

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 20 MEI 2015

Voormiddag

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

du

MERCREDI 20 MAI 2015

Matin

La séance est ouverte à 11.01 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 11.01 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements de la SNCB et d'Infrabel" (n° 3797)

01 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen van de NMBS en Infrabel" (nr. 3797)

01.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, la fois passée, je n'ai pas pu poser mes questions parce que Mme la ministre avait dû patienter dix minutes. Aujourd'hui, notre patience a été bien plus longue et je me ferai un plaisir d'interroger Mme la ministre, question de courtoisie.

Entre 2010 et 2014, la SNCB et Infrabel ont dépensé 222 millions d'euros pour rénover des bâtiments ferroviaires existants, des gares, des ateliers ou des bureaux. Dans votre réponse apportée en commission, madame la ministre, vous aviez annoncé que durant ces cinq années, la SNCB proprement dite avait dépensé 101 millions d'euros en Flandre, 68 millions en Région bruxelloise et 31 millions en Wallonie, soit une enveloppe totale de 201 millions. Le Sud du pays n'a obtenu que 15 % alors que la Flandre a décroché 50 % des budgets et Bruxelles 33 %.

Par contre, Infrabel s'est montré plus généreux avec la Wallonie. En effet, sur les 20 millions d'euros dépensés entre 2010 et 2014 sur l'ensemble du pays, quasiment 10 millions l'ont été en Wallonie. Les autres dépenses d'Infrabel sont de 7,7 millions d'euros en Flandre et de 2,9 millions à Bruxelles. Enfin, si l'on se base exclusivement sur les dépenses liées aux nouvelles constructions, la SNCB a déboursé, en cinq ans, 37 millions en Wallonie pour 102 millions en Flandre.

Sans rentrer dans les détails de la clé de répartition 60-40 que nous devons bien sûr prendre dans son ensemble - ce que nous avons tous bien compris -, nous pouvons quand même nous étonner que sur les seuls investissements liés aux gares et autres bâtiments, le Groupe SNCB dépense trois fois plus en Flandre qu'en Wallonie. Néanmoins, madame la ministre, je préfère regarder l'avenir plutôt que le passé. Vu que vous commencez à communiquer dans la presse sur le thème via des élus locaux MR, j'aimerais vous interroger au sujet des investissements futurs du Groupe SNCB en ce qui concerne les gares et autres bâtiments.

Pouvez-vous me détailler les investissements prévus dans les cinq années à venir (montants budgétés, échéancier des investissements et sources de financement) concernant les gares et autres bâtiments dans les communes suivantes que vous connaissez bien puisqu'elles ne sont pas trop éloignées de votre région: Anderlues, Binche, Braine-le-Comte, Beaumont, Chapelle-lez-Herlaimont, Chimay, Ecaussinnes, Erquennes, Estinnes, Froidchapelle, Ham-sur-Heure-Nalinnes, La Louvière, Le Roeulx, Lobbes, Manage, Merbes-le-Château, Momignies, Morlanwelz, Seneffe, Sivry-Rance, Soignies et Thuin?

Je suis évidemment impatient de connaître votre réponse après vous avoir attendue en compagnie de Mme la présidente et des autres députés.

01.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, la règle 60/40 ne s'applique pas distinctement pour les gares, les bâtiments, les ateliers, ni pour les autres infrastructures ferroviaires, les voies, les caténaires. Cette règle est appliquée globalement pour les trois sociétés de l'ensemble du Groupe SNCB, à savoir la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel. C'est cette méthode de calcul qui nous permet de respecter, chaque année, la règle de répartition 60/40.

Pour ce qui concerne votre demande relative aux gares, sachez que je pourrai vous présenter une vue précise des investissements dans et autour de chaque gare, dès que le PPI aura été adapté. En outre, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous l'expliquer, nous travaillons actuellement sur le plan de modernisation qui doit permettre de dégager davantage de moyens pour ces investissements dans un contexte global d'économies.

01.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse, même si elle ne comporte aucun élément chiffré.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'introduction de projets ferroviaires par la SNCB auprès de l'Europe" (n° 3798)

02 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het indienen van spoorwegprojecten bij de EU door de NMBS" (nr. 3798)

02.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, selon votre cabinet, la Belgique aurait introduit une série de projets ferroviaires auprès de la Commission européenne afin de bénéficier de subventions réservées par l'Europe aux États membres. Au total, onze projets ont été préparés par le Groupe SNCB pour un total d'environ 1,1 milliard d'euros. Le niveau de l'intervention européenne dans leur financement pourrait varier de 20 à 50 % en fonction de leurs objectifs. Même si nous sommes bien conscients que tous les projets ne seront pas retenus après l'examen, il n'est pas question de rater ce rendez-vous. Je félicite donc, par votre intermédiaire, le Groupe SNCB pour avoir remis à temps ces demandes de subventions européennes.

Madame la ministre, à ce sujet, j'aurais plusieurs questions à vous poser. Pouvez-vous me détailler les onze projets préparés par le Groupe SNCB en vue d'obtenir ces subventions? Quels sont les objectifs et les subsides demandés? Quel est le timing prévu par l'Europe? Quand obtiendrons-nous les réponses, positives ou négatives, à ces demandes de subventions? Sur quelle base pourrait varier le pourcentage d'aide financière accordée par l'Europe? Savez-vous déjà quand aura lieu le prochain appel européen de subvention de projets ferroviaires pour les États membres? À ce sujet, la SNCB a-t-elle déjà identifié d'autres projets qui pourraient recourir à ces subventions européennes?

02.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Devin, l'introduction des demandes de subsides s'est terminée le 3 mars 2015. Le SPF Mobilité et Transports a pu, à cette date, valider vingt-deux dossiers de demande de subsides pour le secteur ferroviaire.

Après l'obtention de la validation du SPF Mobilité et Transports, les candidats ont pu introduire officiellement leur demande à la Commission européenne. Vous venez de recevoir la liste complète des dossiers concernant Infrabel, la SNCB ou leurs filiales.

Les résultats des évaluations de la Commission européenne seront communiqués aux États membres dans le courant du mois de juillet de cette année. Les projets qui auront été retenus par la Commission pourront bénéficier d'un cofinancement dépendant de la nature des projets. En effet, les études bénéficieront d'un taux de cofinancement de 50 % des coûts éligibles, alors que les travaux ferroviaires bénéficieront d'un taux de cofinancement de 20 % des coûts éligibles. Cependant, le taux de cofinancement pour les travaux pourra être porté à 30 % pour les projets relatifs aux goulets d'étranglement et à 40 % pour des projets relatifs à des tronçons transfrontaliers et pour des actions visant à renforcer l'interopérabilité ferroviaire. Enfin, pour les projets de déploiement des composantes embarquées et terrestres du système ERTMS, le taux de cofinancement maximum est fixé à 50 % des coûts éligibles.

Le prochain appel à projets concernant le secteur ferroviaire devrait être lancé par la Commission en octobre 2015 et se clôturer au mois de février 2017. Les dossiers n'ayant pas été retenus lors du premier appel pourront alors être retravaillés et présentés à la Commission européenne lors de ce deuxième appel à projets.

02.03 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse exhaustive.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements en matière de sécurité sur le rail" (n° 3814)**

03 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsinvesteringen op het spoorwegin" (nr. 3814)**

03.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, c'est sur la base d'une raison technique qu'il a été décidé de suspendre le Thalys wallon. Il s'agit en effet de l'incompatibilité des systèmes ETCS en voie et à bord.

Or, cette incompatibilité sera également de mise en gare d'Anvers qui sera prochainement équipée en ETCS (2.3.0.d.). En conséquence, il se pourrait que la circulation des Thalys soit interrompue entre juin et décembre 2015.

Cette situation met en évidence la difficulté d'adaptation des exigences de sécurité dévolues à Infrabel avec la réalité des opérateurs ferroviaires qui sont ses clients.

C'est d'ailleurs la raison qui avait poussé le précédent gouvernement à commander à un bureau de conseil indépendant, une étude sur le suivi des investissements en matière de sécurité afin de veiller à la qualité de la conception et de l'exécution de ce type de projets, au respect de ses délais et à l'optimisation du rapport coûts-bénéfices pour atteindre les objectifs de sécurité poursuivis.

Il était également question d'un transfert de connaissance vers le SPF Mobilité afin de garantir ces investissements dans le futur.

Madame la ministre, à l'instar du Thalys wallon, va-t-on également suspendre le trafic des Thalys à Anvers? Dans la négative, pourriez-vous détailler les raisons qui rendraient possible le maintien de la circulation à Anvers alors même que cela semble impossible sur la dorsale wallonne? Pourriez-vous également nous informer de l'état des lieux de l'étude commandée au bureau indépendant? Enfin, où en est le transfert de connaissance vers le SPF Mobilité?

03.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Devin, comme vous l'avez souligné, les calendriers d'équipement en ETCS du tronçon de la dorsale wallonne proche de Namur et celui de la traversée d'Anvers sont différents.

Pour rappel, le planning approuvé par le parlement et le gouvernement prévoyait une mise en service en avril 2015 sur la dorsale wallonne (période de test de février à fin mars) et en janvier 2016 pour Bruxelles-Amsterdam (période de test de juin à décembre).

Pour rappel toujours, en décembre 2014, lorsque Thalys International a annoncé à Infrabel que l'équipement de ses rames à grande vitesse prenait un retard substantiel, le gestionnaire d'infrastructure a dû étudier une solution dans les meilleurs délais. Selon Infrabel, au moment où la solution a été trouvée, le chantier d'équipement du tronçon de la dorsale wallonne était trop avancé pour qu'il soit encore possible de le mettre en œuvre sans bloquer la mise en service des nouveaux équipements ETCS prévue en avril 2015. Par contre, la mise en service du même type d'équipement dans la traversée d'Anvers est planifiée pour décembre 2015. La solution en question pourra donc être implémentée en plusieurs mois et ainsi être mise en œuvre pour le mois de juin 2015 afin de permettre les essais sur le site. En décembre 2015, le problème

sera résolu car les rames Thalys seront enfin elle-mêmes équipées de la nouvelle version du système de signalisation.

Quant à l'étude relative à l'ETCS menée sous l'égide du SPF, je confirme qu'elle progresse correctement. Un rapport intermédiaire a été établi et les conclusions de la première phase de l'étude sont attendues pour le mois de juin. Le transfert de connaissance constitue une phase ultérieure.

