



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

14-12-2016

Namiddag

Mercredi

14-12-2016

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
Vuye&Wouters	Vuye&Wouters
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (witte kaft)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be	www.lachambre.be
e-mail : publicaties@dekamer.be	e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Agenda	1
<i>Sprekers: François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Marco Van Hees, Inez De Coninck, Wouter Raskin	
Samengevoegde vragen van	4
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017, waarin de Duitstalige Gemeenschap stiefmoederlijk bedeed wordt" (nr. 14921)	4
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het nieuwe vervoersplan voor het station Tubeke" (nr. 15055)	4
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van drie stopplaatsen in de provincie Luik" (nr. 15201)	4
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Tubeke" (nr. 15203)	4
- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Eeklo-Gent" (nr. 15360)	4
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor rechtstreekse spoorverbindingen tussen grote steden" (nr. 15367)	4
- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in Beernem" (nr. 15371)	4
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studies naar de verbeterde dienstverlening in het station Gentbrugge" (nr. 15405)	4
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met verschillende OV-maatschappijen" (nr. 15467)	4
<i>Sprekers: Wouter Raskin, Marcel Cheron, Laurent Devin, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Stéphane Crusnière	

SOMMAIRE

Ordre du jour	1
<i>Orateurs: François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Marco Van Hees, Inez De Coninck, Wouter Raskin	
Questions jointes de	3
- Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017 et le délaissement du réseau ferroviaire en Communauté germanophone" (n° 14921)	3
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact du nouveau plan de transport pour la gare de Tubize" (n° 15055)	3
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de trois points d'arrêt dans la province de Liège" (n° 15201)	3
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Tubize" (n° 15203)	3
- M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Eeklo-Gand" (n° 15360)	3
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de liaison ferroviaire entre grandes villes" (n° 15367)	3
- Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains à Beernem" (n° 15371)	4
- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les études relatives à l'amélioration du service à la gare de Gentbrugge" (n° 15405)	4
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec diverses entreprises de transport public" (n° 15467)	4
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Marcel Cheron, Laurent Devin, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Stéphane Crusnière	

Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	13
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 geormerkte budgetten voor de verbouwing van de site van het station Ottignies" (nr. 14942)	14	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les budgets prévus par le plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 dans le cadre de la transformation du plateau de la gare d'Ottignies" (n° 14942)	13
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van de stationsomgeving in Waver" (nr. 15056)	14	- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement des abords de la gare de Wavre" (n° 15056)	13
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemiddelde leeftijd van het rollend materieel" (nr. 15058)	14	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'âge moyen du matériel roulant" (n° 15058)	13
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan van de federale regering" (nr. 15064)	14	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement du gouvernement fédéral" (n° 15064)	13
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door Infrabel geplande besparingsmaatregelen" (nr. 15067)	14	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures d'économie envisagées par Infrabel" (n° 15067)	13
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten van NMBS en Infrabel" (nr. 15068)	14	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 15068)	13
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan en de nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS en Infrabel" (nr. 15085)	14	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et le nouveau contrat de gestion de la SNCB et Infrabel" (n° 15085)	13
- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 15153)	14	- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 15153)	13
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 15163)	14	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 15163)	13
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (nr. 15338)	14	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel" (n° 15338)	13
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station Antwerpen-Zuid en de toegankelijkheid van het perron" (nr. 15385)	14	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare d'Antwerpen-Zuid et l'accessibilité du quai" (n° 15385)	13
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van het GEN in Waals-Brabant" (nr. 15413)	14	- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER en Brabant wallon" (n° 15413)	13

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsstop van Infrabel" (nr. 15436)	14	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension des investissements d'Infrabel" (n° 15436)	13
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 van Infrabel" (nr. 15441)	14	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 d'Infrabel" (n° 15441)	13
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de co- en prefinanciering van spoorprojecten" (nr. 15446)	14	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cofinancement et le préfinancement de projets ferroviaires" (n° 15446)	13
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsstop bij Infrabel en de gevolgen voor het Gentse GEN" (nr. 15455)	14	- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension des investissements chez Infrabel et ses conséquences pour le RER gantois" (n° 15455)	14
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de desinvestering in het meerjareninvesteringsplan bij Infrabel" (nr. 15470)	14	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désinvestissement dans le plan pluriannuel d'investissement chez Infrabel" (n° 15470)	14
Sprekers: Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, David Geerts, Éric Thiébaud, Inez De Coninck, Marco Van Hees, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh		Orateurs: Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, David Geerts, Éric Thiébaud, Inez De Coninck, Marco Van Hees, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh	
Samengevoegde vragen van	28	Questions jointes de	28
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 96" (nr. 14947)	28	- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 96" (n° 14947)	28
- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "herhaalde storingen op de lijn Doornik-Bergen" (nr. 15050)	29	- M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des perturbations à répétition au niveau de la ligne Tournai-Mons" (n° 15050)	28
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dagelijks terugkerende helletocht op lijn 161-162 tussen Ciney en Namen" (nr. 15071)	29	- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enfer vécu par les navetteurs de la ligne 161-162, entre Ciney et Namur" (n° 15071)	28
- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanhoudende vertragingen op lijn 96 Bergen-Brussel" (nr. 15152)	29	- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards persistants sur la ligne 96 Mons-Bruxelles" (n° 15152)	28
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid op de lijnen in Wallonië en in het bijzonder in Henegouwen" (nr. 15202)	29	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité sur les lignes wallonnes, en particulier les lignes hennuyères" (n° 15202)	28
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal treinen met vertraging op het Belgische	29	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards de plus en plus importants sur le réseau ferré belge" (n° 15318)	28

spoorwegnet" (nr. 15318)			
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid bij het eerste vertrek" (nr. 15352)	29	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité au premier départ" (n° 15352)	28
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de woede van de gebruikers van lijn 96" (nr. 15382)	29	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la colère des usagers de la ligne 96" (n° 15382)	28
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onvoorspelbare en onverklaarbare verminderingen van het treinaanbod tijdens het weekend op lijn 161" (nr. 15383)	29	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les diminutions imprévisibles et inexpliquées de fréquence des trains sur la ligne 161 durant le week-end" (n° 15383)	28
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om managers aan te stellen bij de NMBS en Infrabel om de stiptheid op bepaalde lijnen te verbeteren" (nr. 15387)	29	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'amélioration de la ponctualité sur certaines lignes de la SNCB et d'Infrabel en engageant des managers" (n° 15387)	28
- 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. 15415)	29	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains" (n° 15415)	28
<i>Sprekers: Catherine Fonck</i> , voorzitter van de cdH-fractie, <i>Georges Gilkinet, Éric Thiébaud, Marcel Cheron, Jean-Jacques Flahaux, Marco Van Hees, Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Catherine Fonck</i> , présidente du groupe cdH, <i>Georges Gilkinet, Éric Thiébaud, Marcel Cheron, Jean-Jacques Flahaux, Marco Van Hees, Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overvolle studententreinen op zondagavond" (nr. 14974)	40	Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains bondés d'étudiants du dimanche soir" (n° 14974)	40
<i>Sprekers: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	42	Questions jointes de	42
- de heer David Geerts aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het dreigend tekort aan treinbestuurders bij de NMBS" (nr. 14997)	42	- M. David Geerts au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "la pénurie imminente de conducteurs de train à la SNCB" (n° 14997)	42
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de genderpariteit bij de NMBS" (nr. 15057)	42	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la parité hommes-femmes à la SNCB" (n° 15057)	42
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het personeelsbestand van de NMBS" (nr. 15365)	42	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du personnel de la SNCB" (n° 15365)	42
<i>Sprekers: David Geerts, Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 15008)</p> <p>- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevaren van geconnecteerde voertuigen" (nr. 15204)</p> <p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 15369)</p> <p><i>Sprekers: Gautier Calomne, Marcel Cheron, Laurent Devin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>46</p> <p>46</p> <p>46</p> <p>46</p>	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage du GSM au volant" (n° 15008)</p> <p>- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dangers liés aux voitures connectées" (n° 15204)</p> <p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du téléphone portable au volant" (n° 15369)</p> <p><i>Orateurs: Gautier Calomne, Marcel Cheron, Laurent Devin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>46</p> <p>46</p> <p>46</p> <p>46</p>
<p>Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 130a" (nr. 15048)</p> <p><i>Sprekers: Éric Massin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>50</p>	<p>Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 130a" (n° 15048)</p> <p><i>Orateurs: Éric Massin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>50</p>
<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsvergoeding voor het personeel van de Belgische spoorwegen" (nr. 15049)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>53</p>	<p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnité vélo pour le personnel des chemins de fer belges" (n° 15049)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>53</p>
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van 97 miljoen euro over een periode van 3 jaar" (nr. 15059)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>54</p>	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement de 97 millions d'euros en trois ans" (n° 15059)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>54</p>
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van de bijzondere pensioenstelsels bij de NMBS" (nr. 15060)</p> <p>- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingscampagne van</p>	<p>56</p> <p>56</p> <p>56</p>	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin des régimes spéciaux de pension à la SNCB" (n° 15060)</p> <p>- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la campagne de recrutement de la SNCB"</p>	<p>56</p> <p>56</p> <p>56</p>

de NMBS" (nr. 15321)		(n° 15321)	
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de pensionering en de aanwerving van het rijdend personeel van de NMBS" (nr. 15422)	56	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à la retraite et le recrutement du personnel roulant de la SNCB" (n° 15422)	56
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, Jef Van den Bergh, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	59	Questions jointes de	59
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Customer Experience Lab" (nr. 15061)	60	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Customer Experience Lab" (n° 15061)	59
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Customer Experience Lab" (nr. 15317)	60	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Customer Experience Lab" (n° 15317)	59
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal afgeschafte treinen in 2016" (nr. 15062)	62	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de trains supprimés en 2016" (n° 15062)	62
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe datacenter van de NMBS" (nr. 15063)	63	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau data center de la SNCB" (n° 15063)	63
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 15065)	64	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 15065)	64
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 15066)	65	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions des accompagnateurs de train" (n° 15066)	65

