie herbekeken worden tijdens de voorbereiding van de toekomstige vervoersplannen.

De NMBS is van mening dat de mogelijkheid met betrekking tot het parkeren in de bundelsporen, zoals in Geraardsbergen, niet kan worden bestudeerd voor een geïsoleerde relatie maar moet worden geïntegreerd in het kader van de studie van een globaal vervoersplan, waarin alle andere relaties bekend zijn. Het splitsen van een structurele relatie, zoals de IC 11, kan gevolgen hebben voor de andere lijnen van het netwerk. De relatie Geraardsbergen-Edingen-Schaarbeek behoort tot het Brussels S-netwerk en wordt gereden met Desiromaterieel, in tegenstelling tot de huidige IC 11-relatie Brussel-Turnhout, die op bepaalde tijdstippen meer capaciteit met dubbeldektreinen nodig heeft. Daarenboven bevindt er zich op lijn 123 Geraardsbergen-Edingen een baanvak met enkel spoor, met name de tunnel van Overboelare, wat een belangrijke belemmering is bij de opstelling van een vervoersplan. De dienstregeling moet immers zodanig ontworpen worden dat er overeenstemming is met het enkel spoor tussen Herentals en Turnhout, alsook geïntegreerd worden in het overige treinverkeer, met name tussen Halle en Mechelen, waar de vraag naar capaciteit zeer hoog is. De NMBS voegt eraan toe dat die verschillende elementen slechts een deel uitmaken van de elementen die in rekening moeten worden genomen bij belangrijke wijzigingen aan het vervoersplan, waardoor de NMBS er momenteel niet toe in staat is om verder te gaan met de toekomstige oprichting van een relatie tussen

Geraardsbergen en Turnhout in het kader van een toekomstig vervoersplan.

**14.03 Yoleen Van Camp (N-VA):** Mijnheer de minister, ik ben al heel blij dat u het probleem erkent. Ik herinner me namelijk nog het moment waarop wij die problematiek voor het eerst hebben aangekaart, toen aangekondigd werd dat de verbinding Turnhout-Brussel op Binche zou worden aangeschakeld. Wij hebben er toen voor gewaarschuwd dat dit voor de stiptheid rampzalig zou zijn. Ik ben in het bezit van brieven waarin staat dat wij het ons alleen maar inbeelden en dat het allemaal wel in orde zou komen. Welnu, de cijfers, die om en bij de 60 % liggen, en het aantal afgeschafte treinen, nu al meer dan 100, wijzen het tegendeel uit. Ik ben blij dat u dat ook erkent en in een oplossing wil voorzien.

Een oplossing hoeft voor mij niet noodzakelijk uit een aansluiting met de lijn naar Geraardsbergen te zijn. In het verleden heb ik nog andere voorstellen geformuleerd, bijvoorbeeld over Halle. De doelstelling is, als de connectie naar Binche afgeschaft wordt, dat wij eindelijk terug stipte treinen hebben.

Daar wil ik nog aan toevoegen dat de Kempen een half miljoen inwoners telt. Die lijn is voor de Kempen de enige verbinding naar Brussel, een verbinding die overigens maar eenmaal per uur voorzien is. Voor ons is het dus echt wel heel belangrijk dat die trein stipt rijdt, zodat alle mensen die in de hoofdstad werken – dat zijn er best veel – daar ook geraken.

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

**15 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rollend materieel in de Kempen" (nr. 27626)**

**15 Question de Mlle Yoleen Van Camp au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le matériel roulant en Campine" (n° 27626)**

**15.01 Yoleen Van Camp (N-VA):** Mijnheer de minister, in uw antwoord op de vorige vraag hebt u gezegd dat een connectie met Geraardsbergen moeilijk zou zijn, wegens het gebruik van ander rollend materieel.

Op de Kempense lijnen rijden er momenteel inderdaad verschillende types treinen, zoals, jammer genoeg, de M4, de zogenaamde varkensneuzen, hoewel die nu al gedeeltelijk gerenoveerd zijn. Soms hebben wij ook een Desirotrein en, in zeer beperkte mate, de M6.

Welke veranderingen qua rollend materieel mogen wij op de Kempense lijnen verwachten, zowel op korte als op lange termijn, rekening houdend met de nationale uitrol van de nieuwe M7-dubbeldekkers en de verdere renovatie van de varkensneuzen? Uw voorganger heeft destijds bevestigd dat de M7-dubbeldekkers ook naar de Kempen zouden komen. Ik zou graag ook van u nog eens die bevestiging krijgen.

**15.02 Minister François Bellot:** Beste collega, de NMBS laat mij weten dat er steeds meer gerenoveerde vierledige stellen beschikbaar zijn. Daardoor zal in 2019 een aantal Desiro's op de verbindingen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen vervangen kunnen worden door gerenoveerde vierledige stellen.

De uitrol van de M7, vanaf eind 2019, zal een impact hebben op de globale inzet van het rollend materieel van de NMBS. Voor de verbinding Turnhout-Binche verwacht de NMBS in 2020, afhankelijk van de uitrol van de M7, twee extra M6-stellen te kunnen inzetten tijdens de piekuren. Die zullen de M4 vervangen.