03.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je remercie madame la ministre pour sa réponse qui met en évidence une différence de traitement entre les deux lignes.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains" (n° 3815)

04 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 3815)

04.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, les chiffres de ponctualité issus des enquêtes de terrain des associations d'usagers diffèrent très largement des chiffres fournis par la SNCB. Au-delà de la guerre des chiffres, ce qui intéresse l'utilisateur, c'est de voir sa situation quotidienne réellement prise en compte par la SNCB. La différence systématique entre la communication du Groupe SNCB et la réalité du terrain ne peut qu'engendrer frustration et désarroi. La collecte des retards directement à la source, c'est-à-dire directement par les usagers, ne fera qu'accentuer le décalage entre SNCB et usagers.

Madame la ministre, ne serait-il pas temps que le Groupe SNCB prenne en considération les mêmes paramètres, fasse preuve de beaucoup plus de transparence et arrête d'user d'artifices pour enjoliver ses statistiques de ponctualité? La transparence et la communication, à défaut de diminuer les retards, permettront néanmoins de rapprocher le Groupe SNCB de ses usagers, qui se sentiront dès lors un peu plus considérés.

04.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher monsieur Devin, la ponctualité est enregistrée automatiquement par Infrabel aux points de mesure fixes installés sur le réseau. Elle est exprimée en pourcentage qui se réfère au volume des trains arrivés à l'heure à leur point commercial final et ce, selon les normes du contrat de gestion. Un train à l'heure, c'est donc un retard inférieur à six minutes.

Selon les termes de leur contrat de gestion, un certain nombre de retards dont les causes sont externes aux activités des entreprises SNCB et Infrabel, comme les cas de force majeure, ou qui sont la conséquence de travaux d'infrastructures planifiés et communiqués, peuvent être neutralisés. Ces volumes de retard ne sont donc pas pris en compte pour l'évaluation des résultats de ponctualité desdites entreprises.

C'est en toute transparence que ces chiffres sont communiqués par Infrabel aux entreprises ferroviaires, *stakeholders* et utilisateurs des trains. Dans son souci de transparence, Infrabel organise régulièrement des tables rondes avec ces *stakeholders* en général et les associations d'usagers en particulier, y compris les associations les plus critiques en la matière. Infrabel estime qu'elle déploie dans ce cadre tous les efforts possibles de communication et de transparence.

04.03 Laurent Devin (PS): Au-delà de la position du Groupe SNCB, j'aurais voulu connaître votre avis, madame la ministre, sur la transparence et sur la comptabilisation effective des retards. Vous en référez-vous pleinement, en tant que ministre, au contrat de gestion, ce que je peux comprendre?

04.04 Jacqueline Galant, ministre: Jusqu'à présent oui.

04.05 Laurent Devin (PS): Mais à l'avenir, pensez-vous qu'une évolution soit possible en la matière?

04.06 Jacqueline Galant, ministre: (...)

04.07 Laurent Devin (PS): Je vous remercie.

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

05 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les implications du nouveau plan de transport pour l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai" (n° 3904)

05 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implicaties van het nieuwe vervoersplan voor de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik" (nr. 3904)

05.01 **Daniel Senesael** (PS): Madame la ministre, l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai, où je siège en tant que vice-président de la commission "Mobilité et Accessibilité", a mis en œuvre un plan d'action d'amélioration des transports en commun transfrontaliers qui se concentre, d'une part, sur la valorisation de l'offre et l'augmentation du nombre de voyageurs et, d'autre part, sur une augmentation de l'offre. Même si l'on remarque que le nombre de liaisons par jour dans ce triangle Lille-Courtrai-Tournai reste stable, le plan de transport entré en vigueur le 14 décembre 2014 provoque un impact négatif important.

On peut ainsi relever un allongement significatif de la durée des trajets sur des lignes qui étaient déjà perçues comme relativement lentes, la suppression d'arrêts sur la ligne Lille-Tournai ou encore la modification des horaires sur la ligne Tournai-Courtrai, moins favorable aux écoliers et diminuant les correspondances possibles à Mouscron. Une telle situation va évidemment à l'encontre des objectifs que l'Eurométropole s'est fixés en termes de mobilité.

Madame la ministre, avez-vous déjà eu des contacts avec la SNCF, la Région Nord-Pas-de-Calais et la Métropole européenne de Lille afin de voir dans quelle mesure certains ajustements pourraient être entrepris sur le plan transfrontalier? Par ailleurs, seriez-vous favorable à des changements qui permettraient de se conformer au plan d'action de l'Eurométropole dans une vision commune à long terme? Enfin, comptez-vous vous concerter avec les acteurs de l'Eurométropole pour la mise en œuvre du prochain plan de transport prévu pour 2017?

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, l'offre transfrontalière relative à Lille a été définie dans le nouveau plan de transport de la SNCB, en cohérence avec l'offre nationale et les impératifs de la SNCF et avec laquelle la SNCB entretient des contacts réguliers. Ainsi, entre Mouscron et Lille, la cadence n'a pas été modifiée; entre Tournai et Lille, les horaires ont été adaptés afin de maintenir les correspondances venant des lignes 94 et 78.

En ce qui concerne la durée des trajets, elle est tributaire des arrêts demandés par la SNCF et des possibilités de réception en gare de Lille-Flandre. Si l'ajout de l'arrêt de Froyennes en décembre dernier a un impact sur la vitesse commerciale de la relation, il améliore la mobilité des étudiants. Au départ d'Herseaux, des correspondances sont prévues entre Mouscron et Lille en 19 minutes au lieu de 10 minutes en raison de la réorganisation de l'offre sur la ligne 94.

Le nouveau plan de transport a été conçu pour une durée de trois ans. Des ajustements fondamentaux ne sont pas programmés avant décembre 2017. Pour l'établir, une concertation sera en effet régulièrement menée avec les *stakeholders* de la SNCB. Dans ce cadre, cette dernière a pris connaissance du plan d'action de l'Eurométropole.

05.03 **Daniel Senesael** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je n'émettrai aucun commentaire à ce stade et transmettrai votre réponse à la Commission "Mobilité et Accessibilité" de l'Eurométropole, pour examen.

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

06 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système de compensation pour retards et suppressions

de trains" (n° 3905)

06 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatieregeling bij treinvertragingen en afgeschafte treinen" (nr. 3905)

06.01 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, madame la ministre, une enquête menée entre mars et mai 2014 par l'organisation de défense des consommateurs Test-Achats et dont les résultats ont été publiés récemment montre que 50 % des usagers de la SNCB sont globalement mécontents du système de compensation pour retards et suppressions de trains. Le principal reproche adressé à ce système semble être son caractère particulièrement complexe dans la mesure où pour en faire un usage correct, le voyageur doit tenir, selon les termes de l'organisation, "un véritable carnet de bord des retards qu'il subit".

Face à cette situation, Test-Achats a ainsi pris l'initiative de développer l'application Late train afin de faciliter la prise de notes des utilisateurs. Par ailleurs, ils ont, en collaboration avec les associations de voyageurs TreinTramBus et Navetteurs.be initié une pétition plaidant pour une procédure d'indemnisation simplifiée en cas de grèves, retards et annulations. Lancée début décembre, cette pétition a récolté 8 500 signatures, preuve s'il le fallait du peu de taux de satisfaction du système actuellement en place.

Madame la ministre, vous conviendrez comme moi que les voyageurs lésés par des retards et suppressions de train ont le droit d'être dédommagés et ce, par le biais d'une procédure simple et pratique. Suite à la pétition qui vous a été remise, une éventuelle simplification de la procédure actuelle est-elle à l'ordre du jour? Si oui, à quel horizon peut-on espérer la voir mise en œuvre? Enfin, quel bilan tirez-vous de votre entretien avec les différentes associations de navetteurs concernées? Quels engagements ont-ils été pris?

06.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Senesael, vous allez être déçu par ma réponse. La simplification du système de compensation est en cours de développement et fera bientôt l'objet d'une communication.

06.03 Daniel Senesael (PS): Il est difficile de faire plus court, madame la ministre!

La présidente: Êtes-vous satisfait ou déçu, monsieur Senesael?

06.04 Daniel Senesael (PS): Je ne suis ni satisfait ni déçu. C'était incolore, insipide, inodore.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidences du plan de transport pour la gare de Lessines" (n° 3906)

07 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het vervoersplan voor het station Lessen" (nr. 3906)

07.01 Daniel Senesael (PS): Madame la ministre, permettez-moi, à nouveau, d'aborder avec vous un sujet assez récurrent au sein de cette commission, à savoir le nouveau plan de transport de la SNCB. Vous l'avez entendu à moult reprises, ce nouveau plan ne fait pas que des heureux, bien au contraire. Entre allongement des temps des parcours, suppression des trains matinaux et vespéraux, des délais de correspondance excessivement longs ou encore les nombreux retards sur les lignes, certains voyageurs n'en peuvent simplement plus.

Il en est ainsi pour les navetteurs qui empruntent le train en gare de Lessines, lesquels ont pu constater qu'à chaque fois que la SNCB décidait de revoir son offre, cette gare devenait de moins en moins attractive. La raison serait liée au fait que la SNCB fonderait ses décisions en fonction de la fréquentation des gares calculée sur la base des trajets validés.

On peut remettre une telle approche en question dans la mesure où, par cette méthode, l'offre augmente pour les gares déjà bien fréquentées sans que soit pris en considération le lieu de domicile des voyageurs. Cela entraîne une situation où les gares les plus fréquentées le seront encore davantage au détriment des

gares qui le sont moins mais qui mériteraient de l'être davantage puisque plus proche du domicile des usagers.

Madame la ministre, pouvez-vous nous confirmer que la révision de l'offre de la SNCB dans le cadre du nouveau plan de transport s'est bien faite en fonction de la fréquentation calculée sur base des trajets validés? Le cas échéant, pourriez-vous nous fournir les statistiques du nombre d'abonnés domiciliés à Lessines (codes postaux 7860, 7861, 7862, 7863, 7864 et 7866) qui rejoignent Bruxelles (via Ath ou Grammont), Mons et Tournai selon la gare sur leur parcours où ils ont validé leur abonnement?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, l'offre développée dans le cadre du nouveau plan de transport tient compte des chiffres de fréquentation issus des comptages de voyageurs comme des ventes de titres de transport. L'examen de la fréquentation de la ligne 90 Grammont-Ath a montré une diminution du nombre de voyageurs ces dernières années, qui est passé de 816 à 748 en cinq ans, sans que l'offre n'ait été modifiée entre décembre 2010 et décembre 2014.