Sprekers: Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wijzigingen aan de verkeerswetgeving" (nr. 15069)	66	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les modifications à la législation routière" (n° 15069)	66
Sprekers: Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	67	Questions jointes de	67
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van de nieuwe CEO van de NMBS" (nr. 15080)	67	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation du nouveau CEO de la SNCB" (n° 15080)	67
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moeizame aanstelling van een opvolger voor Jo Cornu aan het hoofd van de NMBS" (nr. 15442)	67	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage de la désignation du successeur de Jo Cornu à la tête de la SNCB" (n° 15442)	67
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voortdurende uitstel bij het aanwerven van een nieuwe CEO voor de NMBS" (nr. 15469)	67	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report constant du recrutement d'un nouveau CEO à la SNCB" (n° 15469)	67
Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	68	Questions jointes de	68
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de wachtruimte in het station Ciney" (nr. 15169)	68	- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney" (n° 15169)	68
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de wachtruimte in het station Ciney en de toekomst van het station" (nr. 15270)	68	- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney et l'avenir de cette gare" (n° 15270)	68
Sprekers: Georges Gilkinet, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: Georges Gilkinet, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	72	Questions jointes de	72
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de communicatie over de gevolgen van ongeoorloofd gedrag in een vliegtuig" (nr. 15171)	72	- Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publicité sur les conséquences des actes interdits dans les avions" (n° 15171)	72
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "dronken vliegtuigpassagiers"	72	- M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les personnes alcoolisées dans les avions"	72

(nr. 15316)		(n° 15316)	
<i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verzoek tot betaling van de door een zelfdoding op het spoor veroorzaakte onkosten" (nr. 15175)	74	Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la demande de règlement des frais occasionnés par un suicide sur les voies" (n° 15175)	74
<i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige evolutie van de relaties tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens" (nr. 15322)	75	Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution à venir des relations entre compagnies aériennes et aéroports" (n° 15322)	75
<i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	78	Questions jointes de	78
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onthaal en de veiligheid van de reizigers in het station Dinant" (nr. 15332)	78	- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accueil et la sécurité des voyageurs en gare de Dinant" (n° 15332)	78
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de loopbrug in het station Dinant" (nr. 15414)	78	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la passerelle de la gare de Dinant" (n° 15414)	78
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening aan en de veiligheid van de reizigers in het station Andenne" (nr. 15357)	81	Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service et la sécurité des voyageurs en gare d'Andenne" (n° 15357)	81
<i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om de rijstroken van de E40 te versmallen aan de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 15381)	82	Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de réduction des bandes de l'E40 aux frontières de la Région bruxelloise" (n° 15381)	82
<i>Sprekers:</i> Gautier Calomne, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol		<i>Orateurs:</i> Gautier Calomne, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol	

en de Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen

et de la Société Nationale des Chemins de fer
Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 14 DECEMBER 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 14 DECEMBRE 2016

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.37 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.37 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Agenda

01 Ordre du jour

La **présidente**: Monsieur le ministre, comme je l'ai dit en aparté, si je vois les points 2, 3 et 4 inscrits à l'ordre du jour, votre cabinet a joint une fois 9 questions, une fois 17 questions et une fois 11 questions. Je crois que nous avons une gestion assez dynamique des séances de questions/réponses et cela se passe plutôt bien dans cette commission. Mais quand j'ai 17 personnes à réunir en une seule fois, ce n'est pas possible. Je m'excuse mais ce n'est pas possible.

Comme en plus, à la lecture des intitulés, des questions n'ont rien à voir les unes avec les autres, cela devient fort compliqué. Certains parlementaires m'ont appelé pour dénoncer le fait. Ce n'est pas le secrétariat qui joint les questions mais bien le cabinet. D'habitude, nous n'avons jamais eu de problème mais ce n'est pas le cas ici.

Avez-vous une explication qui justifie qu'au point 3 vous ayez joint 17 questions?

01.01 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, ce sont les services de la SNCB, d'Infrabel et mon secrétariat qui ont examiné les différentes questions. Je veux bien que l'on revienne sur les 560 gares belges sur base des questions. Mais alors je relis la même réponse qui m'est fournie par la SNCB et Infrabel. Cela ne me dérange pas, à l'avenir, de traiter les questions individuellement même si elles portent sur le même sujet.

La **présidente**: Monsieur le ministre, d'habitude les questions jointes ont du sens. Quand nous avons un débat sur le survol de Bruxelles, ça a du sens de traiter aussi bien le Brabant wallon, le Brabant flamand et Bruxelles. Il y a toujours eu cette logique dans cette commission. Tout se passait bien. Mais, ici, vous comprenez bien qu'il est difficile de réunir 17 personnes sur un point de l'ordre du jour afin que l'ensemble des questions puissent être posées. Il y a la gestion d'Infrabel, de la SNCB mais il y a aussi le rôle du parlementaire de contrôle du gouvernement via ses questions.

Quant à l'opportunité des questions, quand j'entends toutes les questions/réponses, je me pose autant de questions que vous. Mais c'est la liberté de chaque parlementaire de déposer les questions qu'il entend. Sont-elles toutes opportunes? Ce n'est pas à moi à me positionner sur l'opportunité ou pas des questions.

Dans le cas présent, je ne sais pas comment gérer les points 2, 3 et 4 de l'ordre du jour. Quand je vois les 17 questions au point 3, j'ai l'impression que tout le monde cite à un moment donné le plan pluriannuel d'investissement.

Comme on refuse les échanges de vues dans cette commission, notamment sur le plan de transport, des dizaines de questions tombent. Soit la majorité accepte des échanges de vues sur différentes thématiques, ce qui permettrait d'éviter des dizaines de questions; soit il faudra traiter les questions une à une, ou trois par trois, mais en tout cas pas 17 à la fois.

Je voudrais peut-être que la commission s'exprime. Mais si je dois réunir 17 personnes sur le point 3, nous n'allons pas arriver au point 4.

01.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, je me suis fait exactement la même réflexion en voyant l'ordre du jour. Quand j'entends la réponse du ministre face à ce problème, j'ai l'impression qu'il nous dit: tant qu'à ne pas répondre à une question à la fois, autant ne pas répondre à toutes les questions à la fois. C'est ce qu'il veut dire. Si une question sur la ligne 96 est regroupée avec une question sur la ligne 181, cela signifie que la même réponse, ou la même non-réponse, est faite aux deux questions. J'ai un problème avec ça. C'est un peu, je trouve, un déni de...

La **présidente**: Je ne dis pas que c'est un déni, parce que le ministre vient répondre beaucoup plus souvent que d'autres ministres. Dans certaines commissions, il faut attendre six mois pour avoir des réponses. Ici, ce n'est pas le cas.

C'est la première fois que nous avons un problème de gestion de questions jointes. Je ne veux pas créer une polémique là où il n'y en a pas, monsieur Van Hees. Je garde l'église au milieu du village.

Je pense que le ministre n'a qu'une seule réponse pour les 17 intervenants, les 9 intervenants et les 11 intervenants. Voilà, sachez-le.

01.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ne pouvons-nous pas demander au ministre...

La **présidente**: Il ne pourra pas répondre autre chose que ce qu'on lui a rédigé.

01.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je suppose qu'aujourd'hui, il sera difficile de faire autrement, vu que vos réponses sont préparées selon ce regroupement de questions. Mais ne pouvons-nous pas vous demander, à l'avenir, d'éviter ce genre de regroupements exagérés?

La **présidente**: C'est ce qui a été fait jusqu'à présent, monsieur le ministre.

01.05 François Bellot, ministre: Madame la présidente, je suis disponible pour répondre aux questions jusque 22 h 00. Mais je ne saurai pas répondre parce que les réponses ont été regroupées. Il y a quand même un certain nombre de choses qui portent sur le plan d'investissement et la stratégie. Mais concernant les questions précises sur certaines gares, je ne suis pas capable de répondre aujourd'hui puisque les travaux ne sont pas finis.

Je veux bien apporter une réponse et que les questions soient réinscrites à l'ordre du jour de la prochaine commission. Je n'ai pas de souci avec ça. Je suis à disposition de la commission. Lors de la dernière commission, un tiers des questions n'ont pas été posées pour cause d'absence des membres! Je me permets de le dire au nom du gouvernement. Il faut que vous sachiez que l'ensemble des questions posées en commission de l'Infrastructure représente 7 équivalents temps-plein! Posez-moi des questions, mais par respect pour le travail tant parlementaire que ministériel, je demande que les membres qui posent des questions soient présents. Cela va dans les deux sens et cela représente un travail colossal. Nous avons eu 1 870 questions depuis le début de la législature!

La **présidente**: Vous avez raison.

Monsieur le ministre, je pense qu'on pourrait organiser nos travaux différemment. Je propose une concertation avec le bureau de cette commission et votre cabinet. En ce qui concerne le problème de la ponctualité par exemple, le plan d'investissement, nous pourrions avoir un vrai échange de vues, ce serait plus intéressant et plus fructueux que de poser des questions individuelles, même s'il faut savoir que chaque parlementaire a le droit de déposer des questions concernant sa région.

Je propose d'organiser une rencontre à la rentrée avec le bureau et le secrétariat de cette commission pour organiser les choses.

01.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, je pense que le nombre de questions est proportionnel à la hauteur des problèmes que subissent les gens.

01.07 Inez De Coninck (N-VA): Voorzitter, ik vind uw voorstel heel goed om dat door het Bureau van de commissie eens te laten bekijken samen met het kabinet. Dan kan een voorstel voorgedragen worden voor een volgende regeling der werkzaamheden voor onze commissie.

Ik wil echter vragen om nu te starten met de ingediende vragen. Ze zijn om een of andere reden samengevoegd door het kabinet, iets waar ik zelf ook bedenkingen bij heb. Kunnen we niet gewoon starten met de aanwezigen en de afwezigen het antwoord schriftelijk bezorgen? Ik weet niet of dat een mogelijkheid is? Zo kunnen we vermijden dat hier bijvoorbeeld drie vragenstellers van de 17 moeten wachten op de anderen, terwijl het waarschijnlijk toch niet zal lukken om die samen te krijgen.

La présidente: Nous allons commencer les questions. J'essaye néanmoins de satisfaire un maximum de députés, qu'ils soient de la majorité ou de l'opposition. Vous savez que nous avons une gestion dynamique des questions. Mais c'est un peu compliqué aujourd'hui. Comme presque personne n'est présent pour le point 2 de l'ordre du jour, passons-nous à un autre point? Voulez-vous attendre ou pas?

