

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 20 JUNI 2018

Namiddag

---

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

du

MERCREDI 20 JUNI 2018

Après-midi

---

La réunion publique de commission est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. André Frédéric.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer André Frédéric.

**01** **Vraag van de heer Raf Terwingen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de omzetting van een Marokkaans rijbewijs in een rijbewijs volgens Belgisch recht" (nr. 26014)**

**01** **Question de M. Raf Terwingen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la conversion d'un permis de conduire marocain en un permis de conduire conforme au droit belge" (n° 26014)**

**01.01** **Raf Terwingen** (CD&V): Mijnheer de minister, als burgemeester van een multiculturele gemeente krijg ik geregeld vragen over de omzetting van een Marokkaans rijbewijs naar een Belgisch rijbewijs. Naar aanleiding van een nieuwe rondzendbrief, van 6 februari 2018, lijkt het zo te zijn dat geen enkel nationaal rijbewijs uit Marokko nog kan worden omgezet. De categorie B kan wel nog worden omgezet, maar alle andere categorieën zouden niet meer omzetbaar zijn.

Onder meer uit punt 7.3, op bladzijde 28, van die rondzendbrief lijkt namelijk te volgen dat alle speciale categorieën die men haalt nadat men eerst een rijbewijs B heeft gehaald niet meer omzetbaar zouden zijn naar Belgische rijbewijzen.

Ik stel u deze vraag om dat uit te klaren, mijnheer de minister, en om eventueel samen met mij even te bekijken op bladzijde 28 hoe die zaken geïnterpreteerd moeten worden.

**01.02** **Minister François Bellot**: Beste collega, de omwisseling van Marokkaanse rijbewijzen gebeurt krachtens de Conventie van Wenen over het wegverkeer en het bilaterale akkoord tussen Marokko en België van 12 mei 1981. Volgens die internationale rechtsregels zijn de Marokkaanse categorieën C en D wel degelijk omwisselbaar in België.

De rondzendbrief verduidelijkt evenwel aan de gemeenten dat die categorieën niet omwisselbaar zijn wanneer zij, overeenkomstig het Marokkaanse recht op het Marokkaanse rijbewijs, geldig zijn gemaakt na de datum waarop het rijbewijs werd afgegeven. Dat is immers onmogelijk volgens de Belgische regelgeving over het rijbewijs, waardoor geen rechtsgeldig Belgisch equivalent kan worden afgegeven.

**01.03** **Raf Terwingen** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, als men de rondzendbrief goed nakijkt, dan is het zo dat ieder Marokkaans rijbewijs wordt afgeleverd op het ogenblik dat het rijbewijs voor de auto wordt gehaald. Naderhand kan men rijbewijzen halen voor vrachtwagens, autobussen en motoren.

De toepassing van de rondzendbrief maakt duidelijk dat men nooit meer een speciaal rijbewijs kan halen want ieder Marokkaans rijbewijs vermeldt als eerste datum het moment van het behalen van rijbewijs B. Ik denk dat er dus ergens een misvatting is en dat de gemeentebesturen hier niet duidelijk over ingelicht zijn.

Ieder rijbewijs, ook het onze – het mijne dateert van 1996 – draagt de datum van het rijbewijs B en gaat pas naderhand C, D, E en F vermelden – zoals ik ook naderhand mijn motorrijbewijs heb gehaald. Dat zou

betekenen dat er nooit een omzetting zou gebeuren. Ik denk dat er iets mankeert aan de regelgeving. Ik zoek het verder uit want uw antwoord gaat van het tegenovergestelde uit.

*Président: Jean-Jacques Flahaux.  
Voorzitter: Jean-Jacques Flahaux.*

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

**02** Interpellation de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "le survol de Bruxelles" (n° 270)

**02** Interpellatie van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de vluchten boven Brussel" (nr. 270)

**02.01** **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, j'ai déposé une interpellation inspirée par vos déclarations dans la presse. En effet, interrogé sur la paralysie que subit le dossier du survol de Bruxelles, vous avez récemment déclaré: "On a déterminé sept éléments et on a déposé une solution le 12 juillet 2017". Il y a presque un an! "Tout le monde m'a dit que c'était la bonne". J'ignore qui est tout le monde et je vais vous poser la question. "Mais quand je propose que l'on se réunisse, personne ne veut dire oui le premier. À chaque fois que je veux avancer avec une solution, je suis désespérément seul. Le plan existe mais je ne sais pas aller chercher les gens par les oreilles, les pieds ou les bras pour venir discuter. Ils ne viennent pas." Je vous ai cité in extenso, sans déformer vos propos.

À la lecture de ceux-ci, nous avons l'impression que vous êtes totalement impuissant dans ce dossier, alors que vous disposez de la compétence en la matière, notamment en ce qui concerne la définition des routes de survol. Pourquoi ne demandez-vous pas le soutien du premier ministre, sachant qu'il est membre de votre parti? En tant que président du Comité de concertation, il a le pouvoir de mettre ce dossier à l'agenda pour négocier avec les Régions. Il a le pouvoir de dire à ces vice-premiers ministres de se mettre autour de la table et de mettre un dossier à l'agenda du Comité de concertation.

Je voudrais ajouter que les Régions ne sont pas concernées par l'ensemble des mesures à prendre dans votre dossier. Votre accord de gouvernement annonce, par exemple, la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

Vous n'avez pas besoin des Régions pour la créer. Dès lors, pourquoi n'avancez-vous pas sur cet aspect du dossier?

Il y a un an, vous aviez aussi annoncé une clarification des instructions sur les normes de vent, dossier qui est également au point mort alors qu'il ne dépend pas des Régions. Il ne dépend que de vous et, d'ailleurs, il ne dépend même pas non plus de la *vliegweg*.

Il convient dès lors de prendre des mesures pour soulager les Bruxellois; la vraie question est de savoir si vous avez encore la volonté de faire avancer ce dossier ou si vous êtes déjà en affaires courantes. Je parle de vous mais aussi et essentiellement du gouvernement, étant donné vos déclarations. Cette interpellation n'aurait pas lieu s'il n'y avait pas eu vos déclarations, un peu partout, d'ailleurs, dans la presse de la semaine dernière.

**02.02** **François Bellot**, ministre: Madame Lalieux, dans le cadre général du dossier du survol de Bruxelles, je suis toujours partisan d'une solution globale. Je le reste et continue dans cette voie! Une solution reprenant l'ensemble des composantes de ce dossier qui, je le rappelle, sont d'ordre juridique, opérationnel, environnemental, socio-économique, technique, institutionnel et politique, a été déposée sur la table du kern. Pour apporter une solution durable et structurelle, ce dossier doit être pris dans un cadre global.