Sur base de ce constat de fréquentation, des possibilités techniques et des contraintes liées à une relation avec scission à Ath, la SNCB a opté pour l'organisation d'une correspondance rapide à Ath en venant de Lessines. Malgré cette rupture de charge, le temps de parcours n'a pas augmenté puisqu'il fallait une heure et cinq minutes sans rupture de charge pour rejoindre Bruxelles avant mi-décembre 2014 et qu'il faut aujourd'hui une heure et trois minutes.

Sur base des abonnements vendus en 2014 ayant Lessines pour gare d'origine ou de destination, une moyenne de 363 personnes titulaires d'un abonnement ont voyagé quotidiennement entre la gare de Lessines et une gare de la zone Bruxelles; 314 personnes entre Lessines et Ath, 58 personnes entre Lessines et Tournai et 42 personnes entre Lessines et Mons.

Pour votre parfaite information, je rencontre le bourgmestre de Lessines et de Silly vendredi matin car il y a également un problème de déplacement des voyageurs de Lessines vers Silly.

07.03 **Daniel Senesael** (PS): Merci, madame la ministre, pour ces éléments de réponse. Je les soumettrai à celles et ceux qui m'ont rencontré à ce sujet.

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

08 **Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de teruggeschroefde dienstverlening op het stuk van assistentie in stations en aan stopplaatsen" (nr. 3933)**

08 **Question de Mme Stéphanie Thoron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre réduite d'assistance dans les gares et arrêts" (n° 3933)**

08.01 **Stéphanie Thoron** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, en mars dernier, le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) a émis un avis suite à plusieurs réactions de personnes handicapées inquiètes par rapport à l'offre d'assistance réduite de la SNCB. Cet avis relaie une multitude de craintes et de plaintes des personnes à mobilité réduite vis-à-vis des services qui leurs sont proposés.

Il s'avérerait, tout d'abord, que le fait de remplacer l'assistance permanente sur place par 18 équipes mobiles *B for you* serait source de contraintes supplémentaires pour la SNCB, contraintes dues au fait que le client doit obligatoirement demander l'assistance 24 heures à l'avance ou parce que le nombre de gares disposant de chaises impliables ou électriques où le service serait proposé aux personnes à mobilité réduite (PMR) serait limité à 131. Le service ne peut donc être assuré sur l'ensemble du réseau. Il apparaîtrait que les équipes *B for you* ne sont pas équipées pour traiter toutes les nouvelles demandes d'assistance de leur région. En Flandre occidentale, par exemple, l'équipe *B for you* n'est pas capable de gérer toutes les demandes d'assistance. Des problèmes comparables ont été signalés en Wallonie". Et, plus inquiétant encore, "le CSNPH reçoit régulièrement des plaintes relatives aux demandes d'assistance confirmées qui n'ont pas connu de suivi satisfaisant".

En conclusion de cet avis, Le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées, émet plusieurs demandes. Il demande que la SNCB n'économise pas sur l'accessibilité et l'assistance pour les PMR; qu'une meilleure formation pour les membres des équipes *B for you* soit dispensée, étant donné les compétences techniques, sociales et organisatrices nécessaires au bon fonctionnement de ce service; il demande une offre d'assistance suffisante dans l'ensemble des régions du pays. Enfin, le CSNPH répète son opposition à la règle des 24 heures s'appliquant à la demande d'assistance.

Madame la ministre, il est important que les services publics puissent assurer une offre, un service de qualité aux PMR étant donné leurs difficultés quotidiennes, non seulement afin de rendre leur quotidien moins fastidieux, mais aussi et surtout afin d'améliorer leurs chances d'intégration au sein de la société.

Au regard de ce qui précède, de manière globale, quelle suite a-t-elle été réservée à l'avis qui vous a été transmis? Une rencontre avec les responsables du CSNPH serait-elle à l'ordre du jour?

Est-il envisagé d'augmenter le nombre d'équipes *B for you* afin d'assurer un équilibre entre l'offre et la demande d'assistance?

Une meilleure formation de ces équipes est-elle prévue afin d'assurer un service de meilleure qualité?

Comment expliquez-vous que des demandes d'assistance confirmées n'auraient pas connu un suivi satisfaisant? Des mesures ont-elles ou seront-elles mises en place afin d'éviter que ce genre de problème ne se répète?

Serait-il envisageable de rendre plus flexible la règle des 24 heures s'appliquant à la demande d'assistance?

08.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Thoron, la SNCB se concerte fréquemment avec le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées. Des réunions trimestrielles permettent d'aborder l'ensemble des problématiques se rapportant à l'accessibilité, qu'il s'agisse du matériel roulant, de la communication ou de l'organisation opérationnelle de l'assistance. Des rencontres entre représentants de mon cabinet, du Conseil supérieur national des Personnes handicapées et de la SNCB ont déjà eu lieu sur ce point. Actuellement, nous analysons la manière d'analyser plus efficacement les moyens existants afin d'améliorer encore la qualité du service.

Les personnes qui auraient été confrontées à des problèmes dans l'organisation de l'assistance demandée sont invitées à déposer une plainte auprès du service clientèle de la SNCB. Toutes les plaintes relatives à l'assistance aux PMR sont centralisées afin de les localiser et de trouver les solutions adéquates.

L'initiative prise par mon cabinet vise entre autres à rendre plus flexible cette règle aberrante des 24 heures. Je pense que nous sommes le seul pays européen à avoir un délai aussi long pour qu'une personne handicapée puisse réserver une assistance!

08.03 Stéphanie Thoron (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Cette question est évidemment très importante. Le service public se doit de fournir un service de qualité à tous les usagers et en particulier aux personnes à mobilité réduite. Je vois que vous êtes attentive à la situation.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een nieuw station in Eeklo" (nr. 4068)

09 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'une nouvelle gare à Eeklo" (n° 4068)

09.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik had deze vraag schriftelijk ingediend, maar ik heb er niet tijdig een antwoord op gekregen, waardoor ik moet gebruikmaken van uw kostbare tijd om de vraag mondeling te stellen.

Volgens de gegevens die in de provincie Oost-Vlaanderen gecommuniceerd werden, naar aanleiding van het vervoersplan, zou er in Eeklo een nieuw stationsgebouw komen. Het huidige gebouw zou begin 2016 afgebroken worden en het nieuwe zou in 2018 of 2019 worden opgeleverd. Dat was toch de planning. Sinds

de aankondiging van dat plan, begin 2014, werden door de regering nieuwe besparingen opgelegd. Het is dan ook niet zeker of duidelijk of alle geplande investeringen ook zullen kunnen doorgaan, vandaar mijn vragen.

Ten eerste, wanneer wordt gestart met de afbraak van het huidige stationsgebouw van Eeklo?

Ten tweede, hoelang zullen de werken in beslag nemen en wanneer is de opening gepland?

Ten derde, zijn er ook andere investeringen opgenomen in het investeringsplan, waarvan men nu al weet dat de vooropgestelde timing niet zal worden gehaald?

09.02 Minister **Jacqueline Galant**: Gelet op de huidige budgettaire context zal de NMBS overgaan tot een actualisering van haar meerjareninvesteringsplan, op grond van een volledige behoefteanalyse en het beschikbare budget. Op grond van dat geactualiseerde investeringsplan zal de planning kunnen worden bepaald van de projecten die erin opgenomen zijn, waaronder het project van het station Eeklo.

09.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik kijk uit naar het aangepaste meerjareninvesteringsplan. Ik hoop dat het binnenkort bekendgemaakt zal worden. Ik zal het verder opvolgen.

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

10 **Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement des chantiers de plusieurs gares belges" (n° 4088)**

10 **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortgang van de werken in verscheidene Belgische stations" (nr. 4088)**

10.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, de nombreux chantiers de rénovation de gares sont en cours sur le réseau belge. C'est une bonne chose en soi, puisque les gares constituent un point central, qui permet, si elles sont bien conçues, d'optimiser le tissu urbanistique, social et multimodal des centres-villes.

L'évolution et la durée de certains chantiers laissent toutefois perplexes. Alors que certains projets semblent purement et simplement laissés de côté, d'autres subissent des retards très importants, d'autres avancent au rythme prévu et d'autres encore sont à court de financement. Dans ces conditions, il est assez difficile de voir clairement à quel stade en sont les différents projets.

Dès lors, madame la ministre, pour chacune des gares (Ottignies, Namur, Mons, Malines, Courtrai, Ostende, Bruxelles-Central), pouvez-vous m'indiquer aujourd'hui, ou un jour, où en sont concrètement les projets sur ces différents points: l'état d'avancement du projet, les montants budgétés initialement, les montants effectivement liquidés, l'estimation actualisée du reste à payer et, enfin, l'estimation du délai avant fin des travaux et avant début pour les projets n'ayant pas encore commencé?

Par ailleurs, vu le contexte budgétaire que votre gouvernement impose, ces projets sont-ils maintenus tels quels? Voilà, madame la ministre, quelques menues questions dont j'attends évidemment beaucoup!

*Président: Laurent Devin
Voorzitter: Laurent Devin*

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, monsieur Cheron, je vous remercie pour cette question à laquelle je répondrai en détail. Plusieurs fiches ont été préparées par la SNCB pour chacune des gares, à savoir Ottignies, Namur, Mons, Malines, Courtrai, Ostende et Bruxelles-Central. Vous allez recevoir ces chiffres qui vous donnent la description du projet, le budget passé et futur et le planning de réalisation des travaux.

Votre question me donne aussi l'occasion de rappeler ma vision de ces grands projets de gares que je

traduirai concrètement dans les prochains mois via le nouveau plan d'entreprise, le prochain PPI et le futur contrat de gestion entre l'État, Infrabel et la SNCB. Ces dernières années, de très grands projets de gares, parfois qualifiés de pharaoniques par certains, ont été développés au Sud comme au Nord de notre pays. Certains projets sont d'ailleurs toujours en chantier. C'est le cas notamment de la gare de Mons qui devait initialement être achevée en 2015 mais dont la fin du chantier a été reportée, selon la SNCB, dans le courant de l'année 2018. Les retards sont principalement liés à des problèmes de planification des chantiers et aux nombreux recours introduits contre ce projet.

