

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 27 FEBRUARI 2019

MERCREDI 27 FEVRIER 2019

Namiddag

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.20 heures et présidée par M. Paul-Olivier Delannois. De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Paul-Olivier Delannois.

Le **président**: Les questions n^{os} 28060 et 28061 de M. Stefaan Van Hecke sont retirées.

01 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zetelbekleding in het rollend materieel van de NMBS" (nr. 28222)

01 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le revêtement des sièges dans le matériel roulant de la SNCB" (n° 28222)

01.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil een aantal vragen stellen die ik heb gekregen van de reizigersvereniging over de zetelbekleding bij de NMBS. Recent zijn er een aantal nieuwe toestellen gekocht met voornamelijk stoffen zetelbekleding. Zowel de reizigersvereniging als het personeel zegt dat dit onhygiënisch en onderhoudsintensief is. Er werd gevraagd of er niet gekeken is naar namaaklederen bekleding voor de zitbanken. De zitjes zouden daardoor hygiënischer en onderhoudsvriendelijker zijn. Men heeft de vergelijking gemaakt met De Lijn, waar ook recuperatieleder werd gebruikt. Blijkbaar is dat positief geëvalueerd. In mijn schriftelijke neerslag heb ik verwezen naar De Lijn, omdat ik die informatie heb meegekregen vanuit de achterban van de reizigersorganisaties.

Heeft de NMBS kennisgenomen van deze positieve resultaten over recuperatieleder op het vlak van de levenscyclus, de kosten, hygiëne en het onderhoudsgemak die De Lijn vaststelde?

Heeft de NMBS het cliënteel bevraagd?

Is er een advies gevraagd aan het Raadgevend Comité van de Treinreizigers?

Overweegt de NMBS eventueel om net zoals De Lijn over te gaan op namaakleder voor nieuwe treinstellen die vandaag nog niet geleverd zijn? Indien niet, waarom niet?

01.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat me weten dat ze haar keuze voor de zetelbekleding van de M7 tussen stoffen of lederen zetelbekleding goed overwogen heeft. Meer uitleg bij haar keuze kunt u vinden in het antwoord dat mijn voorganger op 29 februari 2016 gaf op de schriftelijke vraag nr. 881 van mevrouw De Coninck. U zult in dat antwoord ook informatie vinden over de manier waarop de NMBS haar klanten en stakeholders daarover heeft bevraagd.

In het kader van het onderhoud van de lederen zetelbekleding geeft de NMBS aan dat ze reeds contact heeft gehad met haar collega's van De Lijn. Zo werd al tijdens een plaatsbezoek van gedachten gewisseld over de reiniging en de herstelling van de zetelbekleding. De NMBS zal met de TEC en de MIVB ervaringen uitwisselen.

Voor de nieuwe M7-rijtuigen heeft de NMBS voor echt leder gekozen voor de zitplaatsen van de eerste klas

rijtuigen. De NMBS onderzoekt momenteel wel de mogelijkheden om echt leder en/of recuperatieleder in haar huidige vloot te gebruiken. Zij moet dit doen binnen haar budgettaire mogelijkheden.

01.03 David Geerts (sp.a): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gokreclame in treinstations" (nr. 28588)

02 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publicité pour les paris dans les gares" (n° 28588)

02.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, onlangs berichtte een aantal rapporten over het gokgedrag in ons land dat de inkomsten van de organisatoren van online- en offlinespelen tussen 2011 en 2015 van 285 miljoen euro naar 787 miljoen euro zijn gestegen.

In 2016 bedroegen de inkomsten meer dan 1,1 miljard euro. Dat is een stijging met 30 % tegenover 2015. In de studies wordt ook vastgesteld dat niet zozeer het aantal personen dat eenmalig een gokje waagt, toeneemt, maar dat vooral het aantal personen met een gokverslaving enorm is gestegen. Recentere studies geven ook de impact van bijvoorbeeld het Wereldkampioenschap Voetbal aan. Ook bij de hulpverlening en bij de lokale besturen komen alsmaar meer personen met een gokverslaving aankloppen om hulp gelet op de gevolgen van de verslaving voor het gezinsinkomen.

Hoe kunnen we dat nieuwe maatschappelijke fenomeen te lijf gaan? Er is uiteraard de hulpverlening enerzijds, en anderzijds maatregelen tegen reclame voor gokken op bijvoorbeeld billboards. Ik heb er uw collega bevoegd voor de Nationale Loterij, en die bevoegd voor Justitie al op gewezen dat de reclame-uitgaven van zowel de Nationale Loterij als privéspelers enorm zijn gestegen. Welnu, de MIVB heeft in dat verband al initiatieven genomen. Zo heeft zij een charter uitgewerkt om reclame op kansspelen die onder de wet van 1999 op de kansspelen en de weddenschappen vallen, te verbieden.

Bij de NMBS dan weer is het debat over de vraag of gokreclame nog in treinstations moet worden toegelaten, actueel. Ik beseft dat men gebonden is aan contracten onder andere met Publifer en dat een verbod technisch niet van de ene op de andere dag kan. Niettemin moet het debat worden gevoerd, zeker met de lokale bestuurders, die de gevolgen van het gokken het beste zien en voelen. Daarom moet ook bij de NMBS een initiatief worden genomen.

Wat is uw standpunt in verband met het verbod op gokreclame in treinstations?

Wat zijn vandaag de selectiecriteria van Publifer om na te gaan wie al dan niet mag adverteren? Er is een beleid inzake maatschappelijk verantwoord adverteren, maar bestaat er ook een ethisch charter?

Ik heb in de schriftelijke versie ook naar omzetcijfers gevraagd. Valt dat antwoord echter onder de noemer vertrouwelijkheid, dan kan ik daarmee leven.

Wat is het percentage van de inkomsten uit gokreclame in de treinstations?

Dan komt mijn belangrijkste vraag. Zou het niet nuttig zijn om een soort van handvest op te maken bij de NMBS met betrekking tot gokreclame?

02.02 Minister François Bellot: Publifer is lid van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame en volgt het advies van de JEP op. Advertenties die door de JEP worden toegelaten, worden door Publifer aanvaard. De JEP heeft geen regulering uitgevaardigd in verband met reclame voor onlinekansspelen, -loterijen of -casino's, om die advertenties te weigeren. Wel zijn er voor bepaalde spelers regels opgelegd: zij moeten vooraf hun publiciteit laten goedkeuren. Publifer volgt steeds het advies van de JEP.

De concessieovereenkomst op grond waarvan Publifer reclame maakt op het spoorweganterrein, bepaalt uitdrukkelijk dat de reclame in de stations niet in strijd mag zijn met de goede zeden en geen godsdienstige overtuigingen mag uitdrukken. Ook reclame van politieke aard is niet toegelaten in de treinstations. Daarenboven heeft de NMBS ook het recht om mits rechtvaardiging bepaalde reclame te weigeren.

Publifer doet dan ook zelf een eerste screening van alle voorgestelde reclamecampagnes, teneinde te vermijden dat bepaalde campagnes in de stations zouden worden gevoerd. Zodra over een campagne twijfel bestaat of zij al dan niet aanvaardbaar is in een stationscontext, wordt het advies van de NMBS ingeroepen en, indien nodig, de raad van bestuur van Publifer, die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de NMBS.

Aangezien Publifer een naamloze vennootschap van privaatrecht is, actief in een zeer concurrentiële markt, is het niet opportuun om bedragen te specificeren die ook voor andere spelers in de reclamemarkt van groot nut kunnen zijn.

02.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u wel. Ik begrijp dat de cijfers niet kunnen worden vrijgegeven. Ik denk wel dat dan vanuit de NMBS aan Publifer de suggestie zou moeten worden gegeven om aan het toewijzingsbeleid het criterium toe te voegen of een campagne al dan niet valt onder het toepassingsgebied van de wet van 7 mei 1999 inzake de weddenschappen en kansspelinrichtingen en de bescherming van de spelers.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

03 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van 2G, 3G en 4G langs het spoorwegnet" (nr. 28657)

03 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'état d'avancement du déploiement de la couverture 2, 3 et 4G le long du réseau ferroviaire" (n° 28657)

03.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het onderwerp is al veelvuldig behandeld geweest in de commissie. Zowel de voormalige als de huidige CEO had het er herhaaldelijk over. Er waren ook initiatieven en proefprojecten rond wifi. Nu zegt men dat de uitrol van de verschillende breedbandspectra voor de dekking van 2G, 3G en 4G het beste zou zijn.