(...): (...)

La présidente: Je propose de remettre les quatre premiers points de l'ordre du jour. Nous verrons si les gens arrivent. Monsieur Raskin?

(...): (...)

La présidente: Tant pis, je ferai des insatisfaits. Nous commençons le point 2 de l'ordre du jour.

01.08 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik ben in het verleden altijd bereid geweest om na overleg, en heel pragmatisch, op collega's te wachten of niet te wachten.

Iedereen heeft het hier dezer dagen echter druk. Ik laat mij zelf momenteel ook vervangen in een andere commissie en ik zou zeer graag mijn vragen stellen. Excuseer mij daarvoor.

La présidente: Mme Jadin n'est pas présente et par conséquent sa question n°14921, qui n'a pas été transformée en question écrite, est supprimée. C'est ainsi.

M. Crusnière nous rejoindra plus tard.

02 Questions jointes de

- **Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017 et le délaissement du réseau ferroviaire en Communauté germanophone" (n° 14921)**
- **M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact du nouveau plan de transport pour la gare de Tubize" (n° 15055)**
- **M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de trois points d'arrêt dans la province de Liège" (n° 15201)**
- **M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Tubize" (n° 15203)**
- **M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Eeklo-Gand" (n° 15360)**
- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de liaison ferroviaire entre grandes villes" (n° 15367)**
- **Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains à Beernem" (n° 15371)**

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les études relatives à l'amélioration du service à la gare de Gentbrugge" (n° 15405)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec diverses entreprises de transport public" (n° 15467)

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017, waarin de Duitstalige Gemeenschap stiefmoederlijk bedeed wordt" (nr. 14921)

- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het nieuwe vervoersplan voor het station Tubeke" (nr. 15055)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van drie stopplaatsen in de provincie Luik" (nr. 15201)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Tubeke" (nr. 15203)

- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Eeklo-Gent" (nr. 15360)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor rechtstreekse spoorverbindingen tussen grote steden" (nr. 15367)

- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in Beernem" (nr. 15371)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studies naar de verbeterde dienstverlening in het station Gentbrugge" (nr. 15405)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met verschillende OV-maatschappijen" (nr. 15467)

02.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb akte genomen van het feit dat heel wat vragen zijn samengevoegd. U hebt uw uitleg daarvoor gegeven. Ik wil daar inhoudelijk niet meer op terugkomen, maar ik hoop een concreet antwoord op mijn concrete vraag te krijgen.

Op 28 oktober keurde de raad van bestuur van de NMBS de krachtlijnen goed van het nieuw vervoersplan dat binnenkort in werking zal treden. In dit vervoersplan is er sprake van de heropening van drie stopplaatsen in de provincie Luik, namelijk Seraing en Ougrée, op de goederenspoorlijn 125a, en Chaudfontaine op de spoorlijn 37.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat de nieuwe haltes die ik net opnoemde effectief gerealiseerd zullen worden?

Ten tweede, hoeveel treinreizigers worden er op een gemiddelde weekdag verwacht in Seraing? Hoeveel van deze reizigers zijn nieuw, en maken op dit moment nog geen gebruik van een ander station? Dezelfde vraag geldt voor de twee andere stopplaatsen, Ougrée en Chaudfontaine.

Ten derde, wat zijn de investeringskosten om deze drie haltes te bedienen?

Ten vierde, de haltes in Seraing en Ougrée liggen zoals gezegd op

02.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Dans le cadre du nouveau plan de transport de la SNCB, les points d'arrêt de Seraing, Ougrée et Chaudfontaine, dans la province de Liège, seraient rouverts.

Confirmez-vous cette information? Combien de voyageurs sont-ils attendus à ces points d'arrêt un jour ouvrable ordinaire? À combien s'élèvent les frais d'investissement de cette réouverture? Les arrêts de Seraing et Ougrée se situent sur la ligne de transport de marchandises 125A. Une capacité supplémentaire est-elle nécessaire pour permettre la circulation de trains de voyageurs sur cette ligne? Quelle offre de trains supplémentaire est-elle prévue pour cette ligne?

een goederenspoorlijn. Is er extra capaciteit nodig om die lijn met reizigerstreinen te bedienen? In welk bijkomend treinaanbod is er voorzien om de nieuwe haltes in Seraing en Ougrée te bedienen? Wat is de kostprijs daarvan?

02.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ma question porte sur la gare de Tubize, en Brabant wallon. Très belle commune, bonne majorité. Dans cette belle commune, il y a quelques soucis à propos de la gare. Vous le savez, car les autorités communales ont pris contact avec la SNCB et Infrabel, jusqu'ici pour contester le plan de transport, la question des cadences, l'état de la gare, les parkings, le manque de trains, la vitesse commerciale.

Depuis l'instauration du plan de transport 2014, deux trains ont été supprimés en heure de pointe. Il n'en reste plus que quatre, ce qui est insuffisant. Par comparaison, la gare de Halle reçoit dix trains par heure en heure de pointe. Elle n'accueille pourtant que 50 % de voyageurs en plus que la gare de Tubize, pour une offre 2,5 fois plus élevée. En outre, de nombreux habitants du bassin de vie de Tubize (environ 50 000 personnes) doivent se rendre à la gare de Halle en raison de l'offre inadaptée en gare de Tubize.

Selon une enquête de navetteurs.be, qui analyse la ponctualité des trains aux heures de pointe, la ligne 96 est une des moins bonnes lignes du point de vue de la ponctualité, avec celle qui relie Binche à Bruxelles. De novembre 2015 à octobre 2016, seuls 48 % des trains de cette ligne étaient à l'heure, moins d'un train sur deux.

Chaque jour, ce sont près de 3 500 voyageurs qui passent par les quais de Tubize et doivent subir cette situation inadmissible. En outre, cette région du Brabant wallon est connue pour ses graves problèmes de mobilité. Suite à l'implantation de nouveaux quartiers très importants et ce qui en découlera au niveau de la mobilité, les besoins sont énormes.

Monsieur le ministre, dans le cadre du plan de transport 2017, la SNCB améliorera-t-elle le sort des navetteurs de cette gare? Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissements (PPI), quels investissements sont-ils prévus pour améliorer la desserte sur cette zone? Des mesures seront-elles prises pour réduire les retards sur la ligne 96?

02.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, récemment vous avez dit dans la presse et, nous savons depuis hier combien c'est important de lire dans la presse, qu'il fallait avoir l'audace de relayer en direct les grandes villes comme Bruxelles à Liège ou à Luxembourg sans que le train ne s'arrête dans d'autres gares.

De plus, vous avez précisé l'idée qu'une liaison ferroviaire entre Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg et Zurich avait également été annoncée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'information sur ces projets? Quel est l'état des discussions avec les chemins de fer étrangers? Vous savez à quel point, nous tenons à nos liaisons internationales, qu'elles existent ou qu'elles puissent à nouveau voir le jour. Quand ces liaisons entre les grandes villes belges et européennes verront-elles le jour?

02.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het station Tubeke verkeert al lang in slechte staat. De gemeentelijke overheid heeft bij de NMBS en Infrabel verzet aangetekend tegen het vervoersplan.

Sinds de invoering van het vervoersplan 2014 rijden er nog slechts vier treinen per uur, wat onvoldoende is. Tal van Tubekenaars moeten langs Halle reizen. Volgens een onderzoek van het reizigersplatform www.navetteurs.be scoort lijn 96 het slechtst van alle Waalse lijnen: tussen november 2015 en oktober 2016 reed minder dan de helft van de treinen op tijd.

Dagelijks moeten bijna 3.500 reizigers die onduidelbare situatie ondergaan. Door de aanleg van nieuwe wijken heeft die regio nochtans grote mobiliteitsnoden.

Zal het vervoersplan 2017 daarin verbetering brengen? Welke investeringen zijn er in het MIP gepland om het treinaanbod in die zone te verbeteren? Zullen er maatregelen worden genomen om de vertragingen op lijn 96 te verminderen?

02.03 Laurent Devin (PS): Onlangs verklaarde u in de pers dat we de stap moeten durven zetten naar rechtstreekse spoorverbindingen tussen de grote Belgische steden. U dacht bijvoorbeeld aan een verbinding tussen Brussel, Luxemburg, Straatsburg en Zürich.

Hoever zijn de besprekingen met de buitenlandse spoorwegen gevorderd? Wanneer zullen die verbindingen er komen?

02.04 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op deze vraag ben ik al een paar keer teruggekomen, maar naar aanleiding van het nieuwe vervoersplan zult u mij niet kwalijk nemen dat ik dat nu opnieuw doe.

Mijn vraag gaat over het station in Gentbrugge, een relatief klein station dat toch heel wat pendelaars uit de omgeving heeft. Het station maakt ook deel uit van de stations in het algemeen in Gent.

In het vorig vervoersplan werd het treinaanbod voor dat station gehalveerd. Tijdens de voorstelling van het ontwerpvervoersplan 12/2017 werden er enkele studies gepresenteerd waaruit heel duidelijk blijkt dat het goed zou zijn om daar per uur één P-trein toe te voegen. Ook in het weekend zou er een trein om de twee uur aan toegevoegd worden. Een betere bediening van Gentbrugge en Beervelde zou ook gebeuren door de S-trein van Antwerpen naar Lokeren te laten doorrijden. Wij vermoeden, uit wat wij horen, dat die treinen toch niet toegevoegd zullen worden.

Mijnheer de minister, kunt u die beslissing duiden? Zal de dienstverlening voor de stopplaats Gentbrugge verbeteren of – wat we absoluut niet hopen – verslechteren?

Aangezien de aangehaalde studies duidelijk aantonen dat er heel veel potentie in zit, vraag ik mij af wat de motivatie is als het vervoersaanbod daar niet verhoogd wordt.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat mijn vraag niet in het rijtje thuishoort. Ik begrijp dat de vragen over het nieuwe vervoersplan zijn samengevoegd, maar mijn vraag gaat over de samenwerking tussen de verschillende openbaar-vervoermaatschappijen, maar niet per se in het kader van het nieuwe vervoersplan.