Comme ministre fédéral et bourgmestre depuis des années, je peux comprendre qu'une nouvelle gare soit aussi l'occasion pour une commune, une ville ou une région de réaliser une opération de valorisation patrimoniale, de participer à la relance d'activités socio-économiques ou parfois, d'être le cœur du développement économique d'une commune, en ville comme dans les zones rurales. Mais dans un contexte budgétaire d'économies couplé à la volonté d'augmenter la qualité du service orienté avant tout vers le client, je souhaite que la SNCB et Infrabel puissent continuer à rénover un maximum de gares, sans orienter de très, parfois de trop, grands montants d'investissements vers ces quelques projets pharaoniques au détriment de petites gares ou de points d'arrêt. Ces lieux d'accueil nécessitent aussi d'importantes rénovations afin d'augmenter la qualité des services pour tous.

Concrètement, la SNCB et Infrabel doivent poursuivre leur politique de rénovation des gares de notre pays, en se concentrant avant tout sur leurs missions de services publics. Les gares doivent être pratiques et propres. Elles doivent être accessibles à toutes les personnes, notamment aux personnes à mobilité réduite. Si certaines régions ou certaines villes veulent, dans le futur, faire de leur gare de véritables œuvres d'art, des cathédrales du XXI^e siècle ou de *mega shopping centers*, elles devront davantage compter sur leurs capacités de les cofinancer plutôt que sur leur relais politique au sein des entreprises publiques.

Comme je l'ai indiqué, je vous transmets une fiche reprenant de nombreuses informations détaillées. Ces fiches ont été préparées dès 2014. Selon la SNCB, ces informations sont les derniers ajouts. Néanmoins, je me permets de vous signaler deux éléments qui n'y sont pas repris. D'une part, les travaux de la gare de Mons seraient achevés en 2018 selon le communiqué de presse de la SNCB. D'autre part, j'ai demandé à la SNCB d'examiner la possibilité de réaliser des économies sur les derniers marchés qui doivent encore être passés. J'estime en effet que pour chaque projet, la possibilité doit être examinée de réaliser des économies lorsque celles-ci n'ont aucune conséquence sur la qualité du service. Dans le cas présent, cet argent devra servir, via le prochain PPI, à financer d'autres projets dans de plus petites gares belges.

Enfin, si vous me le permettez, je souhaite prendre l'exemple de la Suisse, où je me suis rendue. Dans ce pays, on trouve des gares qui ne sont pas extraordinaires d'un point de vue esthétique mais qui, par contre, sont d'une fonctionnalité exemplaire et fréquentées par énormément de personnes. Ils ont su effectuer le transfert entre la route et les chemins de fer. C'est bien la preuve que ce n'est pas parce que les gares sont pharaoniques ou présentent un caractère architectural exceptionnel qu'elles attirent plus de voyageurs.

Je pense qu'il faut vraiment se recentrer sur la qualité du service. Je le répète, pour ce qui concerne la gare de Mons, j'ai demandé que le dernier volet, dont le marché n'a pas encore été attribué, soit revu à la baisse.

10.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse complète, notamment en ce qui concerne la philosophie générale. Nous aurons l'occasion de vérifier cela dans les autres discussions que nous aurons, notamment autour du PPI. Pour le reste, j'analyserai les fiches que je vais recevoir – je vous en remercie.

Je pense qu'il est bon de se baser sur un état des lieux objectif avant de faire quelque considération que ce soit. Je note, cela me paraît relativement important, ce que vous avez dit sur le dernier volet de la gare de Mons, une gare dont on parle beaucoup. Je vous remercie en tout cas pour ces réponses, madame la ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le président: La question n° 4113 de Mme Ann Vanheste est reportée. Les questions jointes n° 4122 de M. Jef Van den Bergh et n° 4171 de Mme Sabien Lahaye-Battheu sont transformées en questions écrites.

11 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overgangperiode ingeschreven in het ministerieel besluit betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4143)

11 Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la période transitoire mentionnée dans l'arrêté ministériel relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4143)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, in 2009 werd bij de aanpassing van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 inzake het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal voorzien in een overgangperiode voor de maximale geluidsquota van dag- en avondvluchten. Zij werden respectievelijk vastgelegd op QC 48 en QC 24, uitgezonderd voor vliegtuigen die al op Brussel-Nationaal vlogen in het jaar dat voorafging aan de inwerkingtreding van de bepaling.

De overgangperiode zou aflopen eind 2014. Voor mij is het onduidelijk of dat implicaties had of heeft voor de luchthaven.

Hoeveel toestellen maakten in 2014 nog gebruik van de overgangsbepaling? Werd naar aanleiding van het aflopen van de overgangperiode geverifieerd of alle vluchten voldoen aan de gestelde geluidsquota? Worden er indien nodig stappen ondernomen om ze alsnog af te dwingen? Ik kijk uit naar uw antwoord.

11.02 Minister Jacqueline Galant: Volgens de gegevens, die Brussels Airport Company aan het DGLV heeft verstrekt, werden overdag een enkel vertrek boven de QC-waarde van 38 en 's avonds 68 vertrekken boven de QC-waarde van 24 geregistreerd met toestellen onder *grandfather rights*, dus onder de overgangsbepalingen. Die toestellen konden de uitzonderingsregel uit het koninklijk besluit van 3 mei 2004 genieten.

De verificatie gebeurt automatisch via de database van Brussels Airport Company door de luchthaveninspectie. De *grandfather rights* of met andere woorden de overgangsregels in artikel 54, § 2, zijn vervallen op 25 oktober vorig jaar en dat werd aan Brussels Airport Company betekend. Het overgangsregime vervalt dus en het uitzonderingsregime blijft bestaan, zolang het ministerieel besluit van 3 mei 2014 van toepassing is. Brussels Airport Company heeft bevestigd dat de database werd aangepast. De opvolging werd via de database van Brussels Airport uitgevoerd door de dienst Milieu van het DGLV.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. Het is belangrijk dat we dat opvolgen, omdat die bepalingen mee deel uitmaakten van de luchthavenakkoorden. Ik ben dus blij dat daar opvolging aan wordt gegeven.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nummers 4148 en 4152 van onze collega's Temmerman en Wilmès worden uitgesteld.

12 Question de Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un ILS sur la piste 07L" (n° 4187)

12 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plaatsen van een 'instrument landing system' (ILS) op baan 07L" (nr. 4187)

12.01 Véronique Caprasse (FDF): Monsieur le président, après les trains, je pensais qu'on allait parler des vélos électriques. Moi, je vais parler des avions. Depuis plusieurs années, Belgocontrol mais également BAC (Brussels Airport Company) sont demandeurs d'installer un ILS sur la piste 07 L afin d'améliorer la sécurité des opérations à l'aéroport de Bruxelles-National et de diminuer les nuisances sonores lorsque cette piste doit être utilisée.

Cette installation est également sollicitée par l'association des pilotes depuis le début des années soixante car elle permettrait d'abandonner l'utilisation de pistes croisées (par exemple 01/07R). Les nuisances sonores seraient en effet réduites par l'installation d'un ILS en permettant une stabilisation de la trajectoire

dans le plan de descente plutôt qu'en descente par paliers intermédiaires avec remise des gaz.

De surcroît, l'installation d'un ILS sur la piste 07 L permettrait également de réduire la congestion et les holdings lorsque cette piste doit être utilisée. De fait, la procédure VOR actuelle nécessite des espacements importants entre avions et limite très fortement la capacité. L'optimisation des procédures d'approche sur la piste 07 L est d'autant plus justifiée que l'on peut constater une augmentation sensible de l'utilisation de cette piste pour les atterrissages ces dernières années.

En conséquence, madame la ministre, pouvez-vous me faire savoir si vous avez ou avez eu connaissance de cette revendication? Dans l'affirmative, quelles sont les raisons qui justifient que cette instruction donnée en 2009 par le secrétaire d'État en charge de la Mobilité à Belgocontrol n'a pas à ce jour été suivie d'effets? Est-il envisagé de procéder rapidement à l'installation d'un ILS (permis d'urbanisme, procédure design, procédure d'achat) avec un planning de réalisation d'une durée de six mois en moyenne?

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Caprasse, je suis naturellement bien au courant de ces demandes. Comme vous l'affirmez, une instruction de 2009 n'a jamais été suivie d'effets. Gérant ce dossier dans un contexte extrêmement compliqué, j'ai décidé de reprendre tous les éléments afin de travailler sur une solution structurelle la plus objective possible, avec à l'esprit une approche "équilibrée" au sens de la réglementation européenne.

12.03 Véronique Caprasse (FDF): Madame la ministre, je vous remercie. Je me permets d'insister sur ce point. C'est une question de sécurité et c'est une demande des pilotes. S'il arrive quoi que ce soit, vous en aurez la responsabilité en tant que ministre fédérale. Il y a urgence en la matière!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi des langues dans la revue 'Connect' éditée par Brussels Airport Company" (n° 4188)

13 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de talen in het door Brussels Airport Company uitgegeven tijdschrift 'Connect'" (nr. 4188)

13.01 Véronique Caprasse (FDF): Madame la ministre, la revue *Connect*, éditée par Brussels Airport Company (BAC) a vu son édition récente consacrée plus particulièrement aux importants travaux de réfection des pistes qui se dérouleront à partir du 27 mai 2015 à l'aéroport de Bruxelles-National. Elle a été remise dans une édition unilingue néerlandaise dans ma commune de Kraainem. Il est parfaitement regrettable que des informations aussi essentielles, alors que bon nombre de mes administrés subissent de lourdes et continues nuisances sonores, soient uniquement diffusées en néerlandais alors que Kraainem est une commune à régime linguistique spécial.

Je précise que Brussels Airport Company est une société anonyme à laquelle l'État belge a confié la licence d'exploitation de l'aéroport, dont 75 % des parts de la société sont détenues par un consortium d'investisseurs privés, l'État belge détenant 25 % des parts. Brussels Airport Company est le successeur de la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company (BIAC) née, en octobre 1998, de la fusion entre les activités au sol de la Régie des Voies aériennes et la Brussels Airport Terminal Company (BATC).

Sur le plan de l'application des lois linguistiques, on peut considérer que BAC est une entreprise privée, personne morale, chargée par la loi ou les pouvoirs publics d'une mission d'intérêt général qui dépasse les limites d'une entreprise privée et, à ce titre, est soumise aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative. De surcroît, l'article 48, alinéa 2, des lois sur l'emploi des langues en matière administrative stipule que "le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre des mesures particulières en vue de régler l'application des présentes lois coordonnées à Belgocontrol et à la BIAC, en tenant compte des conditions d'exploitation de l'aéroport".

Dès lors que BAC est le successeur légal de BIAC, et qu'aucune mesure particulière n'a toujours pas été prise à l'heure actuelle, les lois sur l'emploi des langues en matière administrative sont toujours d'application

(avis n° 31320 du 19 juin 2001 de la Commission permanente de contrôle linguistique).

