

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 SEPTEMBER 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 21 SEPTEMBRE 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door mevrouw Inez de Coninck.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.16 heures et présidée par Mme Inez De Coninck.

01 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 13008)

01 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 13008)

01.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mevrouw de voorzitter, dit is een korte vraag om rustig te beginnen.

Mijnheer de minister, ik heb u voor het zomerreces, in juni, een vraag gesteld over de treinverbinding Haacht-Brussel, meer bepaald over de noodzaak om een paar keer per dag tijdens de piekuren een rechtstreekse verbinding met Brussel te hebben zoals dat vroeger het geval was. U hebt toen geantwoord dat het aantal treinkaarthouders en klanten die met biljetten reizen tussen Haacht en Brussel redelijk stabiel is en dat er dus ook geen structurele wijzigingen komen.

Mijnheer de minister, sorry, ik weet niet wat u verstaat onder redelijk stabiel maar uit recente cijfers over de reizigersaantallen gepubliceerd door de NMBS blijkt dat de grootste daling juist werd opgetekend in Haacht, waar het aantal reizigers zakt van 943 per weekdag in 2013 tot 674 in 2015. Naar mijn bescheiden mening is dat allesbehalve stabiel vermits het aantal daalt met bijna een derde. Ik heb stellig de indruk dat de NMBS met het afschaffen van deze rechtstreekse verbinding mensen terug naar de auto heeft gejaagd. Ik baseer mij daarvoor op de cijfers, maar vooral ook op wat ik hoor. Mensen vinden het gewoon niet makkelijk meer om de trein te nemen tussen Haacht en Brussel.

Ik heb een heel eenvoudige vraag. Blijft u erbij dat de vroegere rechtstreekse verbinding tussen Haacht en Brussel onnodig blijft of zult u de verbinding toch evalueren op basis van deze cijfers?

01.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, beste collega, de reizigersaantallen gepubliceerd door de NMBS ingevolge de jaarlijkse reizigerstelling in oktober, moet steeds gezien worden als een momentopname waarbij gedurende een werkweek en twee weekends intensief tellingen worden uitgevoerd van het aantal opstappende reizigers in elk station. Dergelijke tellingen kunnen steeds beïnvloed worden door tijdelijke omstandigheden zoals infrastructuurwerkzaamheden, belangrijke gebeurtenissen, evenementen of zelfs de weersomstandigheden.

De cijfers van oktober 2015 laten inderdaad een gevoelige daling zien van het aantal opstappende reizigers in Haacht. De verkoopcijfers, die een beeld geven van het gemiddelde treinverbruik per dag over het hele jaar tussen Haacht en de zone Brussel, geven wat anders aan. Ik heb hier een tabel met de cijfers.

De NMBS laat mij weten dat zij haar eerdere bevindingen bevestigt, namelijk dat het aantal reizigers in Haacht ingevolge de invoering van het nieuw vervoersplan 2015, waarbij de rechtstreekse P-verbinding is weggefallen, slechts heel beperkt is beïnvloed. De NMBS voegt eraan toe dat zij continu de bezetting van haar treinen en het gebruik van de stations volgt. Gevallen van sterke stijgingen of dalingen worden steeds

onderzocht. Waar nodig, worden bijkomende studies uitgevoerd om op de wijzigingen in te spelen.

De NMBS laat mij weten dat zij de evolutie van de reizigersaantallen ook in Haacht nauwgezet zal opvolgen.

01.03 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, ik bekijk hier de tabellen die u mij hebt gegeven. Sta mij echter toe op te merken dat hier enigszins appels met citroenen worden vergeleken. Ik had het immers over 2013 en 2015, terwijl hier een vergelijking tussen 2014 en 2015 wordt gemaakt, op het moment dat volgens mij de nieuwe organisatie al ten dele in werking was.

Ik herhaal dat ik mij niet alleen op de cijfers baseer. Ik baseer mij ook op een aantal concrete gevallen, waarvan ik heel goed weet dat mensen niet meer de trein nemen, omdat dat niet meer handig is. Ik blijf dus aandacht voor de problematiek vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De volgende vragen op de agenda zijn de vragen nr. 13116 en nr. 13117 van mevrouw Thoron, maar zij is afwezig. Mevrouw Cassart-Mailleux komt later, om haar vraag nr. 13120 te stellen.

02 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van spoorwegbermen in Leopoldsburg" (nr. 13122)

02 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des talus bordant les voies ferrées à Bourg-Léopold" (n° 13122)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, verschillende inwoners van Leopoldsburg laten mij weten dat ze te lijden hebben onder wateroverlast ten gevolge van een slecht onderhouden gracht, de afwateringsgeul tussen de spoorlijn 15 en de Antwerpse Steenweg. Die gracht zou gesitueerd zijn op een terrein dat eigendom is van de NMBS en zou in het verleden onderhouden zijn door Infrabel. De gemeente Leopoldsburg zou Infrabel al gevraagd hebben om die gracht te ruimen, maar blijkbaar beschouwt het bedrijf dat niet als een prioriteit. Daarom is het aan de buurtbewoners om nu noodgedwongen zelf de gracht te onderhouden. Niet iedereen doet dat echter, waardoor de inspanningen van enkelen amper resultaat opleveren.

Klopt het dat het betreffende terrein eigendom is van Infrabel?

Klopt het dat de gracht in het verleden onderhouden werd door Infrabel? Zo ja, hoe geregeld gebeurde het onderhoud? Voerde Infrabel de onderhoudswerken zelf uit of werden ze uitbesteed aan derden? Is Infrabel volgens u verplicht om de gracht te onderhouden?

Klopt het dat Infrabel vandaag niet langer het onderhoud van de gracht verzorgt? Wat is de reden daarvoor?

Werd er overleg georganiseerd tussen de gemeente en Infrabel? Zo ja, wat was dan het resultaat daarvan?

Tenslotte, mogen de bewoners op korte termijn een oplossing verwachten voor hun problemen? Waaruit kan een oplossing bestaan?

02.02 Minister François Bellot: (...) De gracht werd in het verleden door Infrabel samen en in overleg met de gemeente Leopoldsburg onderhouden. Ze werd ongeveer om de twee tot drie jaar manueel geruimd. Infrabel onderhoudt zijn activa als een goede huisvader en is niet gestopt met het onderhoud van de gracht.

Er heeft inderdaad overleg plaatsgevonden tussen Infrabel en de gemeente Leopoldsburg. Het resultaat daarvan is dat Infrabel aan de buurtbewoners zal laten weten dat onnatuurlijke afwateringen in de betrokken gracht niet zijn toegestaan en dat het aan de bewoners zal vragen om die te verwijderen.

Naast het inlichten van de buurtbewoners blijft Infrabel ter beschikking om een constructieve samenwerking op te zetten.

02.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, als ik u goed begrijp, dan wordt de gracht vandaag nog

steeds door Infrabel onderhouden, in overleg met de buurtbewoners, die zelf ook initiatieven moeten nemen in dat verband.

02.04 Minister **François Bellot**: Ja.

02.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Er heeft effectief overleg plaatsgevonden tussen Infrabel en de gemeente in verband met dat onderhoud.

02.06 Minister **François Bellot**: Ja.

02.07 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 13146 van collega Pivin, maar die is afwezig.

03 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van digitale data bij het onderhoud van het spoor en het rollend materieel" (nr. 13161)**

03 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de données numériques dans le cadre de l'entretien des voies et du matériel roulant" (n° 13161)**

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, uit een onderzoek van het adviesbureau Roland Berger blijkt dat een beter gebruik van digitalisering ook in de spoorsector ertoe kan bijdragen dat de kosten voor het onderhoud aan treinen tot 20 % dalen. Digitale data kunnen namelijk snel en precies duidelijk maken welke delen van het spoor of het rollend materieel aan onderhoud toe zijn.

Vandaag wordt onderhoud vaak uitgevoerd op basis van standaardtijden of vastgelegde regels. Daardoor wordt het onderhoud niet altijd uitgevoerd wanneer het noodzakelijk is. Soms wordt het te vroeg uitgevoerd, wanneer het niet of nog niet nodig is, maar soms ook te laat en dan dienen er reparaties te gebeuren, wat in beide gevallen tot onnodige kosten leidt.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Zijn de spoorbedrijven op de hoogte van dat onderzoek? Welke regels hanteren zij voor het onderhoud van de spoorinfrastructuur en het rollend materieel? Lijkt het u een goed idee om gebruik te maken van digitale data om het onderhoud van het spoor en de treinstellen beter te kunnen plannen? Zo ja, bestaan daarvoor al concrete plannen? Zo niet, welke obstakels zijn er vandaag nog?

03.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, zowel de NMBS als Infrabel laat mij weten op de hoogte te zijn van het onderzoek van het adviesbureau Roland Berger. De NMBS bevestigt bovendien op dat vlak contacten te onderhouden met bijvoorbeeld experts van Roland Berger.

Het onderhoud van de infrastructuur bij Infrabel wordt al enige tijd aangestuurd vanuit een permanente follow-up van de installaties. De informatisering van het databeheer en het automatisch verzamelen van gegevens zijn het permanente onderwerp van uitgebreide projecten waarbij de nieuwste technologie wordt toegepast. Als voorbeeld geeft Infrabel het automatisch opmeten van de geometrie van de wissels vanuit een rijdende trein.

Een ander voorbeeld heeft betrekking op het vernieuwen van de sporen. Die vernieuwing gebeurt pas nadat de evolutie van de slijtage in kaart is gebracht door het automatisch monitoren van specifieke parameters die relevant zijn voor de graad van slijtage.

Wat het rollend materieel van de NMBS betreft, wordt een onderscheid gemaakt tussen het oud en het nieuw materieel. Bij oud materieel is het preventief onderhoud vooral gebaseerd op de afgelegde afstand en/of de tijd tussen verschillende intervallen. Bij het nieuw materieel, bijvoorbeeld Desiro's, wordt sinds een tweetal jaar telemetrie toegepast. Daarbij worden de treinen op afstand gevolgd via sensoren.

Die technologie heeft voor het onderhoud de volgende voordelen. Ten eerste, de oorzaken van defecten kunnen vlugger worden gedetecteerd en de hersteltijd is korter. Ten tweede, de focus kan gemakkelijker worden gelegd op het preventief onderhoud in de plaats van het curatief onderhoud. Zowel bij Infrabel als bij de NMBS gaat de invoering van digitale toepassingen gepaard met een aanpassing van de bedrijfsprocessen, wat op zich op langere termijn een vermindering van de kosten met zich brengt.

03.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het is mij duidelijk dat beide bedrijven in zekere zin al bezig zijn met het gebruik van digitale data om de kosten van het onderhoud te beperken. U geeft een aantal concrete voorbeelden. Wij zijn op de goede weg, maar u geeft ook aan dat de NMBS nog steeds in contact staat met het onderzoeksbureau. Ik begrijp dus dat zij de ambitie heeft om te blijven evolueren in die zin. Dat is een goede zaak, want in tijden van schaarse middelen kunnen immers alle beetjes helpen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Collega's, wij komen nu aan punt 9 van onze agenda. Ik vraag aanstonds aan collega Raskin om mij even te vervangen als voorzitter, omdat één van de samengevoegde vragen van mij is.

In de Conferentie van voorzitters werd vandaag beslist om de interpellatie van collega Cheron over het GEN in en rond Brussel toe te voegen aan dit agendapunt.

04 Interpellation et questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "le montage financier destiné au RER" (n° 163)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce d'un milliard d'investissements supplémentaires dans les Chemins de fer belges" (n° 13179)

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sources de financement du RER en lien avec le parking RER de Louvain-la-Neuve" (n° 13619)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le milliard d'euros supplémentaire pour les investissements ferroviaires" (n° 13703)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement d'un milliard d'euros pour la SNCB" (n° 13718)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de l'investissement d'un milliard d'euros pour le RER" (n° 13729)

04 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de financiële structuur voor de uitbouw van het GEN" (nr. 163)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van 1 miljard extra investeringen in de Belgische spoorwegen" (nr. 13179)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financieringsbronnen voor het GEN en de link met de GEN-parking in Louvain-la-Neuve" (nr. 13619)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het extra miljard euro voor spoorinvesteringen" (nr. 13703)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van één miljard euro voor de NMBS" (nr. 13718)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implicaties van de investering van één miljard euro in het GEN" (nr. 13729)

Voorzitter: Wouter Raskin.
Président: Wouter Raskin.

De **voorzitter**: Collega's, zoals toegelicht door mevrouw De Coninck, komen wij nu toe aan de samengevoegde vragen over de spoorinvesteringen, waaraan de Conferentie van voorzitters vandaag, als ik het goed begrepen heb, ook de interpellatie van de heer Cheron heeft toegevoegd.

Gaat u ermee akkoord dat wij de vragen behandelen zoals ze geagendeerd staan en beginnen met de vraag van de heer Geerts?

04.01 David Geerts (sp.a): (...)

De **voorzitter**: Collega's, geven wij voorrang aan de interpellatie? (*Instemming*)

04.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je vous remercie, monsieur Geerts.

Monsieur le président, monsieur le ministre, en juillet, vous annonciez un futur emprunt d'un milliard d'euros destiné à financer, entre autres, le RER autour de Bruxelles. Depuis ce moment, force est de constater qu'il règne, à mes yeux, un flou autour du montage et des montants qui devraient permettre de finaliser le RER, voire d'autres investissements.

Le 26 juillet dernier, nous lisions vos propos dans la presse. Vous parliez d'une manne de 1 milliard, selon une clé de répartition Nord/Sud 60/40, qui servira, je vous cite, "essentiellement à achever les travaux relatifs au RER. C'est bon pour la Wallonie comme pour la Flandre. N'oubliez pas qu'il y a 50 gares d'un côté et 80 de l'autre." Vous parliez aussi d'un investissement permettant d'opérer un saut qualitatif dans l'offre faite aux usagers, en particulier aux navetteurs. Et vous aviez conclu, là c'était auprès de la RTBF: "C'est le but de l'opération."

Quelques jours après, j'ai pu constater que les mots avaient déjà un peu évolué, que les montants avaient également évolué. "Le montage du financement du RER était déjà pratiquement bouclé avant la décision de ce milliard d'investissement vertueux, disiez-vous à la RTBF, mais dans l'enveloppe, une somme de 230 millions sera consacrée à la finalisation du RER. La règle de répartition 60/40 doit être respectée, mais cela ne compromet en rien la réalisation du RER."

De l'essentiel d'un milliard dans la première déclaration, nous étions passés là à 230 millions. Je trouvais cela un peu étrange, mais l'ensemble s'est compliqué, me semble-t-il, lors de votre interview de rentrée parue dans *La Libre Belgique*. Vous avez fait dans le pluralisme: *Le Soir*, la RTBF, *La Libre*... et je n'ai pris que les médias francophones.

Je sens l'impatience et je sens votre souci du pluralisme. La RTBF, à ce moment-là, était encore publique, sans partenaires privés, puisque j'ai appris depuis... quelque chose sur lequel je ne vais pas revenir.

Et donc, pour le RER, il faut, disiez-vous, 800 millions aujourd'hui. Vu les délais urbanistiques, je dirais un milliard. "Il faut 280 millions pour finir la ligne 161, et 250 millions pour la ligne 124. Il y a 120 millions dans le fonds RER pour la Wallonie, 50 millions viendront du parking de Louvain-la-Neuve, et 200 millions seront issus du pré-financement de la Région bruxelloise. Il manque donc une centaine de millions, que nous irons chercher dans le milliard dont j'ai parlé. En 2023, on pourra mettre un train tous les quarts d'heure sur la ligne 161 et toutes les demi-heures sur la 124", fin de citation.