À ce stade, aucun mandat du gouvernement, sur la base de mes propositions, ne m'a été donné pour me tourner vers d'autres acteurs. J'aimerais d'ailleurs connaître l'avis de ces autres acteurs. Par exemple, qui porte l'avis de la Région bruxelloise? Quelle est la séance du gouvernement qui a décidé? Cela m'intéresserait de le savoir.

J'observe, plus que jamais, la division à tous les étages: entre Régions, entre quartiers, entre élus, dans le patronat et dans les syndicats. C'est pour cela que je fonde beaucoup d'espoir sur l'étude d'incidence dont

nous avons déjà parlé en commission en 2016 et en 2017, en répondant à des questions de M. Dallemagne. Aujourd'hui, l'étude d'incidence est devenue incontournable.

Je viens de désigner le bureau d'études Envisa pour la réalisation d'une étude d'incidence scientifique, technique et indépendante sur les nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National. Cette étude a aujourd'hui démarré, les collaborateurs d'Envisa analysent la problématique et prennent les premiers contacts avec les *key stakeholders*. Cette étude sera une base de travail importante et, je l'espère, non contestée. Prendre des mesures à court terme, qui pourraient être contredites dans les mois à venir par cette étude, serait contraire à toute logique et ferait preuve d'une mauvaise gestion de ce dossier très complexe.

Quant à la compétence des Régions, vous semblez ignorer qu'en Belgique, celles-ci sont compétentes pour ce qui concerne les questions relatives au bruit, à l'environnement, à l'urbanisme etc. Or, dans ce dossier, si l'on souhaite une solution globale, les compétences de tous doivent être prises en considération dans la recherche de la solution globale.

À la lecture de l'accord de gouvernement que vous citez, il est bien précisé que c'est en concertation avec les Régions que le gouvernement veillera en outre à la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National. De même, il est souhaité qu'un accord de coopération soit conclu avec la Région de Bruxelles-Capitale concernant les normes de bruit et là est bien mon intention.

En ce qui concerne la suite donnée à l'audit sur l'utilisation des pistes de l'aéroport de Bruxelles, j'ai avancé, pour présenter un dossier, des normes clarifiées qui permettraient aux contrôleurs de travailler dans un environnement plus clair et sécurisé. Il doit être mis fin à la confusion actuelle entre les instructions prises par le passé, notamment en juillet et décembre 2013, et les normes à respecter. Cette confusion entraîne des choix de routes aériennes parfois difficilement justifiables. La multiplicité des instructions crée une situation qui fait qu'aujourd'hui, les contrôleurs sont interrogés par un juge d'instruction sur le choix des pistes.

Cette proposition ne fait pas encore consensus à l'heure actuelle et nous attendons la dernière analyse technique sur les différents éléments qui y figurent. Les discussions se poursuivent et je veille à ce que la solution bénéficie aux habitants des trois Régions du pays car la solution, comme je l'ai déjà indiqué à plusieurs reprises, ne consiste pas à tirer les avions d'une route pour les mettre sur une autre route car cela génère immédiatement des actions en justice. Il s'agit plutôt de trouver une solution globale dans l'intérêt de l'ensemble des riverains.

**02.03 Karine Lalieux (PS):** Monsieur le président, j'ai bien entendu la réponse du ministre. Ce que je ne supporte plus depuis un certain nombre de mois, c'est d'entendre dire dans chaque réponse: "Je ne suis pas responsable. C'est la responsabilité des Régions."

Monsieur le ministre, je pense que vous avez le dossier en main. Me référant à la campagne électorale du MR à Bruxelles, il suffisait que vous ayez les compétences pour régler la problématique du survol de Bruxelles. C'est en tout cas ce qu'il était indiqué sur tous les tracts. Je peux les ressortir. Personne n'y a jamais cru, monsieur le ministre. Certains l'ont dit et n'ont cessé de le répéter uniquement pour des raisons électoralistes.

Le MR a la compétence depuis maintenant presque quatre ans mais on n'a rien vu venir, monsieur le ministre. Vous ne faites que le confirmer. Vous avez clamé haut et fort que vous étiez le premier, c'est vrai, à avoir demandé un audit sur l'utilisation des pistes à la suite des plaintes. L'audit est sorti avec la DGTA, avec tout ce que nous avons vécu ici en commission. Le travail en commission a été plus qu'utile.

Les conclusions sont claires, nettes et précises. Or, depuis leur dépôt voici quasiment un an, rien n'a changé. Les instructions n'ont pas été modifiées. En l'occurrence, vous êtes le seul maître à bord pour les dicter. Aujourd'hui, vous nous annoncez que votre proposition a été rejetée - je suppose, par votre gouvernement. Cela signifie que vos collègues refusent de suivre l'audit, les instructions ainsi que votre politique de clarté qui implique aussi les travailleurs de Belgocontrol.

Ensuite, vous renvoyez systématiquement à l'étude d'incidence. Quand le rapport doit-il être remis, monsieur le ministre?

**02.04 François Bellot**, ministre: Des rapports intermédiaires paraîtront dans quatre et douze semaines. Pour le rapport final, tout dépendra de la matière fournie par les acteurs.

**02.05 Karine Lalieux** (PS): J'en déduis que nous n'avons aucune idée de la date de conclusion de l'étude d'incidence. Cela signifie qu'après cinq ans, ce gouvernement n'aura pas trouvé de solution au problème du survol.

Il en va de même pour les normes de vent: vous pouvez les simplifier sans attendre un accord ou encore cette étude. Vous m'indiquez que vous n'allez évidemment pas le faire.

Les trois Régions et toutes les ASBL concernées, d'où qu'elles viennent, salueraient une décision qui prolongerait la nuit pour aboutir à la "nuit européenne". C'est une action que vous pouvez mener immédiatement et qui satisferait tous les riverains, dans la mesure où elle réduirait la pollution et améliorerait la santé publique. De plus, elle ne toucherait pas l'aéroport. D'autres aéroports ont déjà pris cette mesure et ont même arrêté les vols de nuit.

Bref, je ne sais pas qui vous bloque dans ce gouvernement.

**02.06 François Bellot**, ministre: (...)

**02.07 Karine Lalieux** (PS): Non, non, ce serait un début, monsieur le ministre.

**02.08 François Bellot**, ministre: Vous me parlez de plusieurs autres aéroports ...

**02.09 Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, je ne vous ai pas interrompu. Nous ne sommes pas dans un débat, même si j'aimerais discuter avec vous d'une proposition. Nous sommes incapables d'ouvrir un débat, puisque vous ne nous proposez rien. Si vous voulez un échange de vues, il faut l'entreprendre sur la base d'un texte.