Dat er een goed contact is en dat een en ander op elkaar wordt afgestemd, is ondertussen duidelijk. Wij hadden het er gisteren nog over bij de bespreking van de beleidsnota.

Mijn vraag gaat meer specifiek over de samenwerking tussen de openbaar-vervoermaatschappijen op het terrein in *real time*. Mensen worden vandaag nog altijd geconfronteerd met bussen die wegrijden op het moment dat de trein nog moet aankomen.

Mijnheer de minister, ik denk dat het een opportuniteit kan zijn – op die manier is er wel een link met het vervoersplan – om in het kader van het nieuwe vervoersplan en de contacten die er zijn met de verschillende regionale openbaar-vervoermaatschappijen ook oog te hebben, niet alleen voor de onderlinge afstemming, maar ook voor goede real-timeafspraken op het terrein tussen de busbestuurders en de treinen.

Wordt er op dit moment al in *real time* overlegd tussen de NMBS en De Lijn om de aansluiting van bus op trein te garanderen? Hoe verloopt dat? Welke afspraken zijn er? Zijn er algemene regels of moet dit ad hoc gebeuren? Zijn er pragmatische oplossingen mogelijk? Zijn er bijvoorbeeld contactnummers bekend waarmee een treinbegeleider de bus van een laattijdige aankomst kan verwittigen?

02.04 Karin Temmerman (sp.a): Dans le plan de transport précédent, l'offre de trains à la gare de Gentbrugge avait été réduite de moitié. La présentation du projet de plan de transport 12/2017 a été l'occasion de présenter des études d'où il ressort qu'il serait opportun d'ajouter à cette offre un train P par heure en semaine et un train P toutes les deux heures le week-end. Il y est également question d'une meilleure desserte à la fois de Gentbrugge et de Beervelde en y faisant passer le train S Anvers-Lokeren. Il me revient que ces projets ne seraient finalement pas concrétisés.

Le ministre peut-il fournir davantage d'explications?

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Le nouveau plan de transport peut constituer une excellente occasion de mieux coordonner en temps réel les différentes formes de transport public, en concertation avec les autres sociétés de transport. Aujourd'hui, une correspondance en bus n'est pas toujours garantie en cas de retard du train. Une concertation efficace permettrait d'améliorer la situation.

Les correspondances entre bus et trains font-elles actuellement déjà l'objet d'une concertation entre De Lijn et la SNCB? Des règles générales sont-elles applicables ou des accords ad hoc sont-ils conclus? Existe-t-il des numéros de contact permettant à un accompagnateur de train d'avertir un chauffeur de bus? Quelles possibilités le ministre entrevoit-il pour mieux garantir la correspondance avec un autre mode de transport?

Ik denk dat er nog heel wat winst mogelijk is om het openbaar vervoer zekerder en aantrekkelijker te maken. Is het mogelijk om die aansluiting in de toekomst beter te garanderen? Hoe kan dat gebeuren? Welke maatregelen plant u om een betere aansluiting van bus op trein te garanderen?

02.06 François Bellot, ministre: Chers collègues, le nombre de questions qui me sont posées aujourd'hui à propos du nouveau plan de transport reflète la difficulté...

La **présidente**: M. Crusnière vient d'arriver. Je lui donne la parole pour ses questions.

02.07 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, je voudrais d'abord réagir, mais je sais que vous l'avez fait, puisque je vous ai interpellée tout à l'heure: je trouve que c'est un manque de courtoisie la part du cabinet. J'espère que nous aurons des réponses précises, monsieur le ministre.

Je me permets de vous interpellier concernant l'impact du nouveau plan de transport, plus spécifiquement pour la gare de Tubize.

Depuis plusieurs mois, les navetteurs se plaignent de retards quotidiens et des trains surchargés, offrant, sur cette ligne-là, trop peu de places assises. Il y a un an déjà, un courrier reprenant toutes les demandes d'un comité de navetteurs vous a d'ailleurs été adressé, à votre prédécesseur mais aussi, *in fine*, à vous.

Depuis ce courrier, malheureusement, la situation reste inchangée et il semblerait que le nouveau plan de transport n'arrangera rien.

Monsieur le ministre, plusieurs problèmes ont été relevés par les navetteurs qui prennent leur train à la gare de Tubize: des problèmes de cadence des trains, de retards quotidiens, des trains trop petits, de manque de places assises pour tous les navetteurs. Quelles réponses comptez-vous apporter à ces différents problèmes et le nouveau plan de transport va-t-il enfin répondre à ces problèmes?

02.08 François Bellot, ministre: Chers collègues, comme je vous le disais, le nombre de questions qui me sont posées aujourd'hui à propos du plan de transport reflète la difficulté d'en élaborer un qui tienne compte de toutes les attentes de tous nos concitoyens.

Toutefois, au cours de cette élaboration, la SNCB a tenté de répondre à un maximum de demandes tout en garantissant un équilibre économique entre le coût de nouvelles offres et le potentiel de voyageurs supplémentaires pouvant être attirés par celles-ci.

Voor haar nieuwe vervoersplan van december 2017 ging de NMBS, meer nog dan bij het vorige vervoersplan, haar oor te luisteren leggen bij de lokale overheden, naar aanleiding van roadshows die op mijn verzoek werden georganiseerd, op een ogenblik dat alle aanvragen nog het voorwerp konden uitmaken van een opportunitestudie.

De NMBS heeft eveneens vergaderingen belegd met haar stakeholders zoals het Raadgevende Comité van de Treinreizigers, de regionale openbaar-vervoermaatschappijen en de gewestelijke administraties. Zij heeft ook deelgenomen aan de vergadering van het

02.07 Stéphane Crusnière (PS): Reizigers die gebruikmaken van het station Tubeke klagen over dagelijkse vertragingen en overvolle treinen met te weinig zitplaatsen. Al een jaar geleden heeft een reizigerscomité daar een brief over geschreven naar uw voorganger. Het nieuwe vervoersplan brengt blijkbaar geen zoden aan de dijk.

Hoe zult u die problemen oplossen? Zal het nieuwe vervoersplan toch een oplossing aanreiken?

02.08 Minister François Bellot: Dat er zoveel vragen worden gesteld over het vervoersplan, toont aan hoe moeilijk het is er een op te stellen. De NMBS heeft getracht op zoveel mogelijk vragen in te gaan, rekening houdend met het kostenplaatje van het nieuwe aanbod en de potentiële extra reizigers.

L'avis des autorités locales a encore été davantage pris en compte dans le cadre du nouveau plan de transport de décembre 2017, grâce aux tournées d'informations organisées à mon initiative. La SNCB s'est également réunie avec les parties prenantes et a participé aux réunions du CEMM et du groupe

ECCM en aan de IKW-vergaderingen die ik heb georganiseerd om ook de gewestelijke regeringen bij de oefening te betrekken.

Il en est ressorti 129 dossiers que la SNCB a étudiés et sélectionnés, ensuite, sur la base de six critères tels que la cohérence avec la vision à long terme de nœuds de correspondance, des coordinations avec les autres modes de transport public, avec les critères de besoins en matière de déplacements, avec les demandes potentielles et, enfin, avec les critères opérationnels de disponibilité de personnel, de matériel roulant et de budget. En date du 28 octobre 2016, le conseil d'administration de la SNCB a ainsi, sous sa responsabilité, validé 63 de ces dossiers pour une réalisation dans le cadre du Plan de transport 2017.

J'insiste ici sur le fait que ce plan n'est pas un plan de rationalisation, mais bien d'un plan de redéploiement de l'offre avec une augmentation de l'ordre de près de 5 % de trains-km par rapport au Plan de transport de décembre 2015, soit plus de 3 720 000 kilomètres sur base annuelle dont 70 % de suburbains principalement à Bruxelles, mais aussi dans les autres grandes agglomérations (Anvers, Gand, Liège, Charleroi). Cette augmentation de trains-km n'est rendue possible que par le gel de la redevance d'infrastructure que j'ai décidé et le risque que la SNCB prend sur la réponse de la clientèle à cette nouvelle offre.

Je tiens à ajouter que, depuis ce week-end, une première augmentation de 0,8 % de l'offre, c'est-à-dire 600 000 trains-km par an a été mise en place. Cela concerne essentiellement l'offre suburbaine à Bruxelles avec 562 000 trains-km et Anvers avec 38 000 trains-km. Quand je dis Bruxelles, je parle, bien entendu, de Bruxelles, du Brabant wallon et du Brabant flamand.

Ik kom terug op het nieuwe vervoersplan.

Nadat zij de nodige capaciteit op het spoorwegnet heeft onderhandeld om haar projecten te realiseren, legt de NMBS nu samen met Infrabel de laatste hand aan het bestuderen van de dienstregeling teneinde deze voor te leggen op haar volgende raad van bestuur die op 23 december aanstaande gepland staat.

Concreet zal het nieuwe vervoersplan van december 2017 in de hoofdlijnen niet verschillen van het huidige plan. Het gaat vooral om een optimalisatie van het vervoersplan van december 2014 met daarbovenop, zoals ik daarnet heb aangegeven, een verhoging van het aantal treinkilometers op bepaalde plaatsen.

Les questions plus spécifiques – l'offre en Communauté germanophone évoquée par Mme Jadin, la desserte de Gent, Brugge, Eeklo, Beernem ou encore Tubize, les gares de Seraing, Ougrée, etc., la réouverture de points d'arrêt –, sont nombreuses et légitimes. Cependant je ne souhaite pas m'avancer aujourd'hui dans des réponses, dans la mesure où le conseil d'administration de la SNCB doit encore se prononcer définitivement et que, par la suite, le Conseil des ministres devra encore donner son accord sur ces propositions.

de travail intercabinets.

Daar zijn 129 dossiers uit naar voren gekomen. Op 28 oktober heeft de NMBS beslist er 63 van te realiseren in het kader van het vervoersplan 2017.

Dat plan beoogt geen rationalisatie maar een herschikking van het aanbod met een verhoging van het aantal treinkilometers met 5% ten opzichte van het plan 2015, wat overeenstemt met meer dan 3.720.000 km op jaarbasis, waarvan 70% op voorstedelijke verbindingen. Dat is alleen maar mogelijk dankzij de bevrozing van de infrastructuurvergoeding en het risico dat de NMBS neemt inzake de respons van haar klanten.