Nous pouvons donc constater que les 230 millions qui avaient remplacé le milliard sont devenus 100 millions en moins d'un mois. Je sais que l'été a été très chaud, mais le milliard me semble avoir assez bien fondu. Monsieur le ministre, face à ces éléments qui, vous en conviendrez, posent de nombreuses questions et méritent sans doute des réponses, pouvez-vous nous donner avec précision le montage qui sera finalement retenu? Quelle somme ou quelle partie de l'emprunt d'un milliard sera-t-elle en réalité dévolue au RER autour de Bruxelles? Si 530 millions sont nécessaires pour finaliser le RER des lignes 124 et 161, à quoi correspond donc le total de 800 millions à un milliard d'euros auquel vous avez fait référence dans l'article de *La Libre*?

J'ai posé une autre question orale sur le sujet qui suit, mais je la développe maintenant. En ce qui concerne les 50 millions qui viendront du parking de Louvain-la-Neuve, qu'entendez-vous par l'expression "venir du

parking de Louvain-la-Neuve"? C'est la première fois qu'un parking produit de l'argent, en tous cas pour le public. C'est plutôt pour le privé, dans ce coin-là.

Les parties prenantes du dossier – ville, UCL, Infrabel – sont-elles informées de ces éléments?

Comment, monsieur le ministre, articuler le respect de la clé 60/40 avec cet emprunt dans le financement du RER?

Enfin, parce que c'est l'aspect le plus important, quel est le point de vue de la Commission européenne? Quel est le mécanisme? Autrement dit, comment fait-on pour recevoir ce que vous avez souligné au départ, à savoir l'approbation finale par la Commission du montage proposé? Les signes semblaient positifs, nous disiez-vous, mais ne présagent en rien de la décision définitive. Une procédure formelle ou informelle a-elle été mise en place? Si oui, quelle est-elle? Comment s'y prend-on pour obtenir la capacité d'emprunt?

Quel en sera le véhicule, si j'ose dire? S'agira-t-il de la SNCB, dont on connaît la structure des recettes et des dépenses, qui dépend pour l'essentiel des dotations publiques? Ou bien sera-ce Infrabel, dont la répartition entre recettes et dépenses diffère de celle qui est en vigueur à la SNCB?

Au niveau fédéral, la question du *ruling* avec la Commission européenne est un peu plus compliquée.

Enfin, quels sont les délais envisageables *a priori*, bien que nous sachions qu'ils peuvent ne pas être respectés? La démarche a-t-elle été entreprise dans les règles? Si oui, quelles sont-elles?

Au départ, ce dossier apparaissait comme l'apport d'un milliard en guise de prémonition du programme de Charles Michel en termes d'investissement productif. C'est à croire que vous l'avez inspiré. Toutefois, dans un deuxième temps, on a bien vu que ce montant initialement censé répondre aux besoins du RER autour de Bruxelles a terriblement fondu pendant l'été, au point qu'il ne constitue plus qu'une minuscule partie du dossier RER.

Voilà, monsieur le ministre, une source, sinon d'inquiétude, en tout cas d'interrogation dont je voulais vous faire part à travers cette interpellation.

04.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal niet zo ver in detail treden als mijn collega met zijn interpellatie.

Op het moment waarop ik de vraag opstelde besliste de regering, enerzijds, drie miljard euro te besparen, en zei de regering in het zomerreces, anderzijds, dat de bedrijven zelf 1 miljard bijkomende schuld mochten maken. Ik vond dat opmerkelijk.

Ik wou de minister, enerzijds, feliciteren omdat hij begreep dat de gevraagde inspanning eigenlijk onrealistisch was en een impact zou hebben op de dienstverlening, zowel voor de NMBS als voor Infrabel. Anderzijds, toen ik kennis nam van andere antwoorden van de minister, hier in het Parlement of in de pers, bleek dat schuldstabilisatie van de bedrijven voor u prioritair was. U hebt nog gezegd dat bijkomende schuld maken een hypotheek was op de toekomst van die bedrijven. Vandaar dat ik uw tweeledige boodschap eigenlijk niet goed snap.

U hebt het over een bijkomende miljard, waarnaar collega Cheron al heeft verwezen, en wij zouden graag weten hoe de verdeling ervan gebeurt, over de landsgedeelten en over de bedrijven. Na de opsommingen te hebben gehoord gaat het vooral om investeringen in infrastructuur, al dan niet investeringen die geschrapt worden door de besparing die deze regering heeft opgelegd. Nu zegt u: doe maar.

Vervolgens heb ik een bedenking omtrent het Europese luik. Hoewel ik de SEC95-norm even bekeken heb over het al dan niet opnemen van investeringen in de begroting, is er nog steeds onduidelijkheid. Quid met de verdeling? Klopt de 60/40-verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië? Welke schulden kan men effectief maken? Hoe gebeurt de verdeling tussen de bedrijven? Om welke investeringen gaat het precies? Zijn het investeringen die op termijn rendement moeten opleveren? Erkent u met de uitspraak "een bijkomend miljard schuld maken" dat de door de regering gevraagde inspanning, met name drie miljard besparing, onrealistisch is? Hebt u al meer nieuws over het standpunt van Europa?

04.04 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, collega's Cheron en Geerts hebben het dossier al

uitvoerig geschetst. Wij juichen extra investeringen in de infrastructuur, die broodnodig zijn voor ons spoor, toe. Dat staat los van de besparingen die wij vooral zien op de exploitatie. Wij kunnen meer doen met minder en willen besparingen doorvoeren waarbij de reiziger buiten schot blijft.

Het miljard euro dat wordt vrijgemaakt voor extra investeringen roept natuurlijk wel vragen op. In de pers lazen wij dat het geld onder meer zal dienen om het GEN Brussel af te werken, om hogere perrons te bouwen en om de aansluiting van de Antwerpse haven te realiseren. De investering moet snel de socio-economische groei stimuleren. De resultaten ervan moeten op korte termijn voelbaar zijn en een voordeel vormen voor de reizigers. Vooraf werden er door sommige Franstalige oppositiepartijen telkens vraagtekens geplaatst bij de 60/40-verdeelsleutel. Vroeger waren zij daar altijd hevige verdedigers van, maar nu stellen zij zich hier vragen bij.

Bij de aankondiging van het extra miljard euro voor spoorinvesteringen heb ik concreet de volgende vragen.

Voor welke concrete projecten zal men dat geld gebruiken? Klopt het dat het niet alleen voor het GEN Brussel is, maar ook voor andere projecten? Over welke projecten gaat het?

Wordt de 60/40-verdeelsleutel gerespecteerd in het bedrag en geldt dat voor elk jaar of over de gehele legislatuur?

Volstaat het budget voor het afwerken van het GEN rond Brussel?

04.05 Gwenaëlle Grovonijs (PS): Monsieur le ministre, fin juillet vous annoncez ce que vous appelez un investissement public productif d'un milliard d'euros dans le rail. Cet investissement s'ajouterait donc à ce qui était prévu ou prévisible dans le traditionnel plan d'investissement et servirait pour l'essentiel à l'achèvement du RER. Il s'agirait ici, non pas d'augmenter les dotations du groupe SNCB, que vous avez très largement diminuées, mais bien de jouer sur l'endettement du groupe. Nous sommes évidemment sur la même longueur d'onde quant à la nécessité d'investir dans le rail. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons un plan pluriannuel d'investissements conséquent, PPI que vous avez d'ailleurs totalement supprimé car trop ambitieux. En lieu et place, vous préférez donc creuser le déficit de l'entreprise, ce qui ne manque pas de nous interpellier.

Le CEO d'Infrabel, Luc Lallemand, s'est toujours montré réticent quant à la possibilité d'endetter son groupe. Celui-ci a toujours mis en avant l'exigence faite à Infrabel de veiller en permanence à ce que ses coûts ne dépassent pas ses revenus afin d'éviter une éventuelle consolidation de sa dette qui devrait alors être reprise par l'État. Ce scénario est d'autant plus interpellant que les dotations d'Infrabel ont été très largement diminuées et que les redevances d'infrastructure ont été gelées.

Encore une fois, ce gouvernement préfère faire peser toute la responsabilité sur les épaules d'Infrabel et de la SNCB plutôt que de les financer correctement.

Monsieur le ministre, ce cadeau imaginaire d'un milliard d'euros n'est ni plus ni moins qu'une obligation faite à Infrabel de s'endetter. Compte tenu de la position claire du CEO d'Infrabel sur l'endettement, avez-vous obtenu la collaboration pleine et entière de l'entreprise sur la question? Concernant l'état des finances d'Infrabel, pouvez-vous nous assurer qu'elle peut assumer cet endettement sans compromettre l'équilibre entre coûts et revenus?

Concernant la question de l'éventuelle consolidation, celle-ci n'a toujours pas été clarifiée. Pouvez-vous nous assurer qu'elle n'est pas à l'ordre du jour et que tant l'État qu'Infrabel sont immunisés contre ce risque potentiel?

Dans le même cadre, vous avez également déclaré que ce milliard suivrait bien évidemment la fameuse règle 60/40. Nous aurions donc 600 millions pour le nord et 400 millions pour le sud du pays. Outre les questions que je vous ai posées quant à la réalité de cet investissement, nous nous posons également la question de savoir si cela s'avèrera suffisant en ce qui concerne le RER.

Les estimations concernant la finalisation des travaux du RER wallon font état de montants oscillant entre 800 millions et un milliard d'euros. Même si on ajoute les 200 millions de pré-financement proposés par le gouvernement wallon, nous n'arrivons donc toujours pas à financer la finalisation de ce RER. Cette finalisation est en outre annoncée pour 2025 au plus tôt, voire 2030, et dans une version *light*. À cette allure,

même les calendes grecques deviendraient presque un horizon plus crédible.

Dès lors, monsieur le ministre, en ce qui concerne ce point spécifique du RER, j'ai une question à vous poser. Il est de votre responsabilité de trouver un financement suffisant pour terminer ces travaux que tous les usagers wallons, mais aussi bruxellois, attendent depuis bien trop longtemps. Il n'est plus acceptable de devoir encore une fois supporter le carcan de cette clé 60/40 qui est totalement disjointe des réalités du terrain. On sait que le RER est à présent fini en Flandre. À quoi serviront donc ces 600 millions pour le nord du pays, s'ils doivent être consacrés, pour l'essentiel, au RER?

04.06 François Bellot, ministre: Chers collègues, le lancement d'investissements ferroviaires supplémentaires à concurrence d'un milliard d'euros constitue désormais une option forte du gouvernement. Pour ce faire, je souhaite qu'Infrabel et la SNCB constituent un endettement vertueux à due concurrence, profitant de l'opportunité unique de pouvoir emprunter à des taux historiquement bas.

L'analyse macro-économique que j'ai présentée au gouvernement le 23 juillet, et qui sous-tend ce choix, est assez complexe et trouve difficilement sa place ici. Vous en disposerez le moment venu. Pour rappel, l'OCDE chiffre à 1 à 2 % du PIB les problèmes de la saturation dans notre pays. BECI a déterminé que le surcoût de la saturation pour l'économie bruxelloise est de l'ordre de 352 millions d'euros par an, de l'ordre de 200 millions d'euros pour Anvers et de l'ordre de 250 millions pour l'ensemble du pays en plus. Un mécanisme élaboré détermine le supplément de charges pour les entreprises, c'est-à-dire une diminution des recettes pour l'État. C'est pour cela qu'on appelle cela le cercle vertueux. Si nous améliorons la mobilité, nous améliorons l'efficacité économique et donc le rendement des entreprises et leur activité.

Je ne vais pas détailler les chiffres, mais il faut savoir que, selon des estimations basses, si l'on parvient à diminuer la longueur des bouchons sur les axes routiers de l'ordre de 30 %, cela représente un gain minimum de 45 millions d'euros par an pour l'État.

Il faut ensuite savoir que la saturation d'un réseau n'est pas proportionnelle, mais qu'elle répond à une règle assez simple. Une voie de circulation peut accueillir 3 000 véhicules par heure et par sens. Si vous ajoutez un véhicule, c'est alors l'immobilité. En dessous de 3 000, c'est donc une densité normale. C'est ainsi que le mercredi et le vendredi sur Bruxelles, on a observé des bouchons qui étaient à peu près en réduction de près de 25 % par rapport aux autres jours de la semaine. Plusieurs mesures peuvent aboutir à réduire la longueur des bouchons, mais je ne vais pas entrer dans le détail, puisque c'est une politique de mobilité que nous organisons avec mes homologues régionaux.

Cet endettement destiné à financer des travaux ayant un impact direct sur l'offre de mobilité et à augmenter le caractère attrayant du train via notamment la fin des travaux du RER est en effet vertueux en ce sens qu'il produira très vite des effets positifs sur le plan socio-économique dans l'ensemble du pays. Il est aussi vertueux, car il ne vise pas à compenser des pertes opérationnelles ou un manque d'efficacité vu les mesures qui viennent d'être prises dans ce dernier domaine.

Vous êtes impatients mais cela peut prendre du temps. Infrabel procède actuellement à l'étude des modalités de l'opération technico-financière sur la base de l'approche générale que je lui ai communiquée et dont je me suis ouvert à la presse. Il est donc trop tôt pour évoquer des montants particuliers et précis au sein d'une enveloppe globale ou les modalités de mise en oeuvre de l'opération. Infrabel et la SNCB y travaillent. Néanmoins, concernant le montant de 50 millions portant sur le parking relais de Louvain-la-Neuve, et dont j'ai fait état, je puis vous indiquer qu'il correspond à la partie non utilisée de l'opération de préfinancement relative à la construction de celui-ci par la SNCB. Infrabel a bien été informée de cette opportunité.

De regels van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 met betrekking tot de gewestelijke sleutel zullen verder toegepast worden.

La clé 60/40 sera donc bien respectée. La Commission européenne est favorable à la relance des investissements dans tous les États membres à condition que les règles applicables à l'endettement des pouvoirs publics soient respectées.

Je pars du cadre réglementaire qui existe à ce jour. On verra ce qui se passera pour les jours qui viennent!

Dans le cas présent, il s'agit d'emprunts à conclure par Infrabel et, subsidiairement, par la SNCB qui

agissent en dehors du périmètre de consolidation de l'État. Pour respecter cette règle, 51 % des recettes variables doivent couvrir la charge de la dette.

De regering blijft vasthouden aan de stabilisatie en de vermindering van de historische schuld van de spoorwegen. Dit sluit niet uit dat er een positieve schuld wordt opgebouwd die snel ten goede zal komen aan de burgers en de economie van heel het land.

En ce qui concerne les éléments chiffrés, je m'en réfère aux exposés qui seront donnés la semaine prochaine par les CFO des deux sociétés eu égard à la dette. Ceux-ci ne manqueront pas de communiquer leur analyse complète aux membres de la commission.

Je veux préciser une chose concernant le périmètre de la dette: on doit démontrer que 51 % de la charge de la dette est au moins couverte par des recettes variables.

04.07 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Bien entendu, nous sommes impatients. Voilà plus de 20 ans que nous patientons dans ce dossier! Aussi, vous comprendrez que, comme disait Woody Allen, "l'éternité, c'est long, surtout sur la fin"! Ici, nous ne sommes pas partis pour l'éternité, mais Mme Grovonijs utilisait l'expression "les calendes grecques" qui, par nature n'existent pas, puisqu'elles sont romaines. Je vous avoue être perplexe. D'une part, je comprends bien la volonté; d'autre part, entre juillet et septembre, le temps s'est arrêté.