Wij hebben hierover mevrouw Leroy en mevrouw Dutordoir gehoord. Die laatste gaf toen nog geen 100 % concrete informatie, maar waarschuwde er wel voor dat de uitrol van wifi op de trein 100 miljoen euro zou kosten, geld dat beter aan andere initiatieven zou kunnen worden besteed.

Ik stel vast dat men pingpong speelt: vroeger werd beloofd dat tegen eind 2018 in principe 98 % van de NMBS-stations gedekt zou worden door 4G, terwijl alle spoorlijnen gedekt zouden zijn door 2G, 3G en 4G dankzij investeringen van de operatoren.

Klopt het dat de dekking van de grote lijnen eind 2018 volledig was? Of zijn er nog zwarte gaten en, zo ja, hoe komt dat dan? Wanneer zou dat probleem worden opgelost?

Welke zijn juist de grote lijnen? Wordt er gedacht aan een uitbreiding tot de secundaire lijnen?

Wordt de kostprijs van de investeringen volledig door de telecomoperatoren gedragen of dient de NMBS hierin te participeren?

03.02 Minister François Bellot: Ik verwijs u naar het antwoord dat ik op 18 oktober 2018 op de schriftelijke vraag nr. 3332 van mevrouw De Coninck gaf. Ik herhaal dat de 4G-dekking van het spoorwegnet afhankelijk is van de investeringen die door de mobiele operatoren zijn vooropgesteld, en van de verplichtingen op het vlak van dekking die door de minister van Telecommunicatie zijn vastgelegd.

Uw vragen hebben betrekking op het 2G-, 3G- en 4G-netwerkbereik en daar kan de NMBS niet op antwoorden. U moet uw vraag richten tot de minister van Telecommunicatie, de heer Philippe De Backer, die de telecomoperatoren beheert.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Président: David Geerts.
Voorzitter: David Geerts.

De **voorzitter**: De vragen nr. 28668 en nr. 28669 van mevrouw Anne-Catherine Goffinet worden omgezet in schriftelijke vragen.

04 **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 "l'incident survenu sur la ligne Bruxelles-Tournai le 15 décembre 2018" (n° 28692)**

04 **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident op de lijn Brussel-Doornik op 15 december 2018" (nr. 28692)**

04.01 **Paul-Olivier Delannois (PS)**: Monsieur le ministre, le samedi 15 décembre 2018 en soirée, plusieurs trains circulant sur le réseau SNCB ont été mis à l'arrêt à la suite d'un problème technique survenu sur des caténaires et dû à la pluie verglaçante.

Je veux être très clair, je ne reproche ni à la SNCB ni à Infrabel le fait que le réseau ait connu un problème technique, cela peut arriver. Ce que je trouve problématique, c'est la gestion de l'événement par les services compétents, qui a été négligée. J'utilise ce terme fort car des faits m'ont été rapportés directement par un citoyen tournaisien qui se trouvait dans le train Bruxelles-Tournai et qui a été bloqué juste avant la gare de Silly. Ce citoyen est parti de Bruxelles à 21 h 05 et est arrivé à Tournai à 05 h 00.

Bloqué à partir de 21 h 30, le train n'est arrivé à Enghien qu'à 02 h 00. Les navetteurs pensaient que des taxis seraient mis à leur disposition afin de les raccompagner. Il n'en était rien! De plus, Securail leur a affirmé que, s'ils prenaient un taxi, ce serait à leurs frais. Pourtant, l'article 36 des conditions de transports est catégorique: la SNCB se doit de trouver un mode de transport alternatif lorsqu'un voyageur ne peut pas poursuivre son voyage le jour-même en raison de la suppression, du retard ou du manquement de correspondance entre deux trains. Les navetteurs ont dû reprendre un train dans l'autre sens, vers Bruxelles, à 03 h 00. Et c'est à 04 h 00 qu'ils ont pu embarquer dans des taxis affrétés par la SNCB.

Monsieur le ministre, pourquoi aucun taxi n'a-t-il été proposé aux navetteurs en gare d'Enghien, après plus de quatre heures d'attente dans le train?

Quel a été le problème technique précis rencontré par Infrabel et qui a paralysé une partie du rail durant de nombreuses heures?

04.02 **François Bellot, ministre**: Cher collègue, la SNCB m'informe qu'elle regrette la suite d'événements qui a découlé de cet incident et reconnaît un défaut dans l'organisation de la prise en charge des voyageurs à Enghien. Elle prendra des mesures en 2019 pour compléter la formation de son personnel chargé de la gestion de crise face à ces situations exceptionnelles.

La SNCB dit avoir veillé à ne laisser aucun voyageur livré à lui-même. Le logement dans un hôtel à Bruxelles ou le réacheminement par taxi vers sa destination finale a été proposé à chaque voyageur concerné. Les voyageurs qui en font la demande recevront une compensation pour le retard de train et un remboursement pour les frais de taxi ou d'hôtel.

Selon Infrabel, ces perturbations ont été provoquées par les conditions météorologiques. Ce jour-là, de la pluie verglaçante est tombée sur l'ensemble du pays et a conduit à l'accumulation de glace sur le fil conducteur d'une caténaire. La glace étant un isolant, il en résulte des interruptions répétées du captage du courant de traction, ce qui provoque différents phénomènes techniques comme la création d'arcs électriques qui fragilisent à la fois la caténaire et le pantographe, empêchant le train de continuer son itinéraire.

D'après Infrabel, ce phénomène est à l'origine des difficultés du 15 décembre dernier, qui a impacté de très nombreux trains. On peut noter que le réseau belge n'est pas le seul à avoir été touché ce jour-là. Le réseau français a également connu de très fortes perturbations, plus tôt dans l'après-midi, causées par le même phénomène.

04.03 **Paul-Olivier Delannois (PS)**: Monsieur le ministre, merci. Comme je vous l'ai dit, je ne reproche rien à personne. Reconnaître ses erreurs comme le fait la SNCB est déjà une très bonne chose pour que cela

n'arrive plus.

Je trouve toujours quelque chose de positif dans le négatif: la personne partie au marché de Noël de Bruxelles et qui a été coincée jusqu'à 05 h 00 du matin m'a promis qu'elle n'y retournera plus et qu'elle restera au marché de Tournai, qui est tout aussi beau!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 28698 van de heer Stefaan Van Hecke is ingetrokken.

05 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 "l'accessibilité de la gare de Tournai pour les personnes à mobilité réduite" (n° 28708)

05 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 28708)

05.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, je me permets de vous interroger concernant les conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en gare de Tournai. Dans ce domaine, je reste persuadé que la SNCB et Infrabel peuvent faire mieux. Aussi, permettez-moi d'étayer mes propos par des arguments concrets qui ont été relevés et que j'ai pu moi-même constater en cette gare.

Tout d'abord, la hauteur des quais est de 28 cm alors que la SNCB avait opté pour la standardisation des bordures de quais à 76 ou 55 cm, selon les cas, et cela afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs. Ensuite, les trottoirs se trouvant devant la gare et qui mènent au hall d'accueil sont trop hauts. Il n'existe pas de rampe d'accès pour y accéder directement. Le moyen pour parvenir à entrer dans le hall est de passer sur le côté via le parking vélo et l'entrée du quai n°1, ce qui est un détour.

Monsieur le ministre, des travaux de rehaussement des quais sont-ils prévus à court et moyen termes par Infrabel? La SNCB en a-t-elle fait la demande? Une rampe d'accès plus directe menant au hall d'accueil est-elle envisagée par la SNCB? Je vous remercie pour vos réponses.

05.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, Infrabel n'agit en effet, dans ces dossiers relatifs au rehaussement des quais, que sur la base des demandes faites par la SNCB, comme vous le mentionnez. À ce stade, le rehaussement des quais de la gare de Tournai n'est pas prévu dans le plan pluriannuel 2018-2020 de la SNCB. Celle-ci prépare actuellement un nouvel exercice de priorisation pour les projets après 2020 qui évaluera l'entièreté du réseau.

Dans ce cadre, la SNCB envisage la rénovation des quais de la gare de Tournai, parmi d'autres, en collaboration avec Infrabel. Cela dit, elle ne peut s'engager pour des projets postérieurs à 2020 car cela doit faire l'objet d'une discussion avec le prochain gouvernement.

Par ailleurs, les PMR peuvent accéder à la gare de Tournai via une traversée de voies au bout du quai n°1. Toutefois, la SNCB examinera la demande d'une rampe d'accès devant mener directement au hall d'accueil de la gare avec la ville de Tournai afin d'y remédier à court terme.

