

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 12 JULI 2017

Namiddag

---

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

du

MERCREDI 12 JUILLET 2017

Après-midi

---

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.39 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.  
La réunion publique de commission est ouverte à 14.39 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18716 van de heer Cheron en vraag nr. 18732 van mevrouw Caprasse zijn omgezet in schriftelijke vragen.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerscontrole op internationale treinen" (nr. 18790)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van detectieportieken in de internationale stations" (nr. 18797)
- mevrouw **Katrin Jadin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van detectiepoortjes in de internationale stations" (nr. 18874)

**01** **Questions jointes 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 "le contrôle des voyageurs sur les trains internationaux" (n° 18790)
- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques de détection dans les gares internationales" (n° 18797)
- Mme **Katrin Jadin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation des portiques de sécurité dans les gares internationales" (n° 18874)

Ik zie mevrouw Jadin niet onmiddellijk, maar wij zullen haar een berichtje sturen.

**01.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, van de 94 vragen die vandaag op de agenda staan, is een tiental van mij. Ik heb er zopas wel 7 of 8 doen omzetten in schriftelijke vragen. Dat kan misschien inspirerend werken voor de collega's. Dit is een samengevoegde vraag, die ik uiteraard niet zomaar kan omzetten in een schriftelijke vraag.

Mijnheer de minister, er is met het oog op de reizigerscontrole op de internationale treinen beslist dat er veiligheidspoortjes komen op de perrons in Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid en Luik-Guillemins waar de internationale treinen stoppen.

In Antwerpen-Centraal, zo heb ik al met eigen ogen kunnen vaststellen, zijn er al heel wat werkzaamheden uitgevoerd.

De regering heeft in totaal 17 miljoen euro uitgetrokken, zowel voor de installatie van de poortjes als voor personeel om de controles uit te voeren.

Wij lezen dat die poortjes, installaties met x-rays en metaaldetectoren, vanaf de zomer geïnstalleerd zouden worden. Ik heb begrepen dat zij vanaf 1 juli ook af en toe gebruikt zouden worden en dat het niet te bedoeling is tot een systematische controle over te gaan, maar personen te controleren, als de veiligheidsdiensten dat nodig achten.

Mijnheer de minister, wat is de timing van de installatie? Wanneer moet alles operationeel zijn? Vanaf wanneer zullen er effectief controles plaatsvinden?

Welke perrons in Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid en Luik zullen precies met die installaties uitgerust worden?

Op welke manier zullen de reizigersstromen gestuurd worden? Vaak zijn er immers verschillende toegangen tot de perrons. Is het de bedoeling op elk perron één of meer veiligheidsinstallaties te installeren?

Wie zal de veiligheidscontroles uitvoeren? Welke bevoegdheden zullen de controleurs hebben? Welke maatregelen zullen zij mogen nemen in geval van verdachte personen?

Tot slot, welke impact zullen de mogelijke controles hebben op de reizigers? Zullen zij vroeger in het station aanwezig moeten zijn? Welk advies zal aan de reiziger worden gegeven met betrekking tot de aankomsttijd in het station?

**01.02 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, collega Van den Bergh heeft al de inleiding gegeven. Ik wil enkel nog de bedragen meegeven. Mevrouw Galant zei destijds dat hiervoor 400 miljoen euro buiten begroting zou worden uitgetrokken, waarvan 58,5 miljoen euro voor de installatie en bemanning van de x-rayscanners en 23,8 miljoen euro voor de installatie van 1 000 extra camera's.

Nu wordt er een bedrag van 17 miljoen euro genoemd om de installatie mogelijk te maken. Ik heb ook gelezen dat er 100 extra Securailagenten zouden worden aangeworven. Het is mij niet meteen duidelijk of dat in die 17 miljoen euro vervat zit.

Met mijn vorige vragen heb ik al inhoudelijke vraagtekens gezet bij het gebruik van paaltjes en poortjes en de uitrusting van onze stations daartoe. Ik ben onlangs in Rotterdam geweest. Daar staan die poortjes 100 meter van de perrons zelf en is de impact beperkt.

In welke stations zullen de x-raytoestellen worden geplaatst? Wat zal de kostprijs bedragen? Hoe wordt dat gefinancierd?

Tegen wanneer zullen de Securailagenten worden aangeworven? Is er overleg gepleegd met Frankrijk, Nederland en Duitsland, aangezien het om internationale treinen gaat?

Ten slotte, hebben de maatregelen voor de internationale treinen een impact op het binnenlands treinvervoer? In Brussel-Zuid bijvoorbeeld zijn er aparte perrons, maar in Antwerpen-Centraal niet.

**01.03 François Bellot**, ministre: Madame la présidente, je répondrai aussi aux autres éléments qui ont été évoqués.

Compte tenu de la situation, la SNCB et les services de police proposent des dispositifs de contrôle non systématiques, mis en œuvre de façon aléatoire et en fonction des risques. Il est en effet fondamental d'éviter autant que possible que des terroristes puissent planifier leurs attentats en ayant connaissance des mesures et installations et de créer des effets de surprise.

Par ailleurs, il convient de considérer les portiques comme étant seulement un aspect parmi d'autres d'un plan de sécurité global. Les dispositifs de sécurité à rayons X et les portiques de détection des métaux seront installés au plus tard ce mois-ci et seront prochainement opérationnels dans les gares de Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins. On recourt déjà à de tels équipements en gare de Bruxelles-Airport Zaventem.

À Anvers-Central, les équipements seront aménagés sur les quais des voies 21, 22, 23 et 24. À Bruxelles-Midi, ils seront placés à l'endroit qui donne accès aux voies 3,4, 5 et 6. Enfin, à Liège-Guillemins, ils seront

provisoirement installés sur la passerelle côté Verviers. Ce sont les quais des voies 2 et 3 qui sont concernés.

Les contrôles se dérouleront de manière aléatoire, dans une double logique de protection et de non-perturbation du flux. C'est déjà le cas à la gare de l'aéroport de Zaventem.

Nous ne donnerons pas davantage de détails sur le déroulement des contrôles, pour des raisons évidentes de sécurité.

Met betrekking tot de vraag van de heer Geerts over het financieringskader binnen de specifieke subsidies toegekend aan de NMBS uit de bijzondere regeringsenveloppe voor de strijd tegen het terrorisme en het radicalisme, het volgende. Het gaat om een investeringsbudget van 15,7 miljoen euro voor onder andere de veiligheidsdispositieven en de camera's en een jaarlijks recurrent budget van 6,6 miljoen euro voor het personeel en het onderhoud van de dispositieven en de camera's.

À l'heure actuelle, 97 personnes ont été recrutées mais huit d'entre-elles ont déjà quitté Securail pour diverses raisons.

De NMBS heeft talrijke contacten met de spoorwegondernemingen van de buurlanden, zowel op strategisch als op operationeel niveau. Het gaat daarbij niet alleen om individuele contacten via een werkgroep die zij organiseert met de verantwoordelijken van de spoorwegveiligheid van de andere landen, maar ook om contacten in het kader van verenigingen zoals de UIC, *Colpofer of de Community of European Railways*. Net als de Belgische autoriteiten pleit zij ervoor om te streven naar een zo groot mogelijke homogeniteit tussen de Staten die bij hetzelfde verkeer betrokken zijn.

Ook de Europese Commissie buigt zich over deze kwestie, met dien verstande dat deze aangelegenheid voornamelijk de soevereine bevoegdheid van de lidstaten blijft. Frankrijk heeft eveneens portieken geplaatst, terwijl Duitsland en Nederland nog geen definitief standpunt over de kwestie hebben ingenomen.

Actuellement, il n'y a pas de plan pour équiper d'autres gares en Belgique.

Bedreigingsanalyses van het OCAD worden van nabij opgevolgd. Afhankelijk daarvan kan het standpunt worden herzien op vraag van de Nationale Veiligheidsraad.

Op de sporen 1 en 2 van Brussel-Zuid voor de trein richting Londen, worden in geen van de drie stations sporen en dus perrons exclusief gereserveerd voor het internationaal treinverkeer. Uiteraard worden op het moment van een controle de nodige veiligheidsmaatregelen getroffen. Het aspect van de capaciteit van de stations en de mix tussen binnenlands en internationaal treinverkeer was een specifiek aandachtspunt bij het uitwerken van de controles. Het is een element dat ook van bij de opstart permanent zal worden geëvalueerd.

Mijnheer Van den Bergh, ik kom tot uw vragen.

De beveiligde zone is zo uitgewerkt dat de reizigersstromen maximaal behouden blijven. Uiteraard moeten de reizigersstromen op het moment van een controle volledig richting een controlepunt worden gestuurd. Daartoe wordt de nodige signalisatie aangebracht en zal het personeel, waar nodig, de reiziger bijstaan. In Brussel-Zuid komen er vier dispositieven, in Antwerpen-Centraal twee — één per perron — en in Luik-Guillemins in de voorlopige configuratie één. De controles gebeuren op basis van een operationeel protocol tussen de federale politie en Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, elk binnen hun bestaande bevoegdheden.

Over de maatregelen in het geval van verdachte personen kan ik niet in detail gaan, gezien de aard van het onderwerp.

Er wordt door de NMBS een communicatietraject uitgerold. Er zal daarbij worden aangeraden om zich voldoende op tijd vóór de reis naar het perron te begeven.

De klantvriendelijkheid en leefbaarheid van het station zijn voor de NMBS essentieel. Het is moeilijk te voorspellen wat de klanten zullen ondervinden bij steekproefsgewijze en niet-systematische controles. Een soortgelijke controle, die al maanden aan de gang is in het station van Brussels Airport-Zaventem, gebeurt

vlot en veroorzaakt geen problemen voor de reizigers. Niettemin raadt de NMBS haar reizigers aan om zich op tijd naar het station te begeven en alle voorzorgen te nemen om in deze nieuwe omstandigheden op tijd plaats te kunnen nemen in de voorziene hogesnelheidstrein.

**01.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): Dank u voor antwoorden, mijnheer de minister. Ik blijf er wel een beetje sceptisch tegenover staan. Ik begrijp niet goed dat wij Thalysreizigers controleren. De Thalys gaat ook richting Amsterdam, waar dergelijke controles niet worden uitgevoerd. Waarom moeten die dan wel gebeuren in Antwerpen, op perrons die gemengd gebruikt worden voor binnen- en buitenlands verkeer? Bovendien zijn er alleen controles voor de Thalys en niet voor de Benelux-treinen. Dat zijn nochtans ook internationale treinen, van een andere type dan wel. De omschrijving dat reizigers "op tijd naar het station moeten komen", lijkt mij ook nogal cryptisch en vaag.

Er zal dus nog bekeken moeten worden hoe de zaken evolueren. Op zich heeft het niet veel zin dat er in het ene land waar de Thalys rijdt controles gebeuren en in het andere niet. Die zaken zullen goed op elkaar afgestemd moeten worden.

Ik heb daarbij ook nog een randbemerking. In Antwerpen-Centraal zou het meer aangewezen zijn om de Thalysen op hetzelfde perron te laten aankomen, hetzij 21-22 of 23-24. Nu zijn die twee perrons bij wijze van spreken aangetast door de nieuwe infrastructuur. De wachruimtes zijn ook opgeofferd om toestellen te kunnen plaatsen. De oplossing die momenteel is gevonden, is niet echt fraai. Misschien kan het in de toekomst beter en meer structureel worden aangepakt.

**01.05 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord en voor uw bereidheid tot transparantie.

Net als collega Van den Bergh, en zoals ik al zei in een vorige commissievergadering, twijfel ik aan de efficiëntie van deze investering. Laatst spoorde ik nog naar Rotterdam en ik vond het al gek dat de ene trein, een internationale trein van een bepaald type, wel aan een controle werd onderworpen, terwijl de zogenaamd gewone trein, die over het traject een kwartier langer doet, niet werd gecontroleerd. Ik vrees voor moeilijkheden bij de organisatie hiervan.

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

**02 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train entre Virton et Aubange" (n° 18909)**

**02 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontsporing van een trein tussen Virton en Aubange" (nr. 18909)**

**02.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, un train de marchandises a déraillé la nuit du 18 au 19 mai dernier à Aubange et a provoqué des dégâts importants: les voies étaient endommagées sur une dizaine de kilomètres. Le déraillement est survenu à hauteur d'une bifurcation vers la France, sur un axe important pour le trafic de fret en direction de ce pays. Le train reliait Gand à Mortara en Italie, et devait passer par la France. La circulation des trains a été interrompue sur cet axe, mais des bus de remplacement ont été mis en place. Le conducteur aurait roulé sans se rendre compte que les trois derniers wagons avaient déraillé. Heureusement qu'il n'y avait aucun passager à bord de ce train. Cela aurait pu être dramatique.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur les causes exactes de cet accident? Comment expliquez-vous qu'un train puisse circuler sans se rendre compte que plusieurs wagons ont déraillé?

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.  
Président: Jef Van den Bergh.*

**02.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, l'enquête est toujours en cours mais il n'y a aucune indication selon laquelle l'infrastructure serait à la base du déraillement. Des éléments des wagons qui ont déraillé, en l'occurrence un bloc de frein et un morceau de roue provenant des deux derniers wagons, ont

été retrouvés environ 13 kilomètres en amont de l'endroit où le train s'est finalement immobilisé, à hauteur de la bifurcation d'Aubange.

Aucun appareil de voie, comme par exemple un aiguillage, n'a été trouvé qui aurait pu avoir causé un déraillement. L'enquête sur les causes se focalise dès lors sur l'entreprise ferroviaire Lineas qui est en charge du matériel roulant.

**02.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je n'ai pas de commentaire à faire. Nous attendons le résultat de l'enquête. Je suppose que vous communiquerez quand tous les éléments seront disponibles.

**02.04 François Bellot**, ministre: Il y aura une communication d'Infrabel ou de la SNCB. L'organe de contrôle et de sécurité, le SSICF, publiera son rapport dès qu'il aura tiré les conclusions.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**03 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements sur la ligne 42" (n° 18910)**

**03 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in lijn 42" (nr. 18910)**

**03.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans un des projets prévus dans le Schéma de mobilité transfrontalière entre la Wallonie et le Luxembourg (SMOT), avec association de la SNCB, le Grand-Duché de Luxembourg a décidé de porter à deux voies le tronçon Clervaux-Pfaffenmühle de la ligne 10 des CFL, c'est-à-dire le pendant luxembourgeois de la ligne belge 42 reliant Liège à Luxembourg en passant par Gouvy. Ceci a pour but de fluidifier le trafic ferroviaire sur cette ligne entre Luxembourg et la gare de Troisvierges, à la frontière belge. Il aurait été également décidé d'augmenter la cadence sur cette ligne côté grand-ducal.

Des investissements sont rarement consentis par Infrabel sur cette ligne. La clientèle se raréfie également, refroidie par une fréquence des trains dissuasive - un train toutes les deux heures. Il apparaît toutefois que rien n'est prévu sur cette ligne du côté belge, ni en termes d'investissements d'infrastructure, ni en termes de cadence de desserte.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations? Quels sont les futurs investissements prévus sur la ligne 42? Dans le contexte particulier de la grande région, le nombre de travailleurs frontaliers belges vers le Grand-Duché en provenance des provinces de Liège et du Luxembourg va croissant. Ce nombre est estimé de 50 à 60 000 à l'horizon 2030, dont 15 à 20 000 du nord de la province du Luxembourg et de Liège. Dans ce même contexte, Liège a une position stratégique, comme pilier wallon de l'université de la grande région, en lien avec l'université de Luxembourg. Ne pensez-vous pas qu'il serait souhaitable d'encourager Infrabel et la SNCB à réinvestir dans cette liaison Liège-Luxembourg, qui est structurante pour nos territoires?

**03.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, Infrabel m'informe que la ligne 42 a bénéficié de nombreux investissements au cours des vingt dernières années et est actuellement dans un état satisfaisant. Plus de 5 millions d'investissements sont planifiés par Infrabel entre 2017 et 2020. Il s'agit dans un premier temps de moderniser la signalisation et, par la suite, de maintenir la voie en bon état. Il est donc clair qu'Infrabel continue à investir dans cette ligne.

L'offre de base sur la ligne 42, composée de la relation IC Liers-Liège-Luxembourg circulant toutes les deux heures, est complétée par une offre de pointe assurée par les chemins de fer luxembourgeois (CFL) le matin au départ de Gouvy vers Luxembourg et le soir dans l'autre sens entre ces deux cités.

La SNCB constate cependant le très faible nombre de voyageurs passant la frontière tant à bord des trains SNCB que des trains CFL. Il convient de remarquer que, compte tenu de la fréquentation plus élevée sur le territoire belge, l'offre est également complétée en pointe essentiellement pour les navetteurs domicile-travail et domicile-école entre Gouvy et Trois-Ponts ainsi qu'entre Gouvy et Liège. La SNCB précise qu'elle a bien l'intention d'évoluer vers une offre minimale d'un train par heure en semaine sur l'ensemble de ses relations circulant aujourd'hui, à raison d'un train toutes les deux heures en heures creuses, mais les contraintes de voie unique et la faible fréquentation de la ligne 42 ne lui ont pas permis de planifier le passage à la

fréquence horaire de la relation IC Liers-Liège-Gouvy-Luxembourg dès décembre 2017.

**03.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Merci, monsieur le ministre. Il est dommage de ne pas pouvoir offrir un petit peu plus. Si techniquement les choses ne sont pas possibles, je peux comprendre. On espère qu'à l'avenir, on pourra trouver d'autres solutions.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

- **Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi de la rencontre avec le ministre luxembourgeois François Bausch du 11 mai dernier" (n° 18911)**

- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare d'Arlon" (n° 18975)**

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

- **mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het resultaat van de ontmoeting met de Luxemburgse minister François Bausch op 11 mei jongstleden" (nr. 18911)**

- **mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Aarlen" (nr. 18975)**

**04.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, ma question vient à la suite d'une question que j'avais posée le 17 mai dernier concernant les avancées en matière de tarification transfrontalière. J'ai pris note, dans votre réponse de l'époque, que vous aviez bien rencontré votre homologue luxembourgeois, que les négociations étaient toujours en cours et que vous souhaitiez trouver rapidement une solution.

À cette même date du 17 mai, un quotidien luxembourgeois faisait état de différentes avancées en matière notamment de tarification transfrontalière. Ces avancées feraient suite à votre rencontre avec M. François Bausch le 11 mai dernier. L'article de presse luxembourgeois annonce une diminution des prix des abonnements. Actuellement vendu 93,5 euros/mois, l'abonnement Arlon-Luxembourg passerait à 80 euros/mois. Celui qui concerne la ligne Aubange-Luxembourg passerait de 77,5 euros à 64 euros.

Il est également annoncé que vous auriez décidé de rendre gratuits tous les P+R situés au sud de Namur, pour les personnes disposant d'un abonnement transfrontalier et que le P+R de Viville serait fonctionnel pour 2019. Le 3 mai dernier, vous me répondiez pourtant que "environ 200 places de stationnement pourraient être mises à disposition dès décembre 2017".

Monsieur le ministre, je suis quelque peu surprise par ces annonces faites dans la presse luxembourgeoise à la suite d'une réunion le 11 mai, alors que ma question parlementaire était inscrite le 17 mai, soit six jours après, et que vous m'aviez annoncé que les négociations étaient toujours en cours. Est-ce bien le 11 mai dernier que ces décisions ont été prises lors de votre rencontre avec votre homologue luxembourgeois? Me confirmez-vous les diminutions tarifaires annoncées? À partir de quand ces tarifs seront-ils appliqués? Pour quelle raison la mise en place du P+R à Viville est-elle repoussée à 2019, alors que vous aviez annoncé 200 places pour fin 2017?

**04.02 François Bellot**, ministre: Comme je vous l'ai déjà expliqué le 17 mai dernier, j'ai effectivement abordé les dossiers transfrontaliers avec mon homologue luxembourgeois, François Bosch, le 11 mai. Parmi les points évoqués, la tarification transfrontalière fait partie des priorités de nos discussions. Les diminutions tarifaires annoncées sont en bonne voie. Néanmoins, vu que certains aspects doivent encore être finalisés par les deux sociétés, notamment en ce qui concerne le Flexpass, aucune décision ferme et définitive n'a encore été prise. Cela doit se formaliser sous forme d'un protocole d'accord qui précise qui prend en charge quoi dans la tarification transfrontalière, les parkings gratuits, etc.

En ce qui concerne le *Park & Ride* de Viville, M. Bosch et moi-même partageons le même avis. Le succès de sa mise en œuvre est conditionné par une offre ferroviaire de qualité, dès sa mise en place. À cet égard, compte tenu des coupures annoncées entre Arlon et Luxembourg durant les vacances de Pâques et de mi-juillet à mi-septembre 2018, on ne peut pas décemment inciter les voyageurs à abandonner la voiture pour prendre le train à Viville dès décembre 2017, et ne plus leur proposer la desserte quelques mois plus tard. Nous avons donc décidé d'attendre décembre 2019, lorsque les travaux entre Libramont et Arlon

n'impacteront plus la desserte du Sud-Luxembourg. À ce moment, la boucle du Luxembourg pourra être entièrement opérationnelle. En attendant, une attention particulière sera portée au parking d'Arlon dont il importe de rappeler qu'il n'est pas saturé. Des réflexions sur la gratuité des parkings d'Arlon et d'autres gares de la ligne 165 proches de la frontière sont en cours, moyennant intervention du Grand-Duché dans la perte de recette de la SNCB.

Tout est dans tout. Flexpass, actuellement un abonnement annuel que nous souhaiterions voir trimestrialiser, voire mensualiser, relève de la responsabilité grand-ducale. En ce qui concerne la tarification transfrontalière, l'abaissement à 13,5 euros a déjà été accepté en principe, mais il faut encore déterminer qui le prendra en charge, de même que les pertes de recettes pour les parkings. Tout cela sera mis dans une convention qui nous liera pour plusieurs années. Mon collègue et moi, nous continuons, avec les CEO des deux entreprises, Mme Dutordoir et son collègue du Grand-Duché, à chercher des solutions aux problèmes de mobilité à la frontière

En marge de cette question, je puis dire que, du côté de la Région wallonne, il ressort la volonté de mettre en œuvre une bande réservée au covoiturage. Un covoiturage réservé est envisagé pour les voitures qui compteront au moins trois personnes dans la voiture ou aux heures de pointe. Des dispositions prises dans le Code de la route côté fédéral, depuis juillet 2016, viennent compléter des mesures de 2003 pour pouvoir mettre en œuvre cette disposition.

Le Code de la route sera toutefois appelé à évoluer un tout petit peu. Nous créerons un nouveau panneau de signalisation, pour rendre plus compréhensible la mobilité transfrontalière du sud-Luxembourg qui est aussi compliquée que celle autour de Bruxelles. J'ose espérer que cette mobilité verra quelques avancées grâce à des mesures, tant de transport public que de transport routier, à mettre en œuvre par les acteurs concernés par les différentes mesures envisagées.

**04.03 Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, on apprend toujours des choses, notamment la bande réservée pour le covoiturage. Je vais, de mon côté, creuser toutes les informations à ce sujet. Je reviendrai ensuite vers vous.

**04.04 François Bellot**, ministre: Du côté des Régions aussi.

**04.05 Isabelle Poncelet** (cdH): Oui. Et il y aura l'application du Code de la route, comme vous le disiez.

Le parking d'Arlon est effectivement payant. C'est pour cette raison qu'il n'est pas complet. Si les tarifs étaient réduits, cela permettrait de désengorger, notamment le parking de Marbehan.

**04.06 François Bellot**, ministre: Il sera gratuit pour ceux qui ont un abonnement vers le Grand-Duché de Luxembourg.

**04.07 Isabelle Poncelet** (cdH): Quand?

**04.08 François Bellot**, ministre: Dès l'instant où le protocole sera signé. Ce ne sera pas gratuit pour tout le monde. C'est dans le cadre de l'accord transfrontalier.