04.08 François Bellot, ministre: Il y a eu deux mois de vacances, monsieur Cheron!

04.09 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Il a fait très chaud, j'ai craint qu'il n'y ait eu une fonte du milliard et je vous avoue que je reste encore plus perplexe, car je vous rejoins sur ce constat: s'attaquer aux embouteillages (vous avez bien décrit le mercredi et le vendredi qui sont des phénomènes connus par rapport à ce que cela signifie et l'immobilité que cela crée et génère, à savoir un coût collectif insupportable) est d'utilité publique. Nous connaissons toutes les études de la FEB, qui parlent de 8 milliards par an, de BECI à Bruxelles qui évoque des sommes très importantes. Et vous semblez bien saisir la donne, ce dont je me réjouis, car ce discours, je ne l'entendais pas par le passé. Sur le constat, nous sommes tout à fait d'accord.

Quant à l'idée d'un investissement productif, évidemment, nous sommes d'accord! Nous devons d'ailleurs le porter collectivement. J'ai même cru comprendre que la N-VA s'y ralliait. C'est un événement historique aussi par rapport au dossier de la SNCB, aux économies, aux économies, aux économies. On n'entendait que cela depuis le début de la législature.

Il reste probablement à convaincre Angela ainsi que Schäuble – ce sera un peu plus périlleux. C'est, en tout cas, un combat commun. Je m'en réjouis.

En revanche, et c'est ici une épée de Damoclès - qui n'était ni grec ni romain -, la question est: qui va être le méchant à la fin de l'histoire, quand Infrabel aura produit ses études technico-budgétaires et que le dossier aura été introduit? J'espère qu'on ne va pas se contenter de honnir la "vilaine Europe qui aura dit non". J'espère qu'on va monter un dossier, comme vous le signaliez de manière un peu sibylline, mais j'ai bien cru comprendre que vous escomptiez aussi une modification du point de vue européen à l'égard des investissements productifs. Peut-être avez-vous reçu des nouvelles de Bratislava. Je ne veux pas le savoir; de toute façon, vous ne le direz pas. S'il y a une bonne nouvelle du côté de l'Europe, tant mieux. Mais alors, quel sera le véhicule? Vous êtes resté un peu flou – ce n'est pas dans vos habitudes – quant à savoir si ce serait la SNCB ou Infrabel. J'ai cru comprendre depuis le début que ce serait Infrabel, mais c'est mon intuition. Je suis de l'école Daerden, quand il parlait du périmètre de consolidation, des normes SEC, de ce qui est autorisé et de ce qui est supporté par des crédits variables (par exemple, les 51 % dont vous parlez).

Nous allons donc attendre ces études en espérant que l'argumentation sera suffisamment solide. Un consensus politique a été réuni. Il est assez rare que tout le monde convienne que c'est une bonne idée de favoriser des investissements productifs pour différentes opérations vertueuses, non pas en vue de faire de la dette pour de la dette, pour du fonctionnement et de l'habituel, mais bien dans le but d'opérer des choix stratégiques fondamentaux en termes de mobilité ferroviaire. Nous allons donc attendre les résultats. Que pouvons-nous faire d'autre? Cependant, nous restons perplexes vis-à-vis de l'importance que représente l'investissement RER lui-même à l'intérieur de ce milliard. Je suis frappé qu'en lisant vos interviews, vous qui

êtes d'ordinaire si précis - nous avons suffisamment loué votre personnalité pour vous demander des comptes aujourd'hui -, je constate que la part que représentait le RER dans ce milliard a fondu comme neige au soleil de l'été.

Au début, on avait l'impression que c'était presque l'essentiel du milliard. Maintenant, c'est un dixième!

J'en viens à ma dernière question relative au calendrier.

J'ai bien entendu l'argumentation sur les permis, sur les difficultés de générer et d'avoir la fin des travaux RER dans des conditions raisonnables et respectables. Ne pourrait-on pas donner un petit coup de pouce au raisonnable? En matière d'urbanisme, les Régions, ne peuvent-elles pas aller un peu plus vite qu'à l'habitude? Je me souviens avoir accepté au Parlement wallon un décret en vue de terminer un projet de voie rapide. Imaginez-vous le transfert idéologique que cela m'avait demandé. Comme il restait un kilomètre de voie rapide qui n'était pas terminé, cela provoquait des embouteillages gigantesques dans les villages, alors qu'en amont et en aval, c'était réalisé. En trois jours, le parlement wallon a fait un décret pour donner un permis par décret. Pourquoi ne pas déterminer avec les Régions ce qu'il y a moyen d'accélérer en termes de permis? Rien qu'en faisant cela, on peut facilement gagner deux ans.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Monsieur le ministre, je vous remercie pour les différentes présentations que vous avez faites sur le RER, notamment en Brabant wallon. Vous avez toutefois bien vu qu'on restait un peu sur notre faim pour ce qui est des dates annoncées. De fait, 2025 comme premier point de rendez-vous uniquement pour avoir quelques améliorations mais pas du tout encore le RER, cela n'est pas en lien avec l'objectif annoncé en juillet: des investissements productifs dans le rail pour rencontrer les embouteillages. S'il n'y a pas un transfert modal, le constat qui a été fait au départ sur l'intérêt économique de régler la question des embouteillages ne se concrétisera pas.

J'en termine, monsieur le président. Je suis un peu long mais le sujet le mérite.

Monsieur le ministre, je suis sûr qu'intellectuellement, vous savez qu'on ne peut pas parler de ce dossier sans parler de fiscalité automobile. Si on ne discute pas de la question du budget mobilité et de la question des voitures de société, on fait semblant de ne pas avoir compris ce qu'est la véritable cause des "bouchons" en Belgique. C'est un vrai débat. Je sais que vos partenaires de coalition ont dit *no pasarán* mais ils ont tellement changé d'avis ces derniers temps que je ne désespère pas.

04.10 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik denk dat we het eens zijn over de vaststelling dat congestie een economische kost heeft. Het zou gaan om 2 % van het bbp, omgerekend acht miljard euro. Ik heb in het begin van deze legislatuur gezegd dat ik daarom niet begrijp dat deze regering drie miljard bespaart, hoewel ze zich bewust is van die economisch kost; nog los van de maatschappelijke en medische kosten die ermee gepaard gaan.

Het is goed dat u toegeeft dat die besparing waarschijnlijk te drastisch is geweest. U zegt dat de leninglast zeer laag is en dat men bijkomende schulden kan maken. Als ik dan de schuldratings van verschillende bedrijven bekijk en de dekkingsgraad van inkomsten die achteraf kunnen worden gecreëerd, dan denk ik dat Infrabel in staat is om die schuld zelf te dragen. De NMBS staat vandaag niet sterk genoeg om dat te doen.

Ik denk dat er daarover duidelijkheid moet komen, anders vrees ik dat dit een losse flodder wordt.

04.11 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

U hebt duidelijk gezegd dat de verdeelsleutel 60/40 gerespecteerd zal worden, zo hoort het ook.

Wat betreft de schulden voor het GEN-fonds, ik heb daarover vroeger ook al vragen gesteld. In vorige legislaturen is er een put nagelaten en ik stel vast dat deze regering dat probeert op te lossen. Ik kijk ook uit naar de audit die wij hebben gevraagd aan het Rekenhof over het GEN-fonds. Daarin zullen misschien wat interessante zaken aan het licht komen.

04.12 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

On peut dire que vous avez attisé notre curiosité et notre impatience avec vos déclarations cet été.

J'espère que pour la semaine prochaine, quand nous recevrons les CEO, la réflexion aura avancé et que nous pourrions avoir des éléments concrets. À l'heure actuelle et selon vos réponses, on peut dire que vous arrivez à maintenir le suspense. Espérons que nous pourrions avoir des réponses la semaine prochaine.

On a le sentiment que vous vous retranchez derrière les CEO dans votre réponse, alors que cela reste une décision politique qui devra être prise par vous et le gouvernement.

04.13 François Bellot, ministre: La semaine prochaine, les CFO viennent pour l'état de la dette. En ce qui concerne le milliard en question, les services de la SNCB et d'Infrabel, compte tenu de ce qu'on leur a dit, sont en train de travailler sur l'ensemble des composantes techniques, de délai de remise en œuvre des travaux du RER et des autres projets d'investissement. Tout est dans la réflexion actuelle dans le cadre du plan d'investissement, qui comprend notamment le volet RER. Sauf si les CFO ont d'autres informations, ils ne peuvent pas vous expliquer aujourd'hui le plan d'investissement puisqu'il sera arrêté par le gouvernement fédéral. Ils pourront simplement vous dire que la dette est à tel niveau, tel taux moyen, tel taux consolidé.

04.14 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ce n'est pas très rassurant parce que cela voudrait dire que ce milliard soi-disant supplémentaire est en fait ce qui va financer le nouveau plan d'investissement?

04.15 François Bellot, ministre: Mais non!

(hors micro)

Le **président:** Encore des réactions?

04.16 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, quand voyons-nous les CFO?

Le **président:** Mercredi prochain.

04.17 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Qu'est-ce qu'un CFO?

04.18 François Bellot, ministre: Ce sont les responsables financiers. Ces choix ont été faits par la commission.

04.19 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is dezelfde als die van de heer Cheron, namelijk bevestiging krijgen van die vergadering. Deze staat niet op de voorlopige commissieagenda. Gaat deze vergadering door?

De **voorzitter:** Volgens het commissiesecretariaat wel. Ik heb begrepen dat er nog een paar foutjes in de ontwerpagenda zijn geslopen. Dat wordt rechtgezet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise en charge des personnes à mobilité réduite par la SNCB" (n° 13120)

05 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie die de NMBS biedt aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 13120)

05.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai déjà interrogé à plusieurs reprises Mme Galant sur la prise en charge des personnes à mobilité réduite par la SNCB, au sein de ses gares mais aussi pour monter dans les trains.

Il se trouve que certaines gares permettent d'offrir une assistance spécifique aux PMR, tandis que d'autres

ne le permettent pas du tout. En outre, à l'occasion de ma question, on m'avait confirmé qu'il fallait effectivement réserver une assistance 24 heures à l'avance, délai que j'estime particulièrement long mais concevable, mais que la SNCB réfléchissait à la manière de réduire ce délai, ce qui était évidemment une bonne nouvelle.

Monsieur le ministre, des initiatives ont-elles été lancées pour améliorer l'accessibilité des gares et des trains aux PMR? Comment sont priorisées ces initiatives? Les gares les plus fréquentées sont-elles les premières qui bénéficieront d'aménagements en ce sens? Existe-t-il des gares et des trains accessibles aux PMR sans assistance spécifique? Le numéro du *contact center* permettant de réserver une assistance PMR sera-t-il gratuit prochainement?

Certains trains ont des marches particulièrement hautes, même pour des personnes qui ne sont pas à mobilité réduite. Comment sont répartis géographiquement les trains peu adaptés aux PMR? Selon quels critères?

05.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la SNCB s'est engagée, via son contrat de gestion, à améliorer l'accessibilité des gares pour les PMR.

Lors de travaux de construction ou de rénovation des gares et points d'arrêt, l'accessibilité des PMR est toujours prise en compte afin que les aménagements répondent au minimum aux normes et obligations en vigueur, et ce quelle que soit l'importance de la gare en termes de fréquentation.

Une gare est considérée comme intégralement accessible lorsque le bâtiment de gare et les quais sont accessibles depuis la voie publique et lorsque du personnel propose une assistance pour l'embarquement et le débarquement des trains. Au 1^{er} janvier 2016, quinze gares répondent à ces critères.

Un bâtiment de gare est dit accessible lorsqu'il comporte au moins un accès totalement dégagé de tout obstacle reliant la voie publique au hall des guichets, au moins un accès aux quais totalement dégagé de tout obstacle, un local sanitaire adapté aux PMR, des lignes de guidage pour les personnes aveugles (dalles podotactiles) et des places de stationnement réservées aux PMR dans les parkings.

Les quais sont considérés comme accessibles lorsque trois conditions sont remplies. Les quais sont hauts. Pour rappel, la SNCB a opté pour la standardisation des bordures de quai à 76 centimètres. Deuxièmement, le transfert entre quais est possible via une passerelle ou un couloir sous-voies équipé de rampes ou d'ascenseurs. Troisièmement, les quais sont équipés de cheminements podotactiles.

Dans les contrats de gestion 2008-2012, des objectifs chiffrés avaient été fixés par l'ex-SNCB Holding, alors en charge de l'accessibilité des halls de gare et par Infrabel, responsable de l'accessibilité des quais. Dans le cadre de la nouvelle structure des chemins de fer, des objectifs d'Infrabel ont été repris par la SNCB à l'exception du rehaussement des bordures de quai. Jusqu'à présent, ces objectifs n'ont pas été revus. Ceux-ci sont en cours de discussion dans le cadre des futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel.

Par rapport au matériel roulant de manière générale, le nouveau matériel roulant sera conforme au règlement de l'Union européenne 1300/2014 du 18 novembre 2014 portant sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union européenne pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Les mesures prévues ne se limitent pas à l'amélioration de l'embarquement mais des mesures spécifiques sont également prises pour les personnes malvoyantes et/ou sourdes.

La SNCB m'informe qu'elle n'opte pas pour la gratuité du numéro de téléphone du *contact center*. Le numéro unique du call center 02/528.28.28 a été choisi car il est plus facile pour le client d'avoir un seul point de contact téléphonique pour toutes ses demandes: informations, produits, horaires, demandes d'assistance.

En ce qui concerne votre question sur le train à marches hautes, il s'agit de matériel plus ancien, principalement les rames vertes classiques, les automotrices quadruples et les M5. Ce matériel continue de circuler partout sur le réseau. Il n'est prévu aucune règle spécifique pour mettre ce matériel en service dans une région particulière.

05.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Je remercie le ministre pour la réponse tout à fait complète qu'il a pu m'apporter. Le contrat de gestion prévoit des choses et je crois qu'on continuera à travailler dans ce sens.

Cela me paraît indispensable.

Merci beaucoup.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13180 van de heer Geerts wordt omgezet naar een schriftelijke vraag.

06 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het budget voor Blue-mobility" (nr. 13181)

06 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget alloué à Blue-mobility" (n° 13181)

06.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, in 2011 werd door B-Holding en FIETSenWERK Blue-mobility opgericht om het systeem van deelfietsen in ons land te starten, naar het voorbeeld van de OV-fiets in Nederland. Ondertussen staat de teller op 47 stations. In 2015 waren er 140 000 ritten en in 2016 worden er 180 000 ritten verwacht. Volgens een studie van Blue-mobility zorgen de Blue-bikeritten voor 30 % nieuwe treinreizigers.

Ik heb vragen over de uitbouw, omdat daar in het recente verleden wat onduidelijkheden over bestonden.

Welk budget stelt de NMBS ter beschikking van Blue-mobility voor de uitbreiding van Blue-bikepunten aan NMBS-stations? Op welke termijn kan die uitbreiding worden gerealiseerd?

06.02 Minister François Bellot: Mijnheer Geerts, sinds 2015 is B-Parking, een dochteronderneming van de NMBS, hoofdaandeelhouder van Blue-bike. Een bedrag van 80 000 euro is momenteel nog beschikbaar voor de uitbreiding van Blue-bikepunten aan NMBS-stations. Met dat budget kunnen er nog 15 bestaande locaties worden ingebed. Gezien de aandeelhouderstructuur ligt het investeringsbudget voor de uitbreiding van Blue-bike nu bij B-Parking. Het budget en het ondernemingsplan voor 2017-2020 zijn op heden echter nog niet goedgekeurd door het bevoegde orgaan van de betrokken vennootschappen.

Blue-mobility hanteert momenteel de volgende parameters voor de realisatie van een Blue-bikepunt bij een station. Ten eerste, er moeten minimaal 20 000 inwoners in de stad of gemeente wonen. Ten tweede, er moeten minimaal 2 000 opstappende reizigers per dag zijn. Ten derde, inzake *modal split* fietsgebruik: voor Vlaanderen minimaal 7 %, voor Wallonië minimaal 2 %.