En outre, la ville de Tournai fait partie des 41 gares où une demande d'assistance peut être expressément réservée par téléphone jusqu'à trois heures avant le début du voyage. Il existe également une bande PMR devant le local du sous-chef de gare, ce qui permet aux PMR d'entrer directement en contact avec le personnel responsable de l'assistance. Pour rappel, toutes les informations utiles sont à trouver dans le guide pour les voyageurs à mobilité réduite sur le site internet de la SNCB.

05.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'y entends que des arbitrages budgétaires auront éventuellement lieu en 2020. Étant d'un naturel positif, rien que d'entendre que la demande est "sur les rails" et que des choix devront être faits plus tard, fait que nous continuerons à mettre une certaine pression afin que les bons choix soient faits aux bons endroits et je ne doute pas que ce soit le cas de Tournai.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 28720 van de heer Marco Van Hees wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 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 tunnel en gare de Tournai" (n° 28727)

06 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tunnel in het station Doornik" (nr. 28727)

06.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, plusieurs citoyens de ma commune de Tournai m'ont fait part de certains problèmes rencontrés au sein du tunnel sous-terrain de la gare de Tournai. Premièrement, il semblerait qu'il n'y ait pas d'éclairage de secours dans le tunnel. Ce dernier se retrouve donc plongé dans le noir lorsque les lampes sont défectueuses. Cela renforce clairement le sentiment d'insécurité. Deuxièmement, le sol du tunnel est très glissant, et ce, notamment par temps humide. Il s'agirait selon toute vraisemblance d'un problème de condensation. Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer qu'aucun système d'éclairage de secours n'existe dans ce tunnel? Auquel cas, pouvez-vous me dire si un tel système sera mis prochainement en place? Enfin, existe-t-il un problème de condensation faisant en sorte que le sol soit extrêmement glissant par moments? Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

06.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la continuité de l'éclairage est garantie dans le couloir sous-voies de la gare de Tournai. En effet, le tableau électrique est alimenté de deux façons différentes. Il est normalement impossible que l'éclairage ne soit plus assuré car les deux systèmes se relaient en cas de problème. Ce couloir sous-voies, comme bon nombre de passages sous-voies, connaît des problèmes de condensation. Sans chauffage et soumis aux affres des conditions météorologiques, il est impossible d'éviter ce phénomène.

La SNCB a examiné la possibilité d'y appliquer une peinture antidérapante mais ce traitement de sol provoque d'autres contraintes non négligeables. Il est nécessaire de renouveler le traitement bisannuellement et l'inconvénient majeur réside dans la difficulté d'obtenir un bon résultat en matière de propreté. Ces contraintes nous semblent difficiles à surmonter. Pour sensibiliser la clientèle à cette problématique et pour éviter les risques de glissade, des pictogrammes de vigilance seront apposés dans cet espace.

06.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Je confirme que j'ai déjà vu les pictogrammes mais je confirme aussi qu'il est dangereux de circuler au-dessus. Je prends note. Je peux comprendre qu'il n'y a pas de solution-miracle. Le problème est peut-être identique dans d'autres gares et on pourrait éventuellement appliquer le même traitement. Quant au problème d'éclairage, je vais me renseigner étant donné que j'ai une information différente. Je vous remercie en tout cas pour vos réponses.

De **voorzitter**: *Voilà*, de waarden van de verlichting.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mijnheer de minister, momenteel zijn er geen Parlementsleden met ingediende vragen meer aanwezig. Misschien kan ik u al meedelen dat uw agenda veel lichter zal worden. Vraag nr. 28806 van collega Dumery is omgezet in een schriftelijke vraag. La question n° 28825 de M Devin est transformée en question écrite. Vraag nr. 28867 van mevrouw Grovonijs is omgezet in een schriftelijke vraag. De vragen nrs. 28918, 28919, 28920, 28921, 28922, 28923, 28924 en 28925 van collega Devin zijn omgezet in schriftelijke vragen. De vragen nrs. 28955, 28956 en 28957 van de heer Kir zijn omgezet in schriftelijke vragen. De vragen nrs. 28983, 28985, 28986, 28987 en 28988 van mevrouw Goffinet zijn omgezet in schriftelijke vragen.

07 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déclassement de deux portions d'autoroutes par les autorités de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 28789)

07 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de omvorming van twee autosnelwegen op Brussels grondgebied tot stadsboulevards door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 28789)

*Voorzitter: Paul-Olivier Delannois.
Président: Paul-Olivier Delannois.*

07.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a récemment adopté un arrêté de déclassement de deux portions d'autoroutes situées sur les axes de l'A12 et de la E40. Prévu en plusieurs phases et ce, après une procédure administrative, ce projet vise à réduire le nombre de voies d'accès et à diminuer la vitesse de circulation autorisée à hauteur de 50 km/h. Votre homologue bruxellois n'a pas caché ses intentions en déclarant dans la presse que l'objectif poursuivi est de transformer ces deux tronçons en boulevards urbains.

Sur la forme comme sur le fond, je suis assez étonné, pour ne pas dire interpellé, par cette décision unilatérale des autorités régionales bruxelloises qui n'ont pas privilégié la voie de la concertation préalable. Alors que la capitale de l'Europe connaît malheureusement des records d'embouteillages uniques dans le monde, c'est exactement l'exemple type du cavalier seul qui ne contribuera en rien à désengorger cette ville-Région de ses voitures.

Bannir la voiture mais pour offrir quelles solutions? La presse a parlé de parkings de dissuasion, mais voilà une décennie que les majorités successives en Région bruxelloise n'ont rien concrétisé dans les faits! Quoique les médias aient évoqué un raccordement des points de délestage avec les transports en commun, la STIB n'a clairement rien prévu à ce sujet ni à court ni à moyen terme!

Désengorger Bruxelles, d'accord! Mais se tirer une balle dans le pied, non! Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si votre cabinet a été informé de ce dossier, et ce par la voie de la concertation? Quels sont les détails exacts à ce sujet? Avez-vous eu l'occasion de débattre de la gestion de ce dossier lors du comité de concertation? Quelles sont les garanties qui vous auraient éventuellement été apportées en la matière? Il semble que l'attitude du gouvernement bruxellois ait été jusqu'à présent celle de l'autosolisme, mais sur l'autoroute des concertations intrabelges, je tiens à dire ici que je le regrette et je le déplore!

07.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, ni mon cabinet ni moi-même n'avons été informés de cette démarche de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce point n'a été abordé ni au sein du comité de concertation, ni au comité exécutif des ministres de la Mobilité. En fait, la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas obligée, en sa qualité de gestionnaire de la voirie concernée, d'informer les autres Régions ou le pouvoir fédéral. J'ignore si la Région flamande en a été informée et je ne peux que l'espérer, car c'est la Région qui sera la plus touchée, vu que le tronçon de l'autoroute E40 qui se connecte à ce boulevard urbain est situé en Flandre.

C'est exactement la raison pour laquelle je plaide sans cesse en faveur d'une meilleure collaboration entre les Régions, de même qu'entre les Régions et le niveau fédéral. C'est là la seule façon de vraiment faire bouger les choses.

Ma proposition pour éviter ce type de situation à l'avenir est de créer une agence interfédérale de la mobilité, qui aura notamment pour objectif de faciliter réellement la collaboration entre les parties qui, aujourd'hui, travaillent seules dans leur coin, et tout particulièrement quand on se trouve à l'interface géographique ou entre des modes de transport complémentaires.

07.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Notre groupe soutient bien évidemment votre proposition, car c'est uniquement au travers de la concertation que nous pourrions certainement et efficacement améliorer la mobilité dans notre pays et dans nos différentes régions.

*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 "l'utilisation du réseau de la SNCB par la STIB" (n° 28790)

08 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van het NMBS-net door de MIVB" (nr. 28790)

08.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, vous aurez certainement eu l'occasion de lire, dans la presse, un certain nombre de déclarations d'élus bruxellois mais aussi du directeur de la STIB, en faveur de

l'utilisation par la STIB des infrastructures du réseau bruxellois de la SNCB.

Afin de faire le point sur ce dossier, j'aurais souhaité que vous puissiez nous apporter un éclairage concret en termes de faisabilité mais aussi d'opportunités par rapport à ces différentes déclarations. Cette proposition d'utilisation par la Société de transports publics bruxelloise, des infrastructures de la SNCB, vous semble-t-elle crédible et raisonnable? En effet, j'ai moi-même un certain nombre de doutes sur cette thématique. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'aurais souhaité connaître votre avis.

08.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, peut-on patienter quelques instants car je ne dispose pas encore de la réponse finalisée?

Le **président**: D'accord. Poursuivez avec votre question suivante, monsieur Calomne.