**15.03 Yoleen Van Camp (N-VA):** Daar ben ik al mee, maar ik hoop dan wel dat de verbinding Turnhout-Binche vervangen kan worden door een stiptere verbinding zodat wij niet alleen met nieuwere, maar ook met stiptere treinen naar de hoofdstad en terug kunnen rijden.

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

**16 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking aan het station Herentals" (nr. 27628)**

**16 Question de Mlle Yoleen Van Camp au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la**

## **Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Herentals" (n° 27628)**

**16.01 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naast de ondertunneling van de overwegen, spreekt het masterplan stationsomgeving Herentals onder meer ook over het verkrijgen van de parking aan de overkant van de sporen. Op drukke momenten staat de huidige parking propvol, dus een herlocatie – graag met uitbreiding – zou zeer wenselijk zijn. Dit zou ook de verkeersproblematiek in de stationsomgeving van Herentals voor een stuk kunnen opvangen.

Ik had graag een stand van zaken gekregen.

Zijn er op korte termijn oplossingen om de capaciteit van de huidige parking uit te breiden? Mensen kunnen steeds vaker hun auto niet langer kwijt. Als wij willen dat mensen het openbaar vervoer gebruiken, moeten wij ervoor zorgen dat zij hun auto kwijt kunnen aan het station.

**16.02 Minister François Bellot:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Camp, de NMBS informeert mij dat zij in haar investeringsplan van 2018-2020 geen investeringswerken plant in Herentals. De aanleg van de nieuwe parking aan de andere kant is gekoppeld aan de verhuis van de andere activiteiten. Concreet zal dit terrein te Herentals wellicht pas vanaf 2024 beschikbaar zijn.

De NMBS voegt eraan toe dat zij in 2015 reeds een beperkte uitbreiding gerealiseerd heeft om het capaciteitsprobleem op te vangen.

**16.03 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, het is jammer te moeten horen dat het terrein pas vanaf 2024 beschikbaar zal zijn. Wij zullen nog wat geduld moeten hebben.

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

**17 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ondertunneling van de Herentalse spooroverwegen" (nr. 27629)**

**17 Question de Mlle Yoleen Van Camp au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement de tunnels remplaçant les passages à niveau à Herentals" (n° 27629)**

**17.01 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, vorig jaar startte Vlaams minister van Mobiliteit Weyts de studies over de ondertunneling van een aantal spooroverwegen in Herentals, zoals aan de Belgiëlaan en de Poederleeseweg, opnieuw op. Dit is een dossier waarop men in Herentals en in de Kempen al decennialang aan het wachten is, gezien de verkeersproblematiek en de vertragingen die dit met zich brengt.

Wat is de laatste stand van zaken omtrent de opnieuw opgestarte studies? Zijn die afgerond? Weet u meer daarover?

Zullen de ondertunnelingen mee worden opgenomen in het volgende meerjareninvesteringsplan van Infrabel?

**17.02 Minister François Bellot:** Mevrouw Van Camp, uit de informatie die Infrabel bij het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer heeft ingewonnen, blijkt dat het AWV momenteel samen met de verschillende betrokken partners de vervanging van deze overweg door een waardig mobiliteitsalternatief aan het bekijken is. Infrabel heeft eveneens vernomen dat een bijkomende studieopdracht zou worden uitgeschreven om een aantal varianten te onderzoeken. Op vraag verleent Infrabel uiteraard volledige medewerking.

Dit project zal moeten worden bediscussieerd tijdens de onderhandelingen over het volgende meerjareninvesteringsplan van Infrabel, rekening houdend met de beschikbare budgettaire enveloppe.

**17.03 Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**18** **Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontubbeling van het spoor Herentals-Turnhout" (nr. 27630)**

**18** **Question de Mlle Yoleen Van Camp au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le dédoublement de la voie Herentals-Turnhout" (n° 27630)**

**18.01** **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, tussen Herentals en Turnhout ligt er een enkel spoor, wat zorgt voor een minimale dienstverlening met veel incidenten en vertragingen. Er is geen ruimte voor extra spitsreinen. Er zijn plannen om dat spoor te ontubbelen en ik had graag een stand van zaken gekregen.

**18.02** **Minister François Bellot**: Beste collega, de ontubbeling van het spoor tussen Herentals en Turnhout is niet opgenomen in het meerjarig investeringsplan 2017-2020 van Infrabel. Voor de opmaak van het strategisch meerjarig investeringsplan 2018-2031, dat tot stand kwam na het vrijmaken van 1 miljard euro door de federale regering, werd aan de Gewesten gevraagd om hun spoorprioriteiten voor de komende jaren kenbaar te maken. De ontubbeling van het spoor tussen Herentals en Turnhout maakt geen deel uit van de Vlaamse spoorprioriteiten, waarvoor het Vlaams Gewest een cofinanciering van 100 miljoen euro doet. Ze is dus ook niet opgenomen in het strategisch meerjarig investeringsplan.