Ten vierde, er moet een financiële bijdrage zijn vanuit de lokale overheid aan de operationele werking per fiets zijn, bijvoorbeeld 5 400 euro per jaar voor 12 fietsen. Ten vijfde, de gemeente moet akkoord gaan met lokale promotie van het systeem. Daarnaast mag niet uit het oog verloren worden dat ook De Lijn en SRWT aandeelhouder zijn van Blue-mobility. De uitbreiding van Blue-bike is dan ook niet beperkt tot de Blue-bikepunten bij de treinstations.

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

Mij was het vooral te doen om duidelijkheid over het budget voor 2017 omdat de lokale overheden, zeker de schepenen van Mobiliteit, zouden moeten kunnen weten welke projecten effectief gerealiseerd kunnen worden. Die schepenen van Mobiliteit krijgen daar nu vragen over, terwijl er nog geen duidelijkheid over is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bommelding van 10 augustus en de werking van het DGLV" (nr. 13184)

07 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alerte à la bombe du 10 août et le fonctionnement de la DGTA" (n° 13184)

07.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, tijdens het 19u-journaal van 10 augustus kwam er een bommelding binnen. Volgens de nieuwsredacties zouden er op twee vliegtuigen bompakketten zitten.

Na verschillende bezoeken die ik gebracht heb vroeg ik mij af of, als dit het geval zou zijn, er geen alarmprocedure moet worden ingezet waarbij de brandweer en de hulpdiensten preventief moeten uitrukken? Ik was verwonderd omdat ik geen beweging zag toen ik die bommelding vernam op het journaal. Daarom vraag ik mij af wat er gebeurt als men die aankondiging doet. Het is raar dat men zegt dat er indicaties zijn voor een bommelding, maar dat er niets gebeurt.

Is het DGLV betrokken geweest en, zo ja, wanneer? Het DGLV komt in heel dit verhaal eigenlijk niet voor, er werd enkel gesproken over Belgocontrol. Ik denk dat BAC de brandweer zou moeten laten uitrukken, maar blijikbaar is dat niet gebeurd? Wie moet deze beslissing nemen?

07.02 Minister François Bellot: Volgens het DGLV op 10 augustus was er informatie toegekomen via enkele berichten op twitter, waarin melding werd gemaakt van bommen aan boord van SAS, zonder enig detail van specifieke vluchten. Dit werd onderzocht door het Belgische parket, maar er waren geen aanwijzingen van een mogelijke aanslag.

BAC beschikt over de nodige procedures in geval van rampen en incidenten, waaronder bommeldingen. Enerzijds, ziet het DGLV als bevoegde autoriteit hierop toe en volgt het op of de verplichte oefeningen op deze procedures worden uitgevoerd. Anderzijds, wordt het DGLV onmiddellijk op de hoogte gesteld en betrokken in de crisiscel bij eventuele rampen of incidenten.

Het DGLV werd geïnformeerd over het incident, maar er was geen nood aan bepaalde maatregelen aangezien er geen concrete dreiging voor de luchtvaart was.

Het nummer van de departementale crisiscel van de FOD Mobiliteit en Vervoer was bereikbaar. Deze crisiscel is opgericht ter ondersteuning van de FOD en zijn *stakeholders* in het crisisbeheer, moet bijdragen tot de uitwerking van nationale noodplannen voor crisissen met directe en/of indirecte impact op mobiliteit, en moet de interne werking versterken. Alle directies zijn erin vertegenwoordigd. De crisiscel heeft ook een passieve wachtdienst die 24/24 en 7/7 bereikbaar is ingeval van crisis. Het DGLV maakt deel uit van deze wachtdienst.

De *head of security* van wacht werd door de federale politie geïnformeerd dat er een niet-specifieke dreiging was voor een SAS-vlucht, wereldwijd, zonder lokalisatie, zonder tijdstip, zonder vluchtnummer. Bepaalde diensten van Brussels Airport werden daarop in stand-by gezet.

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

De reden waarom ik de vraag stelde, was dat ik informatie had dat bij het DGLV niemand bereikbaar was, en dat Belgocontrol daarom het initiatief genomen had. Dat was voor mij de aanleiding om te zeggen dat er beter mensen stand-by zouden staan bij het DGLV.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 13182 en 13508 van de heren Geerts en Foret worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 13185 van mevrouw Dumery wordt uitgesteld.

08 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de binnenlandse trajecten door FlixBus" (nr. 13192)

08 Question de Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons intérieures assurées par FlixBus" (n° 13192)

08.01 Ann Vanheste (sp.a): Mijnheer de minister, FlixBus is een Europese aanbieder van intercitybussen in 16 verschillende landen. Het bedrijf is vooral actief in West-Europa, ook in België sinds 2015. In zowat alle landen kan FlixBus binnenlandse trajecten afleggen. Daarmee wordt bedoeld het opstappen en het afstappen in eigen land zonder overstap. Zo kan men in Nederland makkelijk van Amsterdam naar Den Haag of in Kroatië van Starigrad naar Zagreb met de bus. In België is dat echter niet mogelijk. In België

is dat blijkbaar niet toegelaten; men kan enkel buitenlandse bestemmingen kiezen. Het bedrijf werkt budgetvriendelijk voor de reizigers en het vraagt zelf om dat ook mogelijk te maken in België.

Mijnheer de minister, heeft het bedrijf u hierover al benaderd? Zijn er plannen om aan de vraag tegemoet te komen? Wat is de reden waarom dat niet is toegestaan in België?

08.02 Minister **François Bellot**: De FOD Mobiliteit en Vervoer geeft de vergunningen af voor het internationaal geregeld busvervoer. De aanvragers, zowel Belgische als buitenlandse maatschappijen, worden er in het kader van hun vergunningsaanvraag systematisch op gewezen dat de vergunningen niet toelaten om reizigers in België op te nemen en op een andere plaats in België af te zetten. Het nationaal geregeld vervoer, met inbegrip van nationale trajecten op een internationale lijn, is een gewestelijke bevoegdheid. De uitbreiding van een internationale lijnvergunning tot nationale trajecten zou een overschrijding van de federale bevoegdheid inhouden.

08.03 **Ann Vanheste** (sp.a): Mijnheer de minister, als het een gewestelijke bevoegdheid betreft, dan geef ik de vraag door aan mijn collega's.

Dank u wel.

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

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13207)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13229)

09 **Questions jointes de**

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13207)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13229)

09.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, reeds in 2013 werd breed verkondigd dat de Eurostar in de stad Antwerpen een stopplaats zou krijgen. Dat is natuurlijk een mooie opportuniteit voor een stad als Antwerpen. De toeristische sector keek er al halsreikend naar uit. Men was toen zelfs al met een promotiecampagne begonnen.

Aan dat sprookjesverhaal kwam afgelopen zomer echter abrupt een einde. Midden augustus 2016 werd gecommuniceerd dat er toch geen Eurostarstopplaats zou komen. Blijkbaar zouden, omdat Londen buiten het Schengengebied ligt, de kosten voor beveiliging te hoog oplopen. Dat is een bizarre verklaring. Bij mijn weten lag Londen in 2013 immers ook al buiten de Schengenzone. Dat element was destijds dus al bekend en is nu geen krachtig argument, om de Eurostarstopplaats in Antwerpen te schrappen. Bovendien – ik spreek uit mijn ervaring in de bouwsector – is het mogelijk om op een vrij eenvoudige manier met bijvoorbeeld ingrepen op de perrons wel meer veiligheid te realiseren.

Mijnheer de minister, ten eerste, waarom komt er geen stopplaats van de Eurostar in Antwerpen?

Ten tweede, wat waren de geraamde kosten van de benodigde beveiligingsmaatregelen? Welke werken omvatte die kostenraming? Was er geen goedkoper alternatief mogelijk voor gepaste veiligheidsmaatregelen?

Ten derde, wie zou de kosten voor de veiligheidsmaatregelen moeten dragen? Is dat Eurostar zelf of de NMBS?

Ten vierde, welke afspraken werden in 2013 en nadien gemaakt tussen de NMBS, Infrabel en Eurostar voor een Eurostarstopplaats in Antwerpen? Welke afspraken daarvan werden al dan niet gerespecteerd?

09.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit aan met aanvullende vragen.

Mevrouw De Coninck heeft de problematiek goed geschetst. Het ging om een bericht van half augustus 2016 in volle komkommertijd, dat nergens formeel werd bevestigd. Het is dus goed dat u ter zake duidelijkheid kunt brengen.

Ik wil ook nog even in herinnering brengen dat wij ongeveer een jaar geleden met de commissie voor de Infrastructuur de Eurostarterminal in Brussel-Zuid hebben bezocht. Ik heb toen aan de verantwoordelijken de vraag gesteld of, wanneer de Eurostar via Antwerpen en Rotterdam richting Amsterdam rijdt, er dan overall een dergelijke terminal met alle nodige veiligheidsvoorzieningen zou moeten worden geïnstalleerd. Toen werd het denkspoor naar voren geschoven om alle passagiers vanuit Amsterdam in Brussel te laten uitstappen, de securitycontrole daar in de terminal van Brussel-Zuid te doen en hen vervolgens opnieuw te laten instappen om naar Londen door te rijden. Dat is natuurlijk ook niet ideaal, maar zo zou de controle van passagiers uit Nederland en België rationeler worden georganiseerd, namelijk op één plaats, in Brussel-Zuid. Het kan misschien een alternatieve optie zijn om de Eurostarverbinding toch nog mogelijk te maken, ook in Antwerpen.

Het zou goed zijn dat u duidelijkheid brengt over de Eurostarverbinding tussen Amsterdam en Londen, die destijds na het mislukken van de Fyra werd aangekondigd. Kunt u bevestigen dat de Eurostar niet in Antwerpen zal stoppen? Waarom wel of niet? Zo niet, wordt er onderzocht of er andere pistes mogelijk zijn?

Hoe zal de veiligheidscontrole gebeuren in Amsterdam, Schiphol en Rotterdam? Ik neem immers aan men in Nederland met hetzelfde probleem kampt als in Antwerpen.

Tenslotte, er is gecommuniceerd dat de stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik zullen worden uitgerust met toegangspoortjes. Kunnen die aangekondigde investeringen de controle om naar Engeland te gaan niet mee vergemakkelijken?

09.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, wat Eurostar betreft, verwijs ik u naar Eurostar. Dat is een onafhankelijke spoorwegonderneming, die haar beslissingen autonoom neemt. De veiligheidsopdrachten in het kader van het treinverkeer onder het Kanaal zijn opdrachten van openbare dienst, die door de Belgische Staat aan de NMBS werden toevertrouwd. Het beveiligen van de stations valt daar ook onder. De controles van reizigers en bagage moeten 100 % sluitend zijn.

Afspraken zouden kunnen worden onderhandeld met Eurostar met het oog op de aanpassing van de infrastructuur voor het onthaal van de reizigers die naar Londen sporen. De beperkingen inzake de veiligheidsmaatregelen zijn bij alle partijen bekend. Het is aan Eurostar om de stops hierop af te stemmen en eventuele alternatieven af te wegen.

Als Belgisch minister ben ik niet bevoegd om over de veiligheidscontroles op Nederlands grondgebied te communiceren.

Over de aangekondigde poortjes in Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins kan ik melden dat voor de steekproefcontroles van de reizigers en hun bagage controleapparatuur zal worden geïnstalleerd. Er is een principeakkoord tussen de politie en de NMBS daarover, dat nu voor de sites wordt verfijnd. Om veiligheidsredenen kan ik daarover geen details geven.

De aanbestedingsprocedure voor de controleapparatuur loopt. In de loop van 2017 zal de apparatuur worden geplaatst. Tegen dan zal ook de rekrutering van bijkomend veiligheidspersoneel bij Securail daarvoor zijn afgerond.

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

09.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij uiteraard bij de korte repliek van mevrouw De Coninck aan. Niettemin heb ik nog een bedenking.

Uiteraard is Eurostar een onafhankelijk bedrijf, waarover u als minister weinig bevoegdheid hebt. Ik wil evenwel beklemtonen dat de aankondiging om de Eurostar naar Amsterdam door te trekken, er is gekomen na het dramatische fiasco van de Fyra. Toen werd die mogelijkheid door toenmalig CEO Descheemaeker als een van de alternatieve oplossingen op termijn naar voren geschoven en was ze in die zin relevant voor de publieke dienstverlening tussen België en Nederland. Indien die oplossing nu mogelijks op de helling wordt gezet of indien een halte in een bepaald station, in tegenstelling tot wat toen werd verkondigd, niet

wordt aangedaan, dan heeft dat effect op de publieke dienstverlening tussen België en Nederland.

In die zin is het jammer dat wij geen duidelijkere antwoorden op onze vragen krijgen en een engagement van de regering.

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

10 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de transport ferroviaire à Mouscron" (n° 13247)

10 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoorvervoerbeleid in Moeskroen" (nr. 13247)

10.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, tout récemment, j'ai lu dans un article de presse que la gare de Tourcoing, en France, se portait à merveille en termes de fréquentation et contrastait avec sa ville voisine, qui est belge, à savoir Mouscron.

En effet, la gare de Tourcoing offre des liaisons qui relient directement les navetteurs aux grandes gares de la région pour des prix très démocratiques. En outre, à partir de septembre, il y aura 59 arrêts supplémentaires chaque semaine en gare de Tourcoing, entre Lille et la Belgique. Cette gare s'épanouira grâce à une grande affluence de passagers. En outre, cela permettra de développer la mobilité douce, mais également de participer au développement économique d'une ville et d'une région.

Cette nouvelle contraste fortement avec ce qui se passe à deux pas de là, mais de l'autre côté de la frontière, en gare de Mouscron. En effet, et je vous l'ai dit dans une précédente question écrite, les Mouscronnois délaissent de plus en plus le transport ferroviaire, en semaine ou durant le week-end, à cause d'une offre de transport insuffisante, que ce soit pour rejoindre la capitale ou la dorsale wallonne.

De plus, les perspectives d'affluence de navetteurs transitant par cette gare ne sont pas bonnes pour les années à venir. En effet, l'offre de transport ne va pas s'améliorer, car vous allez vous baser en partie sur cette baisse de fréquentation pour établir votre plan de transport 2017. C'est donc un non-sens absolu!

Monsieur le ministre, privilégier le transport ferroviaire en offrant des liaisons plus rapides et plus nombreuses constitue l'objectif que chaque pays voulant lutter contre le réchauffement climatique doit se fixer. Quelques mois à peine après avoir souscrit aux objectifs de la COP 21, n'estimez-vous pas essentiel, voire indispensable, de rendre les gares du pays de nouveau attractives? Allez-vous enfin prendre les mesures nécessaires afin d'améliorer l'offre de transport dans la gare de Mouscron, notamment via des liaisons plus rapides et plus nombreuses vers les gares du pays?

Je vous remercie d'ores et déjà pour vos réponses.

10.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe qu'elle tient compte de plusieurs éléments pour analyser la demande de voyageurs, aussi bien actuels que potentiels. Les voyageurs montés par gare correspondent à un coup de sonde, une semaine par an, sur l'ensemble du réseau SNCB. Ces données variables doivent être mises en parallèle avec les ventes de billets et d'abonnements ainsi qu'avec la fréquentation observée quotidiennement dans les trains. Toutes ces informations combinées permettent à la SNCB de dresser un diagnostic de la fréquentation de ses 552 gares et d'adapter l'offre en fonction de la demande constatée.

Chaque année, la SNCB transporte davantage de voyageurs. La fréquentation des trains a augmenté de près de 70 % ces quinze dernières années.

Chaque jour ouvrable, 79 trains desservent la gare de Mouscron. Cette dernière est essentiellement desservie par des lignes IC régulières qui relient Mouscron à Courtrai, Gand, Anvers, Ath, Tournai, Lille et, bien sûr, Bruxelles. En heures de pointe, Mouscron profite d'une offre IC complémentaire vers Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi et encore Namur.