09 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de voitures sans permis" (n° 28946)

09 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van voertuigen waarvoor er geen rijbewijs nodig is" (nr. 28946)

09.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, sans transition, nous avons toutes et tous été touchés et attristés par l'accident qui s'est déroulé à Rhode-Saint-Genèse, en date du 16 février dernier et qui a provoqué la mort de deux jeunes filles. Comme vous le savez, ce drame s'est déroulé à bord d'une voiture ne nécessitant pas de permis de conduire de type B.

En effet, seuls un permis de conduire cyclomoteur (permis AM) et un âge minimal de 16 ans sont requis pour pouvoir conduire ces voiturettes qui ne peuvent dépasser les 45 km/h et ne pèsent pas plus de 425 kilos.

Ce différentiel de vitesse ainsi que le calibre léger de ce type de véhicules suscitent un questionnement quant au maintien de ceux-ci sur les voies publiques. À cet égard, il faut savoir que le taux de mortalité dans ces voitures est supérieur, s'élevant en moyenne à 21 morts sur 1 000 contre 18 sur 1 000 à bord d'une voiture dite normale. Toutefois, il faut également observer que relativement peu d'accidents impliquant ces voitures sans permis sont à déplorer. Majoritairement utilisés par des personnes plus âgées, ces véhicules présentent notamment l'avantage de pouvoir apporter une solution de mobilité à des seniors qui n'ont pas ou plus d'autres alternatives.

Monsieur le ministre, d'après les informations à votre disposition, quel est le nombre de voitures sans permis circulant dans notre pays? Quel est le nombre d'accidents impliquant des mineurs conduisant ces voitures ces dernières années? Ces chiffres sont-ils stables ou observe-t-on une tendance à la hausse ou à la baisse?

Par ailleurs, une réflexion est-elle menée par vos services sur l'utilisation de ce type de véhicules, en regard notamment des conditions d'âge et d'aptitude? De même, ne serait-il pas opportun d'étudier les critères de solidité et de résistance de ces voitures en cas d'accident?

Enfin, des discussions ont-elles lieu à ce sujet avec vos homologues européens en charge de la Mobilité?

09.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, actuellement, il y a 6 388 quadricycles légers immatriculés en Belgique. Il ne s'agit pas de voitures mais bien de cyclomoteurs munis d'un habitacle, ce qui explique qu'un permis AM soit suffisant pour les conduire.

Pour la période 2015-2017, seuls trois conducteurs de voitures dites sans permis de moins de 18 ans ont été impliqués dans un accident corporel. Même en ajoutant les conducteurs de 18 ans, on compte 7 victimes, soit 5,6 % de l'ensemble des victimes d'accidents avec ces véhicules. De manière générale, on ne constate pas non plus de hausse d'accidents les impliquant.

Compte tenu de ces éléments, mener une réflexion sur l'utilisation de ce type de véhicules ne me paraît pas être une priorité. Il est d'ailleurs fort probable que ces voiturettes connaissent moins de succès à l'avenir car les personnes qui peuvent les conduire sans permis, nées avant février 1961, sont de moins en moins nombreuses.

Les critères de solidité et de résistance en cas d'accident font partie des prescriptions techniques des véhicules fixées au niveau européen. En ce qui concerne les quadricycles légers, le règlement 168/2013, qui détermine les différents essais à réaliser pour l'obtention de l'homologation, est élaboré par des experts en vue de garantir la sécurité routière et la protection des usagers de la route. Aucun projet de modification n'est en cours.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du réseau de la SNCB par la STIB" (n° 28790) (continuation)**

10 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van het NMBS-net door de MIVB" (nr. 28790) (voortzetting)**

Le **président**: Nous revenons à la réponse à la question n° 28790 de M. Calomne.

10.01 **François Bellot**, ministre: Merci, monsieur le président.

Je comprends tout à fait les doutes de l'honorable membre. En effet, la question de l'utilisation du réseau SNCB par la STIB est complexe et doit être analysée sous l'angle de quatre éléments différents pour être complet: la mobilité, le caractère opérationnel, l'axe institutionnel et l'aspect financier.

Sous l'angle de la mobilité, la situation de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est soumise à l'impact de deux mobilités. Premièrement, la mobilité de et vers Bruxelles, c'est-à-dire les navetteurs qui soit habitent en Région bruxelloise ou travaillent en dehors, soit habitent en dehors de la RBC mais viennent y travailler ou y consommer des services culturels ou autres. Deuxièmement, la mobilité intérieure à Bruxelles, c'est-à-dire celle des habitants de la RBC qui se déplacent à l'intérieur de la Région.

Le projet du RER tel que conçu dans les années 2000 (convention RER de 2003) avait pour but de développer une solution à ces deux types de mobilité bruxelloise. L'article 3 de la convention prévoit la mutualisation des moyens de transport en commun pour garantir la mobilité de, vers, dans et autour de Bruxelles.

L'article 4 stipule que "chacune des Régions s'engage à renforcer l'offre dans la zone RER, à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer des transports en commun coordonnés, à prendre les mesures et accords nécessaires à l'intégration de l'offre, en ce compris l'harmonisation tarifaire et l'intégration de la billettique". Dans ce cadre, notre gouvernement a réalisé les seules avancées concrètes dans ce dossier depuis 2003. On attend encore les avancées des Régions.

En Région bruxelloise, nous avons rouvert trois gares, et bientôt une quatrième. Nous avons créé l'offre S avec 76 trains supplémentaires en décembre 2016. En décembre 2017, nous avons ajouté de nouveaux trains, dont certains vers Bruxelles. Ce renforcement est constaté et salué par tous les experts bruxellois en matière de mobilité.

Si on compare la situation de 2017 avec celle de 2012, l'offre exprimée en nombre de trains a augmenté de 14,4 % quand le nombre de voyageurs a augmenté de 16,1 %.

Les travaux du RER sont relancés et ils sont financés. Un nouveau chantier sera inauguré demain sur la ligne 124.

Même si la fréquentation des trains sur l'offre S augmente, il faut constater que les trains S pourraient encore accueillir davantage de voyageurs. Il est donc capital, au sein de Bruxelles et de la sous-région, de communiquer régulièrement sur l'offre S. Par ailleurs, d'autres acteurs, comme les communes, peuvent alimenter également cette communication liée à l'offre.

Sur le plan opérationnel, le réseau ferroviaire belge est en forme d'étoile, avec Bruxelles au centre. Certains

tronçons du réseau ferroviaire bruxellois sont donc déjà saturés en heure de pointe. C'est notamment le cas entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord et entre Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Luxembourg. Par conséquent, intensifier l'offre de trains à l'intérieur du périmètre bruxellois serait un peu comme saturer un rond-point sans que personne venant de l'extérieur ne puisse y entrer.

Sur le plan opérationnel, je rappelle aussi que, pour qu'un nouvel opérateur, notamment la STIB, puisse opérer, il doit disposer de cinq éléments:

1. une licence d'entreprise ferroviaire;
2. un certificat de sécurité;
3. du matériel homologué pour aller sur le réseau ferroviaire;
4. des collaborateurs formés selon le prescrit légal, c'est-à-dire le Code ferroviaire;
5. des sillons.

Il est vrai que, dès 2020, toute entreprise qui répond aux quatre points pourra demander des sillons auprès d'Infrabel et ainsi fournir un service de transport intérieur de voyageurs sur une base commerciale, c'est-à-dire sans intervention autorisée des pouvoirs publics. La vente des tickets doit donc couvrir les charges sans autre intervention.

Sur le plan institutionnel, c'est une mission de service public de transport intérieur. Celle-ci est, à l'heure actuelle, attribuée exclusivement à la SNCB, compte tenu de l'article 156, § 1 de la loi du 21 mars 1991. Cette considération doit en outre être en combinaison avec le contenu de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles qui rend l'autorité fédérale exclusivement compétente pour le transport ferroviaire. Autrement dit, à défaut d'une modification de la loi spéciale, il ne revient pas aux Régions d'adopter elles-mêmes un cadre juridique afin de permettre à l'entité de leur choix d'exécuter une mission de service public. Je ne pense pas que la Région bruxelloise soit demanderesse d'une réforme institutionnelle pour modifier ce cadre-là car cela ouvrirait la porte à autre chose.

Sur l'aspect financier, il faut savoir que, dans ce cadre, pour proposer de l'offre ferroviaire intra-bruxelloise avec une valeur ajoutée par rapport à ce qui existe, cela ne peut porter que sur une augmentation de l'offre en heures creuses.

Compte tenu de ces éléments, si ce service était proposé par la SNCB, il devrait être de nature commerciale, excluant la possibilité de toute demande de subside à une quelconque autre autorité.