Voor het huidige sporaanbod volstaat de enkelsporige lijn met kruisingsmogelijkheid in Tienen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Wij hebben geen nieuws over mevrouw Schlitz voor de vraag nr. 27640. Vraag nr. 27646 van mevrouw De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**19** **Question de M. Olivier Henry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la restructuration des agents info trafic au sein de la SNCB" (n° 27650)**

**19** **Vraag van de heer Olivier Henry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herstructurering bij de verkeersinfobedienden van de NMBS" (nr. 27650)**

**19.01** **Olivier Henry** (PS): Monsieur le ministre, comme vous le savez, la direction de la SNCB envisage de restructurer les agents info trafic. Non contente de les faire passer de 232 équivalents temps plein à 165 en 2021, la direction centralisera également ces agents dans un seul siège de travail par district.

Je précise que les agents sur le terrain déplorent que 67 équivalents temps plein soient supprimés alors que, selon la SNCB, l'information aux voyageurs se doit d'être renforcée. Ils s'opposent par ailleurs à cette centralisation et à ses conséquences, qu'ils jugent néfastes.

En effet, à l'avenir, les agents info trafic ne seront plus localisés dans les postes de signalisation aux côtés des contrôleurs de la circulation puisque ceux-ci, dépendant d'Infrabel, seront eux aussi centralisés, mais en des lieux distincts. Maintenir la présence des agents info trafic au sein des cabines de signalisation semble pourtant le meilleur moyen pour assurer un transfert rapide et efficace de l'information entre les contrôleurs de la circulation d'Infrabel et ces agents.

Ce que d'aucuns craignent, c'est que cette restructuration complique la communication sur le terrain, car les contrôleurs de la circulation devront demain communiquer par téléphone ou via un système informatique pour prévenir les agents info trafic d'éventuelles perturbations. On comprend mal l'intérêt d'une telle mesure quand l'un des objectifs de la SNCB est d'améliorer la communication avec les usagers.

Monsieur le ministre, j'aimerais dès lors vous poser les questions suivantes.

Pour des raisons d'efficacité de communication entre les contrôleurs de la circulation et les agents info trafic, ne serait-il pas judicieux de laisser ces agents dans les cabines de signalisation, à terme dans les dix

cabines concentrées? La SNCB estime-t-elle que cette mesure améliorerait la communication aux voyageurs? Pourquoi? Ne doit-on pas y voir simplement une mesure dont le premier objectif est de réaliser des économies? Quel sera l'impact de cette restructuration sur le budget de la SNCB?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

**19.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, dans le cadre de la migration vers les dix cabines de signalisation concentrées, la portée de ces cabines de signalisation sera beaucoup plus large. Elle s'accompagnera d'une extension des zones d'action des contrôleurs de la circulation, ce qui entraînera une adaptation du champ de travail des *speakers*.

Des études montrent que le regroupement des différents services génère une efficacité significative. La SNCB me communique qu'elle a opté pour le renforcement de ses processus opérationnels. C'est pourquoi elle a choisi de regrouper les différentes disciplines appliquées dans le suivi du trafic ferroviaire en temps réel, dont les agents info trafic, au sein d'un unique *operational control center* au niveau du district.

Un interlocuteur SNCB restera présent à la cabine de signalisation concentrée d'Infrabel. Il reprendra le rôle de liaison entre la cabine de signalisation concernée et l'*operational control center*.

Un processus opérationnel plus efficace optimisera la communication tant interne qu'externe. Avant tout, ce nouveau processus n'entraînera pas d'économie de personnel mais permettra une injection de qualité en termes de ponctualité et d'information aux voyageurs.

La SNCB me communique que son objectif est de créer une chaîne de communication opérationnelle unique dans laquelle tous les acteurs disposent de la même information en même temps, afin que celle-ci soit communiquée rapidement de manière compréhensible et précise aux clients voyageurs. Sur la base des données numériques disponibles, l'information aux voyageurs assurera une alimentation rapide des différents canaux d'information, notamment l'application, le site web, Twitter, la communication dans la gare, etc.

Selon la SNCB, les décisions à cet égard sont conformes à celles prises dans la plupart des autres pays européens. Étant donné que ces mesures touchent à l'information aux clients qui est une de mes priorités, je serai attentif aux résultats. Dans ce cadre, sachez que j'ai l'intention, dans le cadre du futur contrat de gestion, de fixer un KPI portant strictement sur la satisfaction des clients par rapport au seul critère de la qualité de l'information et de la communication.

**19.03 Olivier Henry (PS)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses.

Je vous ai entendu dire qu'il n'y aurait pas de réduction de cadre. Ce n'est pas l'information dont je dispose car, visiblement, dès 2021, plus de 67 équivalents temps plein seront perdus. Je ne pense pas que vous ayez rassuré le département.

Qui plus est, dans une logique de communication qui est plus qu'importante, il n'y a rien de plus désagréable, me semble-t-il, que d'attendre un train et de ne pas savoir quand il va arriver. En termes de communication, je pense qu'il y a plus qu'un problème.