D'après la SNCB, toutes les analyses tendent à montrer que l'offre de Mouscron répond à la demande.

10.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Je ne suis pas tout à fait convaincu que la SNCB ne se trompe pas. On est un peu dans un scénario où c'est le chat qui se mord la queue, étant donné que l'on fait toute une série de statistiques pour savoir si l'offre est suffisante par rapport au nombre de personnes. Or, je pense que c'est parce que l'offre et le service à la clientèle ne sont pas suffisamment bons que, justement, les chiffres ne sont pas bons.

En plus, il y a un autre élément qui n'est pas vraiment pris en considération: c'est la situation géographique de Mouscron, qui est quand même excentrée et très proche de la France. On parle souvent un peu du Far West du Hainaut occidental. À mon avis, cela constitue un problème pour eux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 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 fermeture par la SNCB de l'accès piétons au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13267)**

- **M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture aux piétons par la SNCB de l'accès au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13343)**

- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la traversée souterraine de la gare de Namur" (n° 13600)**

11 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de voetgangerstoegang via de parking tot de tunnel onder het station Namen te sluiten" (nr. 13267)**

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de toegang tot de onderdoorgang van het station Namen via de parking voor voetgangers af te sluiten" (nr. 13343)**

- **mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderdoorgang in het station Namen" (nr. 13600)**

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur Geerts n'a effectivement pas introduit de question sur le tunnel sous-voies de la gare de Namur et il a tort. Il est vrai qu'il s'agit d'un problème local mais néanmoins important.

Monsieur le ministre, depuis ce lundi 29 août, il n'est plus possible pour les piétons et personnes à mobilité réduite de rejoindre le tunnel sous-voies de la gare de Namur via le parking souterrain situé au Boulevard du Nord. Des portiques sécurisés, accompagnés d'agents de sécurité, ont été installés afin de limiter l'accès aux seuls automobilistes. Cette décision de la SNCB prive donc les navetteurs, habitants, étudiants du quartier d'un accès facile vers les voies et le centre-ville.

Cette décision inadéquate n'a visiblement pas fait l'objet d'un accord des autorités communales. Elles vous ont d'ailleurs fait plusieurs contre-propositions à ce propos. Cette décision touchera un grand nombre de personnes (plus de 5 000 selon les comptages) qui utilisaient quotidiennement ce passage pour relier les différents quartiers de la ville, sans qu'aucune explication satisfaisante ne soit fournie.

Monsieur le ministre, on ne peut que s'interroger sur les motifs qui ont poussé la SNCB Holding à prendre une telle décision, contraire aux intérêts des Namurois et plus particulièrement aux usagers doux. Symboliquement, elle est particulièrement négative pour l'image de l'entreprise ferroviaire auprès des habitants et usagers concernés.

Monsieur le ministre, quels sont les motifs qui justifient cette décision de fermeture du parking de la gare aux piétons? Estimez-vous qu'il s'agit dans le chef de la SNCB d'une décision favorisant la convivialité à l'égard d'usagers faibles et des riverains de la gare ainsi que la multi-modalité? Des accidents ont-ils été constatés dans ce parking entre piétons et automobilistes? Quelle concertation a eu lieu avec les représentants de la Ville, le comité de quartier, les navetteurs quant à cette décision? Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle pris

en compte des remarques émises dans le cadre de cette éventuelle concertation? Est-il envisagé par la SNCB de revenir sur cette décision qui a suscité de nombreuses réactions négatives, encore aujourd'hui avec une manifestation qui se déroulait en fin de matinée à l'entrée du parking? La SNCB envisage-t-elle une alternative pédestre pour les voyageurs et les riverains qui utilisent régulièrement ce passage? Cela peut être une manière de sortir par le haut de cette difficulté. Quel a été le coût de ces aménagements? Quel est le coût du gardiennage mis en place aux deux extrémités du parking? Par qui ces coûts seront-ils pris en charge?

11.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, mon collègue vient de le dire, l'accès piéton qui reliait les deux côtés de la gare de Namur par le parking souterrain est aujourd'hui fermé. Ce passage était utilisé depuis de nombreuses années par des navetteurs, des piétons, des étudiants pouvant ainsi circuler facilement dans cette zone.

Aujourd'hui, le seul accès nécessite de monter sur la dalle de la gare et de redescendre ensuite. C'est un cheminement plus long, mais surtout beaucoup plus compliqué pour beaucoup de personnes, en particulier pour toutes les personnes qui éprouvent des difficultés de déplacement. D'autant que les escalators et les ascenseurs donnant sur le Boulevard du Nord, à l'arrière de la gare, sont fréquemment hors d'usage.

Monsieur le ministre, la ville de Namur et son collègue ont eu des contacts avec la SNCB. Des alternatives ont été proposées. Pouvez-vous m'indiquer quelles sont les différentes options discutées et les raisons de leur rejet par la SNCB? Pensez-vous pouvoir jouer les médiateurs dans ce dossier qui suscite beaucoup de réactions de la part des Namurois?

11.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB m'informe que sa préoccupation est d'assurer en toute sécurité l'accès à son parking et le passage des modes doux entre les quartiers de la ville de Namur situés de part et d'autre de la gare. Outre le passage public existant au niveau de son *Travel center*, la SNCB a élargi le trottoir à 3,20 mètres vers le pont de Louvain le long de son nouveau parking Saint-Luc mis en exploitation le 22 août.

La SNCB évoque plusieurs motifs qui l'ont amenée à prendre cette décision. Premièrement, les piétons et les cyclistes empruntaient les rampes d'entrée et de sortie du parking souterrain de la gare. Ces rampes ne sont nullement une voirie piétonne ou cycliste. Au fil du temps, cet usage s'est intensifié avec un risque croissant d'accident. Les automobilistes se retrouvaient face à face avec des piétons, parfois avec une poussette, et des cyclistes.

La police ayant déjà signifié à la SNCB que sa responsabilité serait engagée en cas d'accident, la société des chemins de fer a décidé de prendre les mesures nécessaires. En effet, mieux vaut prévenir que guérir. Une signalisation interdisant le passage aux piétons et cyclistes a été mise en place, mais elle n'est pas respectée.

La SNCB a alors installé un dispositif physique pour empêcher cette traversée dangereuse. Il existe un passage piétons public côté Boulevard du Nord, qui aboutit à une entrée officielle de la gare. Il n'est donc pas question de supprimer un accès à la gare mais bien de faire respecter une interdiction d'utiliser une rampe de parking en guise de passage. Aujourd'hui, l'accès au parking est réservé aux seuls utilisateurs du parking, comme le prévoit le règlement d'ordre intérieur.

Plusieurs piétons ont déjà été touchés par des véhicules, avec des incidents entre piétons et conducteurs. La police a incriminé la responsabilité de la SNCB. Par ailleurs, de nombreuses plaintes pour bris de vitres, dégradations, vols ont également été déposées. De plus au-delà du passage piétons, des personnes indélicates profiteraient de ce passage pour commettre des déprédations dans le parking: graffitis, destruction des ascenseurs, urine, drogue, incendie, etc. Il me revient que la décision de fermer cet accès a été annoncée depuis de nombreux mois aux autorités locales. Des informations ont également été affichées dans les accès piétons. La SNCB a rencontré de nombreuses fois le département Voies publiques-Mobilité de la ville, en particulier la volonté de mettre fin au passage en transit a été clairement exprimée dans plusieurs courriers adressés au bourgmestre, aux échevins et au directeur général. Lors de différents exposés publics, la SNCB a toujours confirmé sa volonté de mettre fin à ce transit dangereux et illégal à l'occasion de la réorganisation des parkings. La SNCB rappelle qu'une alternative existe via le Boulevard du Nord et la dalle au niveau du *Travel Center*.

La SNCB précise qu'elle ne reviendra pas sur cette décision qui remettrait en cause la sécurité des accès à

son parking vu que les riverains disposent d'autres passages sécurisés et que la police risque d'incriminer sa responsabilité en cas d'accident.

Les aménagements en mode doux qui intègrent le nouveau parking Saint-Luc dans son environnement urbain ont été pris en charge dans le cadre de l'établissement de ce nouveau parking de 480 places sur la dotation SPF. Les contrôles d'accès et portiques sécurisés routier et piéton ont été pris en charge par la filiale B-Parking de la SNCB, chargée de l'exploitation de l'ensemble des parkings du réseau. Le coût de ces équipements est estimé à 130 000 euros.

11.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je regrette que vous vous contentiez de relayer ici la réponse que vous a fournie la SNCB, sans chercher à trouver une solution qui pourrait rencontrer à la fois le souci de sécurité des usagers du parking de la SNCB et le souci de mobilité des usagers faibles. Les solutions mises en oeuvre, avec la possibilité élargie d'utilisation du pont de Louvain pour les piétons, ou du hall de la gare en tant que tel, ne sont pas suffisantes par rapport aux besoins des personnes concernées.

Je pense, monsieur le ministre, qu'il est possible, si vous y mettez votre poids, de remettre l'ensemble des interlocuteurs autour de la table, de chercher des solutions complémentaires, soit par l'aménagement, dans le parking, d'un couloir qui serait accessible uniquement aux piétons, en répondant à l'objectif de sécurisation du parking et de son accès, soit par l'aménagement d'un autre passage par-dessus les voies, en lien avec le nouveau parking Saint-Luc que vous avez cité.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de remettre les interlocuteurs autour de la table et de chercher une solution qui rejoigne les intérêts et attentes de l'ensemble des citoyens. La fermeture de ce parking et le placement d'agents de sécurité aux entrées de celui-ci donnent une image assez déplorable de la SNCB pour les nombreux Namurois qui utilisaient ce passage à des fins de mobilité douce.

11.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses, même si, tout comme mon collègue, je dois bien avouer que je regrette que vous vous contentiez uniquement de nous relayer ici la position que l'on connaît et qui est celle de la SNCB sur ce passage. Comme mon collègue, j'aimerais aussi vous encourager à réinviter les acteurs autour de la table pour trouver une solution. Des solutions alternatives existent et ont été proposées à un moment. Certaines pourraient satisfaire le plus grand nombre à condition que la SNCB accepte d'entendre, de chercher elle aussi une solution, et de ne pas purement et simplement camper sur ses positions.

Monsieur le ministre, nous vous appelons conjointement à essayer de jouer ce rôle de ministre, à remettre les gens autour de la table et à trouver une solution pour les Namurois.

11.06 François Bellot, ministre: Je le ferai, mais à la seule condition que l'autorité locale en charge de la sécurité garantisse qu'aucun acte de vandalisme ne sera commis sur le parking, qui est un domaine privé de la SNCB, et qu'aucun incident n'aura lieu avec les gens qui traversent. C'est l'autorité locale qui est chargée de la sécurité sur un lieu public, pas la SNCB.

Donc, si la responsabilité de celle-ci devait être engagée à la suite d'un accident, ce serait anormal dès l'instant où l'autorité locale a été prévenue de l'existence d'incidents. On ne peut pas accepter des incendies, des déprédations ou d'autres problèmes simplement parce qu'on utilise le parking. Ce n'est pas de la responsabilité de la SNCB.

Je suis prêt à en rediscuter, et j'en ai déjà parlé aux autorités locales, mais le devoir de surveillance d'un espace public ne relève pas de la responsabilité de la SNCB. De plus, les autorités concernées ont été prévenues à plusieurs reprises des incidents sans qu'elles trouvent de solution adéquate. C'est en effet à la suite d'un acte un peu plus grave que la décision a été prise formellement.

11.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je prends acte d'une demi-ouverture de votre part. Je peux donc considérer qu'à votre initiative, une nouvelle réunion pourrait avoir lieu entre la SNCB et les autorités de la Ville. Simplement, je voudrais vous rappeler que des propositions ont été formulées par celles-ci pour rejoindre les intérêts et les attentes des usagers qui traversent cet espace, qui est peut-être privé, mais qui est considéré *de facto* par les citoyens comme public. Je pense qu'il importe que les gares soient intégrées dans leur milieu de vie. Or, à ce stade, la SNCB ne les a pas suivis.

Si une bonne volonté consistant à prendre en compte les intérêts des uns et des autres se manifeste, peut-être trouvera-t-on une solution. À tout le moins, la volonté de dialoguer est nécessaire. Si vous pouviez user de votre poids de ministre pour que le dialogue reprenne et que les propositions de la Ville de Namur, notamment, soient envisagées sérieusement, je pense que ce serait positif. Je vais donc me réjouir de la poursuite du dialogue et de la recherche de solutions.

11.08 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je rejoins mon collègue.

En tout cas, je souligne votre ouverture. Nous serons évidemment attentifs à ce qu'elle se traduise par des actes concrets dans les prochaines semaines.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13292 van mevrouw Vanheste is uitgesteld. Dit geldt ook voor vraag nr. 13294 van mevrouw Matz en de vraag nr. 13305 van mevrouw Jadin.

12 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les hypothèses de travail d'Infrabel visant la fermeture de lignes" (n° 13371)

12 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkhypotheses van Infrabel betreffende de sluiting van lijnen" (nr. 13371)

12.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 6 septembre 2016 est apparu étonnamment dans la presse le contenu d'un courrier de M. Cornu, qui est toujours là, à M. Lallemand qui, lui aussi, est toujours là. C'était un peu facile. Alors, je me suis permis de le dire. Le premier s'étonnait de voir Infrabel poser des hypothèses de travail liées à la fermeture, à la mise à voie unique ou à la désélectrification de certaines lignes. Ces hypothèses sont liées, une fois de plus, au plan d'économies imposé en début de législature par le gouvernement à la SNCB et Infrabel. Après avoir gratté les fonds de tiroir, et en l'absence de directives précises, Infrabel va très loin dans sa recherche pour faire face à ces économies, souvent en opposition avec vos lignes directrices, en tout cas celles qui apparaissent.

J'y vois la conséquence de plusieurs énormes problèmes de fond.

Premièrement, ce sont les économies imposées à la SNCB et Infrabel. J'y reviens car c'est quand même l'élément important.

Deuxièmement, la réforme des structures de la SNCB sous l'ancienne législature est un véritable échec en termes d'harmonisation. Il suffit de voir l'état des relations entre les deux CEO et non pas les CFO. Les deux sociétés ne communiquent pas vraiment sur l'essentiel, se concurrençant l'une l'autre. Je ne parle pas ici du dossier des redevances d'infrastructure qui nous donnent des plaidoyers assez pathétiques.

Enfin, c'est le début des problèmes liés au sous-investissement dans le maintien de capacité depuis 2009. Je n'y reviens pas longuement car j'ai déposé une proposition de résolution qui est intervenue en séance plénière de la Chambre avant l'été. Le retard annoncé par l'école polytechnique de Lausanne et différents bureaux d'études commence à se faire sentir dans le maintien de capacité: l'élémentaire, les caténaires, les voies, etc. Le coût d'entretien des voies explose et il sera bientôt impossible d'assumer ce poste sur certaines lignes, déjà classées discrètement en catégorie "C" par Infrabel, justifiant à l'époque une diminution de leur entretien.

Monsieur le ministre, j'ai de nombreuses questions que j'ai résumées. Quelles sont les lignes concernées par les hypothèses d'Infrabel? Ces hypothèses ont-elles un lien avec le plan de transport 2017 qui se prépare d'ores et déjà? Les pistes de travail d'Infrabel étaient-elles connues du gouvernement ou de la cellule d'investissement ferroviaire qui a récemment été créée par la loi?

Que ferez-vous pour combler le retard et le sous-investissement dans le maintien de capacité? N'est-il pas temps de réorganiser ces deux entreprises pour qu'elles travaillent enfin de concert et de conserve, dans un esprit de coopération?