Sur le plan politique, il suffit de voir les réactions diverses sur le sujet pour comprendre qu'il séduit surtout ceux qui sont en faveur de la régionalisation du rail. Je ne pense donc pas qu'il soit indispensable aujourd'hui, au niveau bruxellois, d'ouvrir cette boîte. Si la STIB veut effectivement utiliser et faire de la prestation ferroviaire sur Bruxelles, ce sera au prix d'une loi de réforme institutionnelle qui, à mon avis, ne portera pas uniquement sur le ferroviaire si jamais elle était demandeuse de le faire.

Pour toutes ces raisons, il est quasiment impossible aujourd'hui que la STIB organise elle-même du réseau ferroviaire sur le réseau bruxellois: raisons opérationnelles, techniques, politiques et institutionnelles. Bonne chance à ceux qui voudraient à l'avenir concrétiser cela!

Le président: Il eut été dommage que vous n'ayez obtenu tous les éléments de réponse.

10.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, je voulais avoir tous les éléments précis car j'ai dû demander une correction ce matin.

10.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse complète et détaillée. D'habitude, les réponses sont courtes et les questions assez longues mais, en l'occurrence, c'est plutôt l'inverse.

Vos réponses ne font que conforter la première analyse du problème et permettent de relativiser les déclarations des uns et des autres qui laissaient croire qu'il ne suffisait que d'un claquement de doigts pour que, demain, des véhicules de la STIB roulent sur le réseau de la SNCB. Ce n'est pas si simple que cela!

Comme votre conclusion le dit, c'est littéralement impossible. Ce débat méritait clarification, je vous remercie de l'avoir fait au travers de vos différentes réponses soulignant les différents plans (institutionnel, mobilité,

financier etc.) qui ne font que confirmer cette impossibilité et que je vous invite à communiquer plus largement. En effet, de nombreuses intox de la part d'un certain nombre d'acteurs au travers des médias laissaient croire le contraire au plus grand nombre et en particulier aux Bruxellois. Vous avez remis l'église au milieu du village, je vous en remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11] Questions jointes de

- **M. Olivier Henry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désarmement des inspecteurs sûreté de Brussels Airport" (n° 28833)**

- **M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les armes des inspecteurs aéroportuaires" (n° 28905)**

11] Sameengevoegde vragen van

- **de heer Olivier Henry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwapening van de inspecteurs die belast zijn met de beveiliging bij Brussels Airport" (nr. 28833)**

- **de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wapens van de luchthaveninspecteurs" (nr. 28905)**

11.01] Olivier Henry (PS): Monsieur le ministre, au 1^{er} janvier 2019, la DAB – la nouvelle direction, au sein de la police fédérale, en charge notamment de la protection des sites sensibles – devait entrer en fonction, y compris à l'aéroport de Bruxelles-National.

Avec l'arrivée de ce nouvel acteur de la sécurité, il convient de s'interroger au sujet de la répartition des tâches avec les inspecteurs de sûreté, dont les fonctions consistent, entre autres, à prévenir les attentats qui pourraient survenir en vol, à superviser la fouille des voyageurs, de leurs bagages et des marchandises avant leur montée dans l'avion ou encore à patrouiller autour des pistes pour prévenir les potentielles intrusions de personnes ou d'objets permettant de commettre lesdits attentats.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire quel est le rôle respectif de la DAB et des inspecteurs de la sûreté dans la sécurité aéroportuaire et comment s'organise leur coopération sur un site que l'OCAM, rappelons-le, situe toujours au niveau 3 de la menace?

11.02] François Bellot, ministre: Monsieur Henry, comme M. Van Hecke avait introduit une question jointe à la vôtre, je répondrai dans les deux langues.

L'article 16quinquies de la loi sur la fonction de police charge la police fédérale d'exécuter les missions spécialisées en protection et sécurisation, qui sont précisées à l'article 44/16 de ladite loi, et pour ce qui concerne notre propos: la sécurisation des infrastructures de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'exécution de ces missions a été confiée à la nouvelle direction de la sécurisation de la police fédérale (DAB) à dater du 1^{er} décembre 2018. Une période transitoire, courant jusqu'au 9 janvier, a permis aux partenaires chargés des missions de sûreté d'adapter les dispositifs y relatifs.

Het protocol waarvan sprake, regelt de praktische aspecten, met name de operationele afspraken en de informatie-uitwisseling van de samenwerking tussen het DGLV, het directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit, de federale politie en BAC, de uitbater van de luchthaven. Het werd volgens de regels ondertekend door deze partners. Dit staat los van enig dreigingsniveau.

De versterking van de federale politie op Brussels Airport met meer dan vijftig gewapende en getrainde beveiligingsagenten van de DAB die zullen instaan voor de beveiliging van de luchthaveninspecteurs resulteert in een substantiële verhoging van het beveiligingsniveau op de luchthaven. De DAB is bevoegd voor een aantal beveiligingstaken die gewapend worden uitgevoerd zoals de beveiligingspatrouilles op de luchthaven.

En application du protocole et donc du partage des tâches, l'inspection aéroportuaire BAC est déchargée de sa mission armée et ainsi de la protection du périmètre. Cette mission est reprise par les personnels armés de la DAB.

J'ai pris acte de la volonté de BAC de retirer l'arme à feu de la dotation de son personnel chargé des missions de sûreté.

11.03 Olivier Henry (PS): Monsieur le ministre, je pense que les inspecteurs de sûreté sont au cœur du dispositif antiterroriste. Ils sont très inquiets, aujourd'hui, eu égard à la décision de la nouvelle direction. Votre réponse ne va certainement pas les rassurer eu égard à leur désarmement.

Je me demande dans quelle mesure je ne devrais pas demander au ministre de l'Intérieur ce qu'il pense du rôle et des missions de la DAB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le chantier de la gare de Mons" (n° 28721)

12 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken in het station Bergen" (nr. 28721)

12.01 Éric Thiébaud (PS): Monsieur le ministre, ma question concerne une fois de plus la gare de Mons. Depuis 2007, j'ai déjà posé des questions à ce sujet à au moins trois ou quatre ministres.

Le chantier de la gare de Mons doit une nouvelle fois faire face à un contretemps. D'après les renseignements dont je dispose, un conflit opposant la SNCB à CIT Blaton – une des sociétés qui gèrent le chantier – a entraîné un ralentissement dans le cours des travaux ces dernières semaines.

Ainsi, la gigantesque passerelle de la gare n'est toujours pas ancrée sur ses appuis définitifs, alors que cela aurait dû être le cas depuis plusieurs mois. Cette opération est d'autant plus cruciale qu'elle conditionne la suite des travaux, notamment la couverture et l'équipement de la galerie. Du coup, de nouvelles interrogations se posent quant au respect du calendrier annoncé par la SNCB pour la mise en service de la nouvelle gare dans le courant de l'année 2020. Vous m'aviez d'ailleurs initialement parlé de 2019, pour ensuite me dire que ce serait plutôt 2020. Je crains de vous entendre bientôt me dire que ce sera pour 2021.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'éclairer à ce sujet? Le litige en question entre la SNCB et la société CIT Blaton est-il résolu? Des garanties ont-elles été données afin d'éviter tout nouveau conflit à l'avenir? Dans l'affirmative, quelles sont les différentes étapes du chantier qui restent à réaliser? La date de la mise en service de la nouvelle gare est-elle confirmée ou sera-t-elle une nouvelle fois revue?

12.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, les travaux de la charpente métallique de la gare de Mons ont effectivement connu des difficultés d'exécution qui ont retardé l'opération délicate de la mise sur appui définitif de la passerelle. La SNCB m'informe que ces difficultés sont à présent résolues et que la mise sur appui a débuté le 5 février. Dès que l'opération de descente sera terminée, les autres entreprises pourront entamer leurs travaux. Pour la couverture, des techniques spéciales seront mises en œuvre. À l'heure actuelle, aucun élément ne remet donc en cause le planning communiqué précédemment, à savoir la mise en service de la gare au troisième trimestre de 2020.

Quant à votre question concernant le litige entre la SNCB et la société CIT Blaton, la SNCB précise qu'une procédure judiciaire est en cours, dans laquelle la SNCB est impliquée, à l'initiative de la SMBPC Hainaut, de CIT Blaton et de la CFE.

Cette procédure n'a et n'aura pas d'incidence sur les travaux postérieurs confiés à la SM. Par ailleurs, la SNCB ne peut garantir l'absence d'autres litiges relatifs à ce chantier.

12.03 Éric Thiébaud (PS): Bon. Le troisième trimestre de 2020.