Vorig weekend werd het aanbod met 0,8% verhoogd, wat neerkomt op 600.000 treinkilometers per jaar. Die maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het voorstedelijke aanbod in Brussel, Waals-Brabant en Vlaams-Brabant (met 562.000 treinkilometers) en Antwerpen (met 38.000 treinkilometers).

Les négociations relatives à la capacité requise sur le réseau ferroviaire ont été menées et l'horaire est actuellement à l'étude; il sera soumis au conseil d'administration le 23 décembre.

Le plan de transport existant ne constitue pas une rupture avec le plan de transport de décembre 2014; il en est plutôt une optimisation, qui s'accompagne en outre d'une augmentation du nombre de trains-kilomètres à certains endroits.

De specifiekere vragen zijn legitiem maar ik wil me niet aan een antwoord wagen zolang de raad van bestuur van de NMBS zich niet definitief heeft uitgesproken en de ministerraad niet met de voorstellen heeft ingestemd. De NMBS zal middels

La SNCB a prévu de revenir ensuite vers les différentes provinces dans le courant du printemps 2017, via des *roadshows*, pour communiquer sur les évolutions d'offres spécifiques.

En ce qui concerne plus particulièrement la collaboration avec les sociétés régionales de transports en commun, ces dernières et la SNCB veillent à harmoniser au mieux leur offre respective et à garantir des correspondances correctement planifiées entre les deux modes de transport. Dans ce contexte, la SNCB a déjà rencontré à six reprises les sociétés régionales: Société régionale wallonne du Transport (SRWT), TEC, De Lijn et la STIB, dans le cadre de l'élaboration de son futur plan de transport et prévoit encore trois réunions au premier semestre 2017 pour finaliser la collaboration relative à la mise en œuvre des correspondances. C'est aussi une raison pour laquelle nous avons proposé qu'un représentant de la SNCB ou du fédéral ou du SPF Mobilité soit associé à l'établissement des plans de transport des sociétés régionales des transports.

En ce qui concerne les liaisons internationales, par exemple Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg et Zurich et d'autres lignes internationales, il s'agit d'un transport libéralisé qui est soumis aux contraintes d'équilibre des comptes et des résultats. En ce qui concerne Bruxelles-Zurich, nous avons eu à mon initiative une réunion avec les ministres français et luxembourgeois, d'une part, le 1^{er} décembre, en marge du conseil, et avec la ministre suisse Leuthard, d'autre part, le 24 novembre, pour réactiver l'étude sur l'axe 3 européen qui figurait au même plan que Bruxelles-Paris et Bruxelles-Londres et Amsterdam.

En ce qui concerne les questions plus spécifiques relatives à la gare de Tubize et le service en gare de Tubize, en marge de la réponse qui m'a été préparée, je voudrais dire que, bien entendu, ce ne sont pas les sociétés qui ont préparé cette réponse que je vais vous donner.

À la suite de la dégradation de la qualité de service sur un certain nombre de lignes, particulièrement sur la ligne 96, les lignes 161-162, j'ai écrit un courrier à l'ensemble des administrateurs désignés par l'État fédéral actionnaire car il s'agit de leur responsabilité d'administrateur d'assurer le contrôle de leurs sociétés et des mesures indispensables à améliorer la ponctualité et la qualité de service sur ces lignes. Je les ai invités à se rencontrer régulièrement et à désigner un gestionnaire d'horaires de lignes pour le respect de la qualité de service et le respect des voyageurs. Je n'ai pas encore reçu réponse, si ce n'est un accusé de réception, mais j'attends des mesures concrètes de la part des deux entreprises qui me signalent que, certes, il y a des éléments extérieurs qui ont augmenté de l'ordre de 50 % par rapport à l'année précédente. Mais, pour les causes internes, je leur demande de travailler de concert à trouver des solutions pour améliorer cela.

Entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 octobre 2015 et la même période de l'année 2016, les incidents externes sont passés de 31 % pour expliquer les retards à 47 %. Hier, cela a été un peu un grand désordre sur notre réseau, lié à des actes de vandalisme qui ont été commis sur la ligne 161, qui ont perturbé le réseau vers le sud mais aussi vers l'ouest de Bruxelles. Ce matin, il y a de nouveau eu des éléments extérieurs. Vous les connaissez. Ce sont les personnes sur les voies, d'autres faits liés à des personnes, les vols de câbles de

roadshows in het voorjaar van 2017 over de aanpassingen van het aanbod communiceren.

De gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen en de NMBS trachten hun aanbod zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen en correct geplande aansluitingen te verzekeren. De NMBS heeft die maatschappijen al zes keer ontmoet en heeft nog drie vergaderingen gepland in de eerste helft van 2017. We hebben voorgesteld dat een vertegenwoordiger van het federale niveau of de NMBS aan de ontwikkeling van de vervoersplannen van de gewestelijke vervoersmaatschappijen zou meewerken.

Voor de internationale verbindingen, die geliberaliseerd zijn, moeten de rekeningen en de resultaten in evenwicht zijn. Met betrekking tot de verbinding Brussel-Zürich hebben we de Franse, Luxemburgse en Zwitserse ministers ontmoet met het oog op de heractivering van de studie over de derde Europese as.

Dan kom ik tot uw vragen over het station Tubeke. Daar de dienstverlening op sommige lijnen waaronder de lijnen 96, 161 en 162 er op achteruitgaat, heb ik een brief geschreven naar de door de Staat aangestelde bestuurders. Ze zijn verantwoordelijk voor het toezicht op het bedrijf en moeten de nodige maatregelen treffen om de stiptheid en de kwaliteit van de dienstverlening op die lijnen te garanderen. Ik heb hun verzocht een verantwoordelijke voor de stiptheid op de verschillende lijnen aan te stellen. Ik heb alleen een ontvangstbevestiging gekregen maar ik verwacht concrete maatregelen. De beide bedrijven wijzen erop dat de externe oorzaken met 50% zijn toegenomen. Ik heb hen gevraagd samen te werken om de interne oorzaken aan te pakken. Tussen 1 januari en 31 oktober 2015 en dezelfde periode in 2016 is het

cuire, les actes de vandalisme, le *trespassing* ou les personnes qui se baladent le long des voies.

C'est devenu un problème inquiétant pour lequel la SNCB et Infrabel ont décidé d'enclencher des campagnes d'information. Cela étant, il n'en demeure pas moins qu'il existe aussi des causes internes propres à la SNCB et propres à Infrabel et qu'il appartient à ces entreprises et à leurs dirigeants, surtout pour les lignes exposées comme elles le sont – je les ai identifiées tout à l'heure –, de trouver les moyens d'améliorer cela.

Si ce sont des causes liées à des travaux, il leur appartient de me communiquer un planning précis de début et de fin de travaux et des mesures de coordination qui seraient assurées entre les deux entreprises pour tenter de réduire, un tant soit peu et au maximum, les inconvénients subis sur ces lignes. Ceci étant, pour les points les plus précis, si vous le souhaitez, vous pouvez m'interroger à la faveur d'une prochaine réunion de commission, pour les éléments plus locaux.

Je voudrais aussi vous dire que nous avons effectivement reçu des courriers pour Tubize, pour Quévy-Mons, pour la ligne 161 et pour d'autres lignes. La demande qui est formulée aux deux entreprises, c'est de comprendre pourquoi il y a eu une dégradation de ponctualité en l'espace de trois, quatre mois et quelles sont les mesures qu'elles comptent mettre en oeuvre pour rencontrer les attentes légitimes des navetteurs, à savoir des trains qui arrivent à l'heure.

La **présidente**: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Il faut respecter le temps de parole parce que nous avons cent questions. C'est vrai pour les députés mais c'est vrai aussi pour le ministre, sinon on ne s'en sortira pas!

02.09 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses et spécifiquement pour celle relative à Tubize.

Ce qui m'inquiète, c'est la mention d'une dégradation de la ponctualité depuis quatre mois. Mais ce n'est pas nouveau! Le problème est antérieur. Vous avez demandé de refaire un inventaire, de voir si le problème nécessitait des travaux, vous avez sollicité un nouveau planning. Alors que nous discutons d'un plan d'investissement et d'un plan de transport, si tout cela n'a pas été pris en compte, je me demande quand nous allons pouvoir progresser.

Certes, c'est bien de responsabiliser les administrateurs des deux

aantal externe incidenten van 31 naar 47% gestegen.

Gisteren werd het verkeer op het spoorwagennet verstoord door vandalisme op lijn 161. Vanmorgen speelden er opnieuw externe oorzaken: personen op het spoor, kabeldiefstallen, vandalisme.

Dat is een zorgwekkend probleem geworden. De NMBS en Infrabel hebben informatiecampagnes opgezet. Er zijn ook interne redenen waarvoor die ondernemingen antwoorden moeten aanreiken.

Als die oorzaken verband houden met werken, moeten ze me een planning met het begin en het einde van de werken bezorgen en meedelen welke maatregelen inzake onderlinge coördinatie er worden genomen om de hinder te beperken.

Wij hebben brieven ontvangen met betrekking tot Tubeke, Quévy-Bergen, voor lijn 161 en voor andere lijnen. In het verzoek dat aan beide ondernemingen werd gericht, wordt er gevraagd om uitleg te geven over de redenen waarom de stiptheid erop is achteruitgegaan en aan te geven welke maatregelen er worden genomen om ervoor te zorgen dat de treinen op tijd aankomen.

02.09 Stéphane Crusnière (PS): Het probleem in het station Tubeke sleept al veel te lang aan. U heeft een inventaris en een planning gevraagd terwijl wij een investeringsplan en een vervoersplan bespreken. Als daar geen rekening mee werd gehouden, wanneer zullen die werken dan kunnen worden uitgevoerd?

Het is een goede zaak dat de administratieve diensten van beide

entités. Mais je rappelle que c'est vous qui avez la première des responsabilités. Je vous invite vraiment à prendre le dossier à bras-le-corps pour faire avancer les choses, parce que les navetteurs, en tout cas sur les lignes que vous avez citées, en ont vraiment ras-le-bol!