**Le président:** On le fait calmement.

**02.10 Karine Lalieux** (PS): Je n'avais pas envie de m'énerver.

Je dis simplement que votre propre gouvernement vous empêche de prendre des décisions. Nous savons que vous êtes bloqué par les partis néerlandophones. Nous le savons, monsieur le président, et je suis désolée de devoir le rappeler. Ce sont les partenaires néerlandophones qui dictent leur loi, de sorte que Bruxelles compte peu aux yeux du présent gouvernement. Je l'ai dit hier et je le répète encore aujourd'hui!

### **Moties**

### **Motions**

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

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Karine Lalieux et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Karine Lalieux

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

demande au gouvernement de

- de respecter le critère prioritaire que constitue l'évitement des zones les plus densément peuplées lors de l'élaboration de nouvelles routes aériennes;
- de modifier les horaires de l'aéroport de Bruxelles-National pour étendre la nuit de 22 heures à 7 heures au lieu de 23 heures à 6 heures;
- de restreindre progressivement les quotas de bruit et les niveaux de tonnage des avions autorisés à décoller depuis l'aéroport de Bruxelles-National entre 22 heures et 7 heures du matin;
- d'abaisser progressivement le plafond de 16 000 vols de nuit autorisés annuellement;
- de créer une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées à l'aéroport de Bruxelles-National qui incluent des représentants des Régions."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Karine Lalieux en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Karine Lalieux

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

vraagt de regering

- bij het uitstippelen van nieuwe vliegroutes het prioritaire criterium – namelijk het vermijden van de dichtstbevolkte gebieden – in acht te nemen;
- het vluchtschema op Brussels Airport zodanig aan te passen dat de nacht wordt verlengd van de periode tussen 23 en 6 uur naar de periode tussen 22 en 7 uur;
- de geluidsquota voor en de tonnage van de vliegtuigen die tussen 22 en 7 uur op Brussels Airport mogen opstijgen, stapsgewijs in te perken;
- het jaarlijkse plafond van 16 000 nachtvluchten stapsgewijs te verlagen;
- een onafhankelijke autoriteit in het leven te roepen die de geluidshinder in verband met Brussels Airport moet controleren en waarin er vertegenwoordigers van de Gewesten zitting hebben."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Jean-Jacques Flahaux.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Jean-Jacques Flahaux.

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

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

*Voorzitter: Karine Lalieux.*

*Présidente: Karine Lalieux.*

**03 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la climatisation dans les trains" (n° 26025)**

**03 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "airconditioning in de treinen" (nr. 26025)**

**03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le ministre, avec les fortes chaleurs que nous avons connues durant ce mois de mai, la question de la climatisation dans les trains a refait surface. Comme c'est le cas chaque année à la même période, des remarques à ce sujet fleurissent un peu partout sur les réseaux sociaux concernant la chaleur étouffante dans certains trains.

Fort heureusement, la situation en la matière s'améliore d'année en année grâce au renouvellement permanent du matériel roulant, sachant que toute nouvelle acquisition est désormais équipée de la climatisation. Nous apprenions que 53 % de notre flotte ferroviaire était actuellement équipée de l'air conditionné. D'ici la fin de l'année, plus de 400 nouvelles voitures seront mises en service, augmentant encore cette proportion.

Monsieur le ministre, le nombre de plaintes pour ce motif est-il important à la SCNB et une baisse de celles-ci est-elle observée d'année en année? Bien que je comprenne fort bien que tout soit fait pour renouveler au mieux le matériel roulant, vu la situation actuelle, ce critère est-il pris en compte en cas de forte chaleur pour tenter de privilégier l'utilisation de trains équipés de climatisation? De manière générale, avez-vous déjà une estimation du délai dans lequel l'ensemble de la flotte n'étant pas équipée de climatisation pourra être renouvelée?

**03.02 François Bellot, ministre:** Cher collègue, la SNCB m'informe recenser le nombre de ses clients qui réagissent au sujet du confort à bord des trains. Les remarques formulées portent sur l'éclairage mais aussi sur le chauffage ou la climatisation. En 2015, 2016 et 2017, elle a reçu respectivement 168, 126 et 129 réactions à cet égard. La tendance est donc clairement à la baisse.

En période normale de circulation (période scolaire en semaine), la SNCB ne dispose pas de la possibilité de mettre du matériel non climatisé de côté sans diminuer l'offre. Cependant, le matériel plus ancien, principalement AM doubles et voitures M4, assurent moins de kilomètres au total que le matériel plus moderne et climatisé tel que les Desiro, les AM96 et voitures M6. En période de congé (juillet et août), un certain nombre de trains sont supprimés, ce qui permet de diminuer surtout le nombre d'AM doubles et voitures M4, qui ne sont pas climatisées. Plus particulièrement, concernant l'offre touristique vers la côte, la

SNCB s'efforce d'utiliser surtout du matériel capacitaire et climatisé.

D'ici fin 2023, une grande partie du parc non climatisé (AM doubles, voitures M4) aura été mise hors service. La mise en service du matériel M7 améliorera également la situation sur ce plan puisque tout le matériel sera alors climatisé.

**03.03 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Vous confirmez l'évolution des choses par les chiffres. Le fait qu'en été, il y a moins de trains et que vous privilégiez les trains climatisés, est une chose positive qui ne fera que soulager les utilisateurs réguliers.

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

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

- **M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de plateformes élévatrices dans les gares belges" (n° 26031)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rehaussement des quais bas et moyens en province du Hainaut" (n° 26033)**

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

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van plateauliften in de Belgische stations" (nr. 26031)**

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verhoging van de lage en middelhoge perrons in de provincie Henegouwen" (nr. 26033)**

**04.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, vous savez combien je suis attaché à ma province. Il m'est revenu que seuls 24 % des quais dans nos gares étaient hauts. 52 % sont bas – soit 28 centimètres – et le reste est soit moyen soit mixte.

Cela cause des problèmes d'accessibilité pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite, ainsi que pour ceux qui prennent le train pour l'aéroport avec de lourdes valises. C'est la raison pour laquelle un grand chantier de rehaussement est prévu par la SNCB.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer, pour la province du Hainaut, le nombre de quais devant être rehaussés ainsi que le coût estimé de cette opération? Pouvez-vous également m'indiquer si un délai et un budget sont déjà prévus pour cette province?

Monsieur le ministre, voici ma seconde question. Vous avez récemment inauguré, en gare de Libramont, un dispositif de plate-formes élévatrices pour faciliter l'accès aux quais aux personnes à mobilité réduite. La gare d'Arlon bénéficie, elle aussi, d'un même système.