12.04 François Bellot, ministre: *Wait and see.*

12.05 Éric Thiébaud (PS): Il s'agit d'un conflit judiciaire, carrément. C'est quand même assez inquiétant, dans ce domaine.

12.06 François Bellot, ministre: C'est un conflit entre le maître d'ouvrage et le maître d'exécution.

12.07 Éric Thiébaud (PS): Je suis tout de même surpris qu'on aille jusqu'au niveau judiciaire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état du pont du chemin de fer de Cuesmes" (n° 28722)

13 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat van de spoorwegbrug in Cuesmes" (nr. 28722)

13.01 Éric Thiébaud (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'état de délabrement du pont du chemin de fer situé près de l'avenue Wauters à Cuesmes inquiète les riverains. Régulièrement, des petits fragments du viaduc tombent à quelques mètres de leur porte d'entrée. Il y a quelques semaines, plusieurs morceaux se sont détachés de celui-ci et des pilastres qui soutiennent la route. Des éboulements causés par le mauvais état du viaduc, ainsi que des fissures, sont malheureusement monnaie courante.

Pour les riverains, il est urgent que le propriétaire du pont, à savoir Infrabel, prenne conscience du danger. Ils souhaitent que des travaux de consolidation soient réalisés dans les plus brefs délais. Que pouvez-vous leur répondre, monsieur le ministre? Infrabel a-t-elle, comme je l'espère, connaissance de la situation? Des vérifications plus fréquentes du pont seront-elles effectuées par les ouvriers d'Infrabel? L'état de dégradation du pont va-t-il conduire à des travaux de consolidation tout prochainement? Si oui, dans quel délai?

13.02 François Bellot, ministre: Monsieur Thiébaud, Infrabel m'informe qu'elle a une très bonne connaissance de l'état de cet ouvrage, dont la stabilité d'ensemble ne serait pas en danger, malgré les apparences qui peuvent générer une certaine inquiétude chez les riverains.

Pour tenir compte de cette situation, des inspections trimestrielles de cet ouvrage sont prévues. Elles seront complétées si nécessaire par des peignages des zones dont les inspections révéleraient qu'elles sont susceptibles de présenter un risque de détachement d'éléments de béton. En outre, une expertise complète de l'ouvrage sera effectuée en 2019 afin de définir avec précision les travaux devant être réalisés pour remettre l'ouvrage totalement en état et régler de manière durable les pathologies dont il souffre. Celles-ci sont sans doute liées aux agressions atmosphériques.

Le cahier des charges relatif à ces travaux devrait être publié dans le courant du premier semestre 2020. L'exécution des travaux serait prévue pour une fin en 2021.

13.03 Éric Thiébaud (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. La gare de Mons sera donc faite avant la réparation du pont de Cuesmes. Or, à mon sens, cette réparation devrait être plus facile. Honnêtement, étant tous deux ingénieurs nous savons qu'il ne faut pas longtemps pour gratter le béton et en remettre afin de ne plus laisser les ferrailages à nu. Cela va continuer à se dégrader, pendant un an. Quelqu'un risque de se blesser. Un morceau de béton peut tomber. C'est assez inquiétant.

Merci quand même pour vos éclaircissements.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Mme Véronique Waterschoot au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les modifications des instructions aux pilotes à la suite des travaux actuellement réalisés à la balise BUB à Brussels Airport" (n° 28933)

14 Vraag van mevrouw Véronique Waterschoot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ten gevolge van de huidige werken aan het BUB-baken op Brussels Airport gewijzigde instructies voor de piloten" (nr. 28933)

14.01 Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, la balise BUB qui sert notamment de repère pour les pilotes atterrissant par l'approche visuelle en piste 07L a été

débranchée du 8 novembre à la mi-décembre 2018 afin de procéder à sa rénovation.

L'approche visuelle sur la piste 07L n'était donc plus possible. Belgocontrol a alors mis en oeuvre une procédure dite RNP (Required Navigation Performance) qui impose un atterrissage rectiligne. Avec ce type d'atterrissage, de très nombreux riverains de l'Ouest, du centre et du Nord-Est de Bruxelles ont vu passer au-dessus de leurs têtes un plus grand nombre d'avions durant cette période.

Rappelons que selon une étude de l'ULB de novembre 2016 concernant l'historique des routes aériennes, les atterrissages rectilignes sur la piste 07L provoquent des nuisances chez plus de 280 000 riverains bruxellois et flamands. Des procédures dites RNAV1 ont également été mises en service pour les décollages, durant la même période.

Comme durant l'été 2015, lors des travaux qui ont eu lieu en piste 01, à la demande de votre prédécesseur puis de vous-même, la navigation par satellite a donc été imposée pour les atterrissages en piste 07. En 2015, cela avait causé beaucoup d'émoi, car cette procédure permet d'atterrir en piste 07 de manière moins contraignante qu'aujourd'hui, notamment en cas de visibilité horizontale et verticale réduite. À l'époque, ce changement de procédure fut temporaire.

Monsieur le ministre, l'utilisation de ces procédures fut-elle temporaire et limitée à la durée des travaux de la balise BUB? Selon la presse, il semblerait que cela soit le cas? Pouvez-vous le confirmer? Par ailleurs, comptez-vous procéder à une évaluation de l'impact de ces nouvelles procédures, considérant, sauf erreur de ma part, que c'est la seconde fois qu'elles sont appliquées? Le cas échéant quel serait l'objectif de cette évaluation? Pourrions-nous recevoir copie de ce document?

14.02 François Bellot ministre: Monsieur le président, chère collègue, pour ce qui concerne votre premier point, je vous renvoie aux réponses apportées aux questions longuement étayées par des détails, notamment sur le sujet repris à la question n° 27823 posée lors de la précédente réunion de commission.

Concernant la deuxième question, les procédures RNP étant une obligation européenne sur toutes les pistes pour 2020, une évaluation des périodes tests de ces procédures a été, en effet, demandée pour que soient tirées à cette occasion les conclusions de ce qui s'est passé durant les années précédentes et au cours de la dernière période des travaux.

La procédure RNP n'y est plus active pour l'instant, puisqu'il n'y a plus de travaux. C'était temporaire, mais cela va devenir définitif à cause de l'obligation européenne qui l'impose pour tous les aéroports qui accueillent des passagers.

14.03 Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): Merci monsieur le ministre. Je prendrai connaissance de la question que vous avez évoquée dans votre réponse. L'évaluation me paraît tout à fait indiquée et je me réjouis que vous l'entrepreniez. Par contre, vous n'avez pas dit si nous allions pouvoir disposer de cette évaluation.

14.04 François Bellot, ministre: Je ne l'ai pas encore reçue, vous devrez m'interroger à nouveau quand ce sera le cas. Cependant, vous ne devrez pas attendre longtemps.

14.05 Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): Quel est le délai?

14.06 François Bellot, ministre: Je n'en sais rien. L'évaluation précédente avait été présentée, j'ai répondu à une question orale à ce sujet, il y a un moment. Le résultat en était que le niveau de bruit avait baissé de 2 à 3 décibels jusqu'à 1,5 kilomètre de l'aéroport. Et la quantité de kérosène avait diminué de 50 litres pour les moyens courriers et de 75 à 80 litres pour les longs courriers. Référez-vous à ces réponses!

14.07 Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): Je peux donc m'attendre à ce que vous présentiez cette nouvelle étude au Parlement, si nous en faisons la demande!?

14.08 François Bellot, ministre: Si nous avons ces résultats à temps! Cette étude est réalisée de manière indépendante par un organisme qui ne dépend pas du SPF Mobilité et Transports.

14.09 **Véronique Waterschoot** (Ecolo-Groen): Je me ferai un plaisir de déposer une nouvelle question, afin d'obtenir ce document, monsieur le ministre. Concernant l'obligation européenne, il me semble que le calendrier s'étend de 2020 à 2030.

14.10 **François Bellot**, ministre: C'est 2020!

14.11 **Véronique Waterschoot** (Ecolo-Groen): Vous me confirmez que c'est 2020!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 28996)**

15 **Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 28996)**

15.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is ook een verhaal dat al lang aansleept.

Ik heb u in deze commissie al verschillende vragen gesteld over de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters. Die renovatie verloopt zeer moeizaam en de vertraging is navenant.

Maandag nog lanceerde het Gents MilieuFront een oproep om na te gaan of het station een visionair mobiliteitsproject zou kunnen krijgen, waarbij de comfortconcurrentie met de auto kan worden aangegaan.

Volgens hen moet het station ook hyperfunctioneel en groot zijn om de verwachte reizigersgroei van de komende jaren op te vangen. Vanaf 2020 wordt een reizigerscapaciteit van 60 000 reizigers per dag verwacht.