J'entends également que vous serez attentif aux résultats. Comme vous, je serai attentif à leur communication car il est bien question de communication.

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

**20 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones door Infrabel" (nr. 27692)**

**20 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage de drones par l'opérateur Infrabel" (n° 27692)**

**20.01 Gautier Calomne (MR)**: Monsieur le ministre, face au fléau du phénomène des vols de câbles sur les lignes des chemins de fer, vols qui endommagent le réseau général, engendrent des surcoûts inutiles et

portent atteinte aux efforts pour assurer un service de qualité aux usagers, l'opérateur Infrabel a annoncé son intention d'utiliser des drones pour surveiller ses installations.

Pour autant, il semblerait que la mise en oeuvre de ce projet soit conditionnée par un changement préalable de législation. En effet, un pilote ne peut pas faire voler un drone sans être en contact visuel avec l'appareil et l'utilisation de caméras de surveillance est circonscrite selon les lois actuellement en vigueur, pour protéger la vie privée des citoyens.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer le projet de recours aux drones par Infrabel? Le cas échéant, pourriez-vous nous communiquer davantage de détails sur sa portée et sur ses objectifs? S'agissant du changement de législation, un groupe de travail a-t-il été formé pour trouver une solution? Quelles sont les pistes actuellement sur la table du gouvernement et de vos services? Enfin, quelle est l'échéance escomptée pour l'utilisation par Infrabel des drones ainsi évoqués?

**20.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, il existe effectivement au sein d'Infrabel un projet d'utilisation de drones. Un test a été mené le 13 novembre dernier à la suite de l'obtention d'une dérogation pour faire voler un appareil civil hors vue et de nuit. Un drone équipé d'une caméra thermique a été catapulté depuis un champ et a volé à une altitude de 150 mètres au-dessus de la ligne Charleroi-Mariembourg. La vitesse de croisière de cet engin électrique est de 50 km/h et son rayon d'action atteint les 30 km. L'objectif était de démontrer que cette technologie sûre et efficace, déjà utilisée en France, pourrait être utilisée principalement dans la lutte contre les vols de câbles à condition, bien entendu, de faire évoluer la législation.

L'objectif principal est de survoler des infrastructures du rail et notamment les zones sensibles pour les vols de câbles. Ceci implique l'utilisation nocturne de drones à ailes fixes et des distances qui ne permettent pas de contact visuel entre le pilote et la machine. C'est le BVLOS.

Les services de la DGTA sont parfaitement informés du projet d'utilisation de drones pour surveiller les voies ferrées en Belgique. Le premier test a eu lieu grâce à une dérogation délivrée par la DGTA et à une réservation temporaire de l'espace aérien autour de l'infrastructure envisagée. La suite des tests doit être initiée par Infrabel mais le fait que les vols doivent se dérouler dans un espace séparé limite sensiblement l'utilisation des drones pour surveiller les voies de chemin de fer. Un changement de législation nationale n'est actuellement pas prévu car le nouveau règlement européen rendra la législation nationale obsolète dès la mi-2019, selon les dernières informations.

La DGTA restera en contact avec Infrabel pour permettre de tels vols de drones par dérogation à la législation en vigueur.

**20.03 Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**21 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de leesbaarheid door ANPR-camera's van de Belgische kentekenplaten" (nr. 27709)**

**21 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lisibilité des plaques d'immatriculation belges par les caméras ANPR" (n° 27709)**

**21.01 Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de leesbaarheid van onze Belgische kentekenplaat en de impact op de ANPR-camera's en de oninbaarheid van bepaalde verkeersovertredingen.

De cijfers gaan wel de goede richting uit. Er is een daling van het aantal niet-geïnde verkeersovertredingen door het onleesbaar zijn van de nummerplaat, maar in 2017 werd nog 1,80 % van de verkeersovertredingen niet geïnd door een onleesbare nummerplaat.

In september 2017 werd door de regering beslist dat er bijkomende maatregelen zouden worden genomen. De problemen situeren zich op verschillende vlakken. Er is vaak de slechte kwaliteit van de voorste



nummerplaat, maar ook bepaalde combinaties bij gepersonaliseerde nummerplaten, al dan niet bewust samengesteld om de leesbaarheid te hinderen.

Onze Belgische nummerplaten hebben een kleur, lettertype en syntax die niet geoptimaliseerd zijn voor een correcte identificatie door ANPR-camera's.

In de lente van 2018 hebben u en minister Jambon een studie besteld bij VIAS om te bekijken wat kan worden gedaan om die problemen aan te pakken. Mijnheer de minister, hebt u de studie van het VIAS al ontvangen? Kunt u daarover al iets meedelen? Wat zijn de krachtlijnen van deze studie? Het einde van deze regeerperiode komt eraan. Een paar maanden is kort om hier iets gerealiseerd te krijgen. Als er maatregelen worden voorgesteld, denkt u dat het dan nog haalbaar is om die te kunnen doorvoeren? Is daar budget voor? Als u de studie nog niet ontvangen hebt, zult u dan een herinnering naar het VIAS sturen? Wanneer zal de studie er komen?