Ce dispositif entre dans le cadre d'une expérience pilote menée par la SNCB sur la ligne Namur-Luxembourg.

Pour pouvoir en bénéficier, l'usager doit effectuer la demande au minimum trois heures à l'avance afin d'avoir l'appui d'une personne spécialement formée à l'utilisation de ce système.

Il s'agit là d'un dispositif offrant une alternative aux ascenseurs, bien plus simple à mettre en place.

Monsieur le ministre, un premier bilan peut-il déjà être tiré de cette expérience? À votre connaissance, à combien de reprises ces plates-formes ont-elles été utilisées à ce jour? Est-il prévu d'étendre ce système à d'autres gares? Quel budget pourrait-il être alloué pour ce faire?

**04.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe qu'actuellement, elle évalue les projets-pilotes pour les plates-formes élévatrices qui facilitent l'accès aux quais aux personnes à mobilité réduite (PMR). Je rappelle que ces plates-formes ont été installées à Libramont et Arlon. Il est prévu d'équiper en 2019, les gares de Ciney, Marbehan, Marloye et Rochefort-Jemelle.

À Arlon, la plate-forme a été utilisée cinq fois au cours de la période du 17 mars au 22 mai. À Libramont, elle a été utilisée onze fois sur la même période.

En province de Hainaut, différents projets ferroviaires de grande ampleur seront financés dans les années à venir. Ils permettront d'améliorer la mobilité en général et l'accessibilité des gares en particulier. L'exemple de la gare de Fleurus illustre bien cette philosophie. L'aéroport de Charleroi, n'est représenté physiquement sur aucune ligne ferroviaire. Le site de Fleurus a été choisi pour y remédier.

Le projet consiste en la construction d'une nouvelle gare, de nouveaux quais, d'un nouveau parking et d'une passerelle pour la desserte des quais et donner accès aux PMR via des ascenseurs. Le projet global aménagé pour faciliter l'accessibilité des voyageurs de l'aéroport comprend la construction d'une nouvelle gare mieux adaptée aux besoins actuels et mieux localisée, le rehaussement des quais à 76 cm et l'amélioration de leurs équipements, la construction d'une passerelle d'une largeur minimum de 6 m pour améliorer l'accessibilité des voyageurs, la construction d'un nouveau parking de 130 places pour les voyageurs et l'aménagement d'un équipement correct pour les navettes de liaison vers l'aéroport.

Ces travaux, pour un montant global de 5,4 millions d'euros seront réalisés grâce au milliard vertueux. Ils débiteront en 2018 et devraient s'achever vers 2021 par l'ouverture de la gare. Je sais que Braine-le-Comte bénéficiera aussi d'un montant conséquent. Pour plus de détails, je vous invite à déposer vos questions par écrit. Nous les transmettrons à la SNCB et Infrabel pour obtenir les réponses.

**04.03** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Le plus important est de montrer une volonté pour une accessibilité pour tous, en particulier pour les moins valides qu'ils soient mamans ou papas avec poussette, personnes âgées, PMR ou personnes transportant de lourds bagages. Je ne manquerai pas de déposer une question écrite pour recevoir davantage de détails et connaître l'évolution du projet.

Les expériences menées sur la ligne Luxembourg-Bruxelles me semblent intéressantes. J'espère qu'elles seront positives et qu'elles pourront être répétées sur les autres lignes de la SNCB.

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

**05** **Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de guichets automatiques dans les gares avec plusieurs entrées" (n° 26030)**

**05** **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketautomaten in de stations met meerdere ingangen" (nr. 26030)**

**05.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, les guichets automatiques de vente de billets sont désormais présents dans l'ensemble de nos gares, ce qui est une très bonne chose.

Il arrive néanmoins que des gares aient des configurations spécifiques avec un accès de part et d'autre des voies. Dans ce cas, il arrive, me revient-il, que les distributeurs de billets ne soient situés que d'un seul côté. Cela ne pose, bien sûr, pas de problème pour la majorité des utilisateurs. Cependant, pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou les personnes lourdement chargées, cela peut rapidement devenir handicapant.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur cette situation? Serait-il envisageable, pour les quelques cas concernés – je sais qu'ils ne font pas florès –, de faire en sorte à l'avenir de disposer un distributeur automatique aux accès éloignés des autres points de vente?

J'en profite également pour vous demander, concernant ma ville de Braine-le-Comte, dont la gare sera dans le futur – et je m'en réjouis – dans une telle configuration, puisqu'un parking de 500 places va être construit à l'arrière de la gare avec une prolongation du tunnel sous voies, si, à votre connaissance, il est prévu de disposer un distributeur automatique à l'accès qui sera situé de l'autre côté des voies?

**05.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB m'indique que l'automate d'une gare ou d'un point d'arrêt doit réaliser plus de 5 000 ventes par mois pour que cette gare dispose d'un deuxième automate. La gare de Braine-le-Comte dispose déjà de deux automates pour un volume moyen de 5 500 ventes par mois. Ce volume ne justifie pas l'installation d'un troisième automate. Par contre, sur la base des travaux à réaliser, de la fréquentation attendue du nouvel accès et de la nouvelle organisation des trafics, il pourrait être envisagé de déplacer un des deux automates vers celui-ci.

Le critère du volume mensuel des ventes est essentiel mais ce n'est pas le critère unique qui détermine le nombre d'automates à placer. Certaines situations spécifiques peuvent être prises en compte comme la répartition des ventes sur la journée, la semaine ou l'année avec des pics d'utilisation ou une très grande distance entre un des quais et l'automate.

**05.03 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, votre réponse me satisfait totalement. Actuellement, comme vous le soulignez à juste titre, les deux automates sont à cinq mètres l'un de l'autre mais l'un, à l'intérieur de la salle des guichets et l'autre, à l'extérieur de la salle des guichets au cas où celle-ci serait fermée. Effectivement, quand et seulement quand la liaison avec l'arrière sera assurée, je crois qu'on pourra imaginer que celui qui est à l'intérieur puisse être transposé.

Ce qui me réjouit déjà, c'est que le chiffre que vous me donnez va au-delà des 5 000. Nous sommes donc déjà dans la bonne configuration, si j'ose dire. Cela ne m'étonne pas trop puisque nous avons à peu près 5 300 usagers du train à Braine-le-Comte, ce qui en fait l'une des gares importantes de Wallonie.

Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'explication aux voyageurs des causes des retards" (n° 26032)**

**06 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "uitleg aan de reizigers over de oorzaken van vertragingen" (nr. 26032)**

**06.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, en tant que navetteur régulier, je suis bien conscient des efforts consentis par la SNCB pour rendre son service plus efficace ainsi que des problèmes devant encore être réglés. Parmi ceux-ci, le manque d'information est récurrent. Souvent, en cas de retard, les usagers se plaignent presque autant de ne pas savoir ce qui a conduit à cette situation que du retard lui-même.