Er wordt ook meer creativiteit en comfort op de huidige werf gevraagd, bijvoorbeeld door tijdelijke trappen met slipvaste houten treden, zoals op de stationswerf van Rotterdam Centraal.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Ten eerste, hoeveel werd er gebudgetteerd voor de renovatie van de stationshal? Welk investeringsplan is dat gebeurd, door welk spoorbedrijf? In welke jaren werden de werken gepland?

In welke jaren werden de werken uitgevoerd? Wanneer was de officiële oplevering? Hoeveel bedroeg de uiteindelijke kostprijs? Op welke manier werd het verschil gefinancierd?

Ten tweede, hoeveel werd er gebudgetteerd voor fase 1 van de stationswerken, met betrekking tot de sporen 8 tot en met 12? In welk investeringsplan is dat gebeurd, door welk spoorbedrijf? In welke jaren werden de werken gepland?

In welke jaren werden de werken uitgevoerd? Wanneer was de officiële oplevering? Hoeveel bedroeg de uiteindelijke kostprijs? Op welke manier werd het verschil gefinancierd?

Ten derde, hoeveel werd er gebudgetteerd voor fase 2, met betrekking tot de sporen 1 tot en met 7 in het meerjareninvesteringsplan 2018-2020? Door welk spoorbedrijf? Hoeveel bedraagt op dit moment de geschatte kostprijs van de volledige fase 2, dus ook met de kosten na 2020?

Graag had ik ook een toelichting gekregen bij de aanpassingen aan het bouwplan en de aanvraag van een nieuwe bouwaanvraag. Hoeveel is de geschatte kostprijs van het vernieuwde ontwerp op dit moment? Tegen wanneer plant men een aanbesteding uit te schrijven? Wat zijn de verdere stappen en de timing? Wat is de uiterste indientdatum van de offertes? Wat met de timing voor de start van de tweede fase? Wat is het advies van stad Gent met betrekking tot het aangepaste plan?

Plant de NMBS in afwachting van de tweede fase nog verbeteringen op de huidige werf?

15.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, de NMBS laat mij weten dat ze ingevolge een overschrijding van voorziene budgetten een aantal bijkomende aanpassingen aan haar

bouwplan bestudeerd heeft en hierover overleg gevoerd heeft met de stad Gent en de stuur- en klankbordgroep.

Deze aanpassingen hebben voornamelijk betrekking op de aangepaste grote overkapping en de plaatsing van zonnepanelen daarop, het verbeteren van de toegang van de loketgang langs de Prinses Clementinalaan, de scheiding van fietsers en voetgangers, kleinere aanpassingen om de looplijnen te verbeteren, het verbeteren van de toegang naar en de capaciteit van de fietsenstalling en de optimalisatie van het commercieel gedeelte. De brede perrons met roltrappen, vaste trappen en liften blijven behouden. Ook het tramstation wordt uitgevoerd zoals gepland.

De NMBS gaat ervan uit dat de voormelde aanpassingen de bouwkost zullen verminderen. Gezien de lopende overheidsopdracht kan de NMBS momenteel echter geen cijfergegevens bekendmaken. De NMBS laat mij weten dat er momenteel een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking, op Europees niveau lopende is. In het kader van de onderhandeling met de aannemers zal aan de aannemers dan ook een aangepast bestek bezorgd worden.

Als gevolg van de verschillende optimalisaties en besparingen ten aanzien van het initieel bouwplan is er volgens de NMBS sowieso een nieuwe bouwaanvraag nodig in overleg met de stad Gent. De NMBS streeft ernaar om de werken in het voorjaar van 2020 te kunnen heropstarten.

Ten slotte laat de NMBS mij nog weten dat ze van oordeel is zich als een goede huisvader te gedragen in dit project en met de nodige zorg om te gaan met de beschikbare budgetten. Indien geoordeeld zou worden dat een onderzoek naar het beheer van het project Gent-St-Pieters aangewezen is zal de NMBS haar volle medewerking verlenen.

15.03 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt eigenlijk niets nieuws gezegd vergeleken met mijn vorige vraag van een paar weken geleden. Ik stelde deze vraag natuurlijk om te kijken wat er in tussentijd kan gebeuren. Alles ligt nu stil maar het Gents MilieuFront stelt terecht dat het station op een goede manier moet worden aangepakt zodat het een alternatief vormt voor de auto en andere vervoersmiddelen.

Ik heb u cijfers gevraagd met betrekking tot de verschillende onderdelen en werken. Die heb ik echter niet gekregen. Ze zijn dus niet voorhanden of u wil of mag ze niet geven. Ik had daar graag duidelijkheid over gekregen. Het gaat hier immers over een project dat gefinancierd wordt met publiek geld en het is dus van het grootste belang dat de NMBS alle kaarten op tafel legt.

De NMBS moet volledige inzage geven aan het Parlement over wat er is gebudgetteerd, wat er betaald is en wat er nog moet volgen aan facturen.

Ik stel u de vraag dus nog eens heel uitdrukkelijk, mijnheer de minister: hebt u die cijfers of mag u ze niet geven? Wat is er eigenlijk aan de gang?

15.04 François Bellot, ministre: Monsieur, je ne peux pas vous en dire plus parce que nous sommes dans une procédure de marché public. Je ne peux pas annoncer les estimations.

15.05 Veli Yüksel (CD&V): Monsieur le ministre, je comprends.

Maar van de afgewerkte gedeelten, de fase 1, hebt u toch een budgettering en oplevering? Ik heb u in een vorige ronde gevraagd wat dat gekost heeft en u sprak toen van 85 miljoen euro, in antwoord op mijn vraag. Ik heb echter in de stukken teruggevonden dat de eerste fase gebudgetteerd was op 56 miljoen euro, dus ik zie daar een gigantisch groot verschil. Het is dus een van de twee: ofwel was men zeer optimistisch met de begroting, ofwel heeft het enorm veel geld gekost, achteraf gezien.

15.06 François Bellot, ministre: Je n'ai pas les chiffres. Je ne peux pas vous donner les chiffres. Je ne les ai pas avec moi.

En ce qui concerne le dossier qui est mis en adjudication, je ne peux pas les publier tant que l'adjudication n'a pas eu lieu.

15.07 Veli Yüksel (CD&V): Je comprends.

15.08 François Bellot, ministre: Je veux dire que je n'ai pas les chiffres complets que vous demandez. Je suis désolé.

15.09 Veli Yüksel (CD&V): Je comprends, s'agissant du futur. Mais qu'en est-il des dossiers terminés?

15.10 François Bellot, ministre: Oui, mais je n'ai pas les chiffres ici. La SNCB ne me les a pas communiqués.

15.11 Veli Yüksel (CD&V): Oké, dank u wel, maar ik heb bij een vorige vraag eigenlijk al gezegd dat ik hieromtrent een onderzoek wil. U zegt nu dat de NMBS zal meewerken aan een onderzoek en ik kondig hierbij aan dat ik naar het Rekenhof zal stappen om hieromtrent duidelijkheid te krijgen.

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

16 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "motorfietsen op de busstrook" (nr. 28997)

16 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation par les motos du couloir réservé aux bus" (n° 28997)

16.01 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, de zon schijnt vandaag en heel wat motorrijders halen hun motor buiten om een ritje te doen en naar hun werk te rijden. Vanuit motorverenigingen wordt vaak de vraag gesteld om gebruik te kunnen maken van busstroken. Dat zou de veiligheid van motorrijders ten goede kunnen komen en zou uiteraard ook een positieve impact hebben op het fileprobleem.

Het verkeer op busstroken wordt geregeld in artikel 72, vijfde lid van de wegcode. Die zou moeten worden aangepast met een kleine technische ingreep. De volgende zinsnede zou kunnen worden weggelaten: "indien respectievelijk één of meerdere van de volgende symbolen zijn aangebracht op het bord F17 of een onderbord". Op die manier krijgen fietsers, bromfietsers, motorfietsers, voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan 8 zitplaatsen en de voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer, veralgemeend toegang tot de busstrook. Een verkeersbord zou kunnen worden gebruikt om die weggebruikers bij uitzondering te verbieden op de busstrook te rijden, terwijl er nu een verkeersbord moet staan om die weggebruikers wel toe te laten.

Mijnheer de minister, ten eerste, wat waren de bedenkingen van de technische werkgroep voor de vernieuwde wegcode met betrekking tot het veralgemeend toelaten van fietsers, bromfietsers, motorfietsers, voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan 8 zitplaatsen en de voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer op de busstrook, en waarom?

Ten tweede, welke aanpassingen worden gepland in de nieuwe wegcode?