**04.09 Isabelle Poncelet** (cdH): Tout cela relève du bon sens, le reste de vos réponses aussi. Je vous remercie de compléter ces informations.

*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 fermeture des passages à niveau n° 59 et n° 60 sur le territoire de Braine-le-Comte" (n° 18924)**

**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 afschaffing van de overwegen nr. 59 en nr. 60 in de gemeente 's Gravenbrakel" (nr. 18924)**

**05.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chacun connaît les

risques accidentogènes de la traversée de véhicules aux passages à niveau. Afin d'améliorer de manière structurelle la sécurité aux passages à niveau, un plan stratégique "passage à niveau 2008-2015" a d'ailleurs été établi. Pour atteindre cet objectif, le plan d'action d'Infrabel s'articule autour de 4 axes: la suppression de passages à niveau, la prévention par caméras, l'amélioration de la sécurité et la sensibilisation des usagers routiers.

En ce qui concerne le passage à niveau n° 60 à Braine-le-Comte, sa suppression entraîne d'innombrables problèmes concrets aux agriculteurs. Ainsi, les déviations prévues par ce plan de suppression rendent impossible l'accès aux machines agricoles actuelles. Leur hauteur leur interdit notamment d'emprunter le chemin de Nivelles vers Ecaussinnes à cause d'un pont de 3,70 mètres. Quant à la RN 57, elle est interdite au charroi agricole même si elle a tout son rôle, comme mon collègue Laurent Devin le sait.

Vers Soignies, la ruelle à Pots ne permet pas les croisements de machines agricoles parce qu'elle ne dispose pas de zones d'évitement. Le chemin Magerdot est limité par un pont ferroviaire encore plus bas de 2,80 mètres.

La traversée du pont suivant enjambant les voies via la chaussée d'Ecaussinnes est impossible pour de telles machines. Quant au pont de la rue des Frères Dulait, il est en travaux. Je tiens d'ailleurs à vous remercier, monsieur le ministre. Les travaux viennent de se terminer et, depuis vendredi dernier, le pont est en activité.

Monsieur le ministre, vous serait-il possible de demander une analyse approfondie de l'étude réalisée par TUC RAIL pour le compte d'Infrabel dans ce dossier? Ainsi, pour les personnes connaissant très bien la zone, de nombreuses incohérences ont été détectées. Par exemple, La Sellerie sise chemin du pendu se trouve à la ruelle à Pots. La Ferme Magerdot disparaît, etc.

Manifestement, les experts de TUC RAIL ont manqué d'éléments concrets pour leur étude. Connaissent-ils les orthoplans utilisés pour la politique agricole commune, offrant une véritable cartographie précise des terres et des accès? Grâce à cet appareil, il est très facile de connaître les flux potentiels de mobilité pour chaque exploitation agricole.

Quant à la suppression du PN 59 de la ligne 117, elle rend tout simplement impossible l'accès du charroi agricole de l'autre côté des voies sans devoir emprunter le chemin de Naast dont l'accès à de telles machines est particulièrement dangereux pour la circulation des autres usagers à cause d'un manque de visibilité structurel.

Une autre source d'inquiétude pour les agriculteurs quant à la suppression du PN 59 est l'impossibilité qui leur sera faite de cultiver des betteraves sur leurs terres jouxtant le chemin du Baudriquin. L'étroitesse de la voie rend impossible le croisement des camions de récoltes des betteraves. Ainsi, les sucreries imposent des parcours au charroi de récolte dont la traversée du PN 59 est une obligation. Ce problème se répétera lors des récoltes d'ensilage d'herbe et de maïs.

Permettez-moi, monsieur le ministre, au nom des agriculteurs concernés par ces projets de suppression des passages à niveau 59 et 60, d'attirer votre attention quant à la réelle incidence de telles décisions. Je comprends qu'il soit difficile de concilier la circulation automobile, agricole et ferroviaire en zone rurale, néanmoins, dans le cas du PN 60, aucun accident ne s'est jamais produit à notre connaissance. Pourriez-vous envisager, pour ces deux points de passage, des solutions de sécurisation renforcées? Elles laisseraient ainsi le libre accès à des engins agricoles modernes dont les tailles interdisent les solutions alternatives proposées par TUC RAIL.

**05.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, tout d'abord, il faut préciser que l'étude de mobilité a été réalisée à la demande de TUC RAIL par un bureau d'étude externe, indépendant, expert dans ce type d'études de mobilité et non par TUC RAIL lui-même.

Le but est d'avoir un avis neutre et objectif de la mobilité aux droits de ces passages à niveau. Les orthoplans utilisés pour la politique agricole commune constitueraient à cet effet une source de données très intéressante mais, malheureusement, la Région wallonne ne peut communiquer les informations ni à Infrabel ni au bureau d'étude spécialisé en raison de la loi sur la protection de la vie privée.

Le résultat de l'étude a été présenté par TUC RAIL au collège communal de Braine-le-Comte et aux

représentants des agriculteurs. En outre, une infosession concernant le plan de suppression des passages à niveaux sur la commune de Braine-le-Comte et spécialement dédiée aux agriculteurs a également eu lieu le 23 mai 2017 à Braine-le-Comte.

En ce qui concerne le PN 60, situé chemin de Naast, l'étude en question montre que ce chemin joue un rôle de connexion entre Braine-le-Comte, la RN 532 et la RN 57 et qu'il est fort fréquenté par les convois agricoles.

Comme présenté lors de l'infosession, l'étude conclut qu'il n'y a pas d'itinéraire alternatif acceptable et que la suppression du PN 60 doit s'accompagner de la réalisation d'un ouvrage d'art autorisant le passage des convois sans limite de gabarit.

Lors de l'infosession, Infrabel a rassuré les agriculteurs en précisant qu'elle ne supprimera pas le passage à niveau 60 tant qu'un tel ouvrage d'art alternatif ne sera pas construit.

En ce qui concerne le PN 59 du chemin du Baudriquin, il s'agit d'un chemin à usage exclusif de desserte locale et signalé comme tel. Le nombre de véhicules l'empruntant est très faible et se limite à la desserte des parcelles et propriétés situées le long du chemin. Le report de quelques véhicules ne modifie en rien les flux sur le chemin de Naast qui, comme le montre l'étude de mobilité, est déjà fort fréquenté par les engins agricoles. Il existe en outre un pont à usage agricole, situé à quelques centaines de mètres du passage à niveau en question, qui permet de franchir la ligne 117. Infrabel a proposé d'accompagner la fermeture du passage n° 59 par la réalisation d'aires de demi-tour pour les convois agricoles et semi-remorques de part et d'autre du passage à niveau et par l'aménagement des accotements pour améliorer la praticabilité d'un virage du chemin du Baudriquin. Ces projets d'aménagement ont été présentés lors de l'infosession aux agriculteurs.

**05.03 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous avez raison, des concertations ont eu lieu avec les agriculteurs mais, en fonction des doutes qui persistaient, je me suis permis, avec le chef de cabinet du député provincial de l'Agriculture, de préparer cette question. Je sais à quel point vous êtes sensible à la problématique agricole, étant vous-même bourgmestre empêché d'une commune essentiellement rurale. Je ne doute pas que les propositions que vous avez émises dans vos réponses permettront à la fois de répondre aux problèmes éventuels et de soulager ceux-ci.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **06 Questions jointes de**

- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une répartition égale des services de la SNCB en Belgique" (n° 18935)**
- **M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des trains spéciaux pour des événements tardifs vers la Wallonie et vers la Flandre" (n° 19112)**
- **Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "'l'offre de trains de nuit lors des festivals de juin" (n° 19377)**
- **Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "'l'offre de trains privilégiant le public néerlandophone à l'issue des concerts du groupe musical Coldplay les 21 et 22 juin 2017 au Stade Roi Baudouin" (n° 19894)**

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een gelijke verdeling over België van de dienstverlening van de NMBS" (nr. 18935)**
- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "speciale treinen naar Wallonië en Vlaanderen voor laatavonden evenementen" (nr. 19112)**
- **mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod aan nachttreinen tijdens de festivals in juni" (nr. 19377)**
- **mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vooral op het Nederlandstalige publiek gerichte treinaanbod na afloop van de concerten van Coldplay op 21 en 22 juni 2017 in het Koning**

## **Boudewijnstadion" (nr. 19894)**

**06.01 Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, je demande l'indulgence de chacun par rapport à la temporalité de la question. C'était une question d'actualité lorsque je l'ai introduite, il y a plusieurs semaines. Quatre députés francophones vont s'exprimer.

Monsieur le ministre, nous avons appris par la presse qu'il y aurait des trains spéciaux pour le stade national Roi Baudouin les 21 et 22 juin, que la SNCB allait mettre à disposition des navetteurs flamands cinq trains spéciaux de nuit pour ramener les spectateurs vers Ostende, Roulers, Lokeren via Anvers, Genk et Mol. Par contre, aucun train spécial n'a été mis à disposition des navetteurs wallons. En effet, selon la SNCB, le public du groupe anglais serait majoritairement flamand.

Ce fait divers n'est pas un cas isolé, mais est représentatif de la politique du rail depuis des années. Clé de répartition défavorable pour le RER, suppression du Thalys sur la dorsale wallonne et de lignes secondaires: le moins que l'on puisse dire, c'est que les habitants du Sud du pays ne sont pas encouragés à prendre le train. Ce concert n'est pas un cas isolé.

La SNCB a invité les "minoritaires" wallons à opter pour la voiture malgré le trafic dense, ou alors à être prévoyants et à "quitter le stade pour ne pas rater leur train". Avec une fin de concert vers 23 h 30 et un dernier train vers Charleroi à 00 h 14 à la gare du Nord, le public minoritaire wallon est donc instamment prié, comme le relate la presse, de manquer les rappels, de parcourir dix stations de métro, de traverser l'immense gare du Nord et de sauter dans son train ou de patienter toute la nuit en gare.

Autrement dit, on en revient à un principe fondamental du transport ferroviaire: la diminution de la qualité de l'offre a un effet direct sur le nombre d'usagers. Le train comme moyen de transport crédible ne peut pas impliquer un risque important d'être coincé toute la nuit dans une gare à Bruxelles.

De plus en plus, la SNCB pose la question de l'égalité des citoyens belges face au service public. Il n'est pas acceptable que la frontière linguistique devienne chaque jour un peu plus un critère déterminant de qualité de service.

Monsieur le ministre, de façon générale, ne pensez-vous pas que la réduction de l'offre affecte directement la demande et qu'à cet égard, la SNCB, contrainte par une politique budgétaire d'austérité, inscrit ses lignes du Sud du pays dans une spirale négative? À quand la mise en place d'une répartition équitable des services de la SNCB en Belgique? Comment expliquez-vous cette différence de traitement entre navetteurs flamands et wallons?

Sur quelle base, la SNCB se fonde-t-elle pour décider qu'une ville sera desservie ou pas par un train spécial pour un événement d'une grande ampleur? Des trains spéciaux en direction de Liège, Namur, Charleroi et Mons seront-ils ou ont-ils été mis en place?

**06.02 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question a été déposée le 6 juin.

Je tiens quand même à dire à mon éminent collègue qui vient d'intervenir que beaucoup de francophones assistaient à ce concert. En effet, je crois qu'au moins 150 membres du MR étaient présents dont le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, Didier Reynders.

Fin mai, la presse relayait que, dans le cadre des concerts du groupe Coldplay des 21 et 22 juin, au stade Roi Baudouin, la SNCB organisait des trains de nuit permettant aux participants de rejoindre leur domicile. Il apparaît que les cinq trains spéciaux mis en service au terme des concerts circulaient uniquement à destination de la Flandre.

Monsieur le ministre, sur quelles informations se base la SNCB pour mettre en place des trains spéciaux lors de manifestations de ce genre? La SNCB a-t-elle des informations chiffrées sur la provenance des participants aux concerts des 21 et 22 juin? Qui a supporté le coût de ces trains? Existe-t-il des trains du service ordinaire circulant suffisamment tard pour permettre au public wallon de rentrer en train ces jours-là?

Comme mon collègue le sait, début août, se déroulera, dans ma commune de Braine-le-Comte, le Ronquières Festival qui est également un événement assez important avec environ 30 000 participants.

Dans ce cadre, on peut alimenter la réflexion pour que les gares de Nivelles et de Braine-le-Comte – il faut savoir que Ronquières se situe entre ces deux communes même si elle se trouve sur le territoire de Braine-le-Comte – puissent rencontrer les demandes des festivaliers.

**06.03 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le contexte vient d'être planté. Les francophones aiment aussi le rock. Début juin, j'avais déposé une question concernant une situation du même ordre, le concert de Coldplay au festival de Werchter, en espérant observer un sursaut de la SNCB avant le concert, qui aurait pu mettre à disposition des participants francophones des trains spéciaux de nuit. Quel plaisir d'avoir ces trains spéciaux: pas besoin d'un BOB, de vivre la problématique des embouteillages!

Mais ces trains semblent être exclusivement réservés à la Flandre. Ce même concert de Coldplay s'est tenu au stade Roi Baudouin et il y avait étonnamment des trains d'Ostende, de Roulers, de Lokeren, de Genk et de Mol. Très bien! Ces villes représentent toute la Belgique, monsieur le ministre? Comment pouvez-vous expliquer cela, alors que c'était au stade Roi Baudouin et qu'il n'y avait pas, au moins, les trois à quatre destinations des grandes villes wallonnes?

Je sens que vous allez me répondre en évoquant éventuellement les horaires des trains. Mais cet argument ne tient absolument pas la route. Il y a une réelle discrimination incompréhensible dans les choix réalisés dans ce domaine. Comment pouvez-vous justifier ce choix de la SNCB, en tant que ministre d'un gouvernement qui reste fédéral, qui concerne donc toute la Belgique?

**06.04 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le président, quasiment tout a été dit. Je voudrais rajouter qu'en dépit du fait que nous pouvons considérer de manière pragmatique que la SNCB adapte son offre ferroviaire à la clientèle, il n'en demeure pas moins que pareille pratique donne l'image d'une SNCB "flamandisée", d'autant que la justification liée aux horaires peut être remise en cause en fonction de la fin des concerts, qui reste, la plupart du temps, incertaine.

Monsieur le ministre, estimez-vous la présente discrimination justifiée, en l'espèce au profit des seules gares flamandes? Qu'en sera-t-il pour le concert du groupe irlandais U2 au stade Roi Baudouin, le 1<sup>er</sup> août 2017? Ferez-vous le nécessaire pour que tous les amateurs de musique de ce genre soient satisfaits pour rentrer chez eux?

Le **président**: Monsieur le ministre, je vous donne la parole dans le cadre d'un nouveau dossier communautaire.

**06.05 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, il n'est pas toujours communautaire là où on le pense.

Madame Caprasse, pour ses missions commerciales comme l'organisation de trains d'événement, la SNCB répond à la demande d'un client, à savoir l'organisateur de l'événement. Je voudrais que vous fassiez bien la distinction entre ce qu'on appelle les *party trains* et les trains d'événement.

Les *party trains* sont, par exemple, quand il y a un accord commercial entre un organisateur d'événement pour vendre un billet intégré événement et train compris. C'est le cas pour le festival de Dour, les Ardentes, Pukkelpop et Werchter. C'est une initiative conjointe SNCB-organisateur.

Ici, c'est un cas totalement différent. L'ajout de trains supplémentaires pour des événements se fait en fonction des contacts et des pourparlers que la SNCB entretient avec les organisateurs d'événements. C'est la généralité. C'est Dour, les Ardentes, Pukkelpop et Werchter. Dans ce cas, c'est un exercice purement économique pour lequel les trains sont ajoutés vers les lieux d'où proviennent les visiteurs, via par exemple une analyse des codes postaux par l'organisateur, ce qui a été le cas, et pour lequel les organisateurs interviennent eux-mêmes dans les coûts. Pour les concerts prévus au stade Roi Baudouin des 21 et 22 juin, la majeure partie des participants venaient de Flandre. C'est là que les organisateurs identifiaient le plus de tickets vendus.

En analysant le top 35 des codes postaux des gens ayant acheté des places de spectacle, l'organisateur a constaté que seules trois villes wallonnes apparaissaient pour le concert du 21 juin (Liège, Mons, La Louvière) et une seule pour le concert du 22 juin à savoir, Liège.

À la demande de l'organisateur de ces concerts et moyennant le paiement préalable de sa part de plusieurs

dizaines de milliers d'euros (l'organisateur a acheté quatre trains sans savoir ce qu'ils contiendraient), des trains spéciaux vers la Flandre ont été mis en place à l'issue des concerts offrant au total 5 115 places disponibles. Ces trains ont connu un taux d'occupation de 100%.

À l'issue de cela, à partir de ce choix et à ma demande – je n'ai pas attendu que vous soyez interpellé, je l'ai été moi-même –, la SNCB a fait une évaluation de son offre existante pour les derniers trains vers les grandes villes wallonnes: heures de départ des derniers trains, capacité en places assises et leur organisation normale. En fonction de cela et en tenant compte de l'heure de fin prévue du concert ainsi que du temps nécessaire en métro pour rejoindre la gare de Bruxelles-Midi, la SNCB m'informe que les actions suivantes avaient été entreprises les 21 et 22 juin: augmentation de la capacité des places assises du dernier train vers Liège (l'IC 522 avec un départ de Bruxelles-Midi à 00 h 21). La SNCB a différé le départ, de Bruxelles-Midi du dernier train vers Mons de 23 h 53 à 00 h 08. Pour le concert de U2, la SNCB m'informe que l'organisateur affectera cinq trains à destination d'Ostende, Mol, Anvers, Genk, Roulers et cela, encore une fois, sur base de l'analyse des codes postaux des lieux où les tickets ont été achetés. Je veillerai à ce que la SNCB adapte, à tout le moins, son offre vers la Wallonie, comme cela fut le cas pour les concerts de Coldplay.

J'indiquerai à M. Devin, qui connaît d'autant mieux la question, que pour le carnaval de Binche, nous avons mis en service des trains supplémentaires. Cette année, le train de 22 h 45, qui était censé ramener un grand nombre de gens chez eux, a été fréquenté par septante-sept voyageurs, malgré la campagne de communication menée préalablement par la Ville.

Je souhaite sincèrement que vous fassiez la distinction entre les initiatives prises par la SNCB et celles des organisateurs. Libre à chacun d'eux de réserver des places, de prendre le risque commercial, lequel s'élève à plusieurs dizaines de milliers d'euros pour quatre ou cinq trains. Pour les événements semblables à ceux que j'ai cités, des contacts étroits sont établis. Vous pouvez acheter au guichet ou, surtout, par internet un ticket combiné "concert et train".

Je souhaite replacer les choses dans leur contexte. Les organisateurs sont ce qu'ils sont. Leur choix leur appartient et je le respecte. En fonction des attentes et des besoins que nous percevons, la SNCB veut bien retarder le départ de certains trains et adapter des horaires, mais il n'est pas question aujourd'hui de mettre en service de nouveaux trains sans que les organisateurs s'impliquent et en expriment la demande. Ils sont les seuls à disposer des codes postaux et à connaître le point de départ des passagers qui veulent aller entendre un groupe, se rendre à un match de foot ou participer à une autre activité.

**06.06 Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, je voudrais vous dédouaner de cette responsabilité. Cela traduit bien votre difficulté face à cette question. La vérité est limpide: l'organisateur était flamand. Il a réservé le stade national, mais ceux qui étaient au concert ont pu se rendre compte qu'il était flamand. Il a réservé des trains pour son public de prédilection. Quelqu'un peut-il croire ici qu'il n'y avait pas de francophones? Je prends à témoin M. Flahaux: il y avait énormément de francophones.

La SNCB n'est pas responsable en la matière, je le comprends d'après votre réponse. Très clairement, l'organisateur a privilégié une partie de la Belgique, en rapport avec les codes postaux nous dites-vous. Mais nous faire croire qu'il n'y avait pas de francophones et nous dire que c'est magnifique d'avoir déplacé un train de 23 h 53 à 00 h 08, j'ai du mal à m'en réjouir. Nous sommes dans une dynamique à deux vitesses. Ce sera la même chose pour le concert de U2 et pour d'autres événements. J'espère, comme M. Flahaux, que les organisateurs du festival de Ronquières prendront contact avec la SNCB, pour connaître les possibilités de mobilité douce en la matière.

**06.07 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Mon attitude est légèrement différente de celle de mon collègue Laurent Devin. D'abord, j'aurais dû compléter ma question sur la base de la réponse du ministre. J'imagine que ces trains réservés par l'organisateur n'engendrent pas de coût net pour la SNCB.

**06.08 François Bellot, ministre:** Ils engendrent du bénéfice pour la SNCB.

**06.09 Jean-Jacques Flahaux (MR):** C'est important de le savoir. Et je pense qu'il faudrait, au contraire, multiplier ce genre d'initiatives. J'ai un petit bémol, monsieur le ministre, vous évoquez le fait de faire partir les trains un peu plus tard, mais je trouve que c'est un peu trop juste !

Tout le monde conviendra que quinze minutes de délai à la gare du midi, alors que le concert a lieu au stade

Roi Baudouin, c'est peut-être un peu trop juste. Il faut non seulement le faire, mais aussi le faire savoir.

Le carnaval de Binche n'est à mon avis pas comparable. Un concert se termine à une heure précise. Après, les gens sortent. Certains vont boire un verre, mais on sait à quelle heure le concert se termine. Par contre, le carnaval dure beaucoup plus longtemps. Certains restent même toute la nuit. Je peux imaginer que c'est plus difficile. Mais c'était la deuxième fois que ces trains spéciaux étaient prévus. Je ne supprimerais pas la formule parce qu'elle n'a pas eu un succès immense la première fois. Ce qui m'intéresse particulièrement, c'est de savoir que ces trains sont bénéficiaires. Je trouve cela plutôt positif, alors que la SNCB a bien besoin d'argent.

Maintenant, nous pouvons regretter... C'est la même chose quand des concerts importants, même de vedettes francophones, ont lieu à Anvers. Énormément de francophones ont assisté au concert de Céline Dion à Anvers. Dans ces cas, il faut qu'il y ait un accord avec les organisateurs, ce qui n'était peut-être pas le cas.

Je vous remercie en tout cas pour votre réponse.

**06.10 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le ministre, si vous devez arriver à 00 h 08 ou à 00 h 21, en venant du Stade Roi Baoudouin, compte tenu de la foule qui remplit les travées – les habitués vous le diront – et qui ne se disperse pas en quelques minutes, vous devez attraper un métro au milieu d'un flux très dense de voyageurs et ensuite traverser treize stations en vingt minutes, avant de cavalier dans la gare du Midi. Je résume. On ne sait jamais à quelle heure un concert se termine. Quand vous comparez l'heure théorique de fin et la réalité, il y a un monde de différence. Tout cela pour vous dire que votre réponse qui consiste à nous dire: "Tout va bien, chers amis! On a fait partir les trains à 00 h 08 ou 00 h 21", c'est très bien, mais cela laisse les francophones sur les quais.

J'en arrive au fond. Je voudrais sincèrement vous exhorter à une tout autre approche. Vous exercez une responsabilité en termes de mobilité et de sécurité. À cet égard, les sorties des concerts représentent un enjeu majeur. Les accidents ainsi que la présence de personnes imbibées risquant de mettre à mal la sécurité d'autrui constituent des réalités évidentes. Dès lors, votre responsabilité, monsieur le ministre, ne consiste pas à accepter de mettre en service des trains spéciaux uniquement pour la Flandre, "et tant pis pour les autres". Au contraire, vous devez vous-même inciter la SNCB et les organisateurs à faire correspondre l'offre aux besoins, en vue d'éviter les embouteillages et les problèmes de sécurité, avant et après les concerts. Vous ne pouvez pas vous satisfaire d'enregistrer passivement que les organisateurs veulent s'en charger uniquement pour un côté. C'est franchement insuffisamment, je vous exhorte à changer d'approche en la matière.