En conséquence, l'on peut estimer que cet envoi unilingue méconnaît les lois linguistiques (article 40, alinéa 2; avis et communications adressés directement au public par les services centraux, lesquels doivent être bilingues).

Aussi, madame la ministre, pouvez-vous me faire savoir si vous avez pris connaissance de cette revue? Dans l'affirmative, quelles mesures comptez-vous prendre à l'égard de BAC afin qu'elle respecte les lois linguistiques dans ses normes de diffusion et notamment à l'égard des communes à régime spécial?

13.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, madame Caprasse, j'ai pris connaissance de cette revue. Elle est très importante, notamment dans la communication faite aux riverains à propos des travaux entrepris à Bruxelles-National. Cette revue est un bon moyen de communication pour l'aéroport de Bruxelles-National. Le site web conjoint de Belgocontrol et de Brussels Airport Company est un autre bon exemple. Saluons donc d'abord cette ouverture et apprécions les efforts de l'aéroport de Bruxelles-National pour mieux communiquer vers les citoyens.

Le magazine *Connect* a été distribué par Brussels Airport Company à plus de 600 000 exemplaires: plus de 1,4 million de lecteurs en version néerlandaise en Région flamande, et en version bilingue néerlandais-français en Région de Bruxelles-Capitale.

Brussels Airport Company est une société privée et donc les lois sur l'emploi des langues en matière administrative ne s'appliquent qu'aux actes qui relèvent de sa mission d'intérêt général, tels que définis par l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC. Par conséquent, la distribution d'un magazine purement informatif ne rentre pas dans cette catégorie.

Dans un souci de bon voisinage, Brussels Airport Company distribuera les éditions futures en version bilingue français-néerlandais à Kraainem. La version digitale en langue française est d'ailleurs disponible sur son site web.

13.03 Véronique Caprasse (FDF): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'ai moi-même écrit à Brussels Airport Company (BAC). Voici la réponse que je viens de recevoir du CEO, Arnaud Feist: " Brussels Airport Company est une société privée. Les lois sur l'emploi des langues en matière administrative ne s'appliquent donc qu'aux actes qui relèvent de sa mission d'intérêt général, tel que défini par l'arrêté royal du 20 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BAC. La distribution d'un magazine purement informatif n'entre pas dans cette catégorie."

Cette interprétation me paraît juridiquement erronée pour deux raisons. BAC, à la lecture de l'arrêté royal de 2004, est bien une personne morale soumise aux lois linguistiques coordonnées (LLC), dès lors qu'elle a été chargée par la loi ou les pouvoirs publics d'une mission d'intérêt général qui dépasse les limites d'une entreprise privée.

En vertu de l'article 1^{er}, § 2, 2°, des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, les lois linguistiques sont applicables aux personnes morales concessionnaires d'un service public, à l'exception des dispositions relatives à l'organisation des services, au statut du personnel et aux droits acquis par celui-ci. La diffusion d'informations ne constitue pas cette exception. À cet égard, l'article 35, § 1^{er}, de l'arrêté royal précité stipule que le titulaire de la licence d'exploitation fournit, sur une large base et d'une manière transparente, les informations relatives aux trajectoires suivies, entre autres, sur la base de l'information fournie par l'organisme de contrôle aérien, et aux nuisances occasionnées par les avions qui utilisent l'aéroport de Bruxelles-National, ce conformément aux meilleures pratiques des aéroports de référence.

Dès lors, je suis en droit d'estimer que la revue *Connect* participe à cette mission d'information des riverains, notamment pour les travaux réalisés sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National. Contrairement à ce qu'affirme M. Feist, ce magazine entre dans cette catégorie et, en conséquence, une information bilingue dans les communes à facilités est requise. Il m'a promis de le faire à l'avenir mais je demande aujourd'hui que les gens soient informés chacun dans leur langue sur des travaux qui vont nous déranger pendant plusieurs mois. C'est une information à laquelle les gens ont droit. Je vous demande d'insister auprès de M. Feist pour qu'il procède à une distribution de cette revue dans les deux langues à Kraainem.

Le fait de faire référence à un site internet, c'est bien, mais il y a beaucoup de personnes qui n'en disposent pas, notamment les personnes âgées.

Le **président**: Chère collègue, je vous ai laissé tout le temps nécessaire pour aller au bout de votre réflexion car la question est d'importance, mais je vous signale que vous ne disposez que d'une minute pour votre réplique. À l'avenir, merci d'en tenir compte.

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

14 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het filatelistisch centrum van de NMBS" (nr. 4199)

14 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le centre philatélique de la SNCB" (n° 4199)

14.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben te weten gekomen dat de NMBS-Holding beschikte over een eigen filatelistisch centrum. Eerst kon ik dat zelf niet goed geloven, maar ik heb wat onderzoekwerk gedaan en het blijkt te kloppen. Die dienst maakte onder andere eigen spoorwegzegels.

Het is mij evenwel niet duidelijk waar deze dienst werd ondergebracht na de hervorming van de NMBS-structuur op 1 januari 2014.

Mevrouw de minister, u werkt aan een moderniseringsplan en in dat opzicht lijkt het mij dan ook belangrijk om deze dienst door te lichten en te beoordelen of hij behoort tot de kerntaken. Vandaar mijn volgende vragen.

Waar bevindt het filatelistisch centrum zich momenteel binnen de NMBS-structuur? Welke diensten voert het nog uit?

Over hoeveel medewerkers beschikt deze dienst? Wat is de kostprijs daarvan?

Acht u die activiteit een kerntaak van de spoorwegen?

14.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, op 4 mei 2015 besliste het directiecomité van de NMBS om de uitgifte van spoorwegvignetten en alle activiteiten van dat centrum definitief stop te zetten, omdat die activiteiten geen deel uitmaken van de kerntaken van de spoorwegmaatschappij.

14.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw kort maar duidelijk antwoord. U zei dat die beslissing gevallen is op 4 mei en dat is positief. Mijn vraag dateert van 6 mei, dus net iets te laat, want de goede beslissing was dan al genomen.

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

Le **président**: La question n° 4198 de Mme Fonck est transformée en question écrite.

15 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toelagen voor de vakbondswerking en de syndicale premie" (nr. 4203)

15 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les subsides pour la présence syndicale et la prime syndicale" (n° 4203)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, bij de NMBS ontvangen zowel de erkende als de niet-erkende vakbonden een toelage voor hun vakbondswerking. In de vorige legislatuur hebben collega's De Padt en Vandeput daarover ook al verscheidene vragen gesteld. Toen rees er veel ongenoegen bij de

publieke opinie over de toelage aan de vakbonden.

De toelage wordt onder meer gebruikt voor de terugbetaling van de lidgelden van vakbondsleden. In het licht van de huidige besparingen waarbij men de reizigers wil ontzien, moet men elke uitgave kritisch bekijken. De NMBS staat voor een gigantische besparingsoefening. De cijfers van de dotaties aan de vakbonden variëren in de pers tussen 5,5 miljoen euro en soms zelfs 12 miljoen euro per jaar.

Daarom stel ik u graag de volgende vragen.

Kunt u mij een tabel geven met de toelages, per erkende en niet-erkende vakbond, vanaf 2012 tot en met 2014? Wat is het totaal aantal vrijgestelde personen in die jaren, opgesplitst per taalgroep? Waarvoor wordt de toelage uitgekeerd? Zijn aan de toelage voorwaarden verbonden, zoals bijvoorbeeld sociale vrede? Krijgen de vakbonden ICT-materiaal of andere voordelen kosteloos ter beschikking gesteld door de werkgever?

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw De Coninck, HRL heeft mij de toelagen en het aantal vrijgestelden bezorgd per erkende en niet-erkende vakbond in de periode 2012-2014. Ik zal u de cijfers bezorgen.

De toelage wordt uitgekeerd om de vakorganisaties de middelen te bieden die in overleg nodig worden geacht om de maatschappelijke doelstelling van de Belgische Spoorwegen, namelijk een degelijke dienstverlening, te waarborgen. De vakorganisaties verbinden er zich toe de procedures van paritair overleg, waarin wettelijk en statutair is voorzien, na te leven, met inbegrip van het akkoord dat werd gesloten over de werkonderbrekingen. De vakorganisaties krijgen in dat verband een bestedingsbedrag voor dezelfde apparatuur als het administratieve personeel in actieve dienst, met name een standaardcomputer, een standaard-gsm en een beperkt belkrediet.

De toelagen worden al vele jaren uitbetaald. Ik stel ook vragen over het feit dat hiervoor geen verantwoording moet worden afgelegd. Voor mij moet iedereen besparen.

15.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan u volgen in uw redenering.

Ik vind het ook een impliciete discriminatie want de werknemer die zich niet wenst aan te sluiten bij een vakbond verliest dat voordeel want hij krijgt die premie niet terugbetaald. Het is een voordeel dat de werkgever geeft aan de werknemer via de vakbonden. Wij vragen ons af of dit niet beter rechtstreeks kan worden gegeven.

Op deze manier wordt dit systeem in stand gehouden. Het verwondert ons dan ook niet dat er zo'n hoge syndicalisatiegraad is bij de NMBS.

Wij blijven dit verder opvolgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 4207 et 4213 de MM. Michel de Lamotte et Jef Van den Bergh sont reportées.

16 **Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre de PV aux conducteurs étrangers et l'exigibilité des amendes impayées" (n° 4215)**

16 **Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal pv's voor buitenlandse chauffeurs en de opeisbaarheid van de niet-betaalde boetes" (nr. 4215)**

16.01 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, dernièrement, des statistiques quant aux infractions au Code de la route commises par des conducteurs étrangers ont été publiées. L'article date du 6 mai dernier. Il s'agit ici d'une conséquence directe de l'application de la directive européenne Cross

Border qui permet de faciliter l'échange transfrontalier d'informations en cas de non-respect du Code de la route.

Alors que la coopération entre les pays européens dans le domaine des infractions de roulage s'améliore considérablement, il me revient qu'à l'heure actuelle, un bon nombre d'amendes ne sont tout simplement pas payées par les conducteurs étrangers ayant été pris en infraction et ayant fait l'objet d'un procès-verbal dans notre pays.

Madame la ministre, existe-t-il des statistiques quant aux amendes impayées par les conducteurs étrangers? Comment pouvons-nous agir pour assurer le paiement des amendes de manière plus efficace?