02.10 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt omstandig aangegeven op welke manier het ontwerp van vervoersplan tot stand is gekomen, gebaseerd op informatie van stakeholders, roadshows, samen zitten met de Gewesten. Dat is allemaal een goede zaak, maar uit de informatie die mij bereikt, blijkt anders wel dat mijn Gewest verwonderd was over het feit dat het ontwerp van vervoersplan plots werd gecommuniceerd. In die zin is het goed dat er wordt samen gezeten, maar het kan altijd beter.

Wat betreft mijn concrete vraag heb ik begrepen – ik heb daar ook respect voor – dat de officiële bekrachtiging nog volgt en dat wij u in een later stadium over de concrete lijnen en projecten opnieuw zullen mogen bevragen. Ik zal dat ook doen, maar ik wil u wel aangeven dat enige redelijkheid wel mag worden verwacht.

Ik heb u bevraagd over een aantal extra stopplaatsen in de provincie Luik, die is uitgerust met een schitterend station. Ik kom daar zeer graag. Het is niet zo ver van bij mij. Evenmin ver van bij mij, in Hasselt, ligt er echter een krot. Wij moeten een beetje evenwichtig te werk gaan en ik mag hopen dat de bekrachtiging van het vervoersplan leidt tot een resultaat dat billijk is en rekening houdt met de verzuchtingen overal in het land.

Ik zal hier zeker op terugkomen.

02.11 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je remercie le ministre pour sa réponse.

Je le ré-interrogerai, puisqu'il m'y invite. Mais le ministre a rappelé ce que nous savions déjà. Ceux qui assistent régulièrement à cette commission savent comment se conçoit le plan de transport. Nous avons même reçu, conçu par des spécialistes en communication, via des PowerPoint, toutes les étapes de l'élaboration du plan de transport et nous n'ignorons donc pas le rôle des conseils d'administration. Nous savons aussi qu'il y a là des représentants de tendances parfois partisans. Nous avons aussi la connaissance du fait qu'à un moment donné, au final, le conseil d'administration adoptera le 23 décembre, à la veille de Noël. Nous n'ignorons pas non plus le rôle qu'exercera le gouvernement. Nous savons aussi qu'il y aura de *roadshows* au printemps 2017. Vous comprenez bien que, malgré le courrier que vous avez envoyé sur la question plus précise de la ponctualité qui s'est fortement dégradée, surtout au mois d'octobre – c'est toujours un mois difficile pour le SNCB –, et l'accusé de réception – pour l'envoi duquel il a fallu 15 jours ce qui ne milite pas dans le sens d'une attente de beaucoup de rapidité dans la ponctualité si je puis me permettre ce mauvais oxymore –, je ne pourrai que réinterroger et faire part de la réponse que j'ai reçue. Celle-ci est fortement imprécise sur le dossier de la gare de Tubize, laquelle se trouve dans une situation si précaire qu'elle a ému le conseil communal et l'ensemble de forces vives de la région tous partis confondus. Mais bon, comme disait l'autre, je reviendrai.

02.12 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, vous nous avez

entiteiten worden geresponsabiliseerd, maar dit is in de eerste plaats uw verantwoordelijkheid.

02.10 Wouter Raskin (N-VA): Il semble que la communication soudaine du projet de plan de transport ait tout de même surpris la Région flamande.

Je comprends que la confirmation officielle suivra et je réinterrogerai le ministre prochainement concernant certains points d'arrêt supplémentaires, ainsi que sur le contraste entre la magnifique gare de Liège et le bâtiment délabré à Hasselt.

02.11 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Wat u in herinnering heeft gebracht, was ons al bekend. We weten hoe het vervoersplan tot stand komt en welke rol de regering zal spelen. U mag dan wel een brief over de dalende stiptheid hebben gestuurd en daar – weliswaar pas twee weken later – een ontvangstbevestiging voor hebben ontvangen, toch zal ik u opnieuw vragen moeten stellen. Over het station Tubeke heeft u immers een onduidelijk antwoord gegeven.

02.12 Laurent Devin (PS): U

annoncé aujourd'hui en commission que, d'initiative personnelle, vous aviez pris les contacts nécessaires avec vos collègues pour travailler à relier Bruxelles à Zurich. J'en prends bonne note. Je reviendrai là-dessus prochainement, en même temps que sur l'évolution du Thalys wallon qui est également pour nous une ligne très importante dans la mesure où elle relie les villes wallonnes à Paris. Paris et Zurich sont autant importants pour la Wallonie.

Puisque vous n'avez pas répondu hier, je poserai aussi une question sur le solde d'exploitation bénéficiaire ou déficitaire de la ligne Benelux. Vous estimez que le Thalys wallon coûte trop cher. On verra ce que coûtera à l'État le voyage du Luxembourg en passant par Bruxelles, Anvers jusqu'aux Pays-Bas. On pourra alors faire les comptes. Comme vous l'avez dit hier, les chiffres sont importants.

02.13 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Zoals een collega zei, het begin van uw antwoord was ons absoluut al bekend. De meesten van ons hebben ook de roadshows bijgewoond in de streek waar ze wonen.

Het probleem is dat men nergens terecht kan met opmerkingen en vragen. Er vindt weliswaar overleg plaats met de regio's en met grote steden, maar daar wordt eigenlijk hetzelfde gezegd als wat u hier antwoordt, namelijk de grote lijnen van het vervoersplan in de toekomst. Er wordt nooit een exact antwoord gegeven op de heel concrete vragen. U bent dus eigenlijk de enige en deze commissie is de enige plaats waar wij die concrete vragen kunnen stellen.

Uiteraard zal ik, na maart of april, wanneer het definitief plan zal voorliggen en wanneer de roadshow daarover gegeven zal worden, terugkomen met mijn vragen. Ik ben er immers van overtuigd dat er dan wel enkele zaken geponeerd zullen zijn, maar dan is het te laat, omdat er eigenlijk al een beslissing genomen is.

Het is best mogelijk en ik begrijp heel goed dat het niet evident is om de punctuele vragen te beantwoorden. Echter, zelfs de kleine stations maken deel uit van een groter geheel aan openbaar vervoer. Die kleine stations zijn in het geheel ook heel belangrijk. Dat wil ik nog eens benadrukken. Ik hoop dat u daarmee rekening houdt bij de finale beslissing.

02.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat ik niet echt een antwoord heb gekregen op mijn vragen.

Het ging mij niet om de afstemming tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen qua vervoersplan. Mijn vraag ging meer specifiek over een goede afstemming op het terrein. Bij vertragingen zouden er betere contacten moeten kunnen zijn tussen de verschillende vervoersmaatschappijen.

Ik zal mijn vraag daarom schriftelijk opnieuw indienen. Misschien krijg ik dan wel een specifiek correct antwoord.

kondigde aan dat u op eigen initiatief uw collega's had gecontact in verband met de verbinding tussen Brussel en Zürich. Ik zal daarop terugkomen en tegelijk ook op de evolutie met betrekking tot de Waalse Thalys richting Parijs.

U vindt dat de Waalse Thalys te veel kost. We zullen zien hoeveel de reis van Luxemburg via Brussel en Antwerpen naar Nederland de Staat zal kosten.

02.13 Karin Temmerman (sp.a): Certes, une concertation a lieu avec les Régions et les grandes villes, mais il n'y est jamais répondu aux questions concrètes et il sera trop tard pour le faire en mars ou en avril car une série de décisions auront déjà été prises. J'entends bien qu'il n'est pas évident de répondre aux questions ponctuelles, mais les petites gares ont, dans l'ensemble, également leur importance.

02.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Ma question portait sur une meilleure coordination sur le terrain grâce à une amélioration des contacts entre les différentes sociétés de transport, notamment en cas de retards. Vous n'y avez pas répondu. Je réintroduirai dès lors cette question par écrit.

La **présidente**: Nous voyons que cet exercice ne fonctionne pas, puisque toutes les questions vont être reposées. Essayons de travailler.

Comme présidente, je vais maintenant faire respecter le Règlement. Avec cent questions, nous en avons jusque minuit. Donc ce sera deux minutes par question. Monsieur le ministre, vous répondrez également aussi vite que possible. Sinon, nous ne nous en sortirons pas.

Par ailleurs, monsieur le ministre, je reviendrai avec des propositions d'échanges de vues sur des grandes thématiques. Chaque fois, la majorité refuse ces échanges de vues. Je pense que sans échanges de vues, des centaines de questions n'auront pas de réponses. Si nous pouvons avoir, comme nous l'avons demandé, des échanges de vues sur le PPI, sur le plan de transport, sur la ponctualité, cela nous permettrait de travailler beaucoup plus utilement et que ce ne soient pas des petites mains, mais bien les patrons, ici, qui répondent à nos questions. Je pense que c'est important.

En attendant, nous allons continuer. Nous aurons cette réunion de travail. Mais je pense que sur les questions déjà posées, tous les intervenants comptent reposer leur question. Vous comprenez bien qu'alors là, je vais arrêter de présider ces séances de questions-réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les budgets prévus par le plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 dans le cadre de la transformation du plateau de la gare d'Ottignies" (n° 14942)
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement des abords de la gare de Wavre" (n° 15056)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'âge moyen du matériel roulant" (n° 15058)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement du gouvernement fédéral" (n° 15064)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures d'économie envisagées par Infrabel" (n° 15067)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 15068)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et le nouveau contrat de gestion de la SNCB et Infrabel" (n° 15085)
- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 15153)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 15163)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel" (n° 15338)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare d'Antwerpen-Zuid et l'accessibilité du quai" (n° 15385)
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER en Brabant wallon" (n° 15413)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension des investissements d'Infrabel" (n° 15436)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 d'Infrabel" (n° 15441)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cofinancement et le préfinancement de projets ferroviaires" (n° 15446)
- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension des investissements chez Infrabel et ses conséquences pour le RER gantois" (n° 15455)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désinvestissement dans le plan pluriannuel d'investissement chez Infrabel" (n° 15470)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 geormerkte budgetten voor de verbouwing van de site van het station Ottignies" (nr. 14942)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van de stationsomgeving in Waver" (nr. 15056)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemiddelde leeftijd van het rollend materieel" (nr. 15058)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan van de federale regering" (nr. 15064)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door Infrabel geplande besparingsmaatregelen" (nr. 15067)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten van NMBS en Infrabel" (nr. 15068)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan en de nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS en Infrabel" (nr. 15085)
- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 15153)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 15163)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (nr. 15338)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station Antwerpen-Zuid en de toegankelijkheid van het perron" (nr. 15385)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van het GEN in Waals-Brabant" (nr. 15413)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsstop van Infrabel" (nr. 15436)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 van Infrabel" (nr. 15441)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de co- en prefinanciering van spoorprojecten" (nr. 15446)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsstop bij Infrabel en de gevolgen voor het Gentse GEN" (nr. 15455)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de desinvestering in het meerjareninvesteringsplan bij Infrabel" (nr. 15470)

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, vous le savez, je suis très attentif à l'état de la gare d'Ottignies, dont la capacité d'accueil, les accès en surface, les quais, et les passages sous voies sont gravement inadaptés au trafic

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het station Ottignies, een belangrijk intermodaal en spoorknooppunt, is niet aangepast

de voyageurs, constamment en croissance. Cette gare, de première importance pour la Wallonie, constitue un nœud ferroviaire et intermodal important et elle doit être traitée comme telle.