**06.11 Véronique Caprasse** (DéFI): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. J'entends bien que l'organisateur offre un billet combiné, mais cela n'exclut pas que la SNCB est un service public et qu'il vous appartient de faire en sorte que, même si on n'habite pas en Flandre et que l'on vient du Brabant wallon ou de Wallonie, les personnes allant au concert doivent pouvoir bénéficier de facilités de transport au nom, comme dit Mme Fonck, de la mobilité, de la sécurité. Il est primordial de ne pas négliger cette partie de la population. Même si le train n'est pas plein, les usagers seront contents. C'est votre rôle de faire en sorte que tout le monde puisse bénéficier des services de la SNCB dans de bonnes conditions.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 18944 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un régime d'amendes administratives pour lutter contre les infractions mineures sur le réseau ferroviaire de la SNCB" (n° 18949)

- **M. Emir Kir** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les amendes administratives pour lutter contre les infractions dans les trains" (n° 19096)

- **Mme Karine Lalieux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une amende administrative de 100 euros aux voyageurs ayant égaré leur bagage sur le quai, dans le train ou dans le hall de gare" (n° 19775)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une amende administrative pouvant atteindre 100 euros pour l'oubli d'un bagage" (n° 19811)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les alertes aux colis suspects" (n° 19908)

**07** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van administratieve boetes ter beteugeling van lichte overtredingen op het spoornet van de NMBS" (nr. 18949)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "administratieve boetes in de strijd tegen wangedrag in de treinen" (nr. 19096)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een administratieve boete van 100 euro wegens verloren bagage op het perron, in de trein of in de stationshal" (nr. 19775)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een administratieve boete tot 100 euro bij het vergeten van een bagage" (nr. 19811)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de meldingen van verdachte pakketten" (nr. 19908)

**07.01** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse s'est fait l'écho de votre projet visant à instaurer un régime d'amendes administratives pour lutter contre les infractions mineures sur le réseau ferroviaire de la SNCB. Concrètement, il devrait être mis sur pied un panel de mesures similaires aux sanctions administratives communales (SAC) pour mieux lutter contre les petits méfaits qui alimentent le sentiment d'insécurité et nuisent à la qualité du service à la collectivité. Cette priorité est une bonne nouvelle et je souscris à la philosophie de votre projet. Les usagers du rail et les agents de service public ont le droit de bénéficier au quotidien d'un environnement ferroviaire sûr et convivial.

Aussi, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Pourriez-vous nous communiquer davantage de précisions sur la teneur du régime de sanctions en projet? Quels sont les types d'infractions visées et avec quelle échelle d'amendes? Quels seront les agents désignés pour dresser ces amendes? Des formations spécifiques sont-elles éventuellement programmées? Enfin, quel est l'agenda prévu pour la mise en place de ce cadre?

**07.02** **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vorige spreker schetste reeds uw voorstel om een administratieve boete van 100 euro op te leggen voor het achterlaten van bagage.

Deze commissie heeft enige tijd geleden een bezoek gebracht aan het Security Operations Center. Wij konden bijvoorbeeld zien hoe achtergebleven bagage wordt gedetecteerd en hoe wordt uitgemaakt of het al dan niet om een verdacht pakket gaat.

In een antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1679 over het aantal meldingen van verdachte pakketten en bommeldingen, antwoordde u dat het in 2015 ging over 116 verdachte pakketten en bommeldingen. Ik kreeg echter geen onderscheid tussen beide. Om die reden was het dan ook wat moeilijk om de cijfers te interpreteren.

Mij lijkt een administratieve boete van 100 euro om een vergeten sportzak te recupereren vrij hoog, in vergelijking met de 5 euro administratieve kosten die men nu moet betalen. Veel mensen worden in zo'n geval ontgeriefd; wie bijvoorbeeld zijn sportzak achterlaat, moet nieuwe sportschoenen kopen. Uit andere antwoorden op vragen die ik stelde, blijkt dat slechts één op de drie verloren voorwerpen daadwerkelijk aan de eigenaar wordt terugbezorgd.

Mijnheer de minister, wordt het voorstel, waarover in de pers werd bericht, momenteel besproken in een IKW of werd het al voorgelegd aan de regering? Wat was het advies van de partners?

Hoeveel verdachte pakketten werden er aangegeven in 2016 en in de eerste helft van 2017? Kunt u mij het aantal opgegeven verloren voorwerpen meedelen in 2016 en in de eerste maanden van 2017? Kunt u mij het aantal terugbezorgde verloren voorwerpen meedelen in dezelfde periode?

Wat is het bedrag aan administratiekosten dat geïnd werd bij het terugbrengen van verloren voorwerpen in 2016? Bij het nakijken van de antwoorden op mijn vragen bedroeg dit in 2014 54 400 euro.

**07.03 Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, nous avons appris qu'un projet était mis sur la table afin d'imposer une amende administrative de 100 euros aux personnes qui oublient un sac ou une valise sur le quai d'une gare ou d'un train. Dans notre contexte de menaces terroristes, l'objectif est d'inciter les voyageurs à ne pas oublier leurs bagages car les alertes aux colis suspects engendrent de nombreuses perturbations sur le rail et monopolisent de nombreuses personnes (policiers, démineurs).

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur ce projet? Combien y a-t-il eu d'alertes aux colis suspects en 2017? Combien de propriétaires de colis suspects se sont-ils manifestés après le travail des démineurs? Comment retrouver le propriétaire d'un colis suspect?

**07.04 François Bellot,** ministre: Cher collègue, mes services préparent en ce moment un projet de loi sur la police des chemins de fer visant à introduire la notion d'amende administrative dans l'arsenal des mesures disponibles pour sanctionner de manière effective des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire, y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs et à la sécurité des infrastructures ferroviaires.

Le projet a été soumis au Conseil d'État. Au travers de ce projet, mon intention n'est pas seulement de mettre une multitude de dispositions du passé concernant l'utilisation du train ainsi que la sécurité de l'infrastructure ferroviaire en phase avec la réalité d'aujourd'hui, mais également d'instaurer des amendes dites administratives. Le projet de loi a été inspiré de la réglementation relative aux sanctions administratives communales, comme vous l'indiquez à juste titre, mais également d'une législation qui est d'application auprès d'autres sociétés de transport en commun dans notre pays.

Pour ce qui est des chemins de fer belges, Infrabel et la SNCB seront habilitées à constater certaines infractions elles-mêmes et à infliger, le cas échéant, une sanction administrative. L'objectif que je poursuis est d'apporter une réponse effective à certaines infractions pour lesquelles il s'est avéré que la structure judiciaire classique n'était pas toujours en mesure de donner la réponse la plus adéquate possible et ce, afin d'éviter un sentiment d'impunité chez les auteurs et l'incompréhension parmi le public qui est trop souvent confronté aux incivilités.

Le projet prévoit la reconnaissance d'agents constatateurs et d'agents sanctionneurs, comme il est de mise dans les communes. Ces deux catégories d'agents recevront une formation appropriée pour exercer leurs nouvelles responsabilités. Ainsi le personnel concerné devra posséder les connaissances suffisantes et être suffisamment formé tandis que les droits de défense des voyageurs et citoyens seront préservés de façon optimale.

Je veillerai également à ce qu'une répartition justifiée des compétences soit établie entre ce qu'il incombe au parquet de juger si telle ou telle infraction sera poursuivie et ce qui incombe exclusivement aux sociétés concernées, raison pour laquelle mon projet de loi sera également porté par les ministres de la Justice et de l'Intérieur.

Het is juist dat er tijdens de voorbereidende werkzaamheden van het voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen sprake was van een overtreding in het geval pakjes of bagage voor langere tijd zonder toezicht zouden worden achtergelaten en het niet mogelijk was om snel de eigenaar ervan te kennen. Onder meer omdat een dergelijke overtreding aanleiding dreigde te geven tot tal van misverstanden op het terrein werd evenwel beslist om in het voorontwerp dergelijke feiten niet langer in aanmerking te nemen.

Par ailleurs, ce type de situation n'est pas propre au domaine ferroviaire. Il peut survenir dans les aéroports ou les centres commerciaux. La SNCB a recensé 110 alertes à la bombe ou paquets suspects en 2016 et 38 pour la première partie de 2017. Elle a enregistré 46 564 signalements d'objets perdus en 2016 et 23 728 pour la première partie de 2017. Le nombre d'objets perdus restitués en 2016 s'élève à 11 429. Pour la première moitié de 2017, 5 795 objets perdus ont été restitués. Un montant de 56 790 euros a été perçu en 2016, lors de la restitution d'objets perdus, à titre de frais d'administration. Enfin, les statistiques relatives aux colis suspects qui ont fait l'objet d'une intervention des démineurs relèvent du ministère de l'Intérieur, je n'en ai pas les informations.

**07.05** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète et précise, par rapport aux questions posées. Cela devrait contribuer à installer un cadre et un environnement sûr et convivial pour le réseau ferroviaire belge.

**07.06** **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, voor alle duidelijkheid, ik ben niet tegen een systeem van administratieve sancties. Maar zoals sommige gemeenten een administratieve sanctie oplegden voor het eten van een broodje op de trappen van een kerk, moeten wij ervoor opletten dat wij het systeem van de administratieve sancties niet uithollen door er onnozelheden in op te nemen, al zal het wetsontwerp dat uitmaken. Vandaar dat ik de vraag stelde of het vergeten van een sportzak een administratieve sanctie zou opleveren, wat inderdaad onnozel zou zijn. Ik ben dus blij dat dit al werd geschrapd.

Bij de bespreking van het ontwerp zullen wij nagaan of ook andere zaken al dan niet kunnen worden geschrapd.

**07.07** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je crois qu'effectivement, l'exemple que vous prenez fonctionne. Les sanctions administratives appliquées sont un bon dispositif. J'ai presque envie de dire "un très bon dispositif".

Pourquoi est-il bon? Parce qu'enfin, nous pouvons sanctionner ceux qui polluent notre environnement. Enfin, nous pouvons sanctionner ceux qui se comportent mal et qui n'étaient plus poursuivis par ailleurs. Monsieur Delannois, je crois que nous devons vivre dans une société où l'on peut justement sanctionner ceux qui ne se comportent pas bien.

Pourquoi ne pas dire "très bon"? Parce que tout système ne peut fonctionner que si toutes les conditions sont réunies. En ce qui concerne les sanctions administratives communales, il y a des formations qui ne sont pas dispensées dans les différentes provinces. Je le regrette amèrement. Il peut même arriver qu'on ait des personnes engagées qui ne peuvent suivre qu'une partie de ce qu'elles pourraient suivre parce que les formations n'existent pas.

Si j'avais une remarque à vous adresser dans le cadre du texte qui va vous occuper et des démarches que vous allez réaliser et dans lesquelles je vous encourage à progresser, c'est bien de faire valoir l'importance de la formation préalable. Vous allez rétorquer que c'est l'évidence même, sauf que ce n'est pas ce que nous vivons sur le terrain. Quelquefois, on peut recevoir des subsides avant que certaines formations aient pu être réalisées. Je ne parle pas ici d'un fait régional.

Je vous invite à conscientiser votre collègue de l'Intérieur – je l'ai déjà fait avec M. Thiébaud notamment – sur ces formations qui doivent être dispensées pour être le plus efficace possible. C'est ce que le citoyen demande et ce que nous devons tous ici nous employer à faire ensemble.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**08** **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la colocalisation du contrôle aérien civil et militaire" (n° 18956)**

**08** **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het samenbrengen van de civiele en militaire luchtverkeersleiding op één locatie" (nr. 18956)**

**08.01** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en vertu du programme "Ciel unique européen" promu par les instances européennes, le ministre de la Défense et vous-même avez signé un protocole d'accord sur la colocalisation du contrôle aérien civil et militaire.

Concrètement, les aiguilleurs de la base militaire de Semmerzake, située en Flandre orientale, devraient déménager pour s'implanter sur le site de Brussels Airport et travailler en synergie avec leurs homologues civils.

L'objectif serait de pouvoir aboutir à terme à une intégration technique et technologique complète ainsi qu'à un partage des responsabilités et des connaissances entre les équipes.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer davantage de précisions sur la teneur du protocole d'accord signé avec votre homologue en charge de la Défense? Quelle est exactement la portée de ce dossier, ses objectifs précis et son calendrier d'exécution? Sur le plan budgétaire, quelle est l'enveloppe financière y afférente et quelle est la répartition opérée entre vos services et ceux de la Défense? Enfin, des mesures particulières sont-elles prévues pour faciliter le travail en commun des équipes et la gestion globale du rapprochement des structures?

**08.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, le protocole d'accord prévoit la colocalisation du contrôle aérien civil et militaire à partir de 2019 et, à plus long terme, l'intégration des services de navigation aérienne conformément à l'accord de gouvernement. Le but recherché dans ce protocole d'accord avec la Défense est de rationaliser à moyen terme le contrôle du trafic aérien en Belgique sur les plans opérationnel, technique et économique. Il va de soi que l'intégration, but final, apportera énormément d'avantages dans les domaines mentionnés.

Le processus vers l'intégration totale est prévu par phases. En 2019 sera effectuée une colocalisation simple, c'est-à-dire que le centre de contrôle militaire actuellement situé à Semmerzake sera transféré vers le centre de Belgocontrol à Steenokkerzeel. Les militaires continueront à travailler sur leur système de contrôle et fourniront uniquement du service de contrôle aérien au trafic militaire mais cette fois, du même endroit que les civils. Comme mentionné avant, l'intégration totale des deux unités prendra plus de temps et est prévue à l'horizon 2030.

En ce qui concerne les services de météorologie civile et militaire, les activités communes et centralisées en soutien à l'aviation seront également progressivement intégrés. Pour les deux domaines, contrôle aérien et météorologie, la formation du personnel sera progressivement réalisée conjointement.

Au niveau financier, initialement, chaque entité continuera à supporter ses propres coûts. Les investissements communs futurs feront l'objet d'une clé de répartition en fonction de l'utilisation effective et de la spécificité des besoins de chaque entité. Ce principe est décliné en détail dans l'accord.

Par ailleurs, Belgocontrol et la Défense ont sollicité un subventionnement européen pour une partie des coûts liés à la colocalisation auprès de l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) dans le cadre du programme *Connecting Europe Facility* (CEF).

Des mesures particulières ne sont pas encore nécessaires, la colocalisation étant considérée comme la première étape devant permettre à préparer la future intégration. Lors de cette étape préliminaire, chaque partie, aussi bien la Défense que Belgocontrol, maintiendra son propre système de gestion du trafic aérien et continuera distinctement à fournir ses services à ses utilisateurs et clients tel qu'elle l'a fait jusqu'ici.

Les statuts propres aux militaires et aux employés de Belgocontrol seront respectivement conservés, tout comme les licences et les procédures de recrutement de chaque entité.

Les deux parties ont aussi convenu de réaliser et de gérer cette synergie sur la base d'une gouvernance composée d'un comité stratégique civil-militaire et d'un comité de pilotage civil-militaire. Considérant l'importance de ce dossier pour la gestion efficace de notre espace aérien et pour le développement économique de nos aéroports, le gouvernement mettra tout en œuvre pour faciliter cette colocalisation et l'intégration des services de navigation aérienne civile et militaire.

Je pourrais ajouter à ceci qu'aujourd'hui ou hier, un nouveau radar a été inauguré et mis en service sur la base militaire de Florennes. Il servira aussi bien aux opérations militaires que civiles.

**08.03 Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse, notamment sur le radar qui a été mis en service hier. Ce sont des questions importantes pour l'espace aérien belge.

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

**09 Samengevoegde vragen van**

**- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS"**

(nr. 18968)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan" (nr. 19906)

**09** Questions jointes de

- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB" (n° 18968)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement" (n° 19906)

**09.01** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, en mars dernier – soit en de tout autres temps –, je vous avais demandé l'état d'avancement du plan pluriannuel d'investissement. Vous m'aviez répondu qu'une concertation avait débuté entre la SNCB et Infrabel à la suite de l'approbation d'un projet de PPI par le conseil d'administration d'Infrabel le 20 février dernier.

Nous voici cinq mois plus tard. Je me rappelle qu'à l'époque, vous aviez précisé qu'une fois cette concertation terminée, les PPI de la SNCB et d'Infrabel seraient harmonisés dans le cadre des travaux de la cellule d'investissement et qu'il serait dès lors possible de préciser quels chantiers seraient effectivement prévus.

Monsieur le ministre, à la veille des vacances parlementaires, cinq mois après ma question, je vous demande simplement: où en est-on?

**09.02** **François Bellot**, ministre: Monsieur Devin, dans ma réponse du 22 mars dernier à votre précédente question relative aux PPI concernant Infrabel et la SNCB, je vous avais annoncé qu'une concertation avait commencé avec la première à la suite de l'approbation par son conseil d'administration d'une nouvelle version du PPI.

Vu les conséquences des options retenues dans ce plan sur l'évolution du réseau, le gouvernement a pris une décision le 31 mars dernier, comme mentionné dans ma réponse à la question parlementaire n° 17850.

Le conseil d'administration d'Infrabel a retenu de nouvelles options le 25 avril 2017, comme expliqué dans mes réponses aux questions parlementaires n° 18369, n° 18370 et n° 18528.

De raad van bestuur van Infrabel heeft daarna, op 30 mei, een ontwerp van meerjareninvesteringsplan goedgekeurd, dat beantwoordt aan de beslissing van de regering.

Cette importante étape a ouvert la voie vers les premières mesures d'harmonisation et d'intégration du plan de transport avec les investissements à valider par Infrabel. Nous sommes donc en train de finaliser les derniers arbitrages, les derniers examens du plan d'investissement pluriannuel, avec les Régions qui sont intégrées aux cellules d'investissement, comme suite à toutes les décisions qui ont été prises le 31 mars par le gouvernement fédéral et par les différents conseils d'administration, notamment celui du 30 mai chez Infrabel.

**09.03** **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, j'ai une information pratique pour M. le ministre. Je n'ai aucun souci avec le fait qu'il me réponde entièrement en français. Lors de journées comme aujourd'hui, j'imagine que changer de langue est difficile. Peut-être est-ce pour faire plaisir?

**09.04** **François Bellot**, ministre: Non, c'est tout simplement parce qu'il y avait une question jointe de M. Vandenput.

**09.05** **Laurent Devin** (PS): D'accord.

On sait quand on décolle mais pas quand on atterrit. Monsieur le ministre, quand va-t-on atterrir? Va-t-on l'apprendre pendant les vacances ou à la rentrée parlementaire?

**09.06** **François Bellot**, ministre: J'ose espérer atterrir pendant les vacances.

Je rappelle tout de même que nous sommes en train de réécrire tout le contrat de gestion qui aurait dû être écrit par le gouvernement précédent. J'insiste sur ce point. Le contrat de gestion aurait dû être rédigé. Je suis parti d'une page blanche parce que c'est le dernier contrat de gestion avant la directive libéralisant le

marché en 2023, et que toutes les décisions sont prises ensemble: contrat de gestion, plan d'investissement, plan d'entreprise et réformes. Je vous présenterai le tout en un bloc. Je ne sais pas si vous vous imaginez le travail fourni. Je pense que déjà plus de dix mille pages ont été écrites. Et ce n'est pas terminé!

Laissez-moi un peu de temps. Ou je fais du superficiel, je prends le dossier, je le refile au suivant et je ne fais rien sauf des avenants ou je réécrit toutes les lignes de l'histoire et j'essaie de préparer la SNCB pour cette étape importante. En ce qui concerne le plan d'investissement, chacun sait maintenant quels sont ses contours. Nous sommes en train de finaliser les détails tant en Wallonie, en Flandre qu'à Bruxelles. En termes d'investissement sur les lignes, nous avons encore eu une donnée récemment, il n'y a pas plus de quinze jours. L'Europe nous donne des moyens financiers pour deux projets.

On va maintenant l'intégrer. J'espère encore obtenir de bonnes réponses. Mais fin septembre-début octobre, cet exercice très compliqué devrait toucher à sa fin. Je sais votre impatience, mais attendez parce que vous aurez le tout en temps opportun!

**09.07 Laurent Devin (PS):** Monsieur le président, la réponse du ministre mérite une réplique. Je pose une question simple: "Quand va-t-on atterrir?" Il répond: "Pendant les vacances." Puis, à la fin de votre réponse, monsieur le ministre, vous dites fin septembre-début octobre. Je ne sais pas jusque quand vont durer les vacances. Jusque-là ou plus loin?

**09.08 François Bellot, ministre:** Je vais faire une boutade.

**09.09 Laurent Devin (PS):** Moi, je suis très sérieux! On peut rire de tout.

**09.10 François Bellot, ministre:** J'ai 31 personnes dans mon cabinet. Six viennent de travailler cinq jours pour répondre à des questions parlementaires. Tout le reste a été mis de côté. C'est le régime auquel ces gens sont soumis. Point. C'est normal. Le travail parlementaire doit être fait. En ce qui nous concerne, cela a des conséquences opérationnelles. Ils répondent aux questions depuis vendredi dernier. Ce n'est pas un reproche. J'ai été à votre place. Mais, à un moment donné, sur le plan humain, avec 31 personnes, c'est très compliqué. Je ne vous jette pas la pierre. Vous pouvez me la jeter. Je ne demanderais pas mieux que d'être prêt demain. Mais sur le plan humain, je dois aussi fixer des règles. Ces gens ont le droit de rentrer au plus tard chez eux à 22 h tous les jours.

**09.11 Laurent Devin (PS):** Sincèrement, je ne comprends pas le sens de votre réponse. Je vous demande simplement quand on va atterrir. Vous me répondez dans un premier temps "pendant les vacances", puis "fin septembre-début octobre". Je vous le fais calmement remarquer. Vous répondez à cela que depuis deux jours six collaborateurs ne font que répondre à des questions. Ce sont ceux qui font le plan pluriannuel d'investissement?

**09.12 François Bellot, ministre:** Oui. Je suis désolé mais c'est la réalité.

**09.13 Laurent Devin (PS):** Permettez-moi d'aller jusqu'au bout quand même. Vous mettez ça sur le dos des parlementaires.

**09.14 François Bellot, ministre:** Non.

**09.15 Laurent Devin (PS):** J'entends que certains veulent moins de parlementaires, moins de conseillers communaux, moins de membres de cabinet. Je vous invite à les interpeller et à avoir alors un tout autre propos.

Moi, je n'étais pas du tout polémique dans ma question.

**09.16 François Bellot, ministre:** Je ne suis pas polémique.

**09.17 Laurent Devin (PS):** Il s'agit d'une question très simple, qui intéresse beaucoup de citoyens par rapport au plan pluriannuel d'investissement. Si vous me répondez ainsi, j'adopterai alors un autre ton qui ne nous arrangera ni l'un ni l'autre. Quand vous me dites que c'est à l'autre au gouvernement de le faire, vous vous adresserez à Didier Reynders, à Olivier Chastel et à qui vous le voudrez alors que, vous le savez bien, j'essaie d'être le plus constructif possible. Ma question visait simplement à savoir quand nos citoyens

allaient connaître le plan pluriannuel d'investissement. Vous m'auriez répondu calmement en me disant: "Monsieur Devin, nous terminons les travaux et je vous en informerai le plus rapidement possible", cela m'aurait suffi. Ici, vous vous énervez et c'est tout autre chose que vous mettez en cause.

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

**10 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi in de stations" (nr. 18971)
- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "internet in de stations en op de treinen" (nr. 19015)

**10 Questions jointes 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 "le wifi dans les gares" (n° 18971)
- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à internet dans les gares et les trains" (n° 19015)

**10.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, eind mei hebt u aangekondigd dat de NMBS rond de jaarwisseling, dus eind dit jaar, een operator zal kiezen die het wifiaanbod zal verzorgen in de stations. De partner zal gekozen worden op basis van antwoorden die verschillende actoren in de sector geven op de *request for information*. In een later stadium zou wifi in de treinen aan de beurt zijn.