Uit de voorlopige cijfers van 2018 blijkt dat het aantal verkeersovertredingen dat niet werd geïnd verder daalt. Wordt die trend voortgezet? Zijn er in tussentijd voorlopige of blijvende maatregelen genomen, in afwachting van de studie?

**21.02** Minister **François Bellot**: De studie betreffende de leesbaarheid van de Belgische kentekenplaten door de ANPR-camera's is nog niet afgerond.

Het VIAS heeft al een onderhoud gehad met leveranciers van ANPR-oplossingen en met gespecialiseerde politiemensen in deze materie met het oog op het formuleren van globale aanbevelingen.

Bijkomend heeft het VIAS besloten om een test uit te voeren om, uitgaand van de problemen die door de politie zijn gemeld, te bepalen in welke mate de kentekenplaten worden herkend. Er zullen meer dan 80 kentekenplaten worden getest, waarbij rekening zal worden gehouden met lettercombinaties die voor problemen zorgen, met kleurencombinaties, met verschillende lettertypes en met een aanmaakproces.

De organisatie van de test heeft meer tijd in beslag genomen, omdat het VIAS niet de toelating heeft gekregen om met de valse kentekenplaten op de openbare weg te rijden. Voor meer relevantie heb ik de test inderdaad in reële omstandigheden willen laten uitvoeren. Met de steun van de politiezone Antwerpen kon een oplossing worden gevonden. In december 2018 kan het VIAS starten met de uitvoering van de test op een weg die wordt geprivatiseerd en voor de duur van de test met ANPR-camera's wordt uitgerust.

Ik verwacht een eerste visie van de studie begin december 2018. De eindversie met de test in reële omstandigheden zal echter pas eind december 2018 beschikbaar zijn.

In het contract met het VIAS was bepaald dat de studie in het vierde kwartaal van 2018 werd verwacht. Wij gaan ervan uit dat die clausule zal worden nageleefd.

Wel is het zo dat, zoals aangegeven in het protocol met het VIAS, de studie daarna door de FOD Mobiliteit en Vervoer moet worden nagelezen, waardoor de eindresultaten normaal gezien eind januari 2019 beschikbaar zullen zijn.

Ik beschik niet over cijfers met betrekking tot het aantal niet-geïnde verkeersovertredingen ten gevolge van een onleesbare nummerplaat. Misschien heeft de politie die cijfers wel.

Ik geef er de voorkeur aan de resultaten van de studie af te wachten vooraleer maatregelen te treffen.

**21.03** **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw bijzonder interessante antwoord dat aangeeft dat de test inderdaad in reële omstandigheden moet worden uitgevoerd.

De aanbevelingen kunnen op die manier ook het meest concreet zijn, ook voor ons hier in het Parlement. Indien wij met die aanbevelingen nog iets willen doen, zal u zeker onze steun hebben.

Wij moeten mee met de technologie. Wanneer ANPR-camera's nummerplaten moeilijk kunnen lezen, is het inderdaad beter om na te gaan waaraan dat ligt en om het probleem effectief aan te pakken.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**22** **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van de denkoefening rond de regulering van de nieuwe voortbewegingstoestellen" (nr. 27728)**

**22** **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement des réflexions sur l'encadrement des nouveaux engins de mobilité" (n° 27728)**

**22.01** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, interrogé dans le cadre d'une question parlementaire écrite sur l'encadrement des nouveaux engins de mobilité qui apparaissent de manière croissante sur les voiries, à l'instar, par exemple, des gyropodes, hoverboards et autres trottinettes électriques, vous m'avez répondu que ces derniers ont toute leur place au niveau de l'offre intermodale plurielle de moyens de locomotion.

Toutefois, vous aviez précisé que "pour garantir à ces nouveaux engins de mobilité une juste place parmi les autres usagers de la route, il convient de veiller à s'assurer de l'adéquation de la réglementation avec la réalité de terrain. La composition du groupe de travail qui sera chargé d'étudier cette question est à l'examen. Par ailleurs, la réglementation européenne concernant les véhicules – domaine pour lequel je suis compétent au niveau belge – en exclut ces engins de déplacement. Ceux-ci sont en effet considérés comme des "machines", domaine pour lequel le ministre de l'Économie est compétent. C'est donc en collaboration avec lui que le groupe de travail doit être constitué, d'autant qu'il est également compétent pour ce qui concerne l'assurance. La première réunion de ce groupe de travail aura lieu après l'été."

Monsieur le ministre, quel est l'état d'avancement de la réflexion sur l'encadrement de ces nouveaux engins de mobilité? Quel est le bilan actuel des travaux du groupe de travail évoqué? Quelles sont les éventuelles recommandations qui vous ont été formulées ainsi qu'à votre collègue en charge de l'Économie?