16.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la directive Cross Border rend possible l'identification des conducteurs européens sur la base de la plaque d'immatriculation de leur véhicule; elle vise à permettre une poursuite effective des contrevenants étrangers qui commettent des infractions routières.

S'il faut bien reconnaître que cette directive apporte une amélioration importante puisque les États membres disposent d'une base légale pour identifier les contrevenants étrangers sur leur territoire, elle n'apporte en revanche pas directement de moyens pour exécuter les amendes. Je ne dispose d'ailleurs pas de statistiques quant au nombre d'amendes impayées.

À l'instar de mon plan de lutte contre l'impunité en matière d'amendes, une solution devrait être apportée pour résoudre cette problématique, après une réflexion au niveau européen. Mais cela s'avère être un exercice plus complexe.

16.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

N'étant pas membre permanent de cette commission, j'apprends que vous avez déjà élaboré un plan que vous comptez mettre en place.

Comme vous, j'estime qu'une concertation au niveau européen s'impose. Comme je l'ai dit, nos voisins français réussissent avec beaucoup de talent à faire payer les amendes dues par les conducteurs étrangers dans leur pays. Il est important de réfléchir à cette question, d'autant plus que notre pays est un pays de transit.

16.04 Jacqueline Galant, ministre: Avec la France, cela fonctionne déjà.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemeentelijke parkeerkaart" (nr. 4281)

17 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte de stationnement communale" (n° 4281)

17.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een veeleer technische vraag over het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart.

In dat besluit staat onder andere in paragraaf 2 van artikel 2: "De gemeenteraad bepaalt de categorie van personen aan wie de gemeentelijke parkeerkaart kan uitgereikt worden." Het geeft ook de voorwaarden voor de uitreiking. In paragraaf 4 staat: "De bewonerskaart kan enkel uitgereikt worden aan personen die hun hoofdverblijfplaats of domicilie hebben in de gemeente, zone of straat vermeld op de kaart."

Mevrouw de minister, ik heb drie technische vragen.

Ten eerste, dient de gemeenteraad zich met betrekking tot een blauwe zone uit te spreken over de afbakening van de straten of zones waarbinnen de bewonerskaart van toepassing is en waarbij onderborden "uitgezonderd bewoners" moeten worden aangebracht?

Ten tweede, is een niet nader gespecificeerde beslissing van de gemeenteraad, zoals – ik citeer –: “elke inwoner met domicilie in de blauwe zone kan maximaal twee bewonerskaarten bekomen” voldoende, om het college te machtigen in elke zone bewonerskaarten uit te reiken en zelf te bepalen op welke straten of zones ze van toepassing zijn?

Ten derde, wat wordt onder de omschrijving “categorie van personen” begrepen?

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Lahaye-Battheu, een blauwe zone waarbinnen de reglementering van beperkte parkeertijd geldt, kan uit een straat, een deel van een straat of een geheel van straten bestaan.

Het afbakenen van een blauwe zone gebeurt door een aanvullend reglement. Enkel de gemeenteraad is bevoegd om het gemeentelijk aanvullend reglement in te stellen. Die bevoegdheid kan niet aan het college van burgemeester en schepenen worden toevertrouwd.

De beperkte parkeertijd binnen die blauwe zone geldt niet, wanneer een bijzondere parkeerregeling is ingevoerd voor de personen die in het bezit van gemeentelijke parkeerkaarten zijn en die parkeerkaarten aan de binnenkant van de voorruit zijn aangebracht.

De gemeentelijke parkeerkaart, in het bijzonder de bewonerskaart, vervangt dus de parkeerschijf. Dat impliceert dat enkel de gemeenteraad kan bepalen binnen welke zones met beperkte parkeertijd het gebruik van een bewonerskaart van toepassing kan zijn.

De gemeenteraad moet duidelijk in het aanvullend gemeentereglement de zones vastleggen waarbinnen de reglementering blauwe zone van toepassing zal zijn.

Indien in het gemeentelijk reglement is bepaald dat elke bewoner met een domicilie binnen een blauwe zone maximaal twee bewonerskaarten kan bekomen, impliceert dit dat het college van burgemeester en schepenen verplicht is om maximum twee bewonerskaarten uit te reiken aan alle bewoners binnen een blauwe zone.

Met categorieën van personen wordt doelgroepen bedoeld die in aanmerking kunnen komen voor een gemeentelijke parkeerkaart zoals bewoners, beoefenaars van gezondheidsberoepen, leden van bepaalde verenigingen enzovoort. Deze categorieën worden eveneens bepaald door de gemeenteraad.

17.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

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

18 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de besparingen bij de Kempische stations" (nr. 4223)**

18 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies réalisées dans les gares de Campine" (n° 4223)**

18.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben vernomen dat een aantal investeringen in de stations en stationsomgevingen van Herentals, Turnhout en Lier *on hold* worden gezet wegens budgettaire redenen. Stilaan merken wij dus de gevolgen van de besparingsplannen.

Die stations zijn belangrijke regionale knooppunten en wachten al geruime tijd op investeringen en vernieuwingen. De gemeenten hebben bovendien een aantal studie bureaus onder de arm genomen en masterplannen uitgetekend. Het is heel vervelend voor de gemeentebesturen wanneer een van de partners afhaakt en zijn engagementen voor een bepaalde tijd uitstelt. Reizigers in deze regio moeten dus meer betalen voor minder dienstverlening.

Mevrouw de minister, klopt het dat de renovatie van de stations Herentals, Lier en Turnhout *on hold* worden

gezet? Welke impact heeft dit op de reizigers van die stations?

In een eerste fase van de uitwerking van het masterplan met betrekking tot de stationsbuurt Herentals was er al een ondertekend engagement met Infrabel en de NMBS. Wat de tweede fase betreft, de onderhandelde contracten liggen al een jaar ter ondertekening bij de NMBS-Groep. Wanneer zal men overgaan tot de ondertekening van de tweede fase van het masterplan?

Infrabel is betrokken bij het afschaffen van overwegen in de stationsbuurt van Herentals. Het ondertunnelen van de overwegen is noodzakelijk voor de veiligheid en de mobiliteit in de gemeenten. Wanneer mogen wij de globale inhoud van het investeringsplan ontvangen?

18.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, de vernieuwingsprojecten van de stations Herentals, Lier en Turnhout maken deel uit van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. Pas hierna kan de samenwerkingsovereenkomst voor Herentals worden ondertekend en komt er duidelijkheid met betrekking tot de afschaffing van overwegen.

Wat het aantal reizigers in deze stations betreft, telt de NMBS voor Turnhout dagelijks 1 504 opstappende reizigers. Voor Herentals met 4 015 en voor Lier met 5 729 ligt dit aantal aanzienlijk hoger. De tellingen werden in oktober 2014 uitgevoerd.

18.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor de cijfergegevens met betrekking tot het aantal opstappende reizigers.

Het andere nieuws is minder goed. Inderdaad, u zegt dat er duidelijkheid zal worden verschaft op het moment dat het meerjareninvesteringsplan er komt, maar wij vrezen dat het gevolg zal zijn dat de zaken worden uitgesteld. Het aantal rechtstreeks opstappende reizigers is 11 000 maar daarnaast is er nog een impact op de regio, en dat wil dus zeggen dat er vandaag 25 000 mensen in een onduidelijke situatie zitten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tijdelijke aanwerving van gepensioneerde treinbegeleiders"** (nr. 4316)

19 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement temporaire d'accompagnateurs de train pensionnés"** (n° 4316)

19.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, in berichten lezen wij dat de NMBS in de mogelijkheid zou voorzien om treinbegeleiders hun activiteiten opnieuw te laten opnemen na hun pensionering. Maar als men tot die maatregel overgaat, is er dan geen probleem van tijdige aanwerving?

Concreet, hoeveel treinbegeleiders zouden worden opgeroepen? Gaat het over voltijdse of halftijdse contracten?

Hoe zit het met de vergoeding?

Wat met de pensioenrechten?

Zijn de nodige maatregelen genomen wat de arbeidsongevallenwetgeving betreft?

Wat is het takenpakket?

Moet men opnieuw een opleiding volgen onder andere in verband met regelgeving, veiligheid en commerciële regeling? Wat zijn de juridische gevolgen indien er inbreuken zijn op veiligheid? Moeten de kandidaten ook deelnemen aan de verschillende permanente opleidingen, die voor andere treinbegeleiders worden georganiseerd?

19.02 Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS laat mij weten dat er ongeveer 60 treinbegeleiders in

aanmerking komen om de rangen te versterken. Het gaat om halftijdse contracten voor een maximale periode van vier maanden. De vergoeding is dezelfde als die van andere collega's van de treinbegeleiding. Hun pensioenrechten blijven behouden, omdat ze onder het maximaal te verdienen bedrag blijven.

Omdat zij een tijdelijk contract aangeboden krijgen, zijn ze dan ook tegen arbeidsongevallen verzekerd.

Ze zullen worden ingezet als boordchef of controletreinbegeleider.

Omdat zij recent met pensioen zijn gegaan, beschikken zij nog over een brevet van treinbegeleider. Voor inbreuken op de veiligheid is er geen verschil met statutaire treinbegeleiders. Er zijn op het ogenblik immers al contractuele treinbegeleiders.

Er moeten dit jaar in totaal nog 160 treinbegeleiders worden aangeworven.

19.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Er is dus voorzien in een maximumduur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 4258 de M. Jean-Jacques Flahaux est reportée à sa demande. La question n° 4320 de M. Veli Yüksel est transformée en question écrite.

20 Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des excès de vitesse" (n° 4337)

20 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal snelheidsovertredingen" (nr. 4337)

20.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, l'analyse de plus de 32 millions d'amendes routières met en avant une augmentation importante du nombre d'excès de vitesse en Belgique. Cela s'explique notamment par une hausse des contrôles. Par ailleurs, les radars se sont multipliés, rendant plus efficace la traque aux infractions. Il est à noter également que les jours ouvrables occupent 61,1 % des contrôles contre 27 % les week-ends et 5,3 % les nuits de week-end, lesquelles sont les plus propices aux dérapages.

Les objectifs du gouvernement sont connus. Vous êtes très ambitieuse à cet égard, puisque vous vous assignez comme objectif de réduire, pour 2020, de 420 le nombre de tués sur nos routes par rapport à 2010.

Madame la ministre, comptez-vous accroître le nombre de contrôles de vitesse dans les prochaines années, notamment à des moments sensibles comme les nuits de week-end? Nous sommes à mi-chemin entre 2010 et votre objectif de 2020. Dès lors, pouvons-nous être satisfaits des résultats obtenus?