En 2015, l'ensemble des forces politiques ottinoises s'était exprimé d'une seule voix en réclamant ces aménagements, dans le cadre du masterplan développé de très longue haleine, en partenariat avec la SNCB et Infrabel, sur le plateau de la gare. Leur engagement a été réaffirmé au travers d'une nouvelle motion votée par le conseil communal d'Ottignies, rappelant qu'une partie des fonds devait provenir de l'ancien PPI, soit 63,6 millions d'euros sur les 89 millions nécessaires pour la concrétisation de ce chantier. Mais Mme Galant a fait table rase de ce PPI il y a quelques mois!

Aujourd'hui, le nouveau PPI est en cours de finalisation. Dans ce cadre, il nous revient que les montants prévus pour la gare d'Ottignies seraient drastiquement revus à la baisse. Même si la durée, plus courte, du nouveau PPI est probablement en partie responsable de cette évolution, il s'agirait à tout le moins d'un mauvais signal. Cette gare doit être revue en profondeur et d'urgence. En tant que deuxième gare wallonne, elle doit être la priorité en termes d'investissement.

Par ailleurs, une politique de court terme, sur trois ans, ne permet pas de gérer correctement des chantiers de cette importance et encore moins d'orienter correctement des investissements majeurs et capitaux pour l'avenir de la mobilité belge.

Monsieur le ministre, quels sont les montants finalement prévus pour la gare d'Ottignies, et pour quels travaux? Si ces budgets sont drastiquement revus à la baisse en vue d'un phasage des travaux, comme nous le craignons, pouvez-vous nous fournir des garanties que le projet complet sera réalisé, tel qu'étudié en profondeur par la ville, la SNCB et Infrabel dans le cadre du masterplan? Je vous demande ici un engagement ferme!

Pensez-vous qu'il soit raisonnable d'envisager de tels chantiers dans le cadre d'un plan d'investissement sur seulement trois ans?

03.02 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je me permets de vous interpeller concernant l'état de la gare de Wavre et les promesses qui avaient été formulées à la commune de Wavre, il y a quelques mois. Mme Galant était même venue sur le terrain pour se rendre compte de la difficulté. Une motion a en effet été votée à l'unanimité lors du conseil communal d'octobre afin de réitérer une nouvelle demande auprès de la SNCB pour que les travaux nécessaires soient effectués aux abords de la gare de Wavre.

Monsieur le ministre, plusieurs demandes afin de réaménager les abords de la gare de Wavre ont déjà été formulées à la SNCB - les premières datent de février 2015 -; pouvez-vous me dire si le réaménagement de la gare de Wavre est à l'ordre du jour et me préciser le budget qui y sera attribué? Dans l'hypothèse où des travaux sont planifiés, pouvez-vous me donner une date indicative pour le début de ces travaux?

03.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je sais que

aan de alsmar groeiende reizigersaantallen. In 2015 eisten alle politieke krachten van de gemeente dat er aanpassingen zouden gebeuren. In een motie van de gemeenteraad werd eraan herinnerd dat de middelen deels uit het oude MIP moeten komen – 63,6 van de benodigde 89 miljoen euro voor die werf. Enkele maanden geleden heeft mevrouw Galant dat MIP echter tot de prullenmand veroordeeld! De bedragen die in het nieuwe MIP voor het station Ottignies zijn ingeschreven, zouden drastisch zijn verlaagd.

Welke bedragen worden er nu eigenlijk voor het station Ottignies uitgetrokken? Garandeert u dat het project integraal zal worden gerealiseerd, zoals dat door de stad, de NMBS en Infrabel in het kader van het masterplan werd bestudeerd? Zijn dergelijke werven denkbaar in het kader van een investeringsplan over een periode van slechts drie jaar?

03.02 Stéphane Crusnière (PS): In oktober keurde de Waverse gemeenteraad eensgezind een motie goed om de NMBS nogmaals te verzoeken de nodige werken uit te voeren in de stationsomgeving van Waver. Na het bezoek van mevrouw Galant aan de gemeente waren daar beloftes over gedaan.

Staat de herinrichting van dat station op de agenda? Welke middelen worden er daarvoor uitgetrokken en wanneer zouden de werkzaamheden kunnen starten?

03.03 Laurent Devin (PS): De

l'agenda des questions est chargé mais il est également important que M. le ministre puisse se présenter en commission régulièrement. Je sais qu'il respecte le parlement, mais si on avait cette séance de questions au minimum tous les quinze jours, ce serait mieux.

Monsieur le ministre, récemment, nous apprenions par la presse que l'âge moyen du matériel roulant de la SNCB est de 21 ans contre 16 ans dans les pays voisins. Le résultat est que 17,4 % du matériel est en permanence immobilisé à l'atelier pour y être entretenu, réparé ou modernisé. Un plan d'action a été déterminé pour réduire à 12,7 % le taux d'immobilisation du matériel à l'horizon de 2020. Où en est-on dans le plan d'investissement présenté dans cette commission par l'ex-ministre, Mme Galant?

Dans l'ébauche du plan d'investissement proposée par le premier ministre figure l'intention du gouvernement fédéral de déployer quelques dizaines de milliards d'euros jusqu'en 2030, via des partenariats entre le secteur public et le secteur privé. Un des axes composant ce plan d'investissement est la mobilité avec le développement du RER, la réfection des tunnels bruxellois et le développement des zones portuaires (Anvers, entre autres). Un comité d'experts sera désigné en concertation avec les différents exécutifs régionaux afin d'opérer la sélection des projets. Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur les investissements et les montants prévus en matière de mobilité dans ce plan d'investissement du gouvernement fédéral? Où en est la procédure de désignation du comité d'experts? Pouvez-vous nous donner plus d'informations à ce sujet? À quelle échéance connaissons-nous les projets sélectionnés?

Monsieur le ministre, nous avons appris par la CSC Transcom et l'Association de voyageurs navetteurs.be qu'Infrabel envisageait de fermer et de désélectrifier des lignes afin de faire des économies. Vous appelez cela le plan de redéploiement. Les deux organisations dénoncent fermement ces propositions en mettant en évidence l'augmentation des embouteillages. Vous mettiez vous-même en évidence les investissements régionaux en la matière hier sur le réseau routier, notamment aux abords des grandes villes - vous venez d'en citer -, et les besoins en mobilité qui deviennent de plus en plus importants. Vous avez bien raison.

Monsieur le ministre, quelles sont les pistes envisagées par Infrabel pour réaliser des économies? La fermeture et la désélectrification des lignes sont-elles bien envisagées par Infrabel? N'est-ce pas contradictoire avec le plan de transport 2017 qui a pour objectif d'élargir l'offre de mobilité? Je pourrais m'étendre plus longuement sur ce sujet, mais j'ai le respect des collègues.

03.04 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, vous avez raison.

03.05 Laurent Devin (PS): Monsieur Bellot, vous apprendrez qu'au cours de cette législature, j'ai toujours raison. Je suis heureux d'entendre un autre ton aujourd'hui. Cela va nous faire gagner du temps et de l'énergie.

Nous avons appris par la presse qu'une stratégie audacieuse à trente ans devait être mise en place afin d'attirer un maximum de navetteurs automobilistes vers le rail. Cependant, la société des chemins de fer

gemiddelde leeftijd van het rollend materieel van de NMBS zou 21 jaar bedragen, tegenover 16 jaar in de buurlanden. Bovendien zou 17,4% van het materieel permanent stilstaan in de werkplaatsen.

In hoeverre werd het door oud-minister Galant voorgestelde investeringsplan reeds ten uitvoer gebracht?

In het ontwerp van MIP staat te lezen dat de regering tot 2030 enkele tientallen miljarden euro's wil investeren via publieke-private samenwerking.

Kunt u ons meer uitleg geven over de geplande investeringen en bedragen? Hoe staat het met de aanstelling van het comité van experts? Wanneer zullen de geselecteerde projecten worden bekendgemaakt?

We hebben via ACV-Transcom en www.navetteurs.be vernomen dat Infrabel lijnen wil sluiten om te besparen. Beide organisaties protesteren daartegen en wijzen op de toenemende files en de mobiliteitsnoden. Hoe denkt Infrabel te besparen? Wil het dat doen door lijnen te sluiten of van het elektriciteitsnet af te koppelen? Druist dat niet in tegen het vervoersplan, dat het mobiliteitsaanbod net moet uitbreiden?

03.05 Laurent Devin (PS): Volgens de pers zou men aan een ambitieuze strategie op 30 jaar werken om automobilisten voor de trein te doen kiezen. De NMBS en Infrabel wachten echter nog steeds op hun beheerscontract en investeringsplan, die cruciaal zijn

attend toujours son contrat de gestion et son plan d'investissement, tout comme le gestionnaire du réseau, Infrabel. Comme vous le savez, ces éléments sont essentiels pour mettre en place la stratégie à long terme pour les deux entreprises.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur l'élaboration des contrats de gestion et des plans d'investissement de la SNCB et d'Infrabel? À quelle échéance estimez-vous qu'ils seront prêts et mis en place? Où en sont les discussions à ce sujet? Madame la présidente, j'ai tenu à rester sur les rails.