**22.02** **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, l'article 2.15.2 du Code de la route définit l'engin de déplacement motorisé comme étant un véhicule à moteur à une roue ou plus dont la vitesse maximale est par construction limitée à 18 km/h. Lorsque la vitesse est supérieure à 18 km/h, il ne s'agit donc pas d'engins de déplacement motorisés; les véhicules de ce type sont interdits sur la voie publique comme le prévoit expressément l'article 59.6 du Code de la route.

Toutefois, dans un souci d'harmonisation avec la réglementation relative aux vélos électriques, le projet de nouveau Code de la route prévoit de porter cette limite à 25 km/h, ce qui sera également plus en phase avec les spécifications techniques des engins actuellement disponibles sur le marché.

L'utilisation des engins de déplacement motorisés est, quant à elle, régie par l'arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement. Les utilisateurs d'engins de déplacement qui se déplacent sur la voie publique sans excéder l'allure du pas sont assimilés aux piétons et ceux qui se déplacent plus vite qu'à l'allure du pas sont assimilés aux cyclistes.

Par ailleurs, lors de la récente campagne du SPF Économie relative à la visibilité des cyclistes, menée en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, les règles relatives à l'éclairage que doivent utiliser les usagers d'engins de déplacement ont été rappelées.

Enfin, la réglementation européenne concernant les véhicules du domaine pour lequel je suis compétent au niveau belge exclut ces engins de déplacement de son champ d'application. Ceux-ci sont en effet considérés comme des machines, domaine pour lequel le ministre de l'Économie est compétent. Je vous invite donc à interpeller ce dernier pour ce qui concerne le reste de votre question.

**22.03** **Gautier Calomne** (MR): Merci pour ces réponses, monsieur le ministre. J'interrogerai évidemment M. le ministre de l'Économie à ce sujet.

Il est vrai que la question de ces nouveaux engins se pose, en lien avec leur développement croissant. Il suffit de voir, même aux alentours de ce Parlement, se multiplier les trottinettes électriques en libre-service, ce qui suscite un certain nombre de questions. Il y aura probablement lieu d'encadrer au mieux la circulation de ce type d'engins.

Je vous remercie et serai attentif à l'évolution de ce dossier en concertation, bien sûr, avec votre collègue le ministre de l'Économie.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 27744, 27745 en 27446 van de heer Devin worden omgezet in schriftelijke vragen.

**23** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de incidenten in het station Haaltert" (nr. 27747)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met een trein die zonder conducteur vertrok in het station Haaltert" (nr. 27825)

**23** **Questions jointes de**

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidents dans la gare de Haaltert" (n° 27747)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident impliquant un train parti sans accompagnateur de train de la gare de Haaltert" (n° 27825)

**23.01** **Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, vorige week vertrok vanuit het station van Haaltert een trein zonder treinbegeleider. De conducteur bleef achter op het perron, de trein geraakte geblokkeerd en stopte pas in het volgende station, dat van Ede.

Dit incident veroorzaakte volgens de woordvoerder van de NMBS nogal wat vertraging.

Ik heb hierover volgende vragen voor u.

Kunt u mij wat toelichting geven over dit incident? Hoeveel uren vertraging heeft dit specifieke geval veroorzaakt op ons spoorwegnet?

Hoeveel keer is het al gebeurd dat een conducteur achterbleef in een station terwijl de trein vertrok? Hoeveel keer is dit voorgevallen in 2017?

Mijnheer de minister, kunt u mij ook wat toelichting geven over de vertrekprocedures van onze treinen en over de communicatie die dan plaatsvindt tussen de treinbegeleider en de machinist?

Tot slot, bent u van mening dat deze procedure veilig is of moet deze procedure herzien en bijgesteld worden om ervoor te zorgen dat zulke situaties zich in de toekomst niet meer voordoen?

**23.02** **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, comme M. Laurent Devin avait introduit une question jointe, je vais répondre en français et en néerlandais.

Les deux incidents entretiennent en effet quelques points communs: type de matériel concerné, origine et destination. Les enquêtes relatives à ces incidents sont en cours. La SNCB dispose déjà des informations suivantes. L'incident du 11 novembre résulte d'un défaut d'ouverture des portes et, surtout, de l'actionnement non autorisé d'ouvertures de secours par un tiers. Celui du 20 novembre a été causé par une fermeture des portes défectueuse. Cependant, il convient de noter qu'elles se sont fermées automatiquement lorsque le train a atteint la vitesse de 5 km/h. Il s'agit d'un dispositif de sécurité.

Le matériel en question est arrivé en fin de vie et est dépourvu de tous les équipements et conditions de sécurité dont bénéficie le matériel plus récent: information du conducteur ou interruption de la traction en cas de porte ouverte.

À court terme, un contrôle technique du fonctionnement des portes devra permettre d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent.

Op 20 november vertrekt om 16.28 uur de trein nummer E8952 in Haaltert zonder treinbegeleider. De

treinbegeleider licht de reizigersdispatching in dat niet alle deuren gesloten zijn en dat hij niet met de trein mee is. De genomen maatregelen heb ik hier bij mij voor u als bijlage.