Monsieur le ministre, je comprends qu'il ne soit absolument pas possible d'expliquer la cause de chaque retard via les annonces sonores dans les gares, et certainement pas dans les gares de Bruxelles où toutes les annonces doivent être diffusées dans les deux langues. Mais ne serait-il pas envisageable que cette information soit communiquée par l'accompagnateur une fois les gens assis dans le train ou via le site web ou l'application de la SNCB?

Expliquer pourquoi un train a du retard permet d'atténuer la frustration des voyageurs. Cela permettrait aussi aux utilisateurs de prendre conscience des raisons des retards, très souvent externes à la SNCB, et des efforts menés pour limiter ces retards. Les tensions seraient sans doute amoindries.

La dernière fois que je présidais cette commission, vous aviez connu un drame humain dans votre propre région. Quelqu'un était tombé sur la voie et cela avait forcément engendré une accumulation de retards. Plus récemment, des vaches circulaient sur la voie près de la gare de Hal. Si on expliquait cela aux gens, ils comprendraient que la SNCB n'est évidemment pas responsable de ce genre de choses.

**06.02 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je suis tout à fait d'avis qu'une communication de qualité en temps réel est indispensable pour informer les voyageurs en toute circonstance et en particulier en cas de service perturbé. C'est ce que j'attends de la SNCB et je me suis déjà clairement exprimé à ce sujet.

Il importe que le voyageur soit accompagné tout au long de son voyage et puisse, à tout moment, compter sur une information fiable. En cas de perturbation du trafic, le voyageur ne doit pas seulement connaître la cause du retard, il doit aussi, et surtout, recevoir des informations sur la poursuite de son parcours.

Dans cette optique, la SNCB m'informe qu'elle se propose plutôt d'informer les clients tant à bord du train que via le *website* et l'application sur les possibilités d'alternatives pour la poursuite de leur voyage.

Je continuerai à insister auprès de la SNCB afin qu'elle mette tout en œuvre pour répondre aux besoins de ses clients via une information en temps réel utilisant tous les réseaux et les canaux possibles.

J'ai compris que Mme Dutordoir faisait de cette info *real time* une de ses priorités. Elle vous l'a exprimé, ce dont je me réjouis.

**06.03 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Certes, l'accueil constitue un des éléments auxquels vous tenez absolument.

Je dois dire que, régulièrement, des accompagnateurs ou des accompagnatrices non seulement donnent une information telle que nous la souhaitons, mais, de surcroît, vont plus loin en fournissant, par exemple en arrivant à Bruxelles, toutes les correspondances possibles à l'intention des personnes qui poursuivent leur voyage.

Je leur tire mon chapeau et j'espère qu'à l'avenir, cette situation se généralisera.

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

**07 Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le renforcement de la capacité des trains circulant sur la ligne 96 pendant les travaux de réfection de la ligne à Neufvilles" (n° 26088)**

**07 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de versterking van de capaciteit van de treinen op lijn 96 gedurende de herstellingswerken te Neufvilles" (nr. 26088)**

**07.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen):** Monsieur le ministre, vous savez que je suis plutôt un usager de la ligne 161-162, mais je m'inquiète aujourd'hui de l'état de la ligne 96.

À la suite du déraillement d'un train vide, le vendredi 8 juin, à Neufvilles - entre Soignies et Tubize -, la ligne 96 reliant Bruxelles à Mons a été impraticable pendant quelques jours, puis partiellement utilisable, faisant ainsi subir aux navetteurs concernés de lourds désagréments.

Malheureusement, les mesures prises par la SNCB et Infrabel pour informer les voyageurs et pour développer des solutions de rechange n'ont pas été à la hauteur des efforts fournis par les ouvriers chargés de la remise en état de la ligne.

Si plusieurs trains ont été remis en service, certains convois ont été annulés. De plus, la capacité des trains circulants n'a pas toujours été à la hauteur des besoins des navetteurs. Comme un train sur deux était composé de la moitié de sa capacité, l'inconfort des voyageurs s'en est fortement ressenti. En outre, le mercredi 13 juin, plusieurs usagers sont restés à quai en gare de Soignies et de Braine-le-Comte.

Monsieur le ministre, depuis lors, la ligne a été complètement rétablie. Cela dit, quelle fut l'information communiquée aux voyageurs? Comment expliquer la composition réduite de certains véhicules? Pour quelle(s) raison(s) la SNCB n'a-t-elle pas pu s'adapter à cette situation? Ce problème a-t-il été réglé durant la poursuite des travaux?

Plus généralement, nous savons que, dans certaines situations exceptionnelles, il faut prendre son mal en patience. Cela dit, il conviendrait de trouver des moyens exceptionnels pour y répondre. De plus, en temps normal, il arrive trop souvent que des usagers restent à quai ou doivent voyager debout sur l'une des lignes les plus mal-aimées de la SNCB.

**07.02 François Bellot, ministre:** Madame la présidente, monsieur Gilkinet, malgré l'importance des dégâts

à l'infrastructure ferroviaire, les équipes d'Infrabel n'ont pas ménagé les efforts afin de rétablir la circulation dans les plus brefs délais sur la ligne 96. Les travaux de réparation sont terminés et ont permis une réouverture complète de la ligne le vendredi 15 juin à 16 heures.

La SNCB me fait savoir que des informations sur le déraillement et ses conséquences sur les voyageurs ainsi que sur les alternatives ont été diffusées en ligne sur la page "Perturbations" ainsi que sur le planificateur de voyage de la SNCB. Cette information a été constamment adaptée et mise à jour depuis le 8 juin 2018.

En même temps, les informations communiquées en ligne ont été diffusées également sur des écrans d'information, notamment dans les gares de Bruxelles, Braine-le-Comte, Soignies, Jurbise et Mons. Des annonces reprenant des informations plus générales et spécifiques aux trains concernés ont été diffusées en audio dans toutes les gares impactées. Quant à la communication à bord des trains, les accompagnateurs ont informé la clientèle dès le 8 juin 2018, jour de l'accident, des conséquences sur leur train (l'organisation du détournement, limitations, arrêts non desservis). Les informations ont été reçues en temps réel.

Les jours suivants, des informations sur les mesures prises (service de trains alternatif) ont été mises à la disposition des accompagnateurs dont le train était impacté. Cette information vient en complément de l'information de base sur les horaires et parcours des trains que l'accompagnateur reçoit déjà au début de son service.