20.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, madame Jadin, en tant que ministre fédérale de la Mobilité, je veux donner avec tous les acteurs concernés de nouvelles impulsions afin de redéfinir une politique de sécurité routière pour tout le pays, permettant d'atteindre non seulement l'objectif fixé par le gouvernement pour 2020 mais également de tendre vers l'objectif de zéro accidents de la route.

Comme vous le savez, en 2014, selon le baromètre de l'IBSR, il y a eu 41 651 accidents corporels et 615 personnes ont perdu la vie sur place lors d'un accident de circulation. C'est évidemment encore trop.

Concrètement, je suis en train d'évaluer, au sein de la Commission fédérale Sécurité routière, ce qui a été fait depuis les vingt recommandations des États généraux de la sécurité routière en 2011 avec les Régions et l'ensemble des parties prenantes (police, usagers de la route, etc.).

De nombreuses matières en lien avec la sécurité routière ont été régionalisées depuis lors. C'est pourquoi nous devons plus que jamais nous concerter pour que les efforts de chacun soient cohérents. La sécurité ne peut plus se limiter à un concours de communication sur la sensibilisation.

En ce qui concerne la politique de sanction, j'ai déjà détaillé les différentes mesures qui seront mises en œuvre cette année pour augmenter le risque objectif et subjectif de se faire contrôler. Ces mesures répondent à différentes recommandations des États généraux de la sécurité routière de 2011. Par ces mesures, je veux fluidifier le travail des parquets et de la police pour que chaque infraction constatée soit sanctionnée.

Les services de police sont sous la responsabilité du ministre de l'Intérieur, mais il n'empêche que le nombre de constats d'excès de vitesse par la police fédérale de la route a plus que doublé ces cinq dernières années. Ceci est dû à une modernisation des processus de constatation et aux efforts importants entrepris depuis 2014 pour augmenter la part des contrôles mobiles effectués la nuit et les week-ends.

20.03 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Je constate, et je m'en réjouis – c'est un sujet très important qu'il ne faut pas perdre de vue – que votre collègue le ministre de l'Intérieur et vous-même avez ce dossier bien en main. On peut donc souhaiter que vos objectifs puissent être atteints.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra piekuurtrein Mol-Herentals - Brussel" (nr. 4353)

21 Question de Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train d'heure de pointe Mol-Herentals - Bruxelles" (n° 4353)

21.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Mevrouw de minister, in de commissievergadering van 6 mei heb ik u een vraag gesteld over het treinaanbod van en naar de Kempen. Uit een enquête bij de reizigers bleek immers dat zij dit aanbod ondermaats vonden. U zei toen dat het aanbod toch ruim was en verwees naar het doortrekken van de piekuurtrein Brussel-Herentals tot Mol, dat in december van dit jaar tot stand zou komen.

Later die dag stelde collega Van den Bergh een gelijkaardige vraag. Daarop antwoordde u dat de NMBS aan het onderzoeken was of het inleggen van een extra piekuurtrein tussen Brussel en Herentals mogelijk was en of deze kon worden doorgetrokken tot Mol, zoals voor de gewone piekuurtrein vanaf december het geval zou zijn.

Ik krijg hierover graag duidelijkheid, gelet op de tegenstrijdigheid in uw antwoorden. Is er sprake van een onderzoek naar een extra piekuurtrein Brussel-Herentals doorgetrokken tot Mol, of niet? Als dit wel het geval is, wanneer zal dit onderzoek over het instellen van een extra piekuurtrein rond zijn? Welke parameters worden onderzocht? Het potentieel? Het aanbod in vergelijking met het aantal reizigers? Hoe worden de parameters onderzocht? Door bevraging? Door tellingen? In samenwerking met de lokale besturen? Welke dienst binnen de NMBS is verantwoordelijk voor de uitvoering van het onderzoek? Wie neemt de eindbeslissing over het wel of niet inleggen van een extra piekuurtrein?

21.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, de NMBS bevestigt mij dat vanaf september 2015 de huidige P-trein 's ochtends tussen Herentals en Brussel vanuit Mol zal vertrekken. Bovendien zal de huidige P-trein 's avonds tussen Brussel en Herentals tot Mol worden verlengd. Ten slotte wordt nog bestudeerd of een bijkomende P-trein 's ochtends tussen Mol en Brussel één uur voor de huidige P-trein zal vertrekken. De onderzoeken voor een extra piekuurtrein zijn bijna afgerond en de aanvragen voor rijpaden zijn aan Infrabel bezorgd.

Zoals steeds wordt het aanbod bepaald op basis van de reizigersbehoeften, de reizigerstellingen, de verkoopcijfers en de bezettingcijfers en wordt er rekening gehouden met de technische haalbaarheid. Naast de informatie die de NMBS zelf verzamelt, wordt er ook rekening gehouden met informatieanalyses en enquêtes die worden bezorgd door bijvoorbeeld lokale besturen en reizigersorganisaties. Zowel de directie Marketing en Sales als NMBS-Transport doen de analyse betreffende het vervoersaanbod. De inleg van een bijkomende P-trein vergt een beduidende inzet van budget en productiemiddelen. Na een positieve haalbaarheidsstudie wordt het dossier voor beslissing voorgelegd aan het directiecomité.

21.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Mevrouw de minister, het is nu duidelijk dat er wél een onderzoek is en

dat wij daarover binnenkort meer duidelijkheid zullen krijgen. Wij volgen dit verder op.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement annoncé par DHL à Brussels Airport" (n° 4278)

22 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door DHL aangekondigde investering op Brussels Airport" (nr. 4278)

22.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, le 12 février dernier, DHL a publié un communiqué de presse qui annonçait son intention d'investir 114 millions d'euros dans un nouveau centre de tri sur le site de Brussels Airport, à Zaventem. L'objectif annoncé est d'augmenter la capacité de tri de 12 000 à 39 500 envois par heure, avec la perspective de créer 200 emplois d'ici 2020. C'est peut-être une bonne nouvelle pour l'emploi à Brussels Airport, mais sans doute une moins bonne pour l'environnement et la santé des personnes survolées, qu'elles soient à Bruxelles ou dans la périphérie, en Wallonie ou en Flandre.

Selon les déclarations du directeur de DHL, Koen Gouweloose, cette augmentation d'activité ne se traduira pas par une augmentation des vols de nuit, dont DHL est pourtant, on le sait, un très grand consommateur. Il a déclaré: "Nous resterons dans le cadre légal des 16 000 vols de nuit maximum annuels, mais on volera davantage la journée". Rappelons que DHL avait décidé en 2004 de quitter en partie Bruxelles au profit de Leipzig car il n'avait pas obtenu que le nombre de vols de nuit soit revu à la hausse. Mme Durant s'en souvient certainement. Tout d'un coup maintenant, le plafond de 16 000 vols de nuit qui n'a pas changé ne serait plus un problème.

À l'opposé des déclarations rassurantes de DHL en février, *Le Vif L'Express* a révélé le 8 mai dernier le contenu de la *Roadmap for sustainable growth* que DHL a présenté aux autorités politiques. On apprend dans ce document de 2013 que DHL, au contraire, prévoit une augmentation de 57 % du nombre de décollages de nuit entre 2013 et 2020, ceux-ci passant de 2 654 à 4 182 vols de nuit! Sachant que le quota de 5 000 décollages est déjà presque atteint aujourd'hui (toutes compagnies confondues, DHL et les autres), il faudra m'expliquer comment DHL compte s'y prendre s'il n'obtient pas la révision de ce quota.

On sait d'ailleurs que le secteur aérien, représenté par la Belgian Air Transport Association (présidée par ce même Koen Gouweloose), plaide depuis plusieurs années pour la suppression de ce quota de 16 000 vols. Dans un mémorandum présenté en juin 2012 au cabinet de votre prédécesseur, il demande ainsi "le remplacement du nombre limite de mouvements par le système de quota de bruit existant"! En ce qui concerne les vols de jour, c'est-à-dire ceux opérés entre 6 h 00 et 23 h 00, DHL prévoirait le remplacement de ses avions de petite capacité par des plus gros porteurs, donc plus bruyants.

Madame la ministre, avez-vous connaissance de la *Roadmap for sustainable growth* de DHL? Confirmez-vous son contenu? Les responsables de DHL vous ont-ils rencontrée à ce sujet récemment ou pas?

Que comptez-vous faire pour empêcher l'augmentation des vols de nuit souhaitée par DHL, comme le signale ce document?

Que comptez-vous faire pour encadrer l'utilisation d'avions plus bruyants la journée? N'est-il pas temps à cet égard d'appliquer la nuit environnementale entre 22 h 00 et 7 h 00? Confirmez-vous que vous ne toucherez pas au plafond actuel de 16 000 vols de nuit, dont 5 000 décollages?

22.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, j'ai effectivement rencontré DHL ce lundi pour faire le point sur leurs ambitions.

De cet échange, il ressort que les investissements annoncés ne seront alloués qu'à l'investissement dans un nouveau centre de tri. Il n'est dès lors pas question de révision des vols de nuit pour la société DHL. Par conséquent, le plafond ne sera pas revu.

Les vols de jour doivent s'inscrire dans le respect des arrêtés ministériels du 3 mai 2004, notamment le

respect des quotas de bruit par tranche horaire de ces avions.

22.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je remercie la ministre pour ces informations.

Madame la ministre, tenez le cap!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Samengevoegde vragen van**

- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de masterplannen voor de stations Turnhout en Herentals" (nr. 4354)

- de heer Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevrozing van de middelen voor stationsprojecten" (nr. 4401)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 4411)

23 **Questions jointes de**

- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des masterplans pour les gares de Turnhout et de Herentals" (n° 4354)

- M. Frank Wilrycx à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel des moyens destinés aux projets de réaménagement de gares" (n° 4401)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB" (n° 4411)

Le **président**: MM. Wilrycx et Van den Bergh ne sont pas présents.

23.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, begin mei zijn er in de pers berichten verschenen over het *on hold* zetten van de masterplannen voor de stations van Turnhout en Herentals. Voor Herentals zou dat onder meer betekenen dat er geen ondertunneling komt aan de Poederleesteenweg waardoor de verkeersellende op bepaalde punten in Herentals acuut zal blijven. Elke keer de slagbomen dicht moeten aan de 2 overgangen rond het kruispunt aan Wellens, de ovotonde genoemd, slibt het verkeer op de ring in Herentals dicht.