**23.03 Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik zal de bijkomende informatie bekijken.

Hoe dan ook, moeten wij er alles aan doen opdat dergelijke situaties niet worden herhaald. Niet alleen de veiligheid van de reizigers, maar ook die van het personeel is belangrijk. Wij zullen het onderzoek van het incident afwachten; de procedure en de technische vereisten moeten toch wel eens onder de loep worden genomen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 27749, 27750 en 27551 van de heer Devin worden omgezet in schriftelijke vragen.

**24 Questions jointes de**

- **M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension du trafic ferroviaire entre Ciney et Namur" (n° 27759)**

- **M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un tarif préférentiel à l'occasion de la manifestation pour le climat du 2 décembre" (n° 27764)**

**24 Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderbreking van het treinverkeer tussen Ciney en Namen" (nr. 27759)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een voorkeurtarief naar aanleiding van de klimaatbetoging op 2 december" (nr. 27764)

**24.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, mes deux questions sont relatives à la manifestation climat du 2 décembre. Les choses ont déjà bougé depuis le dépôt de ma question. Les réactions suscitées par les bonnes nouvelles de la part de la SNCB montrent que cela touche de nombreuses personnes.

Le 23 novembre dernier – seulement ce jour-là –, la SNCB proposait un ticket aller-retour à 5 euros pour le *Black Friday*, opération consommériste pour ne pas la qualifier autrement. Ce ticket, acheté vendredi passé, peut être utilisé jusqu'au 14 décembre. Par contre, lorsque les usagers demandent s'il y aura un prix spécial à 5 euros pour la manifestation climat du 2 décembre, pour laquelle des dizaines de milliers de personnes sont annoncées, la SNCB répond que, ce jour-là, un dimanche, le prix du billet habituel sera diminué de 50 %. Pour encourager le commerce, le billet est à 5 euros, mais pour valoriser les transports en commun moins polluants en faveur d'une action contre le dérèglement climatique, c'est 50 % du prix habituel, ce qui signifie pour la plupart des voyageurs, un tarif beaucoup plus élevé.

Certaines personnes ont tenté, vendredi, d'acheter leur billet pour le 2 décembre mais - vous en êtes sûrement informé -, les systèmes informatiques de la SNCB n'ont pas supporté la demande. Par ailleurs, ces billets auraient été comptabilisés dans l'action *Black Friday ticket* et non dans un hypothétique *Change Climate ticket*. Cela a évidemment une tout autre signification.

C'est d'autant plus interpellant que celles et ceux qui, comme moi, participeront dimanche à la manifestation, sont convaincus de l'urgence de renforcer les transports en commun pour lutter contre les dérèglements climatiques et sont dès lors vos principaux alliés, ainsi que ceux de la SNCB, pour améliorer la situation du rail et des transports en commun en général.

Monsieur le ministre, qu'a-t-il été mis en place en termes de renforcement du service et tarifaires en vue de la manifestation climat de ce 2 décembre? Êtes-vous prêt – je pense que vous l'avez fait –, à intervenir auprès de la SBNCB pour obtenir un renforcement général de l'offre de trains et pour obtenir une offre tarifaire spéciale, comme les billets précités à 5 euros?

Je pourrais également vous interroger à propos de la politique en termes d'offre tarifaire événementielle de la SNCB.

Ma seconde question concernait la situation des lignes en travaux le week-end, notamment la ligne 162 entre Ciney et Namur, où un service de bus est prévu, ce qui décuple les difficultés liées au transport massif des voyageurs qui se rendraient à la manifestation de dimanche. La SNCB a-t-elle prévu quelque chose, une interruption des travaux pour permettre aux trains de circuler ou un renforcement des bus? Je pense savoir qu'il y a un problème du même ordre sur la ligne de Mons et peut-être ailleurs dans le pays.

La SNCB a-t-elle discuté avec les organisateurs de la manifestation afin de proposer l'offre de transport la plus adéquate ce dimanche, à l'occasion de cette importante manifestation?

**24.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, depuis le début de mon mandat, j'insiste sur l'importance d'un changement dans les modes de transport, d'un glissement de la voiture vers des modes plus durables comme les transports en commun, le vélo et les nouveaux engins dont nous venons de parler. Ce changement n'interviendra que si la population opère un *modal shift*, changement de mentalité nécessaire pour permettre de diminuer l'impact de la mobilité sur l'environnement, sur la pollution, sur la santé, mais aussi pour diminuer les files sur les routes et le stress qui en émane. Pour ce faire, il faut lui proposer une offre ferroviaire ou de transports publics suffisante.

Ce nécessaire changement de mentalité en matière de transport s'inscrit dans la philosophie de la marche de ce dimanche et, plus largement, de la COP24. Dès lors, j'ai suggéré à la SNCB qu'elle mette en place un billet spécial pour cet événement, le *green ticket*, comme elle le fait pour le 21 juillet ou pour des manifestations syndicales. La SNCB m'a fait savoir qu'elle mettrait en vente à partir du vendredi 30 novembre un *green ticket* au prix de 5 euros l'aller-retour, valable le dimanche 2 décembre et utilisable sur l'ensemble de son réseau en deuxième classe.