Inzake het internet in de stations verklaarde u in de commissie eind oktober dat de NMBS zou onderzoeken of het technisch en haalbaar is om het netwerk van de NMBS te scheiden van het Infrabelnetwerk en wat de kostprijs daarvan zal zijn. Daartoe werd een marktconsultatie opgestart, die in de loop van november gegund zou worden. Afhankelijk van de resultaten van dat onderzoek zal de NMBS haar netwerkstrategie verder uitwerken, zo zei u eind oktober vorig jaar.

Mijnheer de minister, graag wil ik u vandaag naar een stand van zaken vragen.

Kunt u duiding geven bij de meest recente aankondiging omtrent wifi in de stations en de procedure, die gevolgd zal worden?

Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar internet in de stations?

**10.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij de vragen van collega Lahaye-Battheu en verwijs naar de vragen, die ik schriftelijk heb ingediend.

**10.03 Minister François Bellot**: Momenteel zijn enkele grote stations uitgerust met *internet access* via Telenet. Reizigers kunnen natuurlijk ook het data-abonnement van hun gsm gebruiken om te surfen op internet.

Tot nu toe waren internetdiensten bijna uitsluitend voorbehouden voor de hogesnelheidstreinen gelet op hun langere ritten en hun hogere tarieven dan het klassieke verkeer. Dat verklaart waarom internetdiensten ook in onze buurlanden enkel werden aangeboden op hogesnelheidstreinen en niet op de klassieke en de lokale treinen.

Dankzij de technologische evolutie en de mogelijkheid om nieuwe businessmodellen op te zetten, kan vandaag worden overwogen om internetdiensten aan te bieden op de klassieke treinen. De NMBS informeert mij dat zij na het proefproject met internet in de trein heeft beslist om daar voort werk van te maken en een *request for information* op te starten. Op die basis kan de NMBS dan een businessmodel uitwerken.

De klant schat het belang van de verplaatsing van deur tot deur hoog in. In dat opzicht moet ook het belang van internet van deur tot deur worden bekeken. De klant wil immers een naadloze internetverbinding kunnen ervaren van thuis via het station tot op zijn eindbestemming. Na de *request for information* zal de NMBS waarschijnlijk een *request for proposal* publiceren. Het is nu te vroeg om over onder andere partnerschappen en tarieven te spreken.

Tegen eind dit jaar zal de beslissing genomen worden.

**10.04 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor de stand van zaken.

Ik ben toch een beetje ontgoocheld, want internet op de trein en in de stations hoeft volgens mij niet meer te worden overwogen; het is een must. Internet zou de klantvriendelijkheid van onze treinen en stations enorm verhogen. Het ontbreken is een bron van dagelijkse frustratie bij de treinreizigers. Ik vraag u dus een versnelling hoger te schakelen in het dossier.

**10.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij daarbij aan. Ik hoor weinig nieuws over internet in de stations. Alles blijft bij het oude, namelijk met een aanbod van Telenet in de grote stations en de 3G- of 4G-netwerken.

Wat internet op de treinen betreft, verwijs ik graag naar de uitspraken die de CEO van Proximus, Dominique Leroy, hier vanmorgen deed. Zij haalde aan dat er beter ingezet wordt op het verdichten van het netwerk langs de sporen, veeleer dan te investeren in wifi op de trein, daar wifi op de trein een zeer dure operatie zou zijn.

Uiteraard zal de *call for information* meer duidelijkheid moeten brengen. Wij kijken uit naar nieuwe ontwikkelingen, want vandaag is het inderdaad onmogelijk een connectie te krijgen in de trein, en internet lijkt mij anno 2017 toch beschikbaar te moeten zijn.

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

**11 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation du matériel CFL" (n° 18995)**

**11 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de homologatie van het CFL-materieel" (nr. 18995)**

**11.01 Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, aux environs du 15 mai, un certain nombre de trains CFL ne pouvaient plus circuler sur le réseau SNCB à la suite de problèmes d'homologation de matériel CFL posant dès lors pas mal de problèmes aux navetteurs qui se retrouvaient bloqués à Arlon ou Kleinbettingen suivant leur gare de départ.

Ceci concernerait le nouveau paramétrage des locomotives séries 3000, 4000 et DOSTO. Il me revient que, pour les locomotives série 3000, il s'agit d'une homologation fret et que ces locomotives peuvent déjà circuler en ETCS en Belgique. Certaines locomotives de ce type sont également utilisées pour les voyageurs. Et ce seraient justement des trains tractés avec des locomotives de la série 3000 qui ont été annulés. Pour les locomotives séries 4000 et DOSTO, ces séries pourraient continuer à circuler en Belgique en attendant d'être équipées. La situation serait à présent rétablie.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations? Que s'est-il passé exactement? Pouvez-vous nous informer du planning prévu pour l'homologation des locomotives séries 3000, 4000 et DOSTO?

**11.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, des suppressions sporadiques de trains entre Arlon et Kleinbettingen ont eu lieu fin mars, début avril 2017. La cause n'est pas un problème au niveau de l'homologation des engins. Il s'agit en réalité d'un retard dans le processus de formation des conducteurs luxembourgeois de la CFL qui a conduit à un problème de disponibilité de conducteurs avec la connaissance de l'ETCS certains jours.

En ce qui concerne l'homologation du matériel CFL, je peux vous informer que les locomotives de type T3000 sont homologuées depuis février 2017 et que le planning théorique CFL d'équipement et d'homologation est le suivant: équipement de toutes les T3000 prévu pour fin juillet 2017; équipement et homologation des T4000 prévus pour fin 2017; équipement et homologation des DOSTO prévus pour fin 2017.

Ces délais sont communiqués sous réserve, considérant les aléas pouvant intervenir dans le processus d'homologation initié par les chemins de fer luxembourgeois.

*Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.*

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.*

**11.03** **Isabelle Poncelet** (cdH): Merci, monsieur le ministre. Ces échéances sont relativement proches. Nous espérons que les délais seront respectés. Il est assez surprenant de constater que c'est une question de connaissances du personnel qui fait qu'on ne peut pas mettre à disposition les trains adéquats.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**12** **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tarification transfrontalière sur la ligne 42" (n° 18996)**

**12** **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de grensoverschrijdende tarificatie op lijn 42" (nr. 18996)**

**12.01** **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, cette question rejoint celle que j'ai posée tout à l'heure. Elle a trait aux nouveaux tarifs pratiqués pour les abonnements Arlon-Luxembourg et Aubange-Luxembourg et, plus particulièrement, à la tarification transfrontalière de la ligne 42.

Il me revient que les citoyens de Gouvy et Vielsalm qui ne verront pas de modification dans le nouveau plan de transport ne bénéficieraient pas non plus d'une tarification transfrontalière plus attractive.

Monsieur le ministre, une tarification plus attractive est-elle prévue pour ces usagers? Si oui, quelle sera-t-elle? Si non, pour quelles raisons?

**12.02** **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, la proposition de réduction tarifaire pour les abonnements domicile-travail vers le Luxembourg s'appliquera à toutes les gares de départ situées dans la zone frontalière.

Les navetteurs titulaires d'un abonnement domicile-travail Luxembourg au départ de Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy sur la ligne 42 pourront donc eux aussi bénéficier d'une tarification attrayante.

L'objectif de la proposition tarifaire consiste à appliquer la même réduction à partir de toutes les gares de départ. Cette réduction s'élèverait à 13,5 euros.

Cette tarification transfrontalière fait partie des priorités des discussions entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Néanmoins, comme je l'ai dit, aucune décision formelle et définitive n'a encore été prise. Tout cela sera formalisé dans un protocole d'accord entre nos pays.

**12.03** **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Pour quand ce protocole d'accord est-il annoncé?

**12.04** **François Bellot**, ministre: Nous devons rencontrer les Luxembourgeois prochainement. La difficulté réside dans la répartition de la prise en charge (parking, tarification transfrontalière, etc.). En effet, d'autres questions compliquées se posent. Il faut notamment essayer d'éviter l'interruption de trafic, l'année prochaine, à l'initiative du Grand-Duché de Luxembourg.

**12.05** **Isabelle Poncelet** (cdH): Cette mesure sera d'application en semaines, en mois?

**12.06** **François Bellot**, ministre: Ils parlent de l'entièreté des vacances de Pâques et puis du 15 juillet au 15 septembre.

**12.07** **Isabelle Poncelet** (cdH): Et pour le protocole?

**12.08 François Bellot**, ministre: Je n'en sais rien. Comme je l'ai dit, je suis prêt. Je voulais me rendre à Luxembourg ou à Arlon avant le 21 juillet, mais ils ne sont pas prêts de ce côté-là pour l'instant.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 19007 valt weg, aangezien collega Janssens niet aanwezig is. Vraag 19012 van de collega Van den Bergh is omgezet in een schriftelijke vraag. M Kir n'est pas présent, donc la question n° 19044 tombe.

De heer Van Hees is niet aanwezig voor zijn vraag 19076, samengevoegd met een vraag van de heer Raskin.

### **13 Questions jointes de**

- **M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service de la ligne 125A" (n° 19076)**
- **M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de trois nouveaux points d'arrêt dans la province de Liège" (n° 19247)**

### **13 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikname van lijn 125A" (nr. 19076)**
- **de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van drie nieuwe stopplaatsen in de provincie Luik" (nr. 19247)**

De heer Van Hees is niet aanwezig, zijn vraag vervalft.

**13.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, enkele maanden geleden stelde ik u al een mondelinge vraag over de heropening van drie stopplaatsen in de provincie Luik, zoals opgenomen in het nieuwe vervoersplan van de NMBS. Het gaat om de stopplaatsen in Seraing en Ougrée op de goederenspoorlijn 125A en in Chaudfontaine op de spoorlijn 37.

U liet in uw toenmalig antwoord weten dat mijn vraag legitiem was, maar dat de NMBS er niet op wenste te antwoorden voordat de raad van bestuur van de NMBS zich erover had uitgesproken, en ook op politiek niveau dienden de plannen op dat moment nog goedgekeurd te worden. Dat is ondertussen gebeurd: de Ministerraad heeft ondertussen haar fiat gegeven aan het nieuwe vervoersplan.

Mijnheer de minister, daarom heb ik opnieuw de volgende vragen.

Hoeveel treinreizigers worden er op een gemiddelde weekdag verwacht in Seraing? Hoeveel van die reizigers zijn nieuw en maken op dit moment dus nog geen gebruik van een ander station? Dezelfde vraag heb ik voor de stopplaatsen in Ougrée en Chaudfontaine.

Hoeveel bedragen de investeringskosten voor de bouw van de haltes? Graag had ik de cijfers per halte.

De haltes in Seraing en Ougrée liggen op een goederenspoorlijn. Om die lijn te bedienen met reizigerstreinen, zijn er extra treinen nodig. In welk bijkomend treinaanbod is er voorzien om de haltes in Seraing en Ougrée te bedienen? Hoeveel kost dat per jaar?

**13.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Raskin, wat het aantal treinreizigers in de stopplaatsen Seraing, Ougrée en Chaudfontaine betreft, laat de NMBS mij weten dat zij het niet aangewezen acht om te antwoorden op de vraag hoeveel reizigers zij verwachten in haar stations of opstapplaatsen.

Ook de resultaten van haar reizigerstellingen beschouwt zij voortaan als interne gegevens, die uitsluitend bestemd zijn voor haar operationele doeleinden.

Wat de investeringskosten betreft, de meest recente inschatting van het budget voor de inrichting van de stopplaats Chaudfontaine bedraagt 1,02 miljoen euro, waarvan 200 000 euro ten laste van Infrabel en

0,82 miljoen ten laste van de NMBS.

De meest recente inschatting van het budget voor de inrichting van de stopplaats Seraing bedraagt 0,61 miljoen euro, waarvan twee derde ten laste van de NMBS en een derde ten laste van Infrabel.

De meest recente inschatting van het budget voor de inrichting van de stopplaats Ougrée bedraagt 0,64 miljoen euro, waarvan twee derde ten laste van de NMBS en een derde ten laste van Infrabel.

En ce qui concerne la future offre, les haltes de Seraing et d'Ougrée seront desservies en semaine par la relation L, Flémalle-Haute/Seraing/Liège/Liers, durant une amplitude horaire de 16 heures. Cela représente un sous-total journalier de 32 trains omnibus sur cette relation. Durant les heures de pointe, cette offre L-horaire est renforcée par un train de pointe, par heure et par sens. Par conséquent, il y a huit trains P sur une journée. Donc, quotidiennement, 40 trains desserviront les haltes de Seraing et Ougrée, venant de Liers.

La SNCB a évalué le coût récurrent d'exploitation pour ces nouveaux parcours à un montant de 1,475 millions. Cette somme s'explique par les coûts du personnel, 21 équivalents temps plein pour la conduite et l'accompagnement réunis, l'augmentation de la consommation de l'électricité et le coût de l'entretien des automotrices qui vont assurer la desserte.

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

Ik vind het vreemd dat de NMBS de vorige keer geen antwoord wilde geven. Het was toen niet legitiem omdat er nog niet politiek was afgeklopt en omdat de raad van bestuur nog geen beslissing had genomen. Daarvoor kon ik alleen maar begrip opbrengen.

Ik stel echter vast dat ik vandaag opnieuw geen antwoord krijg over de cijfers van de NMBS. Ik vind dat bedenkelijk en dat doet mij eraan twijfelen of daar wel effectief een correcte, potentiële studie en een kosten-batenanalyse is gebeurd.

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

*Président: Jef Van den Bergh.*

Het feit dat de NMBS het Parlement niet wil informeren, doet mij vermoeden dat ik daar op zijn minst een aantal vragen over moet stellen.

Ik stel ook vast dat de kostprijs voor de investeringen op de drie plaatsen en voor het inzetten van het materieel aanzienlijk is, alles samen ettelijke miljoenen. Met alle respect voor een aantal bescheiden noden, als ik kijk naar de provincie Luik met meer dan een miljoen inwoners en naar mijn provincie die eraan grenst, met een kleine 900 000 inwoners, niet zo'n groot verschil, dan zie ik dat er vandaag in Luik 60 bediende stations zijn, allemaal elektrisch bediend. In mijn eigen provincie zie ik 20 bediende stations, waarvan de helft nog met dieseltreinen.

Daarbovenop stel ik ook vast dat in de hoofdstad van mijn provincie een bouwvallig station staat, dat onveilig is, waar mensen verongelukken en dat niet toegankelijk is voor mensen met een beperking. Als ik goed ben geïnformeerd, is de stand van zaken vandaag dat wij voor dat station in Hasselt misschien kunnen rekenen op een fractie van de beschikbare middelen om wat oplapwerk te verrichten. Ik vind dat een bijzonder pijnlijke vaststelling.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 19087 de Mme Caroline Cassart-Mailleux est transformée en question écrite.

**14** **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du chiffre d'affaires de la SNCB" (n° 19097)**

**14** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het omzetcijfer van de NMBS" (nr. 19097)**

**14.01 Laurent Devin (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB a enregistré en 2016 un résultat négatif net de près de 250 millions d'euros alors qu'en 2015, elle enregistrait un bénéfice de 165 millions d'euros. La mauvaise performance s'explique principalement par une diminution du chiffre d'affaires qui passe de 2,232 milliards d'euros en 2015 à 2,193 milliards d'euros en 2016, soit une baisse de près de 39 millions d'euros, ainsi qu'une hausse des charges de l'entreprise. La dette économique a également progressé de 125,8 millions pour s'établir à 2,629 milliards d'euros à la fin 2016.

À ce sujet, monsieur le ministre, confirmez-vous ces chiffres relatés par la presse? Comment expliquez-vous cette baisse du chiffre d'affaires? Quelles sont les mesures à court et à moyen terme que vous comptez mettre en œuvre pour diminuer la dette de la SNCB et pour améliorer son chiffre d'affaires? Comment comptez-vous attirer de nouveaux navetteurs sur le rail?

**14.02 François Bellot, ministre:** Monsieur le président, monsieur Devin, le résultat négatif que vous évoquez provient essentiellement du résultat non cash qui, lui-même, résulte entre autres de la reprise de valeur sur les terrains SNCB. En effet, les réviseurs de la SNCB demandent, depuis plusieurs années, que la valeur de ses immeubles soit revue - terrains et bâtiments, tel qu'évalué à l'occasion de la restructuration de 2014. Il avait été émis des doutes quant à la fiabilité de cet exercice.

Au niveau du chiffre d'affaires plus spécifiquement, la SNCB m'informe que, sur le plan commercial, l'année 2016 a été particulièrement difficile pour les raisons que vous connaissez. Elle a été marquée par les attentats de Paris fin 2015 et de Bruxelles début 2016 et par un nombre important de jours de grève en mai et juin. Ces événements ont considérablement impacté les résultats commerciaux annuels, surtout dans le domaine des déplacements de loisir. Toutefois, dans le second semestre 2016, la tendance a commencé à s'inverser et la croissance positive de voyageurs par rapport à la même période de 2015 est à nouveau positive. Cette tendance positive se poursuit pendant le premier trimestre 2017.

La diminution du chiffre d'affaires de la SNCB de 39 millions résulte d'une diminution du chiffre d'affaires international en raison de la filialisation de Thalys Factory à partir du deuxième trimestre 2015. La différence de résultat entre 2016 et 2015 correspond aux trois mois de chiffres d'affaires Thalys qui ont disparu avec la filialisation. Il n'y a donc pas de diminution du nombre de passagers nationaux. Ce chiffre reste stable.

Là aussi, on constate une reprise à la hausse au premier trimestre 2017. L'augmentation de sa dette s'explique en majeure partie, pour 80 millions d'euros, par un retard dans la récupération de la TVA d'une opération Eurofima. Celle-ci sera récupérée au cours de l'année 2017.

Je comprends, monsieur Devin, qu'avec votre vision très interventionniste de l'État, vous me demandiez quelles actions je compte entreprendre pour attirer plus de voyageurs. Cependant, je rappelle que c'est une entreprise autonome. Dans le cadre de la loi de 1991, la SNCB a tout de même une liberté d'action. Par conséquent, c'est à elle que revient la prise d'initiatives en vue d'augmenter le nombre de voyageurs.

Je tiens à rappeler que, dans ce cadre, une amélioration et une extension significatives de l'offre de trains ont été prévues dans le nouveau plan de transport à partir de décembre 2017. Ce nouveau plan de transport a été élaboré en concertation avec les *stakeholders* et les représentants des voyageurs. L'offre de trains augmentera de 5 %, chiffre jamais atteint au cours des vingt dernières années. L'offre sera améliorée aussi bien pour les navetteurs que pour les déplacements de loisir et le transport du fret.

J'attends à présent que la SNCB développe une communication mettant en avant cette offre attractive pour attirer des voyageurs supplémentaires. Je prends comme exemple les 72 trains qui ont été ajoutés à Bruxelles et sa périphérie. Aujourd'hui, ces trains sont toujours très ignorés. Nous devons impérativement communiquer, tant au niveau de la SNCB que de la Région bruxelloise, sur l'efficacité et la performance dans le déplacement de ces trains, à l'heure où Bruxelles est souvent encombrée, surtout pendant les semaines de travail.

En effet, si un nouveau plan de transport nécessite d'attirer l'attention des navetteurs sur un nouvel horaire, il doit aussi être vu comme une opportunité pour convaincre de nouveaux clients d'utiliser le train. La SNCB m'a dit s'inscrire totalement dans la volonté de mieux communiquer sur l'existence de cette offre.

Je suis convaincu qu'une communication qui s'oriente davantage sur le nombre de trains et la durée réelle de voyage permettra à des automobilistes de prendre conscience de l'avantage de ce mode de transport, qui représente l'avenir de la mobilité dans notre pays.

**14.03 Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je vois que vous êtes convaincu que la communication est importante. Comme vous ne partagez pas le rôle interventionniste de l'État, je ferai part de votre conviction à la SNCB.

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

**15 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux sur la ligne 108 (Binche-Turnhout)" (n° 19101)**

**15 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken op lijn 108 (Binche-Turnhout)" (nr. 19101)**

**15.01 Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, vous nous dites qu'en décembre 2017, tout va aller mieux. C'est un peu comme avec les transferts dans les équipes de football et à l'entre-saison, tout le monde se voit champion ! Rêvons encore un peu et espérons que tout ira mieux à la fin de cette année.

Ma question date, mais vous ne m'en voudrez pas! Quand vous dites que vos collaborateurs travaillent sur les questions, mais ma question a été déposée, il y a un mois et demi! Ils ont eu le temps de préparer une réponse depuis lors, et les travaux de se réaliser, je l'espère!

Les travaux effectués sur la ligne 108 Binche-Turnhout induisent une augmentation du temps de parcours entre Binche et Bruxelles d'une heure voire, une heure et demi avec deux à trois changements. Beaucoup de navetteurs binchois et de la région du Centre sont donc obligés de prendre la voiture pour aller prendre leur train à La Louvière-Centre voire à Braine-le-Comte. Il y a une concentration d'offres autour de Braine-le-Comte!

Monsieur le ministre, je vais modifier ma question, vu l'actualité et le temps passé depuis la rédaction de cette question. Ces travaux sont-ils bien terminés? Pouvez-vous nous donner des informations sur les travaux à venir dans les prochaines semaines voire les prochains mois?

**15.02 François Bellot, ministre:** Infrabel m'informe qu'actuellement, aucun chantier de grande ampleur n'est prévu sur la ligne 108 entre Binche et La Louvière. Seuls quelques travaux de nuit sont prévus, sans impact sur les voyageurs. Peut-être s'agit-il d'une confusion avec les travaux sur la ligne 117 où des travaux de modernisation ont lieu entre Feluy et Manage jusqu'en septembre 2017. Sur cette même ligne 117, Infrabel devait procéder à des travaux de renouvellement d'aiguillages entre Écaussines et Braine-le-Comte mais Infrabel me confirme que ces travaux sont actuellement terminés.

**15.03 Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, je ne vous ferai pas un procès en la matière. Votre réponse est d'actualité, alors que ma question remontait à plusieurs semaines. Je peux vous confirmer qu'il y a eu de gros soucis sur la ligne 108 Binche-Turnhout, je suis bien placé pour le savoir. Je prends bonne note de l'achèvement de ces travaux et je vous remercie pour votre réponse.

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

**16 Questions jointes 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 mobilité des travailleurs à la suite de la concentration des cabines de signalisation à Mons" (n° 19109)**

- **M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mobilité des travailleurs à la suite de la concentration des cabines de signalisation à Mons" (n° 19267)**

**16 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mobiliteit van de werknemers nu de seinhuizen in Bergen werden geconcentreerd" (nr. 19109)**

- **de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale**

**Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mobiliteit van de werknemers nu de seinhuizen in Bergen werden geconcentreerd" (nr. 19267)**

**16.01 Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, actuellement, la SNCB procède à la rationalisation des services travaillant dans les cabines de signalisation. Dans ma région, la cabine de signalisation de Ath a récemment été fermée et le personnel y travaillant a été envoyé à Mons. Dès juin prochain, le personnel de Tournai et celui de Mouscron, qui travaillent déjà ensemble à la cabine de Tournai, seront également transférés vers Mons. Cette concentration des cabines engendre un problème pour les travailleurs dans leurs déplacements de leur domicile à leur lieu de travail. En effet, les trains qui permettaient aux membres du personnel d'arriver à 6h du matin ou ceux leur permettant de revenir le soir après 22h ont été supprimés. En clair, le personnel dans sa totalité, soit une quarantaine de personnes, sera obligé d'aller travailler en voiture. Supprimer des sièges de travail dans la région sans prendre en compte la mobilité des travailleurs n'est pas correct.

Afin de permettre à ces travailleurs de se rendre sur leur lieu de travail en train, est-il possible de remettre un train au départ de Mouscron et de Ath vers Mons, qui arriverait le matin vers 5 h 40, et de même le soir après 22h pour leur retour?