Pourquoi certains trains circulant le mercredi 13 juin sur cette ligne avaient-ils une composition réduite insuffisante par rapport au nombre de voyageurs souhaitant rejoindre Bruxelles? Le 13 juin durant la pointe du matin, le train 3708 a dû être déforcé et n'a roulé qu'avec une AM96 en raison d'un manque de matériel disponible à Mons. Lors de la pointe du soir, les compositions normales ont été respectées.

Considérant qu'une relation en moins a circulé sur la ligne 96 en raison de la capacité réduite pour remettre la ligne en état, la SNCB m'informe qu'elle a, dans la mesure du possible, priorisé le respect des compositions sur cette ligne par rapport aux autres durant la période en question.

**07.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je ne vais pas vous interroger à chaque fois qu'un train circule dans une composition incomplète.

Vu les circonstances, il est difficilement compréhensible qu'un choix d'affectation de matériel sur cette ligne, dès lors que seul un convoi sur deux roulait, n'ait pas été effectué de façon à permettre un maximum de voyageurs de circuler.

C'est peut-être une leçon à retenir en espérant que nous ne nous retrouvions plus face à des circonstances semblables dans le futur.

La SNCB a fait un effort de communication. Il n'y en a jamais assez.

En ce qui concerne la composition des convois, celle-ci n'a visiblement pas été à la hauteur contrairement au travail réalisé dans un délai record par des ouvriers sur le terrain pour remettre en état les rails abîmés par ce malheureux accident qui, heureusement, n'a pas fait de victimes humaines.

Peut-être conviendrait-il d'ajouter une ou deux lignes de préoccupation dans les plans d'urgence de la SNCB concernant la composition des trains en cas de circulation limitée, comme cela a été le cas pendant quelques jours sur la ligne Bruxelles-Mons?

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**08 Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "betonblokken aan het station Brugge" (nr. 26100)**

**08 Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les blocs de béton posés à la gare de Bruges" (n° 26100)**

**08.01 Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, een tijd geleden werden er betonblokken geplaatst aan de linkeringang, naast de hoofdingang, aan de voorkant van het station van Brugge. Deze betonblokken hebben waarschijnlijk hun nut voor de veiligheid, maar zijn strategisch helemaal niet goed geplaatst.

Verschillende blinden en slechtzienden hebben mij gemeld dat de betonblokken net op het pad staan waar de blindengeleidetrajecten van het station stoppen. Dit is zeer vervelend voor deze mensen.

Mijnheer de minister, ik heb een paar vragen.

Ten eerste, wie besliste tot het plaatsen van deze betonblokken aan de linkeringang, naast de hoofdingang van het station in Brugge?

Ten tweede, wat is het nut van deze blokken?

Ten derde, werd er advies gevraagd aan blinden, slechtzienden en mensen met een motorische beperking? Zo ja, werd hun advies gevolgd?

Ten vierde, is het mogelijk deze betonblokken beter te plaatsen zodat blinden en slechtzienden een betere doorgang hebben van en naar het station?

**08.02** Minister **François Bellot**: Mevrouw Lambrecht, de NMBS laat mij weten dat zij inderdaad beslist heeft om haar twintig drukstbezochte stations beter te beveiligen tegen terreur. De blokken, die recent werden geplaatst, passen in dat opzet, maar zijn ook een voorlopige oplossing. De blokken, zoals die in Brugge, moeten voorkomen dat een voertuig het station kan binnenrijden.

De NMBS maakt momenteel een bestek op voor een definitieve en meer esthetische oplossing zoals verzinkbare palen. Het is haar bedoeling om deze eind 2018 te plaatsen.

De opmerkingen over de blinden en slechtzienden worden meegenomen.

**08.03 Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, u zegt dat de opmerkingen over de blinden en slechtzienden wordt meegenomen. Bedoelt u dan mijn opmerking of hun advies?

**08.04** Minister **François Bellot**: In het algemeen.

**08.05 Annick Lambrecht** (sp.a): Zal er naar het advies van die mensen worden geluisterd want dat is nu niet gebeurd?

**08.06** Minister **François Bellot**: Ja, die opmerkingen worden meegenomen.

**08.07 Annick Lambrecht** (sp.a): Ook de plaatsing van de blokken, die er nu liggen, werd afgetoetst aan het advies van de blinden en slechtzienden?

**08.08** Minister **François Bellot**: Dat weet ik niet.

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

**09** Question de M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les revendications des usagers concernant la ligne 96 Quévy-Mons-Bruxelles" (n° 26174)

**09** Vraag van de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eisen van de treinreizigers met betrekking tot lijn 96 Quévy-Bergen-Brussel" (nr. 26174)

**09.01** **Éric Thiébaud** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, un groupe de travail réunissant des navetteurs excédés par les retards et les problèmes de correspondances sur la ligne 96, en particulier sur le dernier tronçon entre Mons et Quévy, et l'association d'usagers navetteurs.be, viennent de publier une série

de revendications.

Parmi celles-ci, deux ont particulièrement retenu mon attention. Tout d'abord, le fait qu'aucun train ne roule le week-end sur ce bout de ligne. Il est ainsi demandé qu'un train par heure puisse être proposé les samedis et dimanches.

La deuxième revendication repose sur le souhait d'allonger l'amplitude horaire en soirée. À partir de 20 h, en effet, il devient hasardeux d'espérer une correspondance à Mons vers Quévy, ce qui est un sérieux handicap pour les navetteurs qui rentrent tard de leur travail à Bruxelles.

Monsieur le ministre, un train reliant Quévy à Mons durant le week-end peut-il être proposé prochainement? Une correspondance au-delà de 20 h durant la semaine entre Mons et Quévy peut-elle également être proposée? Pourriez-vous motiver vos décisions?

**09.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, je suis au courant des demandes formulées par le groupe de travail représentant les utilisateurs du tronçon Quévy-Mons.

Le contrat de gestion de la SNCB en vigueur actuellement ne prévoit pas de desserte pendant le week-end pour les gares de Quévy, Genly et Frameries. Néanmoins, je peux vous informer que le projet de desserte ferroviaire entre Mons et Quévy le week-end est en cours d'étude dans le cadre du futur plan de transport 2020-2023.

Les amplitudes minimums de desserte sont définies dans le contrat de gestion liant la SNCB à Infrabel. Au niveau des gares de Quévy, Genly et Frameries, la SNCB doit garantir une offre ferroviaire d'un train par heure entre 7 h et 20 h. La SNCB me précise qu'elle ne propose pas de train plus tard en raison des flux de voyageurs constatés lors des plans antérieurs au plan de transport 2014-2017 par les comptages réalisés au cours des week-ends.