12.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, conformément au contexte budgétaire, des efforts significatifs sont demandés à Infrabel et à la SNCB, afin d'augmenter la productivité dans les deux sociétés. Dans la mesure où cela doit également s'accompagner du maintien d'une prestation de service au client qui soit maximale, le choix des mesures que chacune des sociétés prendra pour ce faire est cruciale.

In fine, les efforts doivent être portés par une vision commune aux deux entreprises et au gouvernement, de la mobilité ferroviaire au service des usagers. C'est dans ce contexte que des discussions ont lieu afin de dégager des stratégies qui convergent.

La divulgation de courriers qui font partie du débat mené entre les deux sociétés ne constitue toutefois pas la manière la plus productive pour aboutir à ces stratégies conciliables. Je condamne ce type de pratique avec la plus grande fermeté.

Je puis vous indiquer que mon intention demeure de maintenir l'intégrité et surtout, une capacité suffisante de l'infrastructure. Il me paraît important que les investissements nécessaires et l'entretien programmé puissent, par ailleurs, permettre de maintenir la qualité de l'entièreté du réseau à niveau, aussi bien des lignes principales que des lignes rurales.

L'infrastructure ferroviaire doit permettre qu'une offre significative puisse être assurée. Ce sont ces garanties que je souhaite inscrire dans le prochain contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB.

La conclusion d'un contrat de gestion ponctue un accord entre l'État et la société. Ce contrat porte sur un ensemble d'éléments, parmi lesquels les moyens octroyés, l'offre minimum, la qualité de l'offre et les futurs investissements.

En ce qui concerne ce dernier point, je continue à porter mon attention sur le maintien d'une capacité suffisante de l'infrastructure ferroviaire.

La hauteur de la future redevance d'utilisation de l'infrastructure est un élément essentiel dans le modèle financier pour Infrabel et la SNCB. Je souhaite développer une approche partagée entre les deux sociétés en termes d'objectifs et de prise en compte des usagers.

Par conséquent, des objectifs similaires et cohérents se retrouveront dans les deux contrats de gestion. Ma volonté est que la redevance d'infrastructure ne constitue plus un frein au développement de l'offre ferroviaire supplémentaire, que ce soit en termes de trains-kilomètres ou de politique d'arrêts. Une position de principe a été fixée. J'attends d'Infrabel des propositions qui aillent dans ce sens et qui respectent les prescrits de la directive européenne 2012/34 de l'Union européenne.

12.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, en premier lieu, je voudrais me réjouir de la condamnation ferme que vous venez de faire de ce qu'on a appelé des "méthodes de négociation" entre Infrabel et la SNCB, qui n'échappent pas aux observateurs attentifs. Ce genre de courriers ne se retrouvent jamais par hasard dans la presse. On le voit dans le monde politique. Manifestement, la SNCB et Infrabel ont hérité de ces "bonnes pratiques". Votre condamnation est tout à fait souhaitable, mais en creux, cela montre quand même les limites des réformes de structure. Je n'en dirai pas plus dans la réplique.

Deux, je me réjouis aussi de comprendre que vous ne soutenez en rien le contenu de la missive, parce qu'il y a la forme et le contenu. J'attends, vous le savez, avec impatience. C'est un mot qui revient souvent. À la SNCB, il faut être patient pour le train, pour l'attendre, pour le prendre; mais aussi pour les contrats de gestion, pour le plan prioritaire d'investissement. J'ai appris à attendre. Je suis marathonien, vous savez. Cela ne me fait pas peur: j'aime la durée. Mais je ne voudrais pas finir en Woody Allen, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Trois, je vois bien que c'est un des nœuds de conflit. Nous l'avons vu lors des auditions: c'était feutré, c'était gentil, c'était diplomatique, on se croyait au congrès de Berlin. Mais nous avons quand même bien compris Mme Billiau, M. Lallemand, M. Cornu. Nous voyons bien que le principal point d'achoppement, c'est les redevances d'infrastructure. Parce qu'au-delà de ce qui est souhaitable ...

Je me réjouis de vous entendre dire qu'il ne faut pas que les redevances d'infrastructure soient un frein en ce qui concerne l'offre, et en particulier la question des arrêts, la question des trains-kilomètres etc. Vous avez tout à fait raison, c'est un nœud essentiel. Mais la redevance d'infrastructure participe aussi à la

méthodologie de financement des deux structures. C'est un monde fermé. Ce qui n'ira pas à l'une ira à l'autre. Il y a un souci global de financement général. J'imagine la difficulté, mais je me réjouis des principes que vous avez exprimés ici.

Enfin, je note un intérêt, en ce qui vous concerne, pour la problématique du maintien de capacité. C'est vraiment un enjeu très important. Nous en avons souvent parlé. M. Cornu a l'habitude de dire que 8 milliards ont été donnés à Infrabel ces dernières années pour aucun bénéfice pour le voyageur. C'est quand même en bonne partie vrai.

Je pense que la clé des futurs contrats de gestion se trouve là: la capacité de bien choisir des investissements qui ont un impact important sur la capacité d'accueillir mieux et en plus grand nombre les usagers du rail. C'est le *core business* de ces entreprises; j'ai l'impression qu'on l'a un peu oublié ces dernières années. Bref, monsieur le ministre, je suis beaucoup plus rassuré ici que pour la question du milliard pour le RER tout à l'heure.

Pour la suite, nous serons impatients dans la patience.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation du comité d'orientation RER" (n° 13379)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du comité d'orientation RER" (n° 13686)

13 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oprichting van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13379)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13686)

13.01 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, en vertu de l'accord institutionnel du 11 octobre 2011, il était prévu de créer au sein de la SNCB, une structure dans laquelle les trois Régions et le fédéral seront représentés pour gérer ensemble l'exploitation du RER de la SNCB. En exécution de l'accord pour la sixième réforme de l'État, a effectivement été constitué le comité d'orientation RER par une loi du 19 avril 2014 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. L'article 5 de la loi précise les missions dudit comité qui doit établir une proposition de plan quinquennal relative à l'exploitation du RER qui doit comprendre en tout cas les éléments suivants:

1. Une évaluation de la situation actuelle en matière d'exploitation du RER.
2. Les objectifs stratégiques et opérationnels relatifs à l'exploitation du RER avec un plan d'action comprenant la planification des actions à entreprendre, leur impact budgétaire, le personnel nécessaire et le timing pour leur réalisation pour les cinq prochaines années.
3. La planification détaillée, pour les cinq prochaines années, des actions à entreprendre en matière d'exploitation du RER.
4. Une explication détaillée des moyens financiers, des besoins en personnel et des délais projetés, requis pour chacune des actions visées au point 3.

Le rapport de gestion de la SNCB établi par le conseil d'administration et présenté à l'assemblée générale du 29 mai 2015 stipule que ce comité d'orientation n'avait pas pu encore être installé car les représentants des Régions n'ont pas été désignés au sein du conseil d'administration. Or, ils sont membres d'office du comité d'orientation. D'après les informations qui m'ont été communiquées récemment notamment au niveau de la Région bruxelloise, il appert que les représentants de celle-ci ont été désignés et leurs noms transmis à votre cabinet, mais que l'installation n'est pas encore effective.

Dans un dossier aussi essentiel qui alimente l'actualité depuis plusieurs mois, force est de constater qu'il n'y a pas que les chantiers du RER qui sont en retard, et qu'il est forcément dommageable qu'un comité d'appui aussi essentiel censé épauler les décideurs au sein de l'entreprise ne soit toujours pas en mesure d'être opérationnel, près de deux ans après l'adoption de la loi. En conséquence, monsieur le ministre, pouvez-

vous me faire savoir quelles sont les raisons en droit et en fait qui justifient pareil retard dans l'installation du comité d'orientation RER? Dans quel délai raisonnable sera-t-il en état de fonctionner et quelles seront les missions qui lui seront allouées en priorité?

13.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vragen sluiten aan bij de vorige over het GEN-oriëntatiecomité.

Als ik mijn geheugen wat pijnig, meen ik mij te herinneren dat ik de wettekst in de vorige legislatuur mee ondertekend heb, net als collega Van den Bergh, omdat het een zeer dringende zaak was. Die wet moest te allen prijze goedgekeurd worden. Als dat de realisatie van het GEN voorhielp, wou ik dat graag doen. Maar om eerlijk te zijn zag ik op dat moment het nut niet in dat zo vlug te doen. Hoe dan ook, wij hebben ons loyaal opgesteld en het voorstel mede-ingediend, omdat het belangrijk was voor de verschillende regeringspartijen.

Nu stel ik vast dat het comité een aantal jaar na datum nog steeds niet is opgestart. De urgentie moet toch een reden hebben gehad? Waarom werkt het comité nog steeds niet? Wat is de timing voor de effectieve inwerkingtreding van de tekst?

13.03 François Bellot, ministre: La mise en place du comité d'orientation RER dépend en effet, entre autres, de la proposition de candidats de la part des Régions. Ces propositions doivent être soumises dans le respect des parités linguistiques et de genre. Au stade actuel, le processus de désignation est en cours. Aucune date précise ne peut être avancée en ce moment.

Je puis ajouter que les Régions sont bien présentes, même avant l'adoption de la loi du 20 juillet de cette année. Elles étaient déjà représentées dans la cellule d'investissement. Elles y ont en effet été associées directement au moment de l'entrée en fonction du présent gouvernement. Nous nous voyons tous les mois et demi au sein du CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité), qui assure la transparence en ce qui concerne tous les projets SNCB qui sont mûrs ou les décisions à prendre.

Ik kan u evenwel verzekeren dat er sedert het aantreden van deze regering aanzienlijke vooruitgang is geboekt op het gebied van de commerciële positionering van het voorstedelijke spooraanbod, de zogenaamde S-aanbod in en rond Brussel.

13.04 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je n'ai pas vraiment de réponse très conséquente. Nous allons attendre. Qu'allons-nous faire? Finalement, quel est votre pouvoir pour faire accélérer les choses?

13.05 François Bellot, ministre: (...)

13.06 Véronique Caprasse (DéFI): Oui, et après? Quel va être le suivi? Je m'étonne de votre réponse. Je ne suis pas satisfaite.

13.07 David Geerts (sp.a): Ik denk dat het gevolg zal zijn dat deze wetgeving dode letter blijft.

De **voorzitter**: Dat zal de toekomst uitwijzen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De vraag nr. 13401 van de heer Piedboeuf wordt omgezet in een schriftelijke vraag, evenals de vraag nr. 13404 van mevrouw Cassart-Mailleux.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inkomensderving voor de NMBS-personeelsleden die te laat op het werk aankomen als gevolg van een treinvertraging" (nr. 13421)

- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het loonverlies voor het NMBS-personeel dat door een treinvertraging te laat aankomt op het werk" (nr. 13687)

14 Questions jointes de

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de salaire du personnel de la SNCB arrivant en retard au travail à la suite d'un retard de train" (n° 13421)

- **Mme Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de salaire du personnel de la SNCB arrivant en retard au travail à la suite du retard de train" (n° 13687)

14.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, volgens bepaalde berichten zouden NMBS-personeelsleden die te laat komen op het werk doordat de trein vertraging heeft, dit niet meer mogen aanrekenen als werktijd. Die tijd zou worden afgetrokken van de vakantiedagen, zeggen sommige werknemers mij. Ik ben onlangs in Mechelen sociale promoties gaan geven en men heeft mij bevestigd dat dit zo is. Er wordt bijkomend gesteld dat iemand die herhaaldelijk te laat komt nog premies verliest.

Kloppen deze beweringen? Wat zijn de verschillen in vergelijking met de voorgaande regeling?

Geldt deze maatregel voor al het spoorwegpersoneel, zowel de werknemers van de NMBS als van Infrabel, of enkel voor de werkplaatsen?

Heeft men ooit het verlies van arbeidstijd gemiddeld per werknemer berekend? Over hoeveel gaat het dan?

Welke premies worden niet uitgekeerd en hoeveel treinvertragingen worden hier in rekening gebracht om over te gaan tot een intrekking van een premie?

Welke afspraken zijn er voortgevloeid uit het overleg tussen vakbonden en directie op 6 september 2016?

Tot slot, ik begrijp iets niet. Bij elke organisatie met een beetje flexibele arbeidstijd kan men, indien men 's morgens later begint, 's avonds wat langer werken. Dan heeft men heel deze reglementering niet nodig.

Ik wacht uw antwoord graag af.

14.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, les ateliers de Malines et de Salzinnes sont concernés par un nouveau système de comptabilisation des retards.

Ainsi, les personnes qui vont travailler en train et arrivent en retard à cause de celui-ci ne peuvent plus comptabiliser ces minutes dans leur temps de travail. Une heure de début de travail est fixée, pour ne pas faire attendre le reste de l'équipe, et les minutes de retard sont déduites des jours de vacances. Ce système peut paraître à tout le moins paradoxal compte tenu du fait que la SNCB pénalise ses employés pour un retard qui est à imputer à ses propres services.

Monsieur le ministre, comment doit-on interpréter ce nouveau système de comptabilisation des retards en vigueur dans les deux ateliers? Doit-on y voir une expérience qui serait éventuellement étendue à l'ensemble du personnel des ateliers et du personnel administratif?

Quelles sont les justifications invoquées par ces deux ateliers pour motiver ce changement interpellant et difficilement compréhensible au niveau de la comptabilisation des retards?

Y a-t-il eu une concertation préalable avec les représentants des travailleurs?

Enfin, même si nous comprenons une certaine autonomie des ateliers en matière de management, pour peu bien sûr que cela se fasse systématiquement dans le cadre de la concertation, n'est-il néanmoins pas dommageable pour les cheminots d'avoir une différenciation en matière de comptabilisation des retards?

14.03 **Minister François Bellot**: Beste collega, in het raam van de verhoging van de productiviteit werd de tijdsbonificatie voor treinvertraging voor personeelsleden tewerkgesteld in het arbeidsstelsel met de variabele werktijden inderdaad afgeschaft vanaf 1 maart 2016.

Avant cette mesure, les retards de trains vécus par le personnel concerné de la SNCB étaient assimilés à du temps de travail. Cela n'était pas le cas de ceux qui arrivaient en retard à la suite d'un accident ou d'un incident sur la route. Cela n'est pas le cas pour n'importe quel travailleur dont l'employeur n'est pas la SNCB.

Une telle différence de traitement est d'ailleurs étonnante, et le mot est faible.

Die maatregel werd genomen voor alle personeelsleden van de Belgische Spoorwegen die werken in een arbeidstelsel met variabele werktijden, aangezien die voor de rest van het personeel al gold. Het gemiddeld verlies van arbeidstijd per personeelslid tewerkgesteld in variabele werktijden in 2015 betrof daardoor 2 uur en 31 minuten. Als wij dat optellen voor alle personeelsleden in de variabele werktijd, dan gaat het om 15 741,44 uren aan treinvertragingen in 2015.

De reglementering die dat regelt, wordt effectief toegepast. Een eventuele vertraging heeft echter geen impact op premies.

Op de vergadering van 6 september in Mechelen werd dat agendapunt niet behandeld.

14.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, als ik het goed begrepen heb, is er geen inkorting op de premies. In het kader van de variabele werktijd dient een werknemer die 's morgens te laat is dat 's avonds te compenseren, wat mij wel logisch lijkt. Is dat een correcte interpretatie? Is alles wat daaromtrent de wereld ingestuurd is, zoals inkorting van vakantiedagen en dergelijke, niet meer van tel?

14.05 Minister **François Bellot**: Ja, het gaat alleen om de werktijd voor de bedienden met variabele werktijden. Dat is geen probleem.