**16.02 François Bellot**, ministre: Infrabel me communique que dans, le cadre d'un vaste programme de modernisation, toutes les circulations sont commandées depuis le poste de signalisation de Mons pour ce qui concerne le Hainaut occidental. La dernière phase de la concentration est intervenue le 17 juin dernier, avec le transfert des activités du poste de signalisation de Tournai vers celui de Mons. À cette date, 20 agents d'Infrabel affectés à la desserte du poste de Tournai ont été transférés à Mons. Quatorze d'entre eux ont réintégré leur siège de travail. Le transfert se limite donc à 6 agents dont le siège de travail se trouvait à Tournai.

Dès 2005, Infrabel a pris en compte les problèmes de mobilité créés par la concentration de postes de signalisation. Diverses mesures d'accompagnement ont été discutées avec les organisations syndicales reconnues. Depuis 2016, une indemnité de restructuration couvrant de manière forfaitaire les frais de toute nature supportés par les agents a été introduite. La SNCB m'informe quant à elle que l'offre actuelle ne permet pas d'arriver avant 6 h à Mons au départ d'Ath ou de Tournai. Les retours après 22 h sont possibles au départ de Mons vers Tournai, mais non vers Ath ou Mouscron faut de potentiel suffisant.

La concentration des cabines de signalisation vers la gare de Mons ne peut malheureusement pas justifier à elle seule une extension de l'offre, le gain estimé en termes de voyageurs étant trop faible par rapport au coût d'exploitation supplémentaire, m'indique la SNCB.

Comme toute autre entreprise, Infrabel peut trouver des solutions alternatives pour organiser les déplacements de ses collaborateurs à des heures où le volume de voyageurs est insuffisant pour justifier une offre de transport public financée par la collectivité.

**16.03 Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse, même si elle ne me convient pas.

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

**17 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 décision de fermer les toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 19110)**

**17 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing om de openbare toiletten in het station Doornik te sluiten" (nr. 19110)**

**17.01 Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, dernièrement, dans une émission de radio, vous êtes revenu sur la situation concernant l'inaccessibilité des toilettes publiques en gare de Tournai, qui persiste depuis plus d'un an et demi.

Tout d'abord, vous avez évoqué sur le ton de l'humour que "les gens vont à la toilette dans le train, plus sur les quais, car les trains sont plus ou moins à l'heure". Alors, j'adore l'humour mais je pense que cette

boutade mal placée ne fera pas plaisir à grand monde. En effet, permettez-moi de vous informer qu'en ce qui concerne la ligne 94 Tournai-Bruxelles, pour le mois de janvier 2017, 72,2 % des trains sont arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de six minutes! Par la suite, vous revenez sur la décision de la fermeture des toilettes. Vous dites que la police de Tournai a demandé à la SNCB de fermer ces toilettes car il y avait trop d'incivilités.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire de quand date cette décision de la police zonale de Tournai? Lors de quel(le) réunion ou entretien avec les services de la SNCB la police a-t-elle tenu ces propos? Y a-t-il un procès-verbal attestant de cette recommandation?

**17.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, la question relative à la fermeture des toilettes en gare de Tournai a déjà fait l'objet de plusieurs réponses de ma part. J'ai à chaque fois mis en évidence des incivilités et les actes de vandalisme commis.

Afin d'éviter les actes répétés de vandalisme et le développement de la criminalité aux abords de la gare de Tournai, la SNCB m'indique que les services de la police des chemins de fer locaux, SPC Tournai, et les services Securail de la SNCB ont recommandé par des échanges oraux la fermeture des toilettes.

Aucune réunion officielle n'a formalisé cette recommandation.

**17.03 Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, je ne suis plus d'accord du tout. Sur les antennes de la RTBF, vous parliez de la police de la ville de Tournai, que je connais quand même un peu. Je continue à vous dire qu'on vous ment. Je l'avais dit à Mme Galant, qui commençait à me croire. Lorsque vous êtes sur l'antenne de la RTBF dans l'émission *Un samedi d'enfer*, je ne sais pas si c'est vous ou vos services qui mentez, mais en tout cas vous allez finir, vous ou vos services, en enfer!

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

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 19114 et 19115 de M. Wouter Raskin sont transformées en questions écrites. Les questions n<sup>os</sup> 19127 et 19128 de Mme Caroline Cassart-Mailleux sont transformées en questions écrites. Il en va de même pour la question n<sup>o</sup> 19292 de M. Philippe Pivin et la question n<sup>o</sup> 19156 de Mme Maya Detiège. Les questions n<sup>os</sup> 19201 et 19202 de M. Bert Wollants sont également transformées en questions écrites.

**18 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 "le projet d'omnibus entre Tournai et Lille" (n<sup>o</sup> 19234)**

**18 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om een stoptrein tussen Doornik en Rijsel in te leggen" (nr. 19234)**

**18.01 Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans le nouveau plan de transport de la SNCB, certains projets intéressants et permettant d'améliorer la mobilité des citoyens n'ont pas été retenus.

Parmi ceux-ci, il y a notamment l'ajout d'une relation omnibus entre Tournai et Lille. À travers la note de la SNCB sur le plan de transport 2017-2020 concernant la province du Hainaut, je constate que ce projet a été approuvé du point de vue stratégique – ce qui est tout à fait logique lorsque l'on voit le nombre d'étudiants français se rendant à l'Institut Saint-Luc – et du point de vue financier. La raison pour laquelle ce projet n'a pas été retenu est, selon le rapport, technique.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire de quel problème technique il s'agit? S'agit-il d'un problème de tension au niveau des voies sur la ligne, comme cela avait été relevé en 2015? Des solutions à court ou moyen terme sont-elles prévues?

**18.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la SNCF ne dispose pas de suffisamment de matériel roulant spécifique pour accroître la desserte transfrontalière. Côté SNCB, les automotrices AM96 bicourant aptes à circuler sur le réseau français sont presque intégralement utilisées sur les relations IC Lille-Tournai-Namur et IC 04 Lille-Mouscron-Anvers. Par conséquent, la SNCB précise que le parc de matériel n'est actuellement pas suffisant pour ajouter une relation structurelle entre les deux villes et

qu'il n'y a pas de demande spécifique de la SNCF pour augmenter l'offre sur ces sections transfrontalières.

Le projet proposé par la Région wallonne dans le cadre de l'étude du plan de transport n'a donc pas été retenu.

**18.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Monsieur le ministre, je regrette cette décision.

J'entends qu'on parle systématiquement de l'Europe des citoyens, etc. Quand deux villes se situent à vingt-cinq kilomètres, on invoque la frontière entre les deux. Je ne pense pas que l'Europe des peuples soit pour demain! Lorsque j'entends aussi régulièrement parler d'eurométropole, je voudrais qu'on parvienne à du concret plutôt qu'à des grand-messes.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**19 Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van het station Hasselt" (nr. 19256)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Hasselt" (nr. 19358)

**19 Questions jointes de**

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité de la gare de Hasselt" (n° 19256)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans la gare de Hasselt" (n° 19358)

**19.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enige tijd geleden zou een vrouw zwaargewond zijn geraakt na een val van een roltrap in het station van Hasselt. Het voorval zou plaatsgevonden hebben op zaterdag 27 mei in de voormiddag. De verwondingen van de vrouw waren zo ernstig dat een ziekenwagen ter plaatse moest komen om haar naar het ziekenhuis te voeren. Het is zeker niet het eerste incident in het station van Hasselt, waar de infrastructuur zeer verouderd en gevaarlijk is, vooral voor mensen die minder mobiel zijn.

Mijnheer de minister, wat is uw reactie op de valpartij in het station? Is dit nieuw incident volgens u een gevolg van de gebrekkige infrastructuur van het station?

Ten tweede, ook de hoofdroltrap van het station was die dag, 27 mei, opnieuw defect. Minder mobiele mensen moesten daardoor noodgedwongen via de trap naar het perron. Welke maatregelen met onmiddellijke ingang zal de NMBS nemen om dit soort incidenten te voorkomen, in het bijzonder voor mensen met beperkte mobiliteit?

Ten derde, zult u, gezien het reële veiligheidsrisico, er borg voor staan dat de renovatie van het station van Hasselt daadwerkelijk zal worden opgenomen in het komende meerjareninvesteringsplan?

Ten vierde, vreest u niet dat de burgemeester van de stad vroeg of laat zal beslissen om het station te sluiten, gezien het gevaar waaraan reizigers worden blootgesteld?

Ten vijfde, van elke melding van een incident in het station van Hasselt stelt de NMBS een rapport op. Kunt u mij een overzicht bezorgen van alle meldingen en rapporten van de afgelopen vijf jaar in het station van Hasselt, dit graag opgelijst per onderwerp en datum?

**19.02 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega Raskin heeft de problematiek al geschetst.

Ik heb de moeite gedaan om te kijken naar de reizigersaantallen toen deze nog werden gepubliceerd, en merk dat er in de week gemiddeld 7 275 reizigers zijn in Hasselt, op zaterdag 2 835 en op zondag 2 913. Dit geeft mij ook de gelegenheid om mijn verbazing te uiten over een antwoord dat daarstraks werd gegeven, dat de NMBS deze cijfers blijkbaar niet meer wil publiceren. Collega's, ik stel voor dat ik morgen, als ik wat tijd heb, een tekst schrijf van vijf lijnen waarbij wij de NMBS verplichten om het reizigersaantal mee te delen in de beheersovereenkomst.

Dat is immers essentieel voor het Parlement, alsook voor het publiek, om te weten hoeveel reizigers er zijn en om de investeringen te kunnen bekijken. Dit echter even terzijde. Dit kan men, over de partijgrenzen heen, absoluut niet laten passeren.

Ik heb contact opgenomen met mensen die werken in het station van Hasselt en volgens hen is de procedure in geval van defecte roltrappen eigenlijk zeer tijdrovend. Eerst moet men bellen naar een callcenter, vervolgens wordt er een bestek opgemaakt en moet men wachten op de goedkeuring. Hierdoor duurt het vaak weken tot zelfs maanden alvorens een herstelling gebeurt. Door het feit dat dit door een privéfirma wordt gedaan zullen er ongetwijfeld meerder firma's moeten worden aangeschreven.

Er werd al verwezen naar een vorig investeringsplan dat soms ook onduidelijk was, dat geef ik ook toe, maar waarin het station van Hasselt wel werd opgenomen. Op dit moment is het nog steeds onduidelijk hoeveel geld precies naar Hasselt zal gaan.

Mijnheer de minister, het herstellen van de roltrappen was vroeger een taak van Infrabel of de NMBS, afhankelijk van waar de roltrap zich bevond. Nu blijkt dit te worden uitbesteed aan externe firma's, waardoor de uitvoering langer duurt. Klopt dat?

Ten tweede, wat was de kostprijs van het herstellen van de defecte roltrappen in het station van Hasselt in 2016 en 2017? Naar verluidt zijn deze met de regelmaat van een klok defect.

Ten derde, wat de investeringen in het station van Hasselt betreft, wanneer wordt het bedrag van 12 miljoen euro, waarvan sprake, effectief besteed en waaraan?

**19.03** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega's, de NMBS beheert het onderhoud van de roltrappen sinds de laatste herstructurering en laat mij dan ook weten dat zij niet kan bepalen of de roltrappen nu meer buiten werking zijn dan vroeger.

Zoals ik in deze commissie reeds op 9 november 2016 aan collega Raskin uitlegde, het onderhoudscontract voor zowel het onderhoud als de herstellingen aan de roltrappen is gegund aan de firma Schindler en dit sinds 1 juni 2016. In de periode van 1 juni 2016 tot 31 mei 2017 heeft de NMBS 18 000 euro betaald aan de herstellingen en het onderhoud van alle roltrappen in het station van Hasselt.

In verband met het incident waarbij een persoon viel op de roltrap, laat de NMBS mij weten dat de persoon in kwestie is gevallen bij het gebruiken van de roltrap.

Collega Raskin, op uw vraag om een overzicht te krijgen van de rapporten kan ik niet ingaan, want de NMBS zegt mij dat dit interne documenten zijn, die niet bestemd zijn om te worden verspreid.

Zoals u weet heeft de NMBS het project voor het station van Hasselt inderdaad opgenomen in haar voorstel van meerjareninvesteringsplan. Momenteel vindt er overleg plaats tussen de NMBS en Infrabel, onder coördinatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer, om tot een harmonisering van de stationsinvesteringen te komen.

**19.04** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, u duidt nogmaals dat het onderhoud van de roltrappen, die om de haverklap uitvallen, wordt uitbesteed aan een privéfirma. Ik twijfel er niet aan dat die firma de nodige expertise en knowhow in huis heeft, maar dit is een *mission impossible* voor zo'n firma, want dat station is rot tot op het bot. Er is een structurele aanpak nodig. Elke week gebeurt er wel iets. Nu verongelukte een van de reizigers als een rechtstreeks gevolg daarvan. Het is dus echt dringend om dat probleem structureel aan te pakken.

Ik weet dat de onderhandelingen in het meerjareninvesteringsplan nog lopende zijn. Ik ben bereid om samen met u het station van Hasselt te bezoeken, mijnheer de minister, om met eigen ogen te gaan bekijken wat er aan de hand is. Het is nodig dat u als minister uw gewicht in de schaal gooit om dit probleem aan te pakken.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vierde vraag, met name of u niet vreest dat de burgemeester van Hasselt het station zal sluiten? Ik kan mij voorstellen dat die mevrouw vroeg of laat in dubio komt. Daar gebeuren ongelukken. Het is daar onveilig. Als die mevrouw straks besluit om dat station te sluiten, dan zitten wij met een provincie die onderbedeeld is. Ik heb in mijn vorige vraag een vergelijking geschetst. Dan

zitten wij met een provincie zonder station. Dat moeten wij te allen prijze voorkomen. Het is dus belangrijk dat u uw gewicht in de schaal gooit om ervoor te zorgen dat er op zijn minst een serieuze inspanning wordt gedaan om dat station op te kalefateren.

**19.05 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en hoop dat na de woorden ook de daden volgen en dat er effectief wordt geïnvesteerd in het station van Hasselt.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**20 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal inschrijvingen van speedpedelecs" (nr. 19244)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van speedpedelecs" (nr. 19647)

**20 Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'immatriculations de *speed pedelecs*" (n° 19244)

- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immatriculation des *speed pedelecs*" (n° 19647)

**20.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, sinds 1 oktober 2016 is er een wettelijk kader voor snelle elektrische fietsen, de zogenaamde *speed pedelecs*. Sindsdien moeten dergelijke fietsen worden ingeschreven bij de DIV en krijgen zij een kleine nummerplaat. Ook een verzekering en een fietshelm zijn verplicht.

Sinds kort zijn die fietsen voor werkgevers ook 120 procent fiscaal aftrekbaar en krijgen werknemers die ze gebruiken voor woon-werkverkeer ook een fietsvergoeding.

Hoeveel fietsen werden er sinds 1 oktober 2016 ingeschreven bij de DIV? Indien mogelijk, graag de cijfers per Gewest.

**20.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van collega Van Hecke, maar mijn vraag is iets gedetailleerder.

Een *speed pedelec* met trapondersteuning en die autonoom kan rijden, kan ingeschreven worden via WebDIV. Er is dan ook een attest nodig van de verzekeraar. Indien de *speed pedelec* als hoofddoel trapondersteuning heeft en dus niet autonoom kan rijden – behalve dan met het garageknopje – dan moet hij via de DIV ingeschreven worden. Het formulier voor aanvraag tot inschrijving van een bromfiets of lichte vierwieler bevat een vak X15 waar de aanvrager moet aanduiden of het om een *speed pedelec* gaat en, indien ja, of het voertuig autonoom kan rijden.

Sinds 15 december 2016 behandelt de DIV geen aanvraagformulieren meer waarbij het vak X15 niet correct is ingevuld. Er zijn veel *speed pedelecs* die verkocht worden met een garageknopje, maar er zijn ook veel *speed pedelecs* die een knopje hebben om tot 15 kilometer per uur autonoom te kunnen rijden. De bestuurders gebruiken dat knopje in de praktijk niet zoveel, aangezien zij met trapondersteuning veel sneller kunnen rijden. Op dit moment zou dat knopje echter onder het autonoom rijden vallen, waardoor een verzekering verplicht is bij de inschrijving. De bestuurders waren daar meestal niet van op de hoogte bij de aankoop. Er is dus nogal wat verwarring over wat de precieze regels zijn met betrekking tot autonoom rijden en de daaraan gekoppelde verplichte verzekering.

Eerder doken ook al problemen op met oudere *speed pedelecs* – de eerste generatie, zeg maar – die nooit een Europees gelijkvormigheidsattest kregen. Op een vorige vraag hierover zei u dat u hierover in contact stond met de Gewesten om een oplossing te zoeken. De gewestelijke homologatie moet immers gebeuren op basis van het federale KB van oktober 1974 betreffende de technische eisen waaraan bromfietsen moeten voldoen. De gewijzigde tekst van dat KB zou tegen eind dit jaar moeten worden gepubliceerd.

Aangezien de overgangperiode van de inschrijving echter afloopt op 10 december 2017 dreigt een probleem te ontstaan waarbij die specifieke generatie van *speed pedelecs* niet gehomologeerd raken vóór

het einde van de overgangperiode. Ik word nogal wat gecontacteerd door eigenaars van dergelijke *speed pedelecs* die er niet in slagen hun fiets in te schrijven. Zij maken zich dan ook stilaan zorgen en vragen zich af of dat nog in orde zal komen.

Tot slot kan de wetgeving rond de plaats op de weg mogelijk eigenaars ervan weerhouden zich in te schrijven. Zij zijn liever niet herkenbaar als *speed pedelec* waardoor zij op trajecten kunnen rijden waar dat type fiets vandaag in principe nog niet kan rijden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de jaagpaden of voorbehouden wegen waarvan de verkeersborden nog niet zijn aangepast.

Ik heb dan ook de volgende vragen.

Ik meen dat er sinds oktober van vorig jaar ruim 3 000 *speed pedelecs* zijn ingeschreven. Hoeveel daarvan zijn *speed pedelecs* die al dan niet autonoom kunnen rijden? Hoeveel daarvan zijn *speed pedelecs* met als hoofddoel trapondersteuning? Kunt u dit opsplitsen per provincie en per maand? Op die manier kan ik de evolutie achterhalen van de intrede van die *speed pedelecs* in ons verkeer.

Hoeveel formulieren heeft de DIV al teruggestuurd naar de aanvragers omdat het vak X15 niet correct was ingevuld? Is een knopje, waarbij de *speed pedelec* autonoom tot 15 km/uur kan rijden, ook "autonoom" rijden? Zo ja, zijn fietshandelaren voldoende op de hoogte van het feit dat er dan een verplichte verzekering nodig is? Is het wenselijk dat "autonoom rijden" beter wordt gedefinieerd?

Hoe evalueert de DIV de inschrijving van de *speed pedelecs*? Zullen *speed pedelecs* zonder gelijkvormigheidsattest gehomologeerd kunnen raken vóór het einde van de overgangperiode, eind december van dit jaar, zodat zij ook kunnen worden ingeschreven? Bent u als minister op de hoogte van de problematiek rond de plaats op de weg – ik neem aan van wel – en dat dit mogelijk eigenaars vandaag tegenhoudt om zich in te schrijven? Zult u ter zake maatregelen nemen?

Tot daar mijn vragen, mijnheer de minister.

**20.03** Minister **François Bellot**: Beste collega's, momenteel zijn er 3 846 *speed pedelecs* ingeschreven. Voor meer gedetailleerde informatie in verband met de ingeschreven *speed pedelecs* verwijs ik naar de tabel als bijlage. De DIV houdt geen gegevens bij over het aantal teruggestuurde aanvraagformulieren ten gevolge van het niet-correct ingevulde vak X15.

Het al dan niet autonoom kunnen rijden van een *speed pedelec* heeft alleen gevolgen voor de verzekering. Het heeft geen invloed op het toekennen van de specifieke speedpedelecplaat met kenteken SP indien op de aanvraag de vermelding "*speed pedelec*" werd aangeduid. Ik kan enkel vaststellen dat de inschrijving nu vlot verloopt en dat de inschrijving van *speed pedelecs* bij eigenaars, fietshandelaars en verzekeraars ingeburgerd raakt.

Momenteel is een procedure lopend om het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, dat de goedkeuring van tweewielers regelt, te wijzigen. Dankzij die besluitwijzigingen zal het mogelijk zijn om *speed pedelecs* nationaal te homologeren. Op dit moment ligt het ontwerp van besluit voor advies bij de Gewesten. Vervolgens zal advies worden gevraagd aan de Raad van State. Indien alle partijen de adviestermijn respecteren, zal een homologatie van de *speed pedelec* mogelijk zijn binnen de regularisatieperiode.

Dat de verkeerscode een hinderpaal zou zijn, om de *speed pedelec* in te schrijven, durf ik te betwijfelen. Bovendien zijn de eigenaars zich bewust van de gevolgen indien zij hun *speed pedelec* niet zouden inschrijven.

Uiteraard is toezicht noodzakelijk door middel van controle op de weg door de bevoegde instanties.

**20.04** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik had enkel cijfermateriaal gevraagd. Ik dank u dan ook voor de cijfers, namelijk meer dan 3 000 *speed pedelecs*. Ik dank u ook voor het cijfermateriaal met geografische indeling.

**20.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij bij die woorden van dank aan.

Meer specifiek inzake de problematiek van de eerste generatie *speed pedelecs* is het belangrijk een en ander goed op te volgen. De betrokkenen hebben vandaag echt het gevoel dat zij omwille van het ontbreken van de gelijkvormigheidattesten van het kastje naar de muur worden gestuurd. Ik hoop dus echt dat de oplossing met het nieuwe aangepaste koninklijk besluit snel in orde komt, zodat die pioniers op het vlak van het gebruik van de *speed pedelec* niet worden afgestraft omdat zij er snel bij waren.

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

**21** 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 mise en place de trains spéciaux pour rejoindre le parc Pairi Daiza les jours d'affluence" (n° 19268)

**21** Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van speciale treinen naar het Pairi Daizapark op drukke dagen" (nr. 19268)

**21.01** Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je suis déjà intervenu dans cette commission pour vous sensibiliser à la question de l'offre de transport en rapport avec le parc Pairi Daiza.

Au sein du plan de transport 2017 de la SNCB, qui sera d'application dès décembre prochain, des modifications concernant le nombre de navettes pour rejoindre le parc animalier ont été apportées. Il sera en effet possible, d'ici quelques mois, de rejoindre Pairi Daiza le week-end, au départ d'Ath, au moyen d'un train circulant toutes les heures. C'est une bonne nouvelle pour les citoyens de Wallonie picarde. Je vous en remercie. En revanche, le plan ne parle pas de trains spéciaux supplémentaires permettant de répondre de manière ponctuelle à une forte demande pour la visite du parc certains week-ends, notamment lorsque la météo est favorable.

Alors que l'on remarque que, pour rejoindre la côte belge en été durant les jours d'affluence, certains trains spéciaux sont mis en place pour répondre à la forte demande de voyageurs, rien n'est envisagé du côté de Cambron-Casteau les week-ends où le parc est pris d'assaut. Pour rappel, Pairi Daiza est reconnu comme étant le plus beau zoo de Belgique et est visité chaque année par près de deux millions de personnes.

Monsieur le ministre, afin de favoriser l'utilisation du train pour les habitants de Wallonie picarde qui désirent se rendre à Pairi Daiza et donc descendre en gare de Cambron-Casteau, est-il possible, d'un point de vue logistique, de mettre ponctuellement en service des trains spéciaux au départ d'Ath les week-ends d'affluence?

**21.02** François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, la SNCB m'informe qu'elle est bien consciente de l'importance du parc Pairi Daiza et du succès croissant qu'il connaît.