03.06 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb drie vragen.

Mijn eerste vraag is natuurlijk een algemene vraag die waarschijnlijk ook door andere collega's zal worden gesteld.

Meer dan 750 000 treinreizigers, 36 000 spoorwegmannen en – vrouwen, minimaal 17 leden van deze commissie en waarschijnlijk nog veel andere parlementsleden wachten nu al twee jaar op een nieuwe beheersovereenkomst en een meerjareninvesteringsplan voor de NMBS en Infrabel. Het aantal dagen dat deze regering daar nu al aan het werken is, vereist intussen wel witte rook. Graag een stand van zaken. Wanneer zal er effectief met een nieuwe beheersovereenkomst en een meerjareninvesteringsplan naar het Parlement worden gekomen?

Mevrouw de voorzitter, als u het toestaat stel ik meteen ook mijn andere vragen.

Mijnheer de minister, dit betreft een specifieke vraag betreffende de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont.

In het verleden hebben de collega's van CD&V hier een resolutie mee ingediend en goedgekeurd om het eerste deel van die elektrificatie uit te voeren. Ik vrees echter dat het tweede deel hiervan, van Mol naar Hamont, helaas bij vergissing niet mee is goedgekeurd. Een week later las ik immers in de pers dat de fractieleider van CD&V zich "mijnheer elektrificatie Mol-Neerpelt" liet noemen en eigenlijk zei dat er duidelijke economische winsten waren voor de NMBS. Het vroeg een investering van 35 miljoen euro van Infrabel maar er zou 11 miljoen euro per jaar winst zijn voor de NMBS. De investering is dus eigenlijk na drie à vier jaar terugverdiend. Enerzijds, heet het dus een slimme investering te zijn, anderzijds, is het ook belangrijk voor de reizigers in de regio, ook voor de tewerkstelling in bijvoorbeeld Nederlands Limburg en dergelijke.

Er zijn akkoorden gesloten. Bent u daarvan op de hoogte? Bent u betrokken bij het overleg dat er bijvoorbeeld tussen de verschillende provincies geweest is? Hierdoor kom ik eigenlijk tot mijn derde vraag. Ik heb gelezen dat alles geblokkeerd is maar ik hoop dat u bereid bent om te onderhandelen met Infrabel om dergelijke dingen te herzien.

Tot slot mijn laatste vraag, met betrekking tot de investeringsstop bij Infrabel zelf. Wij hebben daar gisteren over gediscussieerd.

Ik heb gezegd dat de verschillende politieke partijen in deze meerderheid hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Op federaal vlak dringen de Vlaamse partijen permanent aan op de bijkomende

voor de ontwikkeling van de langetermijnstrategie. Hoever staat het met die documenten? Wanneer zullen ze klaar zijn en van toepassing worden? Hoever zijn de besprekingen gevorderd?

03.06 David Geerts (sp.a): Nous attendons un nouveau contrat de gestion et un plan d'investissement pluriannuel pour la SNCB et Infrabel depuis deux ans. À quel stade en est ce nouveau contrat? Quand sera-t-il présenté au Parlement?

Parallèlement, je voudrais adresser une question spécifique à propos de l'électrification de la ligne Mol-Hamont. À quel stade en sont les accords à ce sujet? Le ministre a-t-il été associé à la concertation entre les provinces et négociera-t-il avec Infrabel afin de finaliser ce dossier?

Le gel des investissements à Infrabel ne semble pas raisonnable. Nous sommes opposés à ces économies car nous pensons qu'il est possible de réaliser à la fois un gain économique et un gain en termes de santé.

Selon ses propres dires, le ministre a reçu tous les documents d'Infrabel. Ne pourrions-nous pas nous engager dans une discussion ouverte en nous basant sur ces documents plutôt que de tourner en rond, ce qui ne fait qu'exacerber les frustrations? C'est pourquoi je demande au ministre de venir au Parlement avec ces documents.

besparingen terwijl ze dan in Vlaanderen zeggen dat ze dit en dat willen realiseren. In dit Huis keuren ze die besparingen echter wel goed.. Dit lijkt mij een weinig coherente houding. Wij zijn voor alle duidelijkheid tegen die besparingen. Wij en een aantal andere leden hebben daarover tweets zien verschijnen. Ik wil hier echter nogmaals duidelijk bevestigen dat het heel onverstandig is op dat vlak te besparen. Er kan immers economische winst en een gezondheidswinst worden gehaald.

Mijnheer de minister, ik ga over tot mijn vragen.

U hebt gisteren verklaard dat u alle documenten van Infrabel hebt gekregen. Mijn vragen zijn heel duidelijk, ook om dergelijke vragenrondes als vandaag te vermijden. Daarom was mijn vraag ook ingediend. Zou het niet beter zijn dat wij op basis van documenten een faire discussie kunnen voeren?

Het huidige verloop haalt immers niet veel uit, niet voor u en niet voor ons. Wij kunnen rondjes draaien, maar de situatie leidt alleen maar tot meer frustratie. Misschien kunnen wij op basis van documenten daarna een deftig gesprek hebben, waarin wij het absoluut niet met elkaar eens moeten zijn. Wij zullen het waarschijnlijk ook niet eens kunnen zijn. Niettemin kunnen wij op die manier als volwassen mensen een discussie voeren.

Mijn vraag is dan ook de volgende.

Wil u alstublieft naar het Parlement komen? Wij zullen het weliswaar niet eens zijn, maar in dat geval discussiëren wij op basis van documenten die u in uw hoedanigheid van minister hier naar voren kan schuiven, waardoor wij ineens ook af zijn van de boutade van gisteren en vandaag, die wij lachwekkend gebruiken, namelijk dat wij de pers moeten lezen, om vragen te kunnen stellen.

03.07 **Éric Thiébaud** (PS): Madame la présidente, ce qui me préoccupait dans cette question, c'était surtout la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons. C'est un dossier qui me tient à cœur depuis que je suis parlementaire, depuis 2007, et j'ai interrogé sur ce sujet-là tous vos prédécesseurs. Je crois que vous êtes le sixième ministre que j'interroge sur le sujet et avant vous, cinq ministres étaient favorables à la réouverture de la ligne. J'espère que vous allez suivre la ligne tracée par vos prédécesseurs.

Je suis quand même inquiet. D'abord, je dois rappeler l'importance pour la région du valenciennois et de Mons-Borinage de la réouverture de cette ligne pour le fret, ce qui peut être un investissement très intéressant pour la relance économique, pour le maintien d'activités économiques et d'échanges économiques entre la France et la Belgique, un projet de réouverture de ligne internationale soutenu aussi par le port d'Anvers. J'ai vu hier des représentants du port d'Anvers qui me le confirmaient. Donc, on n'est pas du tout dans une logique communautaire sur ce dossier-ci.

Hier, j'ai assisté à une réunion organisée par le sous-préfet de Valenciennes où tous les acteurs de ce dossier étaient réunis: les voies ferrées de France étaient là, des représentants de la région française du Nord également, des représentants d'Infrabel et des représentants de votre cabinet. On a appris que, pour rouvrir cette

03.07 **Éric Thiébaud** (PS): Ik maak me vooral zorgen over de heropening van de lijn Valenciennes-Bergen. Uw vijf voorgangers waren daar voorstander van. Ik hoop dat u dat ook bent.

De heropening van die lijn voor het goederenvervoer, waar ook de haven van Antwerpen vragende partij voor is, kan een interessante investering zijn voor het economisch herstel en het behoud van economische activiteiten en verkeer tussen Frankrijk en België.

Gisteren heb ik deelgenomen aan een vergadering die werd georganiseerd door de onderprefect van Valenciennes en waarop alle stakeholders aanwezig waren: de Franse spoorwegen, vertegenwoordigers van

ligne, il faut un investissement côté français d'environ 15 millions d'euros et côté belge de 3 millions d'euros. Il semblerait, d'après les interlocuteurs qui vous représentaient hier en France, que 3 millions d'euros, dans le contexte actuel, ce soit une très grosse somme.

Je suis vraiment très étonné que lorsque les Français sont prêts à investir 15 millions et qu'on nous demande d'investir 3 millions pour rouvrir une ligne internationale, il semble qu'on ait un problème de finances pour 3 millions d'euros. Quand on connaît les montants des budgets utilisés, vous savez mieux que moi de quoi on parle, 3 millions, en fait, c'est dérisoire, à mon sens.

À l'époque où j'avais discuté avec votre prédécesseur, la ministre Galant, elle m'avait dit que ce dossier lui tenait à cœur, que Charles Michel en avait parlé avec François Hollande et qu'ils étaient tous les deux d'accord – vous voyez jusqu'où cela va pour 3 millions d'euros. Je voudrais donc savoir ce qu'il en est.

Votre prédécesseur nous avait dit qu'il y avait 500 millions d'investissements prévus en Wallonie, que la Région wallonne avait été sollicitée pour fixer les priorités pour utiliser ces 500 millions. On nous dit maintenant que ces 500 millions se seraient évaporés.

C'est quand même un peu dommage, alors qu'il est question d'infrastructures qui permettront de relancer économiquement notre région et de soutenir son développement.

Je voudrais connaître votre position sur ce dossier. Êtes-vous officiellement et clairement favorable à la réouverture de cette ligne? Allez-vous, à l'instar des autorités françaises, trouver ces 3 millions d'euros pour réaliser concrètement cet investissement? Les Français peuvent être prêts en 2019 pour que la ligne soit à nouveau opérationnelle.

03.08 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal het kort houden.

Mijn vraag gaat eigenlijk over de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel, en de gevolgen die zij hebben op de andere dossiers. Wij hebben het hier gisteren nog over gehad en ik heb het voordien ook al in de pers gelezen. De vertraging situeert zich blijkbaar bij Infrabel die zeer laat met zijn voorstellen komt. U heeft dit hier gisteren ook vernoemd.

Klopt deze informatie? Blijft Infrabel effectief achter met zijn voorstellen? Waaraan is dit te wijten? Wat is het probleem? Kan u dit toelichten?

Mijnheer de minister, ik meen dat we moeten opletten want ik weiger als parlements lid mee te gaan in de logica van een onafhankelijk overheidsbedrijf. De overheid is uiteindelijk de