Toutefois, comme sur le reste du réseau, la SNCB réévaluera les amplitudes de desserte de la ligne 96 dans le cadre du plan de transport décembre 2020-2023 et après avoir fait les *roadshows*, qui avaient déjà été réalisés à ma demande pour établir le plan de transport de décembre 2017.

Si des demandes complémentaires doivent être formulées, il faut solliciter les autorités locales, comme cela se fait partout dans le pays. Il faudra les évaluer, en voir la pertinence et les classer dans l'ordre, comme cela a été fait sur la base des critères pour l'établissement du plan de transport 2017-2019.

**09.03 Éric Thiébaud** (PS): Merci, monsieur le ministre.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**10 Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incertitude liée à la réouverture de la ligne ferroviaire 97 Valenciennes-Mons" (n° 26175)**

**10 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onzekerheid met betrekking tot de heropening van spoorlijn 97 Valenciennes-Bergen" (nr. 26175)**

**10.01 Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, vos déclarations de novembre 2017, associées à celles du ministre wallon des Transports, confirmant un accord pour le financement des travaux nécessaires à la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons, pour la partie belge, avaient donné beaucoup d'espoir aux partisans de ce projet. J'en fais partie. Voilà dix ans que je suis ce dossier. Je vous l'ai déjà dit: j'avais eu l'accord d'au moins quatre de vos prédécesseurs pour la réouverture de la ligne. J'espère que vous serez le ministre qui rouvrira officiellement cette ligne.

Aujourd'hui, les attentes sont focalisées sur l'État français, qui doit également construire 700 mètres de rails pour faire relier Quiévrain et débloquer un budget d'environ 7 millions d'euros à cette fin. Or, le silence de la ministre française des Transports et des autorités régionales d'outre-Quévrain, qui sont actuellement en plein débat sur les Assises de la mobilité, font planer le doute sur la bonne issue de ce projet. Il existe en effet un risque que le gouvernement français abandonne des travaux dans certaines zones rurales, parmi

lesquels ceux permettant la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons.

Monsieur le ministre, face à cette incertitude, j'aimerais vous poser les questions suivantes. Avez-vous des contacts avec la ministre française des Transports et les autorités régionales françaises compétentes au sujet du dossier relatif à la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons? Disposez-vous d'informations sur la position française? Des rencontres sont-elles prévues? Défendez-vous ce dossier auprès de votre homologue française?

En ce qui concerne la partie belge, confirmez-vous qu'il existe un accord de coopération avec le ministre wallon de la Mobilité pour le financement de ce projet? Celui-ci a-t-il été signé?

**10.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, je peux vous confirmer que je suis de très près les différents dossiers transfrontaliers avec la France et notamment celui de la réouverture de la ligne Mons-Valenciennes. Le dossier technique et financier est prêt du côté d'Infrabel qui souhaite maintenant disposer de garanties quant à la reconstruction du tronçon entre Blanc-Misseron et la frontière.

Pour information, monsieur Thiébaud, je vous renvoie à des questions qui m'avaient été posées. Je pense qu'elles m'avaient été posées pour dire que si les Français ne le faisaient pas, c'est que du côté belge, on n'était pas prêt. Nous avons l'argent, l'étude est terminée. Je renvoie donc les arguments qui m'avaient été donnés à l'époque vers les auteurs et cela, avec gentillesse.

Côté belge, le tronçon entre Quiévrain et la frontière ne sera pas construit anticipativement. Infrabel a eu, à ce sujet, des réunions techniques le 7 février et le 5 avril derniers. Pour ma part, je me suis dernièrement entretenu avec la ministre française sur des questions d'investissements transfrontaliers lors du dernier Conseil européen des Transports. Sachant que c'est maintenant un transfert de compétences vers les Régions (en France), celles-ci doivent assurer le suivi du financement des projets.

Par contre, dans le cadre des TEN-T Days, fin avril dernier à Ljubljana, j'ai pris différents contacts en vue de faire avancer le dossier de Mons-Valenciennes et de placer les jalons pour un projet de cofinancement conjoint entre la Belgique et la France.

En ce qui concerne les accords de coopération avec la Région wallonne, les négociations sont en cours. J'attends le feu vert officiel du gouvernement wallon sur les projets qu'il entend cofinancer.

**10.03 Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. Cela fait déjà plusieurs années que l'on assiste à une partie de ping-pong. Quand, du côté français, le financement est réglé, il ne l'est pas du côté belge et quand il l'est du côté belge, il ne l'est plus du côté français. Cela dure depuis plusieurs années.

Il me semble que nous n'avons pas de souci de financement de notre côté puisque nous bénéficions d'un cofinancement comme vous l'avez rappelé. Je sais que le port d'Anvers est d'accord pour financer en partie les travaux. Le port d'Anvers a un intérêt dans ce dossier.

**10.04 François Bellot**, ministre: Nous avons mis tous les montants nécessaires sur le volet belge dans le fameux plan stratégique d'investissement – le milliard. Mais si l'on obtenait un cofinancement, soit européen soit wallon, ce montant serait consacré à d'autres travaux ailleurs. Comprenez-vous?

**10.05 Éric Thiébaud** (PS): Oui.

**10.06 François Bellot**, ministre: Si quelqu'un participe, cela réduit le coût des dépenses à charge d'Infrabel. Et ce montant sera affecté ensuite à d'autres projets qui seraient discutés avec la Région wallonne, comme nous le faisons avec le gouvernement bruxellois ou flamand, en fonction de ses priorités.

**10.07 Éric Thiébaud** (PS): En conclusion, nous n'attendons plus que l'aval des autorités françaises?

**10.08 François Bellot**, ministre: En effet, ainsi que l'accord entre la Région et la SNCF.

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

**11** Question de M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le chantier de la gare de Mons" (n° 26176)

**11** Vraag van de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken in het station Bergen" (nr. 26176)

**11.01** **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, lentement mais sûrement, il semblerait que le chantier de la gare de Mons avance vers son terme. Après de nombreuses péripéties et plusieurs interruptions, les navetteurs, dont je fais partie, peuvent enfin apercevoir une réelle évolution aux abords des quais. Les maîtres de l'ouvrage sont actuellement à l'œuvre pour finaliser la sixième et ultime phase de poussage de la charpente métallique qui fera office de passerelle, structure majeure de cette superbe future gare.

Lors de ma dernière question parlementaire qui visait à faire le point sur l'état d'avancement du chantier, vous m'indiquiez que la SNCB espérait mettre en service la future gare à la fin de l'année 2018 ou plutôt, comme vous l'indiquiez officieusement, au début 2019.