À ce titre, pour favoriser l'utilisation du train auprès des personnes souhaitant s'y rendre, outre l'augmentation de l'offre prévue en décembre prochain, la SNCB propose déjà un B-excursion incluant le trajet en train, combiné à l'accès au parc.

De plus, dans son nouveau plan de transport qui entrera en vigueur en décembre, elle a consenti plus d'efforts afin de prévoir plus de trains au départ de la gare d'Ath. La fréquence entre Grammont, Ath, Lessines et Mons étant doublée le week-end, la SNCB va programmer un train par heure le week-end à destination de Pairi Daiza.

Pour les déplacements vers des manifestations non commerciales, par exemple le 21 juillet, ou vers des destinations prisées sans finalité commerciale, c'est-à-dire vers des zones géographiques, la côte belge ou l'Ardenne, la SNCB renforce parfois son service de train pour faire face à une demande exceptionnellement forte. Pairi Daiza étant une organisation privée, elle n'entre pas sous l'application de cette disposition du contrat de gestion pour des renforts en cas de beau temps vers des zones géographiques délimitées.

La SNCB me fait savoir qu'elle est par contre déjà en contact avec Pairi Daiza. Si le parc juge nécessaire de mettre en place de nouveaux trains spéciaux, il peut toujours en formuler la demande en fonction de son expertise en matière du nombre de personnes qui accèdent au parc au cours de l'année.

**21.03** Paul-Olivier Delannois (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse. Je peux

effectivement comprendre que Pairi Daiza est donc une société privée mais il est vrai aussi, de par le nombre impressionnant de visiteurs et toute la problématique qu'on retrouve parfois sur les routes, que la problématique est à prendre en considération. Je vois en tout cas que la porte n'est pas fermée.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**22 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique tarifaire pour les seniors en ce qui concerne le service en ligne ou par automate de la SNCB" (n° 19286)**

**22 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven voor senioren bij de aankoop van tickets via de website of via een ticketautomaat van de NMBS" (nr. 19286)**

**22.01 Véronique Caprasse (DéFI):** Monsieur le président, monsieur le ministre, plusieurs usagers seniors de la SNCB m'ont fait part de leur mécontentement suite au problème concernant le trajet entre la zone Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles-National.

Pour rappel, le prix de ce trajet est de 8,80 euros. En cas de commande en ligne, si l'utilisateur sollicite le tarif senior, le programme débite automatiquement votre compte en banque du double du montant, soit 17,60 euros.

Au bureau des réclamations, on vous répond que le programme facture automatiquement pour les seniors le tarif aller-retour. Pareille pratique pourrait se justifier pour une journée à la mer ou dans les Ardennes, mais pour l'aéroport, cela peut paraître absurde.

Par ailleurs, si à la gare de l'aéroport de Bruxelles-National, toujours pour le même trajet, vous achetez votre billet via un automate, celui-ci vous propose au menu le choix "Carte Mobib". Dans l'hypothèse présente, les usagers possesseurs de la carte Mobib pour seniors se voient appliquer le double tarif.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance de ces faits constitutifs d'une absurdité kafkaïenne, d'un piège, voire d'une discrimination au détriment des usagers seniors de la SNCB? Confirmez-vous cette politique tarifaire ou estimez-vous qu'elle doit être revue au bénéfice desdits usagers et que, par conséquent, il y soit mis fin?

**22.02 François Bellot, ministre:** Chère collègue, le billet senior a pour but de permettre aux personnes de 65 ans et plus de se déplacer partout en Belgique pendant les heures creuses, c'est-à-dire à partir de 09 h 00 du matin, à un tarif avantageux. Le tarif de ce billet comprend un voyage aller-retour le même jour.

Pour les voyages vers l'aéroport avec un billet senior, la redevance Diabolo est automatiquement ajoutée une fois au prix forfaitaire du billet pour le trajet aller, ce qui donne un prix total de 11,40 euros en deuxième classe.

Pour un éventuel voyage retour le même jour en deuxième classe, le client a la possibilité d'acheter un billet redevance Diabolo simple au prix de 5,25 euros, ce qui lui fait un total de 16,65 euros aller-retour, plus redevance Diabolo pour les deux trajets.

La formule du billet standard vers l'aéroport a été conçue en tenant compte du fait que la plupart du temps, cette destination est choisie pour aller prendre l'avion. En effet, le billet standard en trajet simple plus redevance Diabolo revient à 8,80 euros et 17,60 euros pour la formule aller-retour.

Dans l'optique d'un trajet simple vers l'aéroport au départ de la zone de Bruxelles, le billet senior est moins avantageux que le billet ordinaire pour la même destination étant donné qu'il s'agit d'un des trajets les plus courts sur le réseau de la SNCB. Par contre, ce billet senior reste très avantageux lorsque la gare de départ est plus éloignée, par exemple Liège, Namur, Ostende ou Anvers.

En ce qui concerne l'exemple cité, la SNCB me certifie que son système de vente en ligne crédite les montants précités en fonction du billet choisi. La possibilité d'une anomalie dans le calcul du prix lui semble peu probable. Toutefois, en pareille situation, le voyageur a la possibilité de faire appel au service clientèle qui procédera aux vérifications techniques qui s'imposent.

Par ailleurs, la SNCB m'informe que le billet senior est un billet papier qui ne se charge pas sur la carte Mobib.

Enfin, elle ajoute que, malgré le volume important d'opérations d'achat en ligne ou via les automates, elle n'a aucun retour de faits similaires à ceux que vous avez relatés.

**22.03 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, nous n'inventons pas ces situations. Si je vous pose la question, c'est parce que des personnes l'ont vécue. Il faudrait reprendre ce problème en considération.

Je me mets à la place de seniors: un euro est un euro et quand ils peuvent payer un trajet moins cher, c'est important pour leur porte-monnaie.

Il y a des choses qui sont tout à fait illogiques dans cette situation. Vous l'avez dit vous-même, quand on va à l'aéroport, c'est en général pour prendre l'avion. Un biller aller-retour le même jour n'est pas logique.

Je souhaiterais que ce problème soit réglé. Il faut que les gens sachent ce pour quoi ils paient. Apparemment, l'information n'est pas claire!

Je reviendrai vers vous au cas où je rencontre encore ce genre de problème.

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

**23 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cadre légal de l'examen du permis de conduire" (n° 19291)**

**23 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het wettelijke kader voor het rijexamen" (nr. 19291)**

**23.01 Philippe Pivin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, si la sixième réforme de l'État confère aux Régions la compétence de l'examen d'obtention du permis de conduire, il me paraît cependant opportun d'assurer en cette matière visant le Code de la route un maximum de cohérence et d'harmonisation.

Actuellement, de très nombreuses langues autres que nos langues nationales, et même l'anglais, sont permises pour les examens théoriques et pratiques. La Flandre a déjà réglementé l'usage des langues autorisées dans l'examen du permis de conduire et j'ai appris qu'une initiative se dessinerait à ce sujet en Wallonie.

Cette situation me semble particulière, considérant que la signalisation routière comporte un certain nombre d'inscriptions utiles pour les usagers des voiries publiques. Il semble d'ailleurs qu'une réflexion soit en cours en Région bruxelloise mais que celle-ci ne s'oriente pas nécessairement dans le même sens que ce qui existe déjà en Flandre et ce qui se prépare en Wallonie.

Monsieur le ministre, j'aimerais savoir si vous confirmez la faculté actuelle en Région bruxelloise et en Wallonie de l'usage de n'importe quelle langue pour l'examen pratique et théorique de l'obtention du permis de conduire.

Quelles sont les procédures en vigueur pour sélectionner les interprètes accompagnant les candidats?

Par ailleurs, les services fédéraux de la Mobilité ont-ils déjà réalisé une analyse de cette question? Dans l'affirmative, des modifications du cadre passé et actuel sont-elles définies?

**23.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, comme vous l'avez indiqué, depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes en matière d'organisation des examens permettant l'accès au permis de conduire, tel que défini par l'article 23 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

Mon administration m'indique que par conséquent, il ne lui appartient plus d'intervenir dans cette matière. Je vous suggère d'adresser votre question aux Régions concernées.

Je sais que certains optent pour sept langues, d'autres pour trois, d'autres encore pour quatre. J'observe, comme vous.

**23.03 Philippe Pivin (MR):** Monsieur le ministre, nous avons une panoplie du champ des possibles comme pour les élections à venir et la manière de voter. Il s'agira d'un choix multiple. Je ferai cela dans une des langues nationales.

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

**24 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbating van de fietsenstalling aan het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 19312)**

**24 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'exploitation du parc à vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 19312)**

**24.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, sinds 1 mei 2017 is het beheer van de reusachtige fietsenparking van Gent-Sint-Pieters in handen van het privébedrijf Apcoa. Dat blijkt uit aankondigingsborden die in de fietsenparking zelf hangen.

Voorheen werden die parkings beheerd door Max Mobiel, een vzw die vooral een beroep doet op werknemers met weinig arbeidskansen.

Ten eerste, waarom heeft de NMBS beslist het contract met de vzw Max Mobiel stop te zetten en met Apcoa in zee te gaan? Waren er nog andere kandidaten? Indien ja, welke waren dat dan?

Ten tweede, welk bedrag moet aan Apcoa worden betaald? Is dat een vast bedrag of is een deel van het bedrag flexibel? Welke parameters worden eventueel voor dat flexibele deel gebruikt?

Ten derde, welk bedrag werd de voorgaande jaren aan Max Mobiel betaald?

Ten vierde, hoe lang loopt het gesloten contract met Apcoa?

Ten vijfde, welke parkings vallen juist onder de aanbesteding?

Ten zesde, kunt u garanderen dat er voor de pendelaars niets zal wijzigen bij het gebruik van de fietsenstallingen aan Gent-Sint-Pieters?

**24.02 Minister François Bellot:** Mijnheer Van Hecke, de NMBS laat mij weten dat zij inderdaad een nieuwe aanbesteding voor 36 fietspunten heeft uitgeschreven. Het vorige dienstencontract liep immers ten einde.

Voor het fietspunt van Gent-Sint-Pieters waren er twee kandidaten, namelijk Apcoa en de vzw Max Mobiel.

De NMBS koos voor Apcoa. Het takenpakket van Apcoa werd in een dienstencontract duidelijk vastgelegd.

De pendelaars zullen, net zoals voordien, gebruik kunnen maken van de fietsenstalling. Apcoa wordt dan ook het aanspreekpunt voor de gebruikers van de fietsenstalling te Gent-Sint-Pieters.

De NMBS laat mij weten dat zij een vast bedrag betaalt aan Apcoa. Daarbij zijn bijvoorbeeld duidelijke afspraken gemaakt op het vlak van de netheid. De NMBS wil, vanwege de marktconcurrentie, geen exacte cijfers meedelen over bedragen die vroeger aan Max Mobiel of nu aan Apcoa worden betaald.

Het nieuw dienstencontract is al gesloten voor een periode van vier jaar. De fietsparkings die onder de aanbesteding vallen, zijn de fietsparkings rond het station Gent-Sint-Pieters, die bestemd zijn voor de treinreizigers. Die aanpak werd voorgelegd en goedgekeurd door de stad Gent.

**24.03 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, bedankt voor de antwoorden.

Ik begrijp dat het over zesendertig fietspunten over het gehele grondgebied gaat, dus niet slechts voor één station.

Ik betreur in ieder geval dat Max Mobiel dat werk niet meer kan uitvoeren, want dat is, zoals ik in mijn vraagstelling al zei, een vzw die ook opereert met werknemers met weinig arbeidskansen. Aangezien u nu niet kunt of wenst te antwoorden op de vraag hoeveel er betaald wordt aan de nieuwe private uitbater en hoeveel er vroeger betaald werd aan Max Mobiel, is het ook moeilijk om een vergelijking te maken en om de precieze criteria te achterhalen die ertoe geleid hebben om een beroep te doen op een private firma.

Ik betreur dat en hoop dat de dienstverlening aan de fietsers er in elk geval niet onder zal lijden.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**25 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verdere elektrificatie van spoorlijn 19" (nr. 19313)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 19386)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 19822)

**25 Questions jointes de**

- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la poursuite de l'électrification de la ligne 19" (n° 19313)
- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont-Weert" (n° 19386)
- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 19822)

**25.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, in december 2015 reden er voor het eerst elektrische treinen tussen Herentals en Mol. Reizigers uit de Kempen konden voortaan in een comfortabele, niet vervuilende trein van en naar Antwerpen sporen.

Het project is daarmee niet afgerond. Bedoeling is om ook het resterende gedeelte van spoorlijn 19, tussen Mol en Hamont, te elektrificeren. Op die manier moeten reizigers vanuit het noorden van Limburg niet steeds in Mol overstappen van een vervuilende en lawaaierige dieseltrein naar een elektrische trein.

Zoals u weet, is de verdere elektrificatie van spoorlijn 19 voor de Vlaamse regering alvast een prioritair spoorproject. Vaak wordt het gezien als een subproject binnen het kader van de IJzeren Rijn. Het lijkt mij echter zinvol om de elektrificatie van het traject Mol-Hamont te beschouwen als een apart project dat in uitvoering is en dat erop gericht is om Noord-Limburg en de Kempen beter te ontsluiten.

Mijnheer de minister, ik heb een concrete vraag voor u. Gaat u akkoord met het idee dat het zinvol is om de verdere elektrificatie van spoorlijn 19 te beschouwen als de afwerking van een op zichzelf staand project? Indien ja, bent u bereid om dit ook op die manier bij Infrabel te verdedigen?

**25.02 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, het traject Herentals-Mol werd enkele jaren geleden geëlektrificeerd.

Wij hebben daarover toen in dit Huis resoluties ingediend. Ook over de elektrificatie verder naar Hamont en Weert had ik een resolutie, maar die werd helaas weggestemd. Het blijft een vraagteken waarom die werd weggestemd.

Er werden hierover veel vragen gesteld in dit Huis. De kostprijs voor Mol-Hamont-Weert zou 35 tot 40 miljoen euro bedragen voor Infrabel, door de NMBS terugverdiend op drie jaar omdat men daar door eenduidiger materieel in te zetten op energiekosten zou kunnen besparen.

Er werd gezegd dat men zou kijken naar de financieringsmogelijkheden om dit te realiseren. Men dacht zelfs aan Europese subsidies. We zijn nu een aantal maanden na de vraag waarin de piste van Europese financiering naar voren werd geschoven.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende opvolgingsvragen. Ten eerste, werd dit dossier door de investeringscel in aanmerking genomen als een prioritair investeringsdossier? T

en tweede, wat zijn de geactualiseerde kosten voor Infrabel en wat is de geactualiseerde besparing voor de NMBS?

Ten derde, op welke wijze zal dit dossier nu worden gefinancierd? Wanneer denkt u dat de elektrificatie zal worden gerealiseerd?

Ten slotte, stel dat het dossier toch niet op korte termijn wordt beslist, wat zijn dan de voornaamste obstakels die dit verhinderen? Wat zijn de voornaamste obstakels voor een beslissing op korte termijn over het dossier?

**25.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, op 2 februari 2017 werd beslist om 1 miljard euro extra te investeren in spoorweginfrastructuur. Daarvan werd 368 miljoen euro gereserveerd voor de Vlaamse spoorprioriteiten. Er werd in het kernkabinet afgesproken dat de elektrificatie van lijn 19 tussen Mol en Hamont zeker een van de projecten zou worden.

Voor de elektrificatie zou volgens u een investering van 46,3 miljoen euro nodig zijn. Die investeringskosten zouden evenwel op korte termijn worden gecompenseerd door de lagere exploitatiekosten voor de NMBS. Er werd een subsidie van 18,5 miljoen euro aangevraagd bij de Europese Commissie in het kader van de *Connecting Europe Facility*. In *Het Belang van Limburg* van enkele weken geleden hebt u zelf bevestigd dat die subsidieaanvraag werd goedgekeurd door de Europese Commissie.

Jammer genoeg heeft de verdere elektrificatie van de lijn tussen Hamont en Weert geen prioriteit gekregen in Nederland. Er kon dus voorlopig geen gezamenlijk project met Nederland worden ingediend. Toch denk ik dat met de Belgische beslissing om de lijn te elektrificeren tot Hamont extra druk zal worden gezet op Nederlands Limburg.

Is de goedkeuring van de subsidieaanvraag voor de elektrificatie van de spoorlijn Mol - Hamont door de Europese Commissie ondertussen definitief of moeten ook nog andere instanties de goedkeuring bevestigen? Wat is de timing?

Welke afspraken moeten er nog worden gemaakt over het bedrag van 1 miljard euro voor spoorinvesteringen? Worden die infrastructuurwerken opgenomen in het meerjareninvesteringsplan of wordt dat een apart luik?

Wat zijn de volgende stappen om tot een elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont te komen? Wat is de planning en de timing?

Is de geschatte kostprijs van 46,3 miljoen euro nog actueel?

Wat zijn de voorwaarden om de Europese subsidie te ontvangen? Moeten de infrastructuurwerken bijvoorbeeld worden uitgevoerd binnen een bepaalde tijdspanne?

**25.04** Minister **François Bellot**: Beste collega's, wat het Europese aspect betreft, in het kader van het Connecting Europe Facility-programma werden tussen februari en juni de verschillende aanvraagdossiers, waaronder de elektrificatie van de lijn tussen Mol en Hamont, door de Europese Commissie geëvalueerd. Enkele weken geleden hebben de lidstaten de resultaten van de evaluatie ontvangen. Op basis van de resultaten kan ik bevestigen dat het dossier "*Electrification of the railway line Mol – Weert, Belgian part*" door de Europese Commissie geselecteerd werd om een subsidie van 18,52 miljoen euro te ontvangen.

Op 6 juli werden de resultaten formeel gevalideerd door de vertegenwoordigers van de lidstaten die het *Connecting Europe Facility*-programma volgen. De resultaten moeten nu aan het Europees Parlement worden voorgelegd. In de loop van september zullen de discussies aanvangen tussen Infrabel en INEA, het

agentschap van de Europese Commissie dat verantwoordelijk is voor het beheer van het *Connecting Europe Facility*-programma, teneinde een *grant agreement* voor dat project af te sluiten.

In het *grant agreement* zullen onder andere de kosten van het project, de Europese cofinanciering en de planning opgenomen worden. Het is duidelijk dat de werkzaamheden van hetgeen door de Europese Commissie gefinancierd wordt vóór het einde van 2020 afgerond moeten worden.

Wat de uitvoering betreft, laat Infrabel mij weten dat de uitvoering van de werken gepland is vanaf de tweede helft van 2018 tot eind 2020.

Ter voorbereiding hiervan zal de grootteorde van de investering, thans geschat op 46,4 miljoen euro, nog worden verfijnd.

Infrabel beschouwt dit project als een op zichzelf staand project, dat op zijn eigen merites moet worden beoordeeld. Door met elektrisch materieel te rijden, kunnen de exploitatiekosten immers worden gedrukt. Bovendien is de keuze voor elektrisch materieel dat kan worden ingezet op deze verbinding, groter dan de keuze waarover men vandaag beschikt, waarbij alleen dieselmaterieel van het type MW 41 kan worden ingezet.

In verband met het bedrag ten belope van 1 miljard euro, het saldo van de investeringskosten, dus hetgeen niet door de Europese instanties wordt gefinancierd, komt ten laste van het gereserveerde Vlaamse gedeelte binnen dit totaalbedrag van 1 miljard euro. Dit totaalbedrag van 1 miljard euro bestaat derhalve uit het meerjarenplan inzake spoorweginvesteringen, dat met de klassieke overheidsdotaties wordt gefinancierd. Het overleg met de Gewesten over de aanwending van dit totaalbedrag van 1 miljard euro is momenteel nog volop gaande in het kader van het ECMM. Het is mijn ambitie om hierover een samenwerkingsakkoord te kunnen afsluiten tussen de federale overheid en de drie Gewesten.

**25.05 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, ik zal heel kort zijn.

U kent al langer mijn wens en de argumenten pro de elektrificatie van het stukje op de lijn 19. Mijn vraag ging specifiek over het inschatten van het project door Infrabel als een op zichzelf staand project dat in uitvoering is. U hebt daar bevestigend op geantwoord. Ik meen dat dit een goede zaak is voor een project waarvan ik mag hopen dat het een reële kans maakt om er effectief door te komen.

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

Ik noteer dat de werken in de tweede helft van 2018 starten en dat wij tegen 2020 met een elektrische trein van Herentals tot Mol en verder naar Hamont geraken.

**25.07 Jef Van den Bergh (CD&V):** Dat zou inderdaad mooi nieuws zijn.

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

**26 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van de voetgangersbrug 'de Passerelle' in Ronse" (nr. 19315)**

**26 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation du pont piétonnier 'la Passerelle' à Renaix" (n° 19315)**

**26.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, één van de voetgangersbruggen over het spoor in Ronse, beter bekend als de Passerelle, wordt sinds lang verwaarloosd. Nochtans is dit een belangrijke voetgangersverbinding tussen het zuidelijke stadsgedeelte en het stadscentrum. Sinds de brug werd afgesloten in 2014 werd er in een tijdelijke overbrugging voorzien, maar deze werd recent verwijderd. Naar verluidt zou er nu een akkoord zijn tussen Infrabel en de stad Ronse over een kosteloze overdracht van de brug. De stad zou deze dan renoveren.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat Infrabel zijn akkoord heeft gegeven voor een kosteloze overdracht van de brug naar de stad Ronse? Zo ja, hoe concreet is dit akkoord? Wat bepaalt dit akkoord, onder meer met

betrekking tot de kostenverdeling?

Ten tweede, wanneer vindt de effectieve overdracht plaats?

Ten derde, wat is de tijdelijke oplossing in afwachting van de renovatie van de brug?

**26.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega Van Hecke, Infrabel laat mij het volgende weten. Er is een akkoord dat momenteel wordt besproken met de diensten van het onroerend erfgoed, de stad Ronse en Infrabel. Het gaat om een akkoord van overdracht dat zo snel mogelijk zou moeten worden uitgevoerd. De gesprekken hierover verlopen constructief, maar zijn nog niet afgerond.

De overdrachtsdatum staat nog niet vast.

In afwachting van de renovatie van de brug is er een doorgang mogelijk via de ingekorte perrons.

**26.03** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw concreet antwoord.

Wij mochten vorige week ook al via de pers vernemen dat er een akkoord zou zijn of toch bijna. U bevestigt dit hoewel de laatste elementen nog moeten worden besproken. Ik hoop dat dit snel wordt opgelost en dat deze brug, die belangrijk is voor de inwoners en de treinreizigers, zo snel mogelijk wordt gerenoveerd, voor een betere dienstverlening in Ronse.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 19316 van mevrouw Temmerman wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De volgende vraag aan de agenda is vraag nummer 19323 van de heer Van Hecke.

**26.04** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, aangezien dit een vrij lange vraag is mag deze ook worden omgezet in een schriftelijke vraag. Dat zal de werkzaamheden wat bespoedigen.

De **voorzitter**: Waarvoor dank.

Vraag nr. 19335 van de heer Wollants wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**27** **Question de M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'attractivité de la SNCB en tant qu'employeur" (n° 19343)**

**27** **Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aantrekkelijkheid van de NMBS als werkgever" (nr. 19343)**

**27.01** **Gilles Foret** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la direction des trois entreprises du rail a déposé sur la table de la sous-commission paritaire un projet visant à octroyer une assurance-groupe à 475 cadres et contractuels du groupe SNCB. Cette proposition, dont le coût s'élèverait à un million d'euros, a été présentée comme un élément d'attractivité nécessaire pour attirer des talents au sein de ses groupes.