La SNCB nous indique que, dans le cadre de la COP24, elle souhaite accompagner la transition vers une mobilité propre et durable. Grâce à son offre ferroviaire, elle participe à réduire encore plus les émissions de CO<sub>2</sub> des voyageurs qui choisissent le train pour se déplacer. Je pense que c'est aussi le rôle d'une société de transport public de s'inscrire comme acteur de premier plan dans une réflexion qui la concerne directement.

En ce qui concerne les travaux entre Ciney et Namur, Infrabel m'informe qu'une coupure totale de ligne est prévue le week-end du 1<sup>er</sup> au 2 décembre pour réaliser des travaux d'infrastructure ferroviaire à Courrières et à Assesse. La SNCB explique avoir informé l'organisation *Claim for Climate* de ces travaux le 20 novembre dernier. Celle-ci lui a fait savoir qu'elle était à la recherche d'alternatives, étant donné que la durée totale du trajet se révélerait trop importante pour les voyageurs concernés.

Différentes autres coupures totales de nuit sont prévues jusqu'à la fin février 2019 sur les travaux de réaménagement des gares d'Arlon et de Ciney, le tronçon Ciney-Hatrival, les travaux de modernisation du tronçon Louvain-la-Neuve - Namur, les travaux liés au basculement 25 000 volts Nord, tronçons Namur-Hatrival.

En conclusion, monsieur Gilkinet, le Green Ticket, oui; j'espère que le système informatique supportera la surcharge. Tous les éléments n'ont pas encore été identifiés. Un autre phénomène est intervenu le vendredi 23.

Enfin, en ce qui concerne la jonction Ciney-Namur, on ne peut pas faire l'impasse sur ces travaux nécessaires et indispensables sans devoir reprogrammer le tout. Infrabel est conscient et en a informé "Claim the Climate", mais ne peut pas faire autrement.

**24.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, évidemment, les Green Tickets sont plus faciles à acheter aux guichets que ceux qui étaient prévus pour l'action du "Black Friday". C'est sans doute le gage que leur achat sera plus facile.

Je me réjouis de cette réaction positive et rapide de la SNCB, ainsi que de votre intervention, suite à notre demande et celle de milliers de Belges qui se rendront à la marche Climat dimanche. C'est la moindre des choses vu la convergence des luttes pour sauvegarder notre climat et pour des transports en commun de qualité sur tout le territoire.

J'espère que l'offre de train sera adaptée pour l'occasion et que la SNCB est consciente d'un afflux peut-être anormal de voyageurs pour un dimanche. Cela doit l'encourager à revoir sa politique tarifaire pour des trajets longue distance. Des amis luxembourgeois m'ont interpellé sur l'offre de trains le dimanche.

**24.04 François Bellot**, ministre: On peut interroger la SNCB au sujet des difficultés rencontrées le dimanche avec l'offre de trains. Quand il y a une manifestation syndicale et que l'offre de trains est augmentée, on connaît à l'avance le nombre de personnes qui vont prendre le train, par zones. Les syndicats font des achats groupés. Pour la Fête nationale, au cours des années précédentes, on a un recul, en sachant où est l'importance du nombre de personnes se rendant à Bruxelles. Ici, la SNCB me demande d'où et combien de personnes vont venir. La difficulté est là. Le message qu'il faut faire passer, c'est qu'il faut d'abord des indications sur la provenance des milliers de personnes. C'est une première chose.

Deuxième chose: il est prudent de faire savoir que tout le monde ne prendra pas le même train pour arriver à 14 h exactes à Bruxelles-Schuman. Je sais que la météo sera un paramètre important. S'il pleut, les gens viendront à la dernière minute. S'il fait beau, ils viendront peut-être une ou deux heures en avance.

Je veux tout de même prendre un certain nombre de précautions à ce sujet, sachant que l'offre de trains existe.

**24.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette précision.

J'encourage la SNCB à entrer en dialogue avec les organisateurs de la manifestation pour essayer d'évaluer les flux de voyageurs. Je pense que les organisateurs en sont demandeurs.

De façon plus globale, j'espère que cela encouragera la SNCB à réfléchir à sa politique tarifaire pour des trajets sur de relativement longues distances. Vous allez offrir, un dimanche, un libre parcours à 5 euros. Il me semble que c'est un encouragement à essayer le train pour ceux qui ne le font pas naturellement. Moi, je le prends tous les jours et c'est un plaisir.

Il est essentiel d'attirer un nouveau public. Les manifestations sont l'occasion de le faire, encore qu'ici, globalement, il s'agit de convaincus. Il est évidemment essentiel pour le climat que le train puisse concurrencer d'autres types de transport plus polluants. Je souligne en tout cas votre engagement personnel et votre intérêt pour cette question que je vous ai posée.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 27797 en 27798 van de heer Kir zijn ingetrokken.

De andere vragen die vandaag niet behandeld werden, verschuiven naar een volgende commissievergadering.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.33 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 17.33 heures.*