14.06 David Geerts (sp.a): Volgens de informatie die ik gekregen heb, is de vergadering van 6 september vrij woelig verlopen. Op een bepaald moment zou daar sprake geweest zijn van een inkorting op premies, vakantiedagen en dergelijke. Alle personeelsleden die ik gesproken heb, begrijpen dat zij, als zij te laat zijn, hun werk 's avonds moeten compenseren. Blijkbaar zou die boodschap toch wel duidelijk gebracht moeten worden. In de werkplaatsen is dat momenteel niet duidelijk en er hangt grote spanning, die misschien vermeden kan worden of al vermeden had kunnen worden.

14.07 François Bellot, ministre: Pour nous, cela n'a pas été traité à la réunion du 6 septembre. C'est appliqué à l'ensemble du personnel de la SNCB, point. Il n'y a pas un atelier qui soit différencié des autres: c'est appliqué partout.

14.08 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dat is de reden waarom ik de vraag hier stel.

Op die vergadering van 6 september, die zeer woelig is geëindigd, was op een bepaald moment de conclusie dat men onder de variabele werktijd, als men 's morgens te laat zou komen die uren 's avonds niet meer zou kunnen compenseren, zoals het steeds het geval was, en dat die uren zouden worden afgetrokken van de vakantiedagen.

Op dit moment moet u de opdracht geven om dat formeel weg te halen van HR Rail, zodat de spanning verdwijnt.

14.09 François Bellot, ministre: Il faut reposer une question.

14.10 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il sera intéressant d'avoir les compléments d'informations demandés par mon collègue.

Je pense que, dans la mesure où nous avons affaire à un personnel qui utilise le moyen de transport de l'entreprise pour se rendre au travail, on ne peut pas tout à fait considérer que ce soit la même chose que pour tout le monde, contrairement à ce que vous mettez en évidence dans votre réponse. Je pense que ce serait justement peut-être aussi une manière de motiver l'entreprise à accroître sa productivité en agissant sur d'autres variables que celles qui touchent uniquement le personnel. Je ne considère pas que cette décision qui soit juste.

Je précise que, contrairement à ce que vous avez indiqué dans votre réponse, dans d'autres lieux, on n'agit pas de la même manière et on permet au personnel d'avoir une forme de flexibilité par rapport à des retards qui sont dus notamment aux transports en commun.

14.11 François Bellot, ministre: À la SNCB?

14.12 Gwenaëlle Grovonijs (PS): Non, pas à la SNCB mais vous avez indiqué que ce qui a été décidé à la SNCB aujourd'hui suivait l'exemple de ce qui se faisait partout ailleurs. Je connais de nombreux endroits où ce n'est pas le cas.

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

Le **président**: La question n° 13446 de Mme Lalieux est reportée.

15 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verloederings van het station van Hasselt" (nr. 13491)

15 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la gare de Hasselt" (n° 13491)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb uw voorganger verschillende keren gewezen op de ronduit bedroevende staat van het station in Hasselt. Het sterk verouderde gebouw is vuil, onveilig en amper toegankelijk voor senioren en mindervaliden. Er is dus nood aan een grondige renovatie. In haar antwoord destijds op mijn pleidooi voor vernieuwing en modernisering verwees zij naar het in opmaak zijnde meerjarig investeringsplan. Daarmee was de kous af. Enkele dagen geleden noteerde *Het Belang van Limburg* opnieuw klachten over verloederings, afbrokkelende wandtegels, versleten vloermatten en roltrappen die al wekenlang defect zijn.

Bent u op de hoogte van de erbarmelijke toestand van het station van Hasselt? Bent u het met mij eens dat een grondige renovatie niet langer kan uitblijven? Bent u bovendien bereid u te engageren om op korte termijn de nodige onderhouds- en renovatiewerken te laten uitvoeren met het oog op een moderner en toegankelijker station? Bent u bereid om daarvoor de nodige extra middelen vrij te maken?

In het vorige meerjareninvesteringsplan werd een bedrag van 42 miljoen euro bestemd voor verschillende projecten in en rond het station, vernieuwing en capaciteitverhoging. Daarvan zou in 2013 400 000 euro geïnvesteerd zijn. Klopt dat bericht? Zo ja, waaraan werd dat bedrag dan gependend? Ligt het plan voor een vernieuwing van het station van Hasselt zoals opgenomen in het vorige meerjareninvesteringsplan nog steeds op tafel? Zal dat als dusdanig behouden blijven in het nieuwe plan?

15.02 Minister François Bellot: De NMBS laat mij weten dat ze zich er zeker van bewust is dat de onthaalinfrastructuur in het station van Hasselt niet optimaal is. In een vorige versie van het masterplan voor de stationsomgeving van Hasselt werd immers prioriteit gegeven aan de werken die nodig waren om aan te sluiten op het Spartacusproject, een Limburgs project met het oog op de uitbouw een aantal provinciale tramlijnen in de provincie met het station als knooppunt. De verbetering van het onthaal van de reizigers, de staat van de perrons en de toegang tot de perrons was slechts in een latere fase gepland.

De NMBS heeft daarom in de eerste helft van 2016 besloten om het project van het station in Hasselt te herbekijken. Prioriteit wordt gegeven aan investeringen die op relatief korte termijn kunnen bijdragen tot de verbetering van het comfort en het gemak van de reizigers. Werkzaamheden als perronvernieuwing, liften, roltrappen, zijn dan ook vooropgesteld vanaf 2019 in het voorstel van meerjareninvesteringsplan 2016-2020 van de NMBS.

Het totaalbedrag van de werkzaamheden is door de NMBS geraamd op 11,6 miljoen euro. De bedragen waarvan sprake is in uw vraag, zijn niet meer gangbaar voor de toekomstige renovatie van het station van Hasselt. Hierover is nog geen definitieve beslissing, onder meer omdat de meerjareninvesteringsplannen nog niet definitief vastgelegd zijn.

15.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij met uw erkenning dat de infrastructuur behoorlijk slecht is. U zegt dat die niet optimaal is; dat is zacht uitgedrukt, mijnheer de minister. De toestand is redelijk schandalig. Ik weet niet of u ooit in het station van Hasselt gepasseerd bent, maar u moet dat eens doen. Ik wil u gerust eens meenemen.

Het is terecht dat er in het vorige meerjareninvesteringsplan een behoorlijk bedrag werd uitgetrokken voor

vernieuwing en renovatie. Ik begrijp dat een aantal infrastructuurwerken nog zal plaatsvinden. Wij zullen opvolgen of die voldoen. De werken mogen alleszins niet beperkt blijven tot het oplappen. In geen enkele andere provinciehoofdstad is het station er zo slecht aan toe. Het is voor ons, Limburgers, beschamend op die plek landgenoten te ontvangen.

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

Le **président**: La question n° 13506 de M. Foret est transformée en question écrite, ainsi que les questions jointes n° 13509 de M. Foret et n° 13723 de M. Geerts.

16 Question de M. **Éric Massin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'un passage souterrain en gare ferroviaire de Lobbes" (n° 13519)

16 Vraag van de heer **Éric Massin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een voetgangerstunnel in het station Lobbes" (nr. 13519)

Je ne connais pas Lobbes. Où est-ce?

16.01 **Éric Massin** (PS): Monsieur le président, c'est juste à côté de Thuin.

Monsieur le ministre, le 28 octobre 2015, j'avais posé une question à celle qui vous a précédé, relative à un petit problème que rencontrait la gare de Lobbes et qui ne semblerait toujours pas réglé.

En effet, auparavant, la gare de Lobbes était dotée d'un passage souterrain permettant aux voyageurs d'accéder aux trois voies de la gare. Ce souterrain était surveillé par le chef de gare, qui assurait aussi la surveillance du passage des trains, etc.

Aujourd'hui, faute de moyens, le passage souterrain a été fermé. Tous les trains se voient contraints de s'arrêter sur la même voie, la voie 3. Les nombreux trains de fret – il y en a tout de même quelques-uns, sur la ligne Maubeuge-Charleroi qui passe par là - et les trains transportant des passagers sur la ligne 130A - c'est une liaison importante aussi de ce point de vue -, sont victimes d'un trafic certain et de ralentissements.

Mme Galant m'avait assuré qu'à plus long terme, la construction d'un couloir sous-voies devrait permettre de supprimer totalement la traversée à niveau qui le remplace actuellement, afin que le personnel ne doive plus assurer sa surveillance en semaine.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous donner des précisions concernant la construction de ce couloir sous-voies? Allez-vous dans le même sens que Mme Galant? La construction de celui-ci -elle prévue prochainement?

Mme Galant parlait de "long terme", pourriez-vous me donner une période précise à laquelle cette construction pourrait avoir lieu, afin que ce ne soit reporté aux calendres grecques? Je vous remercie déjà pour vos réponses.

16.02 **François Bellot**, ministre: Chers collègues, Lobbes est un point d'arrêt où montent quelque 194 voyageurs chaque jour de la semaine. Le bâtiment de gare est occupé par Infrabel au niveau du rez-de-chaussée uniquement, et ce jusqu'en 2019. L'étage du bâtiment est quant à lui insalubre et interdit d'accès. Pour l'instant, selon la SNCB, il semble que la commune ne soit pas en mesure de déterminer à quoi le bâtiment sera affecté, mais les discussions devraient avoir lieu dans le courant de 2018. Il est à noter que le projet de couloir sous-voies avec parking est lié à l'aménagement de la rue de l'Abbaye et du pont de la route régionale par le SPW et Infrabel. Je ne connais pas les lieux.

Compte tenu du fait que le PPI est en cours d'élaboration, et qu'une concertation est nécessaire entre les différents partenaires concernés par le dossier, à savoir la commune, la SNCB, le SPW et Infrabel, il ne m'est pas possible pour l'instant de vous donner un *timing* concernant les travaux en question.

16.03 **Éric Massin** (PS): Monsieur le ministre, tout d'abord, je ne vous ai rien demandé au sujet du

bâtiment, mais je vous remercie pour vos informations. Ce n'était pas du tout l'objet de ma question.

S'agissant de l'objet de ma question, il me semble un peu facile de me renvoyer vers le SPW et vers la commune. Il s'agit ici de l'accès aux voies ferrées, pas de l'accès à la route. Si vous me rembarrez vers ces instances, j'en prends acte et en ferai part aux riverains et usagers.

Je vous remercie de votre réponse.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, het volgende punt is mijn vraag nr. 13543 over ongevallen aan overwegen in de havens.

Ik stel voor deze vraag om te zetten in een schriftelijke vraag en uw antwoord schriftelijk te krijgen, zo winnen wij wat tijd.

17 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de premievermindering en negatieve evaluatie bij werknemers van Infrabel (rang 3) en werknemers van centrale werkplaatsen bij deelname aan een staking" (nr. 13545)**

17 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction de prime et l'évaluation négative des travailleurs d'Infrabel (rang 3) et des travailleurs des ateliers centraux lors de la participation à une grève" (n° 13545)**

17.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, in de eerste helft van dit jaar was er sociale onrust bij het spoor, wat zich vertaalde in een aantal aangekondigde stakingen, met name op 31 mei en 24 juni. Die stakingen verliepen conform het protocol. Nu blijkt echter dat personeelsleden van bepaalde rangen bij Infrabel en sommige werknemers van de centrale werkplaats van de NMBS na een stakingsdeelname toch een premievermindering hebben gekregen. Bovendien kregen sommigen, volgens mijn informatie, de aanduiding in hun personeelsdossier dat zij gestaakt hebben, wat een gevolg schijnt te hebben op het verdere verloop van de carrière.

Kloppen die beweringen? Hoeveel werknemers bij Infrabel, meer bepaald van rang 3 van de dienst I-TMS, hebben deelgenomen aan de aangekondigde stakingsdagen in 2016? Hoeveel van hen hebben een verandering gezien van hun premiecoëfficiënt na deelname aan de stakingen? Wat is de exacte reden voor die premievermindering? Hoeveel mensen hebben een opmerking gekregen in hun personeelsdossier? Wat is de impact daarvan op hun carrière? Wordt daarmee het recht op staken niet onderuitgehaald?

17.02 **Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, ik ben als dusdanig niet op de hoogte van de concrete bewering, doch Infrabel en de NMBS wijzen mij erop dat de productiviteitspremies rekening houden met het aantal uren prestaties, alsook met de individuele beoordelingscoëfficiënt van elke medewerker. Een vermindering van de hoogte van een individuele productiviteitspremie kan dus verband houden met een vermindering van het aantal prestatie-uren en/of met een vermindering van de beoordelingscoëfficiënt.

Infrabel laat mij weten dat begin juni 11 medewerkers van rang 3 van de dienst I-TMS op de aanwezigheidslijsten stonden als hebbende gestaakt op 24 en/of 31 mei 2016, de aangekondigde stakingsdagen in de periode mei-juni 2016. Negen medewerkers hebben hun premiecoëfficiënt zien dalen. Er is evenwel geen enkele aanduiding dat dit verband zou houden met hun afwezigheid wegens staking en dat er derhalve sprake zou zijn van een feitelijke beperking van het stakingsrecht. Niemand van de 11 medewerkers heeft een opmerking gekregen in zijn of haar personeelsdossier.

De NMBS laat mij weten dat er sprake is van een vermindering van de productiviteitspremie voor 191 medewerkers in mei 2016 en voor 111 medewerkers in juni 2015. Gelet op het feit dat de vermindering verschillende oorzaken kan hebben, is het evenmin duidelijk of dit geheel of ten dele verband houdt met een afwezigheid wegens staking. Hoe dan ook beklemt de NMBS-directie dat in dit verband geen instructies van hogherhand werden gegeven.

De vermindering van de productiviteitspremies zijn evenwel niet te verwarren met tuchtsancties, die soms

naar aanleiding van wilde stakingen aan personeelsleden zijn opgelegd en waarvan in het personeelsdossier wel melding wordt gemaakt.

17.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Voor alle duidelijkheid, ik spreek hier niet van wilde stakingen, maar alleen over stakingen conform het gesloten protocol.

We zullen het verder opvolgen in bijkomende schriftelijke vragen, want er is toch de indruk gewekt dat er effectief verminderingen van de premiecoëfficiënt zijn geweest bij Infrabel wegens deelname aan stakingen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13584 van mevrouw Van Camp wordt omgezet in een schriftelijke vraag, alsook vraag nr. 13594 van mevrouw Cassart-Mailleux.

18 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontslagen bij Eurostation" (nr. 13595)**
- **mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het collectieve ontslag van een deel van het personeel bij Eurostation" (nr. 13719)**

18 **Questions jointes de**

- **M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les licenciements chez Eurostation" (n° 13595)**
- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le licenciement collectif d'une partie du personnel d'Eurostation" (n° 13719)**

18.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enkele dagen geleden vernamen wij dat er bij Eurostation 40 van de 172 banen op de tocht staan. De reden is dat het bedrijf natuurlijk te kampen heeft met een gevoelige daling van de omzet wegens de verminderde prestaties van vastgoedprojecten, onder andere door de NMBS zelf.

Zeer concreet, heeft deze intentie effectief te maken met het besparingspakket van drie miljard opgelegd door de regering-Michel? Welke projecten die het bedrijf in het meerjarig investeringsplan 2013-2025 had voorzien vallen er nu weg waardoor de NMBS zich genoodzaakt voelt af te slanken bij Eurostation?

Kan de impact van het bedrag van een miljard euro, waarover wij daarstraks hebben gediscussieerd, voor enig perspectief kunnen zorgen voor Eurostation?

Worden er nog andere jobs bedreigd door de verschillende besparingen? Ik denk aan de 150 banen bij TUC RAIL.

18.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le conseil d'administration d'Eurostation a annoncé son intention de procéder au licenciement collectif d'une partie de son personnel. Le conseil justifie ce licenciement par une baisse sensible du chiffre d'affaires de la société, baisse qui devrait s'accroître au cours des prochaines années, compte tenu de la diminution du nombre de missions.