Un problème de recrutement de ces "talents", destinés à devenir les top managers de demain, a-t-il été constaté? Pouvez-vous nous dire si la SNCB peine à recruter les profils nécessaires à tout groupe de cette taille? Des départs sont-ils fréquemment constatés pour qu'il faille rendre la SNCB "plus attractive"? Outre les avantages de ce type, d'autres mesures en vue d'attirer des talents ont-elles été prises, notamment en termes d'organisation du travail et de système de management? Les structures pyramidales très hiérarchisées semblent ne plus convenir aux diplômés de la génération Y. Est-ce encore le cas à la SNCB? Le concept d'"entreprise libérée", basé sur une autonomie importante des collaborateurs se développe un peu partout pour s'adapter à cette réalité. Une réflexion en ce sens est-elle en cours au sein du groupe ferroviaire?

**27.02** **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la SNCB m'informe que, pour certains profils pointus, elle a recours au recrutement contractuel, principalement parce que les candidats visés ne peuvent pas être statutaires du fait de leur nationalité, d'expertises spéciales non reprises dans les grades statutaires actuels.

Dans ce contexte, pour attirer les meilleurs candidats, la SNCB estime qu'il est devenu quasiment incontournable d'offrir une assurance groupe pour s'aligner sur le marché et qu'à partir du moment où une assurance est prévue pour les nouveaux contractuels recrutés, un avantage identique devrait être prévu pour les contractuels de la même catégorie déjà en place, à savoir 475 travailleurs que vous mentionnez dans votre question.

Pour ma part, je suis demandeur que la nouvelle CEO de la SNCB et le nouveau patron de HR Rail induisent une modernisation de l'organisation dans ces matières comme dans d'autres.

**27.03 Gilles Foret (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je ne peux que vous rejoindre dans votre volonté de moderniser la politique RH de la SNCB et de l'adapter pour rendre ces sociétés du rail attractives pour les talents. Il faut évidemment leur imposer de nouvelles manières de travailler, telles que celles appliquées dans les sociétés qui se veulent attractives pour ces talents.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Les questions n° 19347 de Mme Cassart-Mailleux et n° 19354 de Mme Poncelet sont transformées en questions écrites.

**28 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déséquilibre linguistique en termes de contrôleurs aériens au sein de Belgocontrol" (n° 19367)**

**28 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het taalonevenwicht bij de luchtverkeersleiders bij Belgocontrol" (nr. 19367)**

**28.01 Véronique Caprasse (DéFI):** Monsieur le président, monsieur le ministre, en réponse à une question parlementaire écrite d'avril 2016, vous aviez livré la répartition linguistique du personnel au sein de Belgocontrol actuellement en défaut de présenter un cadre linguistique en bonne et due forme auquel il est pourtant soumis par la loi, à savoir 59,13 % pour les néerlandophones et 40,87 % pour les francophones, soit 463 membres du personnel statutaire et contractuel néerlandophone et 320 dits membres francophones, pour un total de 783 et ce, en date de juin 2015.

Dans la réponse, vous faisiez état également de la difficulté pour Belgocontrol de mettre en place le cadre linguistique requis par la loi, "eu égard à la situation des contrôleurs aériens au sein de l'entreprise, qui représente un tiers du personnel".

De bonne source, il me revient que le problème vient essentiellement du nombre insuffisant de contrôleurs francophones recrutés depuis 2010, notamment pour les aéroports de Liège et de Charleroi, aéroports en plein essor et pour lesquels vous conviendrez que des contrôleurs aériens francophones sont indispensables.

Actuellement, les quatre contrôleurs néerlandophones qui travaillaient à Charleroi et à Liège ont échoué à leur stage à cause de leur français approximatif. Belgocontrol travaille donc actuellement en sous-effectif côté francophone, ce qui place les aéroports wallons de Charleroi et de Liège plus particulièrement sous pression.

Monsieur le ministre, des recrutements de contrôleurs aériens sont-ils prévus dans un délai rapproché ou ont-ils eu lieu récemment? Dans l'affirmative, quels sont les résultats? Est-il envisageable, afin de veiller au caractère pleinement opérationnel des aéroports wallons, de mettre en place des réserves séparées de recrutement de contrôleurs aériens francophones, d'une part, et néerlandophones, d'autre part?

**28.02 François Bellot, ministre:** Monsieur le président, chère collègue, Belgocontrol me communique les éléments suivants.

Suite au déficit structurel de Belgocontrol en 2010 et 2014, il n'y a pas eu d'examen de recrutement de contrôleurs aériens pendant cette période.

Depuis 2015, suite à l'adoption du contrat de gestion en 2014, Belgocontrol dispose à nouveau des moyens nécessaires pour recruter du personnel et réaliser les investissements nécessaires.

Néanmoins, ces recrutements ne peuvent directement produire leurs effets sur l'effectif opérationnel. En effet, il faut compter une période de formation de deux à trois ans avant que les contrôleurs aériens ne deviennent pleinement opérationnels dans les tours de contrôle. De plus, il faut aussi tenir compte des capacités de formation, tant théoriques que pratiques.

En ce qui concerne la formation théorique, Belgocontrol a fait appel à un organisme de formation internationale permettant de disposer d'une capacité de formation suffisante. En ce qui concerne la formation pratique, un échelonnement dans le temps est nécessaire, afin de prendre en compte la capacité de stage limitée rencontrée dans les unités opérationnelles.

Depuis 2015, Belgocontrol a organisé trois concours de recrutement de contrôleurs aériens. Au total, pas moins de 71 aspirants contrôleurs aériens auront entamé leur formation d'ici fin 2017 (13 en 2015, 28 en 2016 et 30 en 2017). Le nombre de candidats francophones au concours de recrutement est beaucoup plus faible que le nombre de candidats néerlandophones. Par exemple, il n'y a eu que 20 % de candidats francophones au dernier concours de recrutement, malgré les campagnes spécifiques de publicité menées par Belgocontrol du côté francophone. De ce fait, le nombre d'aspirants contrôleurs francophones est, comme dans le passé, plus faible que le nombre d'aspirants contrôleurs néerlandophones.

Pour pallier ce problème et afin de disposer de suffisamment de contrôleurs aériens pour les aéroports wallons, Belgocontrol a constitué des réserves de recrutement séparées à partir de 2016. Cela devrait permettre de répondre plus rapidement aux besoins opérationnels des tours de contrôle des aéroports wallons.

**28.03 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie. J'espère que toute cette mise en place solutionnera les difficultés actuelles connues. Nous vérifierons l'évolution de la situation pour observer si d'autres problèmes sont signalés.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 19371 van de heer Van den Bergh, 19388 van de heer Delannois, 19400 van de heer Thiébaud en 19401 van de heer Thiébaud worden omgezet in schriftelijke vragen.

**29 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité PMR de la gare Schuman" (n° 19412)**

**29 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Schuman voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 19412)**

**29.01 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, il me revient qu'à l'heure actuelle il existe des carences en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) à la gare Schuman. S'il appert que lors de la rénovation de la gare, BELIRIS avait correctement respecté les normes d'accessibilité pour les personnes en chaise roulante, la SNCB n'homologuerait actuellement pas l'intégralité des infrastructures mises en places, au titre que notamment cela ne figurerait pas dans le contrat de gestion. En clair, on en arrive à des situations absurdes dans lesquelles le PMR peut accéder à la gare grâce à des plans inclinés ou à des ascenseurs, mais n'est pas en mesure d'accéder aux wagons. Il y aurait également un guichet spécialement dédié aux PMR, qui serait fermé et servirait à la réception de marchandises.

Monsieur le ministre pouvez-vous me faire savoir si vous confirmez lesdites carences et les justifications afférentes? Dans l'affirmative, quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer cette accessibilité?

**29.02 François Bellot**, ministre: La SNCB m'informe qu'elle sera bientôt en mesure d'offrir une solution aux personnes se déplaçant en chaise roulante et empruntant le train dans la gare de Bruxelles-Schuman. La SNCB prévoit en effet d'ajouter la gare de Bruxelles-Schuman à la liste des 114 gares PMR où son personnel est présent.

Pour ce faire, de nouvelles passerelles d'embarquement actuellement à l'état de prototype sont toutefois

nécessaires. Ces prototypes de rampes ont été commandés et testés le 6 juillet dernier auprès de la société PCP, en présence du conseiller en prévention et du service "contrôles légaux". Ces derniers se sont bien déroulés. Le modèle proposé a été approuvé à quelques petites adaptations près. À présent, la société doit encore apporter de petites adaptations et faire procéder à la finition de la rampe de chargement (galvanisation, *coating*, montage des joints d'étanchéité et marquages de sécurité).

Étant donné que la firme est fermée les 30 et 31<sup>e</sup> semaines pour congé du bâtiment et qu'il en est de même pour l'usine de zingage et de laquage, nous escomptons que la firme sera en mesure de livrer le prototype dans le courant de la 36<sup>e</sup> semaine ou au pire de la 39<sup>e</sup> semaine. Il pourra alors être testé sur le site même à Bruxelles-Schuman, afin d'être homologué par une firme spécialisée.

Cela donnera la possibilité aux clients à mobilité réduite de prendre le train. L'assistance sera assurée par une équipe mobile. Après les tests d'homologation et d'obtention de l'homologation de la rampe, prévus dans le courant du quatrième trimestre 2017, la SNCB pourra adéquatement équiper la gare de Bruxelles-Schuman, ce qui lui confèrera le statut officiel de gare PMR. Elle pourra dès lors être ajoutée à la liste des 114 gares où un service pour les personnes à mobilité réduite est prévu et où du personnel est présent, moyennant une réservation faite 24 heures à l'avance.

**29.03 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, ce sont de bonnes nouvelles. Je n'ai pas bien saisi: à partir de quel moment cela sera-t-il opérationnel pour les PMR?

**29.04 François Bellot**, ministre: Si j'ai bien compris, à partir du quatrième trimestre.

**29.05 Véronique Caprasse** (DéFI): En attendant, quelles sont les solutions? J'insiste parce qu'il y avait ici une personne en chaise roulante, tout à l'heure. C'est pour elle que je pose la question car elle est vraiment tracassée par ce problème. J'aimerais pouvoir lui apporter des réponses concrètes. En attendant, comment fait-on?

**29.06 François Bellot**, ministre: En attendant, il n'y a pas de solution à la gare Schuman, je suis désolé, mais j'ai donné des instructions pour que ce problème soit réglé. Ce problème ne date pas d'aujourd'hui. J'ai donné instructions pour que des actions soient prises avant la fin de l'année ou pour le début de l'année 2018. Je ne suis pas maître des délais d'exécution des travaux de la SNCB.

**29.07 Véronique Caprasse** (DéFI): Ces problèmes sont très urgents!

**29.08 François Bellot**, ministre: Oui, mais ce matériel doit faire l'objet d'homologation et de suivi, etc. Quand on met un tel matériel accessible sur des lieux publics, on ne doit pas faire dans l'à-peu-près.

**29.09 Véronique Caprasse** (DéFI): Je suis d'accord. Je vous remercie.

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

**30 Question de Mme Véronique Caprasse à la secrétaire d'État à la Lutte contre la pauvreté, à l'Égalité des chances, aux Personnes handicapées, et à la Politique scientifique, chargée des Grandes Villes, adjointe au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, sur "les conditions imposées aux personnes porteuses d'un handicap en qualité de guide lors de l'examen pratique de conduite automobile" (n° 19425)**

**30 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de staatssecretaris voor Armoedebestrijding, Gelijke Kansen, Personen met een beperking, en Wetenschapsbeleid, belast met Grote Steden, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, over "de onmogelijkheid voor personen met een handicap om als begeleider te fungeren voor het praktische rijexamen" (nr. 19425)**

**30.01 Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le président, monsieur, le ministre, au plus tôt après trois mois de stage et à partir de 18 ans, dans le cadre de la délivrance d'un permis de conduire provisoire - 36 mois -, une personne peut présenter l'examen pratique au centre d'examen avec son propre véhicule et accompagnée d'un guide. En vertu de la réglementation, le conducteur qui ne peut conduire qu'un véhicule spécifiquement adapté à son handicap, ne peut être guide à l'apprentissage. Cette restriction m'a été rapportée par plusieurs associations sensibilisées à la cause des personnes porteuses d'un handicap.

Dès lors qu'à droite du véhicule, à la place du passager, il n'y a ni volant ni pédale, on pourrait en effet raisonnablement estimer qu'une personne, certes souffrant d'un handicap moteur, mais disposant de toute l'acuité visuelle et sensorielle requise, ainsi que des capacités de maîtrise de soi, serait de nature à pouvoir assurer cette fonction.

En vertu de l'article 5, alinéa 2, de la Convention des Nations unies relative aux personnes handicapées, directement applicable en droit belge, qui a trait à l'égalité et à la non-discrimination, "afin de promouvoir l'égalité et d'éliminer la discrimination, les États parties prennent toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que des aménagements raisonnables soient apportés". S'il s'agit plus d'une obligation de moyens que d'une obligation de résultats, il m'apparaît que la fonction de guide dans les circonstances précitées accordée en l'espèce à une personne handicapée relève de l'aménagement raisonnable.

Pareille restriction a-t-elle déjà fait l'objet d'une analyse par vos services? Dans l'affirmative, une évolution positive est-elle envisageable?

**30.02 François Bellot**, ministre: Madame Caprasse, lors de l'examen pratique, le candidat est accompagné soit d'un instructeur d'école de conduite, soit d'un guide, soit - s'il est titulaire d'un permis de conduire provisoire M18 l'autorisant à conduire sans guide - d'une personne accompagnante qui doit répondre aux conditions pour être guide.

Le titulaire d'un permis de conduire provisoire M36 doit être, en principe, accompagné d'un guide lors de l'apprentissage à la conduite. L'arrêté royal du 10 juillet 2006 prévoit en son article 3 que ce guide doit être, depuis huit ans au moins, titulaire et porteur d'un permis de conduire belge ou européen valable pour la conduite d'un véhicule de la catégorie B. Le conducteur qui, conformément à l'article 44, § 5, ou à l'article 45 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, ne peut piloter qu'un véhicule spécifiquement adapté à son handicap, ne peut être guide à l'apprentissage, sauf si le candidat souffre du même handicap et conduit également un véhicule adapté à celui-ci.

En vertu de ces dispositions, une personne handicapée qui ne doit pas conduire un tel véhicule peut parfaitement être guide d'un titulaire ne partageant pas son handicap. En revanche, si le guide est une personne handicapée qui, à la suite d'un contrôle médical, ne peut piloter qu'un véhicule adapté à son handicap, il ne peut être guide que d'une personne le partageant.

Cela est justifié par le fait que le véhicule que peut conduire ce guide est adapté à ce handicap, de sorte qu'un candidat qui ne le partagerait pas ne pourrait pas apprendre dans les meilleures conditions à piloter un véhicule non spécifiquement adapté.

Si le candidat ne partage pas ce handicap, les adaptations du véhicule ne lui sont, d'une part, pas nécessaires et peuvent, d'autre part, être source d'erreurs et de confusion, puisqu'il ne s'agit pas d'un conducteur expérimenté qui peut trouver ses marques à bord du véhicule spécifiquement adapté, mais bien d'un candidat à l'apprentissage pour lequel la maîtrise du véhicule n'est pas encore parfaite. C'est très technique, je m'en excuse.

Le guide, outre sa fonction d'enseignement de la conduite, et notamment de la maîtrise du véhicule, doit pouvoir réagir et prendre le contrôle du véhicule en cas d'erreur de conduite du candidat qu'il accompagne. Si le guide ne peut conduire et accompagner que dans un véhicule adapté à son handicap, cela signifie aussi que le candidat doit, en plus de se concentrer sur l'apprentissage de la conduite, également apprendre à maîtriser les adaptations techniques du véhicule. C'est là une difficulté supplémentaire et non nécessaire pour quelqu'un qui ne souffre pas d'un handicap identique.

Enfin, le guide peut également n'avoir jamais appris à conduire un véhicule non spécifiquement adapté, de sorte qu'il ne soit pas apte à enseigner à un candidat ne partageant pas son handicap.

Dans la mesure où il n'est pas réaliste ni envisageable de faire subir à chaque guide potentiel concerné par cette mesure un examen d'évaluation pour déterminer s'il pouvait ou non être guide acceptable pour un candidat ne partageant pas son handicap, la mesure concernée a été prise.

**30.03 Véronique Caprasse (DéFI)**: Monsieur le ministre, merci pour cette réponse très détaillée. Je pense qu'il y a quand même peut-être, dans certains cas, des possibilités pour des personnes handicapées de

guider certaines personnes. Je pense que psychologiquement, c'est dur pour ces personnes de ne pas pouvoir accéder à cette faculté de servir de guide.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **31** Questions jointes de

- M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux retards de trains sur la ligne 96" (n° 19402)
- Mme **Catherine Fonck** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 96 Mons-Bruxelles" (n° 19421)
- M. **Jean-Jacques Flahaux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les managers de ligne" (n° 19592)

### **31** Samengevoegde vragen van

- de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe vertraging van de treinen op lijn 96" (nr. 19402)
- mevrouw **Catherine Fonck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 96 Bergen-Brussel" (nr. 19421)
- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnmanagers" (nr. 19592)

**31.01** **Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous vous souviendrez. C'était en décembre 2016. Nous avons été plusieurs à vous interpellier sur la situation catastrophique de la ligne 96, Quiévrain-Mons-Bruxelles et Quévy-Frameries-Mons-Bruxelles. À cette époque, vous nous aviez expliqué que cette situation était liée à des chantiers sur la ligne et que vous alliez prendre des mesures pour l'améliorer, notamment avec un gestionnaire spécial de ligne. Vous nous aviez promis que dès la fin des chantiers, la situation allait clairement s'améliorer grâce aux différentes mesures que vous aviez décidées.

J'ai été patiente. J'ai attendu mars, avril pour laisser le temps à ces chantiers. J'ai laissé passer le mois de mai pour voir ce qu'il en était après un retour aux conditions normales de trafic. J'ai ensuite déposé ma question mais vu le retard pris, nous voici déjà en juillet.

Pour objectiver les choses, selon navetteurs.be, en mai 2017, seulement 57,6 % – c'est très peu! – des trains étaient à l'heure entre Mons et Bruxelles-Central. Plus de quatre trains sur dix se sont avérés être en retard, avec une moyenne de sept minutes.

Malgré les propos que vous aviez tenus en décembre, le problème des retards, du défaut de ponctualité reste majeur. Avec une suppression des trains, combinée à un allongement des temps de trajet bien au-delà des durées théoriques prévues sur cette ligne et une sous-capacité des voitures en termes de voyageurs, les annonces faites n'ont pas été concrétisées. Par ailleurs, les usagers sont toujours extrêmement en colère.

Je voudrais donc refaire le point sur cette situation. La qualité minimale du service à rendre aux usagers n'est véritablement plus assurée sur cette ligne 96.

**31.02** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je pense être le parlementaire qui connaît le mieux la ligne 96, puisque je l'emprunte tous les jours et parfois même le week-end. Votre collaboratrice assise à côté de vous la connaît d'ailleurs tout aussi bien car, comme moi, elle l'utilise quotidiennement. N'est-ce pas Mélissa?

Après votre excellente décision, monsieur le ministre, de désigner des managers de ligne, des améliorations étaient vraiment intervenues. Maintenant, comme vient de le dire mon éminente collègue, Catherine Fonck, qui se base sur navetteurs.be plutôt que sur le vécu, il est vrai qu'il y a des retards. Paradoxalement, je trouve qu'il y a plus de retards dans la direction de Bruxelles vers Mons, entre autres parce que le train d'Alost est toujours en retard et que celui de Mons l'attend. Et il arrive aussi qu'on réduise le nombre de voitures, ce davantage pour les trains en provenance de Mons et à destination Bruxelles. On est alors tous encaqués. La pratique est que, lorsque le train est "bomvol", comme on le dit à Bruxelles, on accepte en première classe les personnes voyageant en deuxième classe. Par ailleurs, comme Catherine Fonck l'a

évoqué, il y a carrément certaines suppressions de trains, ce qui est toujours extrêmement frustrant.

Étant extrêmement attentif à cela, monsieur le ministre, pourriez-vous me dire quels sont, à votre avis, les problèmes tant structurels que ponctuels qui se manifestent sur cette ligne? Je pense que le manager de ligne vous transmet un rapport chaque mois. Quelles sont les solutions avancées par le manager de la ligne 96 pour répondre à ces problèmes ponctuels ou structurels? Enfin, selon vous, quelles améliorations devraient-elles être apportées pour offrir un meilleur service aux navetteurs sur la ligne 96, notamment à l'occasion de la rentrée début septembre?

**31.03 François Bellot**, ministre: Chers collègues, je reste en permanence attentif à la ponctualité des trains. J'ai demandé qu'on me communique tous les mois la ponctualité du mois précédent. J'ai pris connaissance des données du mois de mai et ai immédiatement interpellé les deux administrateurs délégués en vue de connaître les mesures prises par la SNCB et Infrabel. J'ai demandé qu'un plan d'action pour la ponctualité soit élaboré et me soit présenté par les deux sociétés, afin de retrouver au plus vite le bon niveau de ponctualité de 2015 et d'assurer un niveau structurel favorable.

La SNCB confirme que la ponctualité de la ligne 96 est bien suivie par le manager de ligne. En 2017, la ponctualité de la ligne 96 a été sensiblement plus élevée qu'au cours des deux dernières années. En 2016, de nombreux efforts ont été fournis afin d'améliorer les résultats de la ligne 96. Toutefois, le mois de mai 2017 a affiché des résultats décevants en raison, selon la SNCB et Infrabel, des conditions climatiques - des températures supérieures à 30 degrés -, ayant un impact sur l'infrastructure et le matériel.

En juin, la SNCB a cependant constaté une amélioration. Entre le 1<sup>er</sup> et le 14 juin inclus, la ponctualité est de 90,7 % à Bruxelles et de 82 % en Région. La ponctualité est moins bonne quand on quitte Bruxelles vers les Régions que lorsqu'on va vers Bruxelles. Nous allons vous remettre un tableau qui reprend l'évolution de la ponctualité sur les années 2015, 2016 et pour les premiers mois de l'année 2017.

En ce qui concerne l'origine des retards, plus de la moitié des incidents sont dus à des dérangements d'infrastructure. De manière globale, cela provient à 28 % de la SNCB et à 28 % d'Infrabel, le reste provenant d'éléments externes. Mais, pour cette période-là, plus de la moitié sont dus à des problèmes d'infrastructure.

D'après Infrabel, cette hausse du nombre d'incidents en mai est liée aux températures élevées et aux fortes variations de température. C'est surtout la signalisation qui est particulièrement sensible. Pratiquement, tous les rapports d'Infrabel concernent des dérangements aux circuits de voies, les compteurs d'essieux, les signaux, les aiguillages ou les passages à niveau.

En ce qui concerne les minutes de retard à charge de tiers et de la SNCB, on observe des courbes graduellement croissantes. La cause principale des retards imputables à la SNCB réside dans des incidents liés au matériel roulant.

La hausse des causes tierces au mois de mai s'explique par des cas de *trespassing*, des vols de câbles, des actes de malveillance - signaux d'alarme actionnés, agressions physiques envers un accompagnateur, etc.

De plus, les travaux constituent un facteur aggravant. Des chantiers sont en cours sur la ligne 96 à différents endroits: Hal-Braine-le-Comte, Jurbise-Soignies, Ghlin-Cuesmes, Genly-Quévy. Cela entraîne des restrictions d'exploitation et des avis de ralentissement temporaire. En cas d'incident, il est alors plus difficile de corriger le trafic, ce qui implique qu'un incident génère plusieurs minutes de retard.

Parmi les actions générales entreprises en vue d'améliorer la ponctualité, la SNCB précise qu'elle prend des mesures pour réduire le nombre de pannes matérielles et qu'elle accorde une attention régulière, avec Infrabel, afin de planifier le plus efficacement possible les travaux d'infrastructure susceptibles d'impacter la ponctualité. Pour la ligne 96, différentes mesures ont spécifiquement été prises ou sont à l'étude.