Voor Turnhout zou dit dan weer willen zeggen dat er geen sprake meer is van het nieuwe station Turnhout-Zuid. Dit station zou normaal gezien langs het industrieterrein liggen en zou ervoor zorgen dat er heel wat verkeer uit het centrum van Turnhout geweerd zou kunnen worden. Ter informatie, er wonen in de Kempen 400 000 mensen waarvan er 20 000 in Brussel of de rand rond Brussel werken. Dat is geen onbelangrijke groep.

Is het correct dat de masterplannen voor de stations van Turnhout en Herentals voorlopig *on hold* staan? Waarom is dat dan zo? Wat wil *on hold* precies zeggen? Liggen die plannen definitief in de prullenmand? Indien dit niet het geval is, wat is dan het meest recente tijdspad dat gekend is voor de ontwikkeling van deze beide masterplannen? Wanneer komt er een officiële communicatie naar de gemeenten? Nu zijn de gemeenten hierover slechts informeel getipt.

Op basis waarvan wordt beslist of een masterplan of investering nog doorgaat of niet? Wie is er betrokken bij die beslissing? Is die gestoeld op studies? Welke resultaten geven aanleiding tot het stopzetten van investeringen in bepaalde stations of gemeenten en het verderzetten in andere gemeenten? Wat zijn de belangrijkste speerpunten van deze masterplannen? Welke problemen of knelpunten wil de NMBS aanpakken?

Kan u mij een overzicht geven van de totale investeringen die er de voorbije 10 jaar gedaan zijn aan de stations van Herentals en Tielen? Ik zou graag een overzicht krijgen van de totale investeringen die er de voorbije 10 jaar gedaan zijn aan alle NMBS-stations in België, opgesplitst per provincie. In welke stations

stonden er nog investeringen of masterplannen op stapel en welke daarvan gaan door en welke daarvan worden uitgesteld?

De Kempenaars moet al serieus inboeten sinds de laatste dienstregeling met de inwisseling van de moderne dubbeldekkers met de verouderde AM75-ers (de varkensneuzen) en met het schrappen van de vroegste en de laatste trein. Waarom worden de Kempen nu ook nog eens geïnviseerd bij deze besparingsronde voor de investeringen?

23.02 Minister **Jacqueline Galant**: Gelet op de huidige budgettaire context zal de NMBS overgaan tot een actualisering van haar meerjareninvesteringsplan op grond van een volledige behoefteanalyse tegenover de budgettaire beschikbaarheden. Op grond van dat geactualiseerd investeringsplan zal de planning kunnen worden bepaald van de projecten die erin opgenomen zijn. Op dat ogenblik zal het mogelijk zijn om het tijdsplan van de verschillende investeringsprojecten die het bevat, nader aan te geven.

23.03 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, eigenlijk is dat niet echt een antwoord op de zes vragen die ik heb gesteld. Er is nog altijd geen duidelijkheid.

Van mijn repliek zal ik daarom gebruikmaken om er nogmaals op te wijzen dat de Kempen al serieus heeft moeten inboeten op het materiaal dat is ingezet, op het comfort. Het gaat nochtans om een grote groep reizigers. Verschillende volksvertegenwoordigers stellen daarover regelmatig vragen. Wij zullen u met vragen blijven bestoken tot ons aanbod is verbeterd. De investeringen zijn echt wel hoog nodig in onze streek. Ik hoop dat u dat inziet en daar rekening mee houdt bij de analyse.

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

24 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in de Kempen" (nr. 4413)**

24 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains en Campine" (n° 4413)**

24.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een vraag van de echte oppositie uit de Kempen. Ik verheug mij er natuurlijk over dat mevrouw Van Camp zeer kritisch is maar ik nodig haar uit om dan ook bij de begrotingsopmaak de nodige kritiek te uiten over het verminderen van de voorziene middelen.

De uiteenzetting inzake de investeringen gebeurde al door de collega. In mijn vorige vraag had ik het er ook al over dat een en ander *on hold* wordt gezet en over het effect daarvan.

Wat betreft de verdere doortrekking van de lijn naar Mol hebt u geantwoord dat dit in december zal worden gerealiseerd. Die vraag zal ik dus niet meer stellen.

Rest de vraag over bijkomende investeringen in de Kempische spoorstations, die ik pro forma stel want ik meen het antwoord erop ongeveer te kennen.

Le **président**: Voulez-vous poser votre question?

24.02 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik stel de vraag wel maar ik neem aan dat ik het antwoord al ken.

24.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Geerts, je pourrai répondre à votre question dès que le plan d'investissement sera disponible.

24.04 **David Geerts** (sp.a): Ik zal niet repliceren. Wij zullen inderdaad wel zien wat er gebeurt als het investeringsplan beschikbaar is.

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

25 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de recente seinvoorbijrijdingen" (nr. 4414)

25 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les récents franchissements de signaux" (n° 4414)

25.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb even buiten mijn regio gekeken en mij gebogen over het dossier van de seinvoorbijrijdingen, dossier waarvan ik gezegd heb het op te volgen.

De detectie van seinvoorbijrijdingen is een succes, omdat de daartoe geïnstalleerde systemen effectief werken. De afgelopen tijd noteerden we drie seinvoorbijrijdingen. Tijdens de ochtendspits is de impact daarvan enorm. In de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag had ik het cijfer opgenomen: 90 uur vertraging als gevolg van één incident. Dat is logisch, wanneer het op de Noord-Zuidverbinding gebeurt.

Ik ben er ten eerste over tevreden dat de systemen werken. Het succes biedt mij alvast de gelegenheid om te reflecteren over de vraag of wij de Noord-Zuidverbinding niet moeten ontlasten door te zorgen voor alternatieve verbindingen, zodat reizigers de keuze hebben.

Maar laat ik terugkomen op de problematiek van de seinvoorbijrijdingen. Wat waren de redenen ervan? Wij hebben hier ooit bij stemming de boodschap meegegeven dat een treinbestuurder onmiddellijk vervangen diende te worden, wanneer hij een rood sein voorbijrijdt, maar er wel aan toegevoegd dat wij die procedure ooit moesten evalueren. Nu de systemen effectief werken en er absoluut geen gevaar is, rijst de vraag of de treinbestuurder wel onmiddellijk moet worden vervangen?

TBL1+ lijkt te werken. Ik neem aan dat zowel de lijn als het materieel bij de drie incidenten uitgerust was met TBL1+.

Ik laat de vraag over de investeringsplannen voor ETCS vallen, aangezien we daarover al in commissie toelichting hebben gehad. Ik meen dat de planning nog steeds op schema zit.

Ten slotte, in welke mate zal de ontlasting van de Noord-Zuidverbinding in het meerjareninvesteringsplan worden opgenomen?

25.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Geerts, er waren inderdaad twee seinvoorbijrijdingen in Brussel-Noord en Brussel-Luxemburg.

De volgende oorzaken werden vastgesteld. Op 11 mei 2015 was de bestuurder in Brussel-Noord om een onbekende reden afgeleid. Op 12 mei 2015 in Brussel-Noord lagen de onervarenheid van de leerling-bestuurder en het gebrek aan begeleiding door de verantwoordelijke treinbestuurder ten grondslag aan de seinvoorbijrijding. Op 12 mei 2015 ging het in Brussel-Luxemburg om een combinatie van factoren, waarbij de treinbestuurder de concentratie op de seininrichting verloor en zich bij het naderen van het sein slechts op het allerlaatste moment ervan bewust werd dat een seinvoorbijrijding niet meer kon worden vermeden.

De veiligheidsvoorschriften aangaande de al dan niet vervanging van de bestuurder na een seinvoorbijrijding zullen in de volgende zin worden aangepast. Om na een seinvoorbijrijding de hinder voor het overige treinverkeer te beperken, kan de betrokken bestuurder worden toegelaten om zijn trein te verplaatsen naar een plaats waar de trein kan uitwijken en/of waar de reizigers naar een reizigerstrein kunnen overstappen.

De beslissing om de betrokken treinbestuurder al dan niet tot die plaats te laten voortrijden, wordt door de infrastructuurgebruiker genomen. Die laatste meldt het resultaat van die beslissing aan Traffic Control.

In de drie aangehaalde gevallen waren zowel de treinen als de seinen uitgerust met TBL1+. Veertien procent van het netwerk was op 1 mei 2015 uitgerust met ETCS.

Het spreekt voor zich dat heel de problematiek van de Noord-Zuidverbinding in Brussel en de verdere uitbouw van een realistisch GEN-aanbod moeten worden behandeld in een te herzien meerjarenplan inzake de investeringen.

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

In dit huis hebben we veel tijd besteed aan seinvoorbijrijdingen, vandaar dat ik de problematiek absoluut wil opvolgen.

Het probleem wordt alsmaar beter aangepakt. Ik kan dat alleen maar toejuichen, want het betekent dat de genomen maatregelen ook werken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "'mystery shopping' bij de NMBS in maart en april" (nr. 4377)

26 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 'mystery shopping' à la SNCB en mars et avril" (n° 4377)

26.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, in uw antwoord op een vraag van 7 april van de heer Nollez zei u dat de NMBS eind vorig jaar een onderzoek heeft gedaan in de vorm van *mystery shopping* om de reizigerscontrole te meten. U gaf aan dat u dat opnieuw zou doen in maart en april.

Heeft dat onderzoek plaatsgevonden? Wat was de reizigerscontrolegraad in maart en april? Kunt u mij de cijfers van dat nieuwe onderzoek bezorgen? Hebt u de intentie om op termijn mobiele controleploegen in te zetten?

26.02 Minister **Jacqueline Galant**: In maart en april was de controlegraad 71,7 %. Dit onderzoek had onder andere als doel de controlegraad van de vervoerbewijzen in de treinen te kwantificeren. De score 71,7 % ligt beduidend hoger dan de 62 % van september en oktober van 2014. De directie Transport van de NMBS beschikt al over mobiele controleploegen, de ticketcontroleteams. Daarin zijn op dit ogenblik 51 treinbegeleiders actief.

26.03 Inez De Coninck (N-VA): Ik stel vast dat de score verbeterd is. Dat is positief. U zegt dat er 51 personeelsleden in mobiele controleploegen worden ingezet. Ik meen dat dit ook positief is. Het kan immers niet dat de controlegraad zo laag zou zijn dat de reiziger bijna gestimuleerd wordt geen ticket te kopen. Dat zou niet correct zijn. Het openbaar vervoer heeft een prijskaartje en de reiziger moet natuurlijk een ticket kopen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 12.35 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.35 uur.