Compte tenu de l'ampleur du licenciement (plus de 20 % du personnel, soit une quarantaine de personnes), une procédure d'information et de consultation est entamée. Monsieur le ministre, j'ose espérer qu'Eurostation ne souhaite pas procéder à des licenciements secs. Elle pourrait recourir à la prépension. Pour ce faire, elle doit obtenir le statut d'entreprise en restructuration, ce qui relève du ministre des Affaires sociales. Elle pourrait également envisager le transfert d'une partie de son personnel vers le Groupe SNCB ou l'une de ses filiales.

Monsieur le ministre, quelles sont les intentions d'Eurostation en matière de licenciement? Envisage-t-elle le recours à la prépension? Dans l'affirmative, combien de travailleurs seraient-ils concernés? Avez-vous eu un contact avec votre collègue Kris Peeters concernant une éventuelle obtention du statut d'entreprise en

restructuration? Existe-t-il une possibilité de transfert interne du personnel d'Eurostation afin de limiter au maximum les licenciements secs?

18.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega's, verschillende evoluties hebben een rol gespeeld bij de formulering van de intentie tot ontslagen bij Eurostation.

Un certain nombre de projets importants ont été terminés ou arrêtés dans la période 2014-2015, ou se termineront en 2016. De même, la majorité des projets inscrits dans l'accord de coopération avec Infrabel ont été réalisés ou arrêtés au cours des années écoulées. Infrabel confie dorénavant ses nouveaux projets à TUC RAIL, qui est sa propre filiale.

En ce qui concerne le plan d'investissement pour la période 2016-2020, il faut encore attendre de savoir quels projets de gares seront repris dans le plan. Dans le cadre des prochains investissements, la priorité sera donnée à l'offre de transport, c'est-à-dire aux services aux voyageurs. Dès lors, les projets immobiliers concerneront des fonctionnalités spécifiques des gares, comme par exemple le rehaussement des quais.

Il ne sera plus question de grands projets de gares, où le prestige primait parfois sur les besoins réels des voyageurs. Dans la mesure où il est possible que plus de 10 % du personnel soit concerné, la procédure d'information et de consultation a été engagée, conformément aux dispositions légales.

Deze procedure loopt nog en derhalve is het nu te vroeg om nadere details, bijvoorbeeld inzake brugpensioen, te kunnen meedelen.

Pour ce qui concerne TUC RAIL, Infrabel m'informe que, pour le moment, toutes les hypothèses sont examinées afin que la société mère puisse aussi continuer à assumer conjointement avec TUC RAIL les missions dont Infrabel sera chargée.

18.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben, zowel in de meerderheid als in de oppositie, altijd een bescheiden man geweest wat de stations en alle grote projecten betreft. Men moet terdege investeren, maar wel in de zaken die belangrijk zijn voor de mensen. Alle andere prestigeprojecten moet men maar een beetje achterwege laten.

18.05 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, merci pour ces réponses.

En ce qui concerne les développements liés aux investissements de prestige, je ne peux évidemment que partager l'avis de mon collègue. Néanmoins, ici, il s'agit de personnes. J'espère que la situation de chacune de ces personnes pourra être prise en compte de la meilleure manière qui soit.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13600 van mevrouw Grovonius werd reeds behandeld onder punt 18 van de agenda. Vraag nr. 13611 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt uitgesteld, alsook vraag nr. 13630 van mevrouw Poncelet.

19 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving betreffende de speed pedelecs" (nr. 13652)**

19 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation relative aux vélos électriques rapides" (n° 13652)**

19.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, gisteren is er gecommuniceerd over de nieuwe regelgeving aangaande de *speed pedelecs*. Het koninklijk besluit daarover is een tweetal weken geleden in het *Belgisch Staatsblad* verschenen, op 9 september, als ik mij niet vergis. Het treedt in werking vanaf 1 oktober. Het koninklijk besluit zorgt ervoor dat de reglementering nu duidelijk wordt. Die voertuigen hebben in de voorbije maanden eigenlijk in onzekerheid gereden, want zij hadden geen plaats in de wegcode. Dat verandert nu.

Vanaf 1 oktober zullen de *speed pedelecs* ook een kleinere nummerplaat krijgen, waardoor er ook een einde komt aan de onduidelijkheid daaromtrent. Dat geldt evenzeer voor de bromfietsen die een dergelijke nummerplaat moeten krijgen.

Ondertussen horen wij kritiek van uw Vlaamse collega-minister. Ik vond dat enigszins merkwaardig, want de opmerkingen die hij formuleerde, zaten niet vervat in het advies van de Vlaamse regering en in die zin vond ik die kritiek wat ongelukkig.

Een andere element is de duidelijke Europese richtlijn, volgens dewelke *speed pedelecs* niet anders dan onder de bromfietsen gecategoriseerd kunnen worden. Persoonlijk vind ik dat ook ongelukkig, omdat daardoor onzekerheid ontstaat omtrent de fietsvergoeding voor gebruikers van *speed pedelecs*. Ik denk dat het goed zou zijn om die onzekerheid zo snel mogelijk uit de wereld te helpen.

Mijnheer de minister, plant u nog een extra informatiecampagne, naast de persconferentie van gisteren, over de nieuwe regelgeving voor potentiële bestuurders en verkopers? De sleutel ligt volgens mij bij het goed informeren van de verkopers, zodat zij de nieuwe regels goed kennen.

Komt er een overgangsregeling voor de uitrusting van de *speed pedelecs* en de facto ook de bromfietsen voor de inschrijving en de nieuwe nummerplaten? Vanaf 1 oktober is dat verplicht, maar ik neem aan dat niet alle *speed pedelecs* vanaf 1 oktober uitgerust kunnen zijn met een nummerplaat.

Zijn er specifieke aanpassingen nodig aan het voorlopig rijbewijs AM of het rijexamen AM voor bestuurders die met een *speed pedelec* rijden? Zo ja, welke aanpassingen zijn er nodig en vanaf wanneer zullen die operationeel zijn? Hoe verloopt het contact met de Gewesten daarover?

Tot slot, *speed pedelecs* zijn volgens het nieuw koninklijk besluit toegelaten op voorbehouden wegen. Dat zijn met name de wegen aangeduid door het blauw vierkante F99-bord. Artikel 29 van het koninklijk besluit voorziet in een F99-bord met een logo van de *speed pedelecs*. Mijn vraag luidt of alle bestaande borden F99a en F99c vervangen zullen moeten worden om duidelijk te maken dat ook een *speed pedelec* een plaats krijgt op die wegen. Zo ja, tegen wanneer zal dat moeten gebeuren?

19.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, er werd hiertoe door mijn administratie een brochure opgesteld die reeds werd verstuurd naar alle fietshandelaren. Ook het BIVV zal ze via zijn netwerk verspreiden. Daarnaast is het ook mogelijk de brochure te raadplegen op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer, samen met een aantal antwoorden op veelgestelde vragen.

Zoals het gebruikelijk is naar aanleiding van een wijziging van het verkeersreglement, heeft mijn administratie tevens alle *stakeholders* waaronder politie en Justitie, op de hoogte gebracht van de nieuwe regelgeving, die op 1 oktober in werking zal treden. De overgangsperiode die geldt voor het inschrijven van *speed pedelecs*, is identiek aan die voor bromfietsen, meer bepaald tot 11 december 2016. Er wordt evenwel bekeken of een verlenging noodzakelijk is.

Indien in het verleden al een nummerplaat werd aangevraagd, zal de persoon in kwestie zelf het initiatief moeten nemen om een nieuwe nummerplaat aan te vragen. Het is immers onmogelijk om het aantal ingeschreven *speed pedelecs* te filteren uit het totale aantal ingeschreven bromfietsen.

In de toekomst zal dat wel mogelijk zijn.

De kennis en vaardigheden die zijn bepaald voor het verkrijgen van een rijbewijs AM voor het besturen van een klassieke bromfiets zijn evengoed van toepassing op de bestuurders van *speed pedelecs*. Niettemin kunnen de Gewesten de opleiding en de manier waarop de kennis en vaardigheden worden getest, naar goedgevoel aanpassen.

Naast het overleg waarin de wet voorziet, werden de Gewesten van bij het begin nauw betrokken bij het opstellen van de regelgeving met betrekking tot de *speed pedelecs*. Daarenboven is mijn indruk dat de Gewesten zich intussen zeer goed bewust zijn van de bevoegdheden die hen door de laatste staatshervorming zijn toegekend.

Zoals bepaald in artikel 22^{quinquies} en artikel 22^{octies} zijn bestuurders van *speed pedelecs* slechts toegelaten tot voorbehouden wegen indien het daartoe bestemde symbool op de verkeersborden van het

type F99 is aangebracht. De keuze – geen verplichting – om bestuurders van *speed pedelecs* al dan niet toe te laten tot voorbehouden wegen komt toe aan de wegbeheerders. Er is bijgevolg geen sprake van een tijdspanne waarin de borden zouden moeten worden aangepast.

19.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden, die een en ander verduidelijken. Ze bieden ook voldoende antwoord op vragen in verband met de campagne en dergelijke.

Ik heb één bemerking over de voorbehouden wegen. Deze wegen zijn bij uitstek geschikt om met zulke fietsen bepaalde afstanden af te leggen. Het zijn rustige wegen, lange wegen dikwijls, landbouwwegen. Net daar moet men wachten tot de borden vervangen zijn vooraleer men reglementair over die wegen kan rijden met een *speed pedelec*. Dat kan enige tijd in beslag nemen. Bovendien jagen wij zo de wegbeheerders opnieuw op kosten. Ik vraag mij af – hetzelfde geldt voor de fietsvergoeding voor gebruikers van *speed pedelecs* – of geen eenvoudigere oplossingen bedacht konden worden, waarbij deze aparte categorie van bromfietsen voor bepaalde zaken automatisch gelijkgesteld wordt aan fietsen.

Ik meen dat wij eens goed moeten bekijken of wij het voor de wegbeheerders niet gemakkelijker kunnen maken om het gebruik van *speed pedelecs* op bepaalde wegen toe te laten.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13659 van collega Vanden Burre wordt uitgesteld. Hetzelfde geldt voor vraag nr. 13671 van mevrouw Temmerman.

20 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact des travaux sur les navetteurs namurois" (n° 13680)

20 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van de werken op de pendelaars die via Namen reizen" (nr. 13680)

20.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, les navetteurs namurois sont à nouveau malmenés. Après la suppression des premiers et derniers trains de la journée, après un allongement du temps de parcours de quinze minutes entre Namur et Bruxelles, après la suppression du Thalys, et alors que les travaux du RER stagnent toujours, ce sont d'autres travaux qui sont entrepris. Bien entendu, ces travaux doivent se faire – je ne les remets pas en cause –, car ils sont importants pour sécuriser les voies et les protéger des éboulements. Cependant, cela commence à faire vraiment beaucoup pour les Namurois!

Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser les questions suivantes. Pouvez-vous m'indiquer le calendrier précis de ces travaux, qu'il s'agisse de la sécurisation des parois à proximité de Namur, mais aussi des travaux à Neufchâteau? Quatre trains de pointe par jour vont être supprimés sur la ligne 161, de même que quatre trains par jour pour la ligne Bruxelles-Luxembourg pendant la durée de ces travaux. Quelles sont les mesures prises pour limiter l'impact sur la fréquentation des autres trains et s'assurer que les passagers puissent continuer à voyager dans les meilleures conditions de confort possible?

Enfin, les prévisions d'Infrabel indiquaient que ces travaux devraient provoquer cinq minutes de retard entre Ottignies et Bruxelles. Après plusieurs jours de mise en œuvre, ces prévisions se confirment-elles? Disposez-vous d'informations sur les retards enregistrés ces derniers jours?

20.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, tout d'abord pour Neufchâteau, il s'agit d'un éboulement très important de talus ayant subi des inondations exceptionnelles au mois de juin. Les travaux de consolidation ont été entrepris dans l'urgence pour maintenir les deux voies en service moyennant une limitation de vitesse des trains. Les travaux définitifs vont débuter la semaine prochaine et se termineront à la mi-octobre.

Le délai entre les événements déclencheurs et les travaux est lié au respect des différentes étapes prévues par la loi sur les marchés publics.

Par ailleurs, jusqu'au 15 octobre, ces travaux imposent la suppression de quatre trains directs IC+ assurant la relation entre Bruxelles et Luxembourg et la limitation de deux trains au parcours Bruxelles-Libramont.

Pour ces deux derniers trains, des correspondances à Libramont de et vers Arlon sont possibles en cinq minutes. Les voyageurs empruntant généralement les IC+ supprimés peuvent prendre les trains IC classiques Bruxelles-Luxembourg.

Pour Beauvallon, le planning prévu et annoncé par Infrabel via les multiples canaux, et notamment par la presse, est suivi. La phase actuelle en cours se terminera en mai 2017. La phase suivante doit se dérouler entre juin et novembre 2017.

Pour rappel, début septembre ont débuté les travaux de grande envergure sur la ligne 161 Namur-Bruxelles. Infrabel va construire un caisson en béton pour protéger les voies d'un risque majeur d'éboulement. Ces travaux d'une durée de dix mois dans la première phase imposent une mise à voie unique du trafic ferroviaire sur une distance d'environ six kilomètres.

Même si la SNCB et Infrabel ont tout mis en œuvre pour limiter au maximum l'impact pour les voyageurs, des adaptations au service des trains sont inévitables. Ainsi, quatre trains de pointe sont supprimés entre Namur et Bruxelles: P4606 de 06 h 09 et P8601 de 16 h 09 au départ de Bruxelles-Midi, P7600 de 06 h 39 et P7602 de 07 h 39 au départ de Namur. Des alternatives existent pour les voyageurs via des trains circulant moins de dix minutes avant ou après les trains supprimés, ce qui limite l'impact et les désagréments pour les clients.

À noter que trois trains omnibus circulant entre Mont-Saint-Guibert, Blanmont-Chastre, Ernage et Namur sont également limités à Rhisnes, où des bus de substitution circulent entre Namur et Rhisnes. Dans les deux cas, des études ont été effectuées afin d'éviter une suroccupation des trains.

À côté des canaux de communication habituels (affiches et écrans en gare, brochures, site internet, *Route Planner*), la SNCB a tenu à informer en deux phases (fin juin et début septembre) les écoles des régions concernées et les communes ainsi que la presse nationale et régionale.

En ce qui concerne les retards entre Namur et Bruxelles, Infrabel nous donne les éléments suivants. La ponctualité de la ligne 161, après la mise en œuvre du chantier Beauvallon, service à voie unique sur la 161 entre Rhisnes et Namur à partir du 5 septembre 2016 jusqu'en juin 2017 était de, la semaine 36 (du 5 au 11 septembre), de 90,4 et la semaine 37, de 89,9. Sur base de ces chiffres, Infrabel assure que ses prévisions concernant les retards provoqués par les différents chantiers sur les lignes 161 et 162 sont réalistes.

Infrabel prévient qu'il est incorrect de dire qu'elle a prévu cinq minutes de retard entre Ottignies et Bruxelles. Certains travaux, dont ceux réalisés sur la 161, impliquent une réduction de vitesse autorisée. L'impact de ces ralentissements a été inclus dans les horaires et s'élève à trois minutes pour la section Ottignies-Bruxelles Nord.

20.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Merci, monsieur le ministre, pour ces éléments de réponse.

J'ai peut-être été distraite, mais je n'ai pas entendu: y a-t-il eu, à un moment donné, des compensations, pour éviter que certains navetteurs pâtissent d'une moindre qualité de confort, étant donné les suppressions de trains? Peut-être cela n'est-il pas nécessaire. Si les choses sont prises en main et gérées de manière efficace, que demander de plus? Que ces travaux ne s'éternisent pas aussi longtemps que ceux du RER, peut-être ...

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

De **voorzitter**: De vragen nrs 13691 en 13692 van mezelf worden omgezet in schriftelijke vragen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.02 heures.*