1. La modification des horaires de certains trains de marchandises pour ne pas perturber l'heure de pointe. Je ne sais pas pourquoi, mais la mise en circulation de trains de marchandises a été prévue à des moments très chargés.

2. L'analyse hebdomadaire des incidents sur la base des relations via les managers de ligne.

3. La sensibilisation continue du personnel opérationnel pour éviter des erreurs de ce personnel en cabine. En effet, il faut également compter avec l'erreur humaine. Je pense ici au choix de lignes pour des trains qui doivent se croiser, notamment à la gare de Hal.

En ce qui concerne la quatrième directive pour la régulation du trafic, une directive claire a été éditée par Bruxelles-Midi afin de fluidifier le trafic, surtout en heures de pointe vespérales entre les lignes 96 et 96n. Enfin, Infrabel m'informe que les travaux extérieurs de signalisation visant la concentration du poste de Quévy B33, réalisés durant la mise à voie unique sur la ligne 96, décembre 2016-avril 2017, ont été menés à bien et sont à présent terminés. Les tests fonctionnels sont en cours et la mise en service du poste est prévue en décembre 2017. Infrabel ajoute que la ligne devrait cependant continuer à faire l'objet d'une modernisation et que d'autres chantiers y sont ou y seront encore réalisés, notamment l'infrastructure de la gare de Quévy qui est à modifier, sur la base d'un nouveau schéma directeur. Par ailleurs, outre les travaux de signalisation, le renouvellement des traverses en bois dans les voies B entre Cuesmes et Quévy est à prévoir.

**31.04 Catherine Fonck** (cdH): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Je vous avoue être inquiète après vos derniers propos. Si vous prévoyez encore ces nouveaux chantiers supplémentaires, je crains que la situation des navetteurs ne fasse qu'empirer. Je voudrais aussi ajouter quelques commentaires.

J'ai entendu les chiffres des 15 premiers jours de juin. Il est toujours délicat d'interpréter sur une aussi courte période quand on se trouve sous un ciel complètement noir sur cette ligne! Nous verrons! Sur les causes, je peux comprendre certains éléments comme les infrastructures, les entretiens des voies, les accidents de matériels roulant ou les pannes de matériels. Par contre, en ce qui concerne le climat, que je sache, il n'y a pas un micro climat spécial à 30° sur cette ligne. Je trouve que cet argument n'est pas recevable pour expliquer les difficultés majeures. Vous avez dit que les chiffres étaient décevants. Non! Avec 57 % des trains à l'heure, ce n'est pas décevant, c'est catastrophique!

Déjà, votre prédécesseur nous avait promis que tout allait très bien se passer sur cette ligne 96, en reconnaissant que c'était la pire ligne du réseau et en disant: "Vous allez voir, cela va aller très vite." Nous sommes maintenant trois ans plus tard, il est temps de dépasser les paroles et d'aller plus loin dans les actes. J'ai l'impression que, chaque fois, on prend des petites mesurètes mais, fondamentalement, nous avons toujours un problème de matériel et d'entretien et des difficultés au niveau des voies.

Il y a eu des amputations budgétaires majeures, en termes de politique de mobilité par les trains, que cela soit le volet Infrabel ou celui de la SNCB. Véritablement, je suis convaincue qu'à force d'amputations budgétaires, il y a un défaut d'entretien des voies. Un cercle vicieux se met alors en place, qui entraîne des retards permanents, des problèmes de trains supprimés, liés aussi à un défaut de matériel. Je ne peux vraiment que vous demander de prendre le taureau par les cornes et de réinvestir sur cette ligne. Sinon, la situation continuera à s'aggraver et les navetteurs resteront désespérément en colère. Je vous appelle véritablement à aller plus loin.

**31.05 Jean-Jacques Flahaux** (MR): J'ai une analyse de la situation qui se vérifie par l'utilisation quotidienne du train. Il y a eu vraiment un net déficit de satisfaction au mois de mai.

À mon avis, il y a parfois un problème d'organisation. Le ministre a confirmé que, souvent, c'est au départ de Bruxelles que les retards se créent et que, forcément, comme tout a tendance à s'accumuler, le retard devient de plus en plus grand. Il n'est pas normal que les navetteurs doivent attendre de longues minutes parce qu'un train qui part de la gare Centrale et s'arrête à Bruxelles-Midi doit passer avant des trains qui vont à Mons, à Alost ou ailleurs. Ces premiers trains devraient passer après les trains des navetteurs.

Je suis sidéré de voir passer des trains de marchandises aux heures des trains de navetteurs. Je vous remercie d'avoir mis le doigt sur ce problème.

En ce qui concerne le matériel, je ne suis pas d'accord avec Mme Fonck. Je parle de la gare que je connais, celle de Braine-le-Comte. On n'avait plus fait de travaux sur les voies depuis que j'étais petit et qu'il y avait encore des machines à vapeur. Il y a eu une incurie inacceptable de la part des différents ministres de tutelle, bien qu'il y ait eu d'autres Wallons avant Mme Galant. Mais depuis quelques mois, je constate qu'on a remplacé les traverses de bois qui étaient complètement pourries à la gare de Braine-le-Comte, idem à

celle d'Hennuyères. Mme Fonck doit aussi passer par-là.

**31.06 Catherine Fonck** (cdH): (...)

**31.07 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Je veux dire par-là que si on ne refait pas les traverses, ça veut dire qu'on va avoir des accidents. S'il y a des gros travaux, j'en suis content. Je ne dis pas que d'autres travaux ne doivent pas être faits, au contraire. Je suis le premier à signaler les choses à faire.

Même si la ligne Thalys a apporté un soulagement dans la mesure où les trains Paris-Bruxelles ne passent plus par nos lignes, il n'en reste pas moins qu'il n'y a que deux voies. Forcément, si on fait des travaux, cela a une incidence sur le respect des timings.

M. le ministre sait que je suis le premier à l'asticoter pour qu'on puisse avancer. Mais, madame Fonck, il aurait fallu que les ministres précédents se remuent davantage pour faire des travaux. Ce ne sont pas des travaux cosmétiques qui sont opérés, ce sont des travaux de fond.

Pour l'usager lambda, le fait de changer les traverses de chemin de fer paraît sans doute très secondaire alors que c'est fondamental!

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 19466 van mevrouw Dumery wordt uitgesteld. De vragen nr. 19481 van mevrouw Jadin, nr. 19485 van de heer Raskin, nr. 19529 van de heer Vandenput, nr. 19812 van mevrouw Lalieux, nr. 19535 van de heer Van den Bergh, nr. 19549 van mevrouw Dedry en nrs. 19600 en 19601 van de heer Foret worden omgezet in schriftelijke vragen.

**32 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de 32 miljoen Europese steun voor de Belgische spoorwegen" (nr. 19622)**

**32 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'aide de 32 millions accordée par l'Europe aux chemins de fer belges" (n° 19622)**

**32.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hadden het daarnet al over een Europese subsidie voor de elektrificatie van de lijn Mol – Hamont. Ik heb ook de andere projecten bekeken. Blijkbaar krijgt ons land 32 miljoen euro steun om de infrastructuur en de treindienst te optimaliseren. In totaal gaat het over een Europees budget van 2,7 miljard euro, verdeeld over 152 projecten in de hele Europese Unie, specifiek om de ontbrekende schakels in het TEN-T weg te werken.

Uit het antwoord op een mondelinge vraag van mij aan uw voorgangster bleek dat België projectaanvragen had ingediend voor een bedrag van 1,84 miljard euro. Ik citeer een passage uit dat antwoord: "Ik kan u bevestigen dat projecten voor de haven van Antwerpen in het Europees investeringsplan geïntegreerd werden, net als negen andere Belgische spoorweggerelateerde projecten."

Ik heb de volgende vragen.

Welke projecten zullen specifiek door Europa gefinancierd worden? Gaat het naast het goederenvervoer ook nog over een aantal passagiersvervoerlijnen? Wat waren de criteria om in aanmerking te komen voor de projectsubsidies? Wat was het totale bedrag van de bij de EU ingediende aanvragen? 32 miljoen euro is een aanzienlijk kleiner bedrag dan de initiële aanvraag van 1,84 miljard euro. Heeft de regering daar rekening mee gehouden bij de opmaak van haar plannen voor het binnenlandse vervoer?

**32.02 Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, op 13 oktober laatstleden heeft het *Innovation and Networks Executive Agency* voor rekening van de Europese Commissie nieuwe projectoproepen gelanceerd in het raam van het CEF-Transportprogramma. Deze oproepen bleven geldig tot en met 7 februari 2017. Voor de projectoproepen heeft de Europese Commissie een budget uitgetrokken van 1,9 miljard euro, waarvan 1,1 miljard euro is voorbehouden voor de lidstaten die in aanmerking komen voor een financiering uit het Cohesiefonds. Het overblijvende budget, ongeveer 800 miljoen euro, kon worden toegekend aan projecten die in om het even welke lidstaat van de Europese Unie worden

verwezenlijkt.

Alleen de projecten die passen in een van de prioriteiten, beschreven in de projectoproepen, kunnen een subsidie verkrijgen.

De prioriteiten voor het spoorvervoer waren de volgende.

Ten eerste, de upgrade of het retrofitten van het rollend materiaal met ETCS. Ten tweede, de uitrol van ETCS over het hele TEN-T. Ten derde, de vervanging van de remblokken van de goederenwagens door remblokken die een lagere geluidsemissie hebben, zijnde retrofitting. Ten vierde, studies en werken om grensoverschrijdende infrastructuur op het TEN-T te ontwikkelen en voor het uitbouwen van innovatieve, efficiënte en duurzame goederendiensten per spoor. Deze prioriteiten betreffen zowel het passagiers- als het goederenvervoer.

Voor het afsluiten van deze oproepen werden tien subsidieaanvragen bij de Europese Commissie ingediend door publieke en private actoren van de Belgische spoorwegsector, in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer. Tussen februari en juni werden de verschillende aanvraagdossiers door de Europese Commissie geëvalueerd. De door de Europese Commissie gehanteerde criteria zijn het tijdsbestek, de kwaliteit, de relevantie en de impact van de projecten.

Zeven Belgische spoorwegprojecten werden geselecteerd door de Europese Commissie, goed voor een totaal van 32,7 miljoen euro aan Europese subsidies.

De volgende projecten werden geselecteerd. Ten eerste, de uitrusting van de lijnvakken Kapellen-Essen en Libramont-Autelbas met ETCS. Ten tweede, de elektrificatie van de spoorlijn tussen Mol en Weert. Ten derde, de aansluiting van de droge haven van Athus op het Franse spoorwegnet. Ten vierde, de uitrusting van de 4 157 goederenwagens met geluidsarme remmen. Ten vijfde, de installatie van ETCS op 57 locomotieven. Ten zesde, de ontwikkeling van een IT-systeem om de gegevens over de goederentreinen te kunnen uitwisselen. Ten slotte, een studie over de verbetering van de spoorinfrastructuur in en tussen de havengebieden van Terneuzen en Gent.

In uw vraag verwijst u naar twaalf projecten voor totale investeringskosten van 1,84 miljard euro. Deze projecten werden inderdaad voorgelegd aan de Europese Commissie, enkele jaren geleden, in het kader van de lancering van het Junckerplan. Dat plan had als doel het aantrekken van privé-investeerders om grote investeringen mee te financieren. Op geen enkele wijze werd gezegd dat dit bedrag zou worden aangevraagd als Europese subsidie, noch dat voor deze projecten subsidies in het kader van het CEF-transportprogramma zouden worden aangevraagd.

**32.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, het is goed dat de opgesomde projecten werkelijk kunnen worden gerealiseerd, net zoals ik daarnet al heb gezegd voor Mol-Weert. Het is natuurlijk goed dat de rest wordt geïnvesteerd in veiligheid, omdat uitgaven daarvoor toch een zware hap uit het budget betekenen.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 19358, 19386, 19622, 19628, 19821 en 19841 van de heer Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen.

**33 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 19631)**

**33 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 trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 19631)**

**33.01 Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, eigenlijk is dit een vraag naar de stand van zaken. Onlangs heeft Brussels Airport de strategische visie 2040 voor de luchthaven voorgesteld. Daarin is er sprake van de mogelijke verlenging van landingsbaan 25L. Dat heeft heel wat stof doen opwaaien in onze regio, die van Leuven. Als dat werkelijk wordt gerealiseerd, dan kan dat een nog grotere negatieve impact hebben op de levenskwaliteit in de Leuvense regio.

Eigenlijk wil ik alle aspecten nog eens op een rijtje zetten en u dan naar de stand van zaken vragen. Leuven

en de omliggende gemeenten dragen sinds de bouw van de luchthaven een groot deel van de last van de dalende vliegtuigen. Door de invoering van de route Leuven Rechtdoor in 2014 kwamen daar nog eens de opstijgende vliegtuigen bij, met uiteraard extra geluidshinder voor een beperkte regio. Van een redelijke spreiding was op dat moment geen sprake meer.

Een ander aspect is dat Belgocontrol de route Leuven Rechtdoor negatief heeft geëvalueerd. Zowel inzake veiligheid, wat primordiaal is voor Belgocontrol, als op het vlak van de technische haalbaarheid vertoont Leuven Rechtdoor grote gebreken.

U hebt ondertussen ook met een groot aantal actoren uit de regio gesproken, wat ten eerste wordt gewaardeerd overigens.

Desondanks is er nog steeds geen beslissing over Leuven Rechtdoor of over een duidelijke vliegwet. We hebben de indruk dat u dat project altijd maar verder voor u uitschuift.

Mijnheer de eerste minister, ik vraag u niet voor het eerst of er nu al een duidelijke timing is voor uw beslissingen ter zake. Wanneer zet u de oneerlijke spreiding recht? Zult u de situatie van voor 6 maart herinvoeren om dan daarna een federaal akkoord uit te werken over de vliegroutes, waarbij een eerlijke spreiding dan voorop moet staan? Dat is volgens mij immers de juiste volgorde.

Bent u het ermee eens dat het probleem van de route Leuven Rechtdoor eerst moet worden opgelost, vooraleer er een vliegwet kan worden ingevoerd?

**33.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, wat mij betreft, spaar ik moeite noch werk, noch ga ik dialoog uit de weg om een duurzame oplossing te vinden voor de hele problematiek die gepaard gaat met geluidshinder rond de luchthaven van Brussel-Nationaal. Ik kan u evenwel geen duidelijk tijdsplan geven voor de uitwerking van een oplossing. Ik wil alleszins een globale oplossing bereiken waarin alle elementen van het dossier, inclusief vliegroutes en vliegwet, opgenomen zijn, zodat we een gefaseerde oplossing, waardoor het dossier slechts gedeeltelijk dreigt opgelost te worden, kunnen vermijden.

Voorts herinner ik u eraan dat de problematiek van de route Leuven Rechtdoor momenteel wordt onderzocht door het hof van beroep te Brussel. Om het even welke beslissing zal bijgevolg de uitspraak van het hof moeten respecteren.

In dat dossier werd de Staat in juni 2015 veroordeeld tot het staken van het gebruik van de zogenaamde Leuvenrechtdoorprocedure. Dat vonnis werd bij verstek gewezen. Op verzet heeft de rechtbank in april 2016 evenwel haar standpunt herzien en een verbod om de Leuvenrechtdoorroute te gebruiken, opgeheven. Tegen de beschikking van april 2016 is vandaag hoger beroep ingesteld. Aangezien het gerecht zich al tot tweemaal toe in tegengestelde zin heeft uitgesproken, kan niet worden vooruitgelopen op de komende uitspraak. De laatste conclusies in het dossier werden verleden maand overgelegd. Hoelang we op de uitspraak moeten wachten, is nu afhankelijk van de werklast van het betreffende hof van beroep.

**33.03** **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik begrijp heel goed dat u geen half werk wilt, dat willen wij ook niet. Ik begrijp alleszins uit uw antwoord dat u in het dossier geen stappen zult doen, vooraleer er een uitspraak is van het hof van beroep.

Nochtans denk ik dat er meer aspecten aan de zaak zijn dan alleen de uitspraak van het hof van beroep. U zei zelf dat het hof zich al in twee verschillende richtingen heeft uitgesproken. De vraag is wat het nu zal zijn.

Na het overleg met alle actoren uit de regio –nogmaals, het wordt bijzonder gewaardeerd dat u die moeite hebt genomen – zal de regering zelf met een oplossing moeten komen. Ik reken er dan ook op dat u dat over afzienbare tijd zult doen.

Ik zal naar een stand van zaken blijven vragen, want een en ander is oneerlijk. Een dergelijke manier van werken kan niet meer door de beugel. De mensen blijven onder geluidsoverlast lijden. Ik vind dat u de verantwoordelijkheid hebt om daaraan een einde te maken.

We komen hier nog op terug.

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

De **voorzitter**: De vragen nr. 19638 van de heer Vercamer, nr. 19641 van de heer Delannois, nr. 19708 van de heer Yüksel, nr. 19751 van de heer Calomne, nrs. 19779, 19780, 19782, 19823 en 19827 van de heer Van den Bergh, nr. 19795 van mevrouw Lahaye-Battheu, nrs. 19813, 19903, 19904 en 19909 van de heer Devin worden omgezet in schriftelijke vragen.

Vraag nr. 19880 van collega Pivin wordt uitgesteld naar het volgende parlementaire jaar.

**34** **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het businessplan van Blue-bike" (nr. 19781)**

**34** **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 le *business plan* de Bue-bike" (n° 19781)**

**34.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, Blue-bike, het bedrijf dat blauwe fietsen verhuurt aan stations en haltes van De Lijn, is sinds zijn oprichting in 2011 fors gegroeid, zowel wat het aantal ritten als het aantal gebruikers betreft.

B-Parking, een dochteronderneming van de NMBS, heeft op dit moment 52 % van de aandelen van Blue-bike in handen en De Lijn 32 %. TEC en Fiets en Werk zijn kleinere aandeelhouders.

Blue-bike is ondertussen bijna een jaar aan het onderhandelen over een nieuw businessplan. In september 2016 werd over een kapitaalverhoging gesproken. Het groeipercentage van de afgelopen jaren, waarbij het aantal ritten in drie jaar tijd vervijfvoudigde, kan in de toekomst immers niet worden aangehouden met het huidige aanbod van fietsen.

De NMBS zou echter twifelen om mee in te stappen in een verdere uitbreiding en een kapitaalverhoging. Bovendien zou er sprake zijn geweest om te streven naar een gelijke participatie van 42,5 % van B-Parking en De Lijn, dus meer naar een fifty-fiftyverhouding, maar B-Parking zou meerderheidsaandeelhouder willen blijven.

Ik moet u niet vertellen dat deelfietsen perfect passen in het kader van co-mobiliteit dat deze regering als uitgangspunt neemt in haar mobiliteitsbeleid, zoals werd overeengekomen in het regeerakkoord. Ook de Kamer is ervan overtuigd dat er veel toekomst zit in het systeem van deelfietsen, zeker in combinatie met het openbaar vervoer.

Ik verwijs naar resolutie 1573, waarin de vraag werd geformuleerd om fietsverhuur in stations verder uit te bouwen en te stimuleren, en op termijn in de meerderheid van de stations een deelfietsstelsel ter beschikking te stellen.

Bovendien antwoordde u onlangs nog op mijn vraag dat ook de NMBS het gebruik van milieuvriendelijke deelfietsen wil stimuleren.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Kunt u mij meer vertellen over de stand van zaken met betrekking tot van het nieuwe businessplan van Blue-bike?

Wat zijn de pijnpunten? Wat zijn de verdere stappen en welke timing zal worden gehanteerd? Hoe ziet B-Parking haar toekomstige participatie in Blue-bike? Hoe ziet de NMBS de toekomstige participatie van B-Parking in Blue-bike?

Welk standpunt neemt B-Parking in als het gaat om de verdeling van de aandelen en waarom? Wat is de visie van de NMBS hierop? Welke organisaties willen allemaal participeren in Blue-bike?

Welk standpunt neemt B-Parking in als het gaat om een kapitaalverhoging en waarom? En wat is de visie van de NMBS als hoofdaandeelhouder van B-Parking? Wat is uw visie op de rol van de NMBS en B-Parking in Bluebike en waarom? Op welke manier wil u die visie uitgevoerd zien?

**34.02** **Minister François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, de NMBS laat mij weten dat Blue Mobility zijn nieuw businessplan voorgesteld heeft aan de verschillende aandeelhouders. Er zijn geen pijnpunten maar er

is wel een beslissing nodig voor toekomstige investeringen.

Het plan voorziet jaarlijks immers in een verdere uitbreiding van het netwerk, niet enkel rond de stations maar ook op andere intermodale mobiliteitsknooppunten zoals haltes van De Lijn en PRS indien er een financiële bijdrage van de gemeente is.

De verschillende aandeelhouders zullen dit plan terdege bestuderen. De verwachting is dat de verschillende actoren na de zomervakantie hun standpunten zullen kunnen verduidelijken.

Sinds de oprichting van Blue Mobility heeft de NMBS geïnvesteerd in fietsen en in infrastructuur voor de huidige Blue Bike-locaties. Recentelijk is ook een investering goedgekeurd voor de noodzakelijke update van de infrastructuur.

Zoals ik daarnet heb gezegd, bestuderen de aandeelhouders, waaronder ook B-Parking, op dit moment het businessplan van Blue Mobility en kan worden verwacht dat hierover na de zomervakantie een standpunt kan worden ingenomen.

B-Parking beoordeelt dit plan uiteraard met inachtneming van de belangen van de NMBS-Groep waartoe zowel B-Parking als Blue Mobility behoren.

Zoals voor elke specifieke activiteit waarin ook de commerciële markt actief is, is het niet opportuun om gedetailleerde gegevens bekend te maken over de eventuele interesse van derde partijen om te participeren in Blue Mobility. Er wordt op regelmatige basis overleg georganiseerd tussen de verschillende belanghebbende partijen, met inbegrip van B-Parking en NMBS, als ultieme moederverenootschap van Blue Mobility.

Om een verdere ontwikkeling en groei van Blue Mobility mogelijk te maken, zijn investeringen nodig, in het bijzonder voor de vernieuwing van de fietsenvloot. Zoals eerder aangegeven wordt momenteel nog bestudeerd welke rol de verschillende aandeelhouders zullen opnemen. Blue Mobility is een initiatief dat sinds 2010 door de NMBS uitgebouwd werd aan haar stations om haar multimodaal deur-tot-deuraanbod te verbeteren. De Blue Bikes vormen een belangrijke schakel in het aanbod na de treinverplaatsing. NMBS-B-Parking wil de toekomst van Blue Mobility op de best mogelijke manier verzekeren.

**34.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, in uw antwoord zitten wat positievere geluiden dan wat wij de voorbije maanden vernamen. Ik verklaar mij nader. Ik begreep de voorbije maanden dat de NMBS zei dat haar corebusiness het laten rijden van treinen is en dat al de rest bijkomstig is en pas in tweede orde komt. Als het over fietsen gaat, gaf de NMBS prioriteit aan het uitbouwen van de fietsstallingen. Ik vond dat jammer, omdat ik nogal sterk geloof in Blue-bike als een natransportmiddel, zoals u zelf ook aangeeft op het einde van uw antwoord, voor de *last mile*. Met dat natransportmiddel wordt de actieradius van de trein als vervoermiddel enorm uitgebreid. Het aantal mogelijke bestemmingen met de trein kan dankzij het ter beschikking stellen van Blue-bikes meteen met pakweg 5 of 10 kilometer worden uitgebreid, wat ook commercieel bijzonder aantrekkelijk lijkt voor een openbaarvervoersmaatschappij zoals de NMBS.

Ik reken er dus op dat de NMBS en B-Parking dit dossier met genoeg volutarisme bekijken en dat zij een verdere uitbouw van Blue-bike niet in de weg staan, integendeel zelfs, dat zij er volop voor gaan om dat verder uit te bouwen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.45 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 18.45 heures.*