Au vu des derniers développements, et alors que les travaux se tiennent avec une certaine continuité, les Montois et les navetteurs se mettent à espérer que ce délai pourra être tenu. Que pouvez-vous leur répondre, monsieur le ministre? Pensez-vous que ce délai sera respecté? Pourriez-vous m'indiquer quelles sont les dernières étapes qu'il reste à réaliser avant la mise en service de la future gare?

**11.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, je tiens à rappeler que le marché "charpente métallique" a été interrompu en novembre 2015 à la suite de la défaillance généralisée de l'adjudicataire. La SNCB m'informe que des mesures d'urgence ont été prises, qui ont abouti à la réalisation des deux premiers tronçons de la passerelle et à leur poussage au-dessus des installations ferroviaires.

Dans la foulée, deux procédures de marché public ont été relancées. La première concernait pour l'essentiel la finalisation de la passerelle et des éléments de liaison, les avant-perrons avec les abris de quais, et la seconde ayant trait à la construction des abris de quais et des auvents. Le premier marché a été attribué en novembre 2016. Les cinq tronçons restants de la passerelle ont été progressivement accouplés et poussés, et le septième et dernier poussage a eu lieu il y a un mois.

La passerelle a donc atteint sa position finale. Les procédures de mise en appui définitive de la passerelle sont actuellement en cours et ce, pendant que l'on entame les pré-montages des avant-perrons. La mise sur appui définitive sera achevée fin septembre 2018. Elle conditionne la réalisation des autres travaux, à savoir la couverture et la façade de la gare, l'équipement technique spécial et les moyens d'élévation, les constructions des deux auvents et des abris de quais et le second œuvre et les parachèvements. La co-activité sur le chantier va donc s'intensifier fortement.

Par ailleurs, les travaux de gros œuvre et d'infrastructure ferroviaire réalisés à plus de 95 % et les travaux caténaux en gare tributaires également des travaux de charpenterie ont, pour certains, repris progressivement et vont également s'intensifier. La SNCB précise que le timing prévisionnel résultant des derniers développements du chantier estime la mise en service de la gare passerelle au mieux à la fin de 2019 mais certainement au milieu du printemps 2020.

**11.03** **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. Je vois que, depuis la dernière fois que je vous ai interrogé sur le sujet, le délai ne s'est pas trop prolongé. C'est quand même bon signe. J'espère que la prochaine fois que je demanderai de faire le point, vous ne me direz pas que cela va se terminer en 2021. Je reste optimiste et vous remercie pour ces précisions techniques.

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

**12** Vraag van mevrouw **Daphné Dumery** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een automatische consultatie van RESPER bij de omwisseling van Europese rijbewijzen" (nr. 26179)

**12** Question de Mme **Daphné Dumery** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une consultation automatique du réseau RESPER lors de l'échange de permis européens" (n° 26179)

**12.01 Daphné Dumery (N-VA):** Ik heb een vraag over RESPER, de databank van Europese rijbewijzen waarin wordt bijgehouden wanneer een omwisseling moet gebeuren. In de databank kan worden nagekeken of het Europese rijbewijs bekend is.

Het is momenteel enkel de FOD Mobiliteit en Vervoer die dit Europese netwerk kan raadplegen. Zij moeten dit echter handmatig doen. Volgens hen gaat het om een groot volume van rijbewijzen die ter omwisseling worden aangeboden. Zij raadplegen de databank niet voor alle rijbewijzen.

Hoewel het niet gebruikelijk is bij mondelinge vragen stel ik u de volgende vragen.

Is het inderdaad zo dat het gaat om heel veel rijbewijzen? Cijfers zijn daarbij handig om een indicatie te geven.

Men consulteert zeker de databank wanneer men twijfels heeft over de echtheid, de geldigheidsduur, verlies, diefstal, beschadiging of onleesbaarheid van het rijbewijs. Er is blijkbaar geen eenvormigheid tussen de verschillende lidstaten bij het inbrengen van de gegevens waardoor ze onbetrouwbaar worden.

Wanneer denkt u dat het automatisch raadplegen van deze databank mogelijk zou kunnen zijn? Heeft u een termijn voor ogen waarbinnen dit zou kunnen gebeuren?

Hoeveel keer per jaar gebeurt de raadpleging bij een hoog volume aan rijbewijzen ter omvorming of nazicht?

Zal u bij uw Europese collega's aandringen op een uniformiteit opdat de betrouwbaarheid van de gegevens kan gehandhaafd blijven?

**12.02 Minister François Bellot:** Beste collega, tot nog toe werd geen onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om een automatische raadpleging van RESPER mogelijk te maken. De toegang tot RESPER is enkel voorzien voor de nationale rijbewijsoverheden en een koppeling van RESPER met de databank van de rijbewijzen is niet gepland. Op dit ogenblik is dit ook niet opportuun.

Ieder land heeft zijn eigen nationale regels die het in RESPER weergeeft. Er is dan ook per land een aparte interpretatie nodig van de gegevens in RESPER. Deze vergt een zekere expertise op dit vlak. Ook de informatie die weergegeven wordt in RESPER verschilt van land tot land. Vaak is er dan ook nog contact nodig met de Europese overheid om extra informatie op te vragen.

Zo zijn bijvoorbeeld niet alle vervallen gegevens terug te vinden in RESPER en blijft een manuele opvolging noodzakelijk. Een automatische koppeling op dit ogenblik zou alleen meer fouten teweegbrengen bij de onderlinge omwisseling van de Europese rijbewijzen.

De voorbije 12 maanden van 1 juni 2017 tot en met 31 mei 2018 werden 5 807 Europese rijbewijzen omgewisseld. Een opsplitsing naar gewest of provincie is niet voor handen.

Eenmaal per jaar wordt er een RESPER-werkgroep georganiseerd door het Europese rijbewijscomité. Het doel van deze werkgroep is het verbeteren en het nastreven van uniformiteit en harmonisering van de Europese databank. Vermits elk land een aparte werkwijze hanteert, is het zeer moeilijk RESPER daarop af te stemmen.

**12.03 Daphné Dumery (N-VA):** Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Ik ben blij om te vernemen dat er een werkgroep is die wellicht jaarlijks samenkomt en waarbinnen men waarschijnlijk zo efficiënt mogelijk met deze databank wil kunnen werken. Handmatige opzoeken doen die een kleinere foutenmarge zouden opleveren, vind ik een vreemde redenering. Koppeling aan databanken gebeurt ook steeds vaker. De toekomst zal het uitwijzen. De werkgroep van experts zal zelf wel aangeven wat er nodig is, als een dergelijke koppeling gewenst is.

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

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

La **présidente**: La question n° 26217 de M. Stefaan Van Hecke est reportée.

*La réunion publique de commission est levée à 15.27 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.27 uur.*