Ten derde, hoe staat u tegenover het veralgemeend toelaten van fietsers, bromfietsers, motorfietsers, voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan 8 zitplaatsen en de voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer, op bijzonder overrijdbare bedding?

16.02 Minister François Bellot: Het voorbehouden van de bedding voor voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer heeft tot doel de doorstroming van die voertuigen te bevorderen. Een algemene toelating van allerlei andere categorieën van weggebruikers is nooit aan de orde geweest. De wegbeheerders zijn immers het beste geplaatst om te oordelen of er in bepaalde beddingen ook andere weggebruikers zoals motorfietsers kunnen worden toegelaten, zonder dat de doorstroming van het openbaar vervoer in het gedrang komt. In het verkeersreglement worden daarom enkel de symbolen opgenomen waarmee de wegbeheerders, indien gewenst, aan de slag kunnen.

In het ontwerp tot herziening van de wegcode wordt de lijst met de weggebruikers die door middel van signalisatie toegelaten kunnen worden tot de beddingen voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, uitgebreid met voertuigen die gebruikt worden voor carpoolen, voertuigen die bestemd zijn voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap en voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit.

Er zou kunnen worden gesteld dat de catalogus waaruit de wegbeheerders kunnen kiezen om een aangepast beleid te voeren, uitgebreid wordt. In het ontwerp tot herziening van de wegcode worden de huidige busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding tot slot gelijkgeschakeld. Er komt zo een einde aan het subtiele verschil tussen beide regimes. Dat komt de duidelijkheid en dus ook de verkeersveiligheid ongetwijfeld ten goede.

16.03 Veli Yüksel (CD&V): Dank u wel voor uw antwoord, dat ik meeneem, wij bekijken het thema voort.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 28927, 28972, 28973, 28974, 28975 en 28980 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

17 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prioritaire voertuigen van de brandweer" (nr. 28981)

17 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 "les véhicules prioritaires des pompiers" (n° 28981)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, eind vorige week bracht de Vereniging Vlaamse Brandweervrijwilligers een communicatie uit over de problematiek van dringende interventies waarbij zij van de autosnelwegen moeten gebruikmaken. Volgens de richtlijnen van Binnenlandse Zaken wordt er aanbevolen om niet meer over de pechstrook te rijden wanneer de brandweer bij druk verkeer uitrukt. Vroeger waren wij het gewoon dat bijvoorbeeld brandweerwagens of ziekenwagens met sirenes aan over de pechstrook reden, maar dat wordt nu dus afgeraden. De aanbeveling luidt om tussen de twee rijstroken in te rijden, wat veiliger zou zijn. Strikt genomen staat de Wegcode dat echter niet toe. Artikel 59.12 van de Wegcode stelt immers dat enkel de rijkswacht-, politie- en douanepersoneelsleden een uitzondering hebben op de naleving van het verkeersreglement wanneer hun opdracht het rechtvaardigt. De brandweer staat daar duidelijk niet tussen. Bovendien stelt artikel 38 van de Wegcode dat de weggebruikers onmiddellijk de doorgang moeten vrijmaken en voorrang moeten verlenen aan prioritaire voertuigen, maar wordt er niet nader bepaald op welke manier dat moet gebeuren.

Voor die problematiek kunnen wij voorbeelden uit Duitsland en Oostenrijk bekijken, waar een systeem van *Rettungsgasse* bestaat, een reddingsbaan. Automobilisten die op de snelweg op de linkerrijstrook rijden, moeten daarbij uitwijken naar links en automobilisten op de middelste en rechterrijstrook moeten uitwijken naar rechts, waardoor er op een gestructureerde manier een rijweg wordt vrijgemaakt voor hulpdiensten.

Mijnheer de minister, wat is uw visie inzake de oproep van de brandweer om tot een oplossing te komen voor die problematiek?

Werd daarover reeds gesproken in de werkgroep voor de vernieuwing van de Wegcode?

Plant u aanpassingen aan de geldende regelgeving en zo ja, binnen welke timing?

Is het wenselijk om bijvoorbeeld ook ambulancediensten en andere prioritaire voertuigen, indien hun opdracht het rechtvaardigt, toe te voegen aan artikel 59.1?

Wat vindt u van het idee van een zogenaamde reddingsbaan, zoals we die kennen in Duitsland en Oostenrijk? In november 2017 hebben we het daarover ook al eens gehad en toen antwoordde u dat u het idee zou onderzoeken. Is dat ondertussen gebeurd? Werd dat besproken in het kader van de herziening van de Wegcode? Welke zijn de eventuele bedenkingen of opmerkingen? Deze vragen over de reddingsbaan had ik niet in mijn ingediende vraag opgenomen, maar indien mogelijk had ik er toch graag een antwoord op gekregen, en anders verneem ik dat later wel.

17.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, wat betreft de plaats op de openbare weg, geldt hetzelfde voor alle prioritaire voertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren.

Echter, in 2003 werd bij de invoering van de zogenaamde straatcode artikel 7 vervangen, maar werd de

verwijzing ernaar in artikel 59 niet overeenkomstig aangepast. Daardoor is verkeerdelijk de indruk ontstaan dat rijkswacht, politie en douane zich niets meer van het verkeersreglement zouden moeten aantrekken.

Dat is niet het geval. Het gaat om een materiële vergissing. Deze werd rechtgezet in het ontwerp tot herziening van de Wegcode.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

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 "les retards de train entre Tournai et Lille" (n° 28936)

18 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinvertragingen tussen Doornik en Rijsel" (nr. 28936)

18.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je me permets de relayer le ras-le-bol de bon nombre de voyageurs qui effectuent le trajet entre Tournai et Lille en train. L'origine de leur agacement réside dans l'irrégularité des trains et le manque d'information qui leur est destiné. Parallèlement, il faut ajouter le fait que le prix du voyage aller-retour et celui de l'abonnement ont subi des augmentations qui ne peuvent se justifier au regard du service rendu. Actuellement, l'abonnement mensuel Tournai-Lille est à 99 euros (+ 2 euros depuis le 1^{er} février).

Par ailleurs, il semblerait que cet abonnement ne puisse plus s'acheter en gare de Lille ni en gare d'Ath et que les abonnements hebdomadaires n'existeraient plus sur cette ligne.

Monsieur le ministre, dans le cadre de l'Eurométropole et de l'ambition affichée d'offrir une meilleure mobilité transfrontalière, il est à mon sens indispensable de trouver des solutions à ce problème très concret qui touche de nombreux citoyens.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me donner le nombre de retards de trains constatés sur cette ligne durant les heures creuses et les heures de pointe au départ de Tournai? Le service clientèle de la SNCB est-il au courant des doléances de la part des navetteurs utilisant cette ligne? Des problèmes de compatibilité entre les réseaux belge et français sont-ils encore rencontrés? Comment se fait-il qu'en certaines occasions, les communications en gare relatives aux retards ou aux annulations de trains soient absente?

18.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, les chiffres d'Infrabel sur la ponctualité de la liaison Tournai-Lille peuvent vous être communiqués par écrit. Je vous remets un tableau portant sur les retards enregistrés sur cette liaison au cours du mois de janvier 2019. Pour ce qui concerne la communication relative aux retards ou suppression de trains, la SNCB me fait savoir qu'un certain temps est nécessaire pour connaître la raison d'un incident et établir l'estimation de son impact sur le trafic.

Dès que les agents Info Trafic disposent d'informations sur la perturbation du trafic, une communication est faite aux voyageurs via les annonces audio et écrans dans la gare concernée. Pour les dernières mises à jour, les voyageurs peuvent s'informer via l'application SNCB et le site web. S'il devait y avoir des exemples spécifiques d'un manque d'information, la SNCB pourrait les examiner. La SNCB demande alors d'en spécifier autant que possible les données et le lieu.

Infrabel m'informe de son côté que les retards qu'a pu connaître cette ligne au cours des derniers mois ne sont en rien liés à la question de la compatibilité des réseaux belge et français.

18.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, vous parlez d'un certain temps. Cela me fait penser au sketch de Fernand Raynaud.

On n'arrête pas de parler d'Europe et d'Eurométropole mais quand vous êtes à Tournai, à la frontière française, ces discours sonnent creux lorsqu'on ne peut pas avoir de trains réguliers et à un prix abordable. Le prix est ahurissant entre deux gares très proches. Si on faisait un parallèle avec deux gares belges

séparées par la même distance, on n'arriverait pas à des chiffres aussi importants. Dans le cadre de l'Union européenne et pour promouvoir la mobilité professionnelle, c'est une donnée importante. Il faudrait avoir une vision plus large.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.45 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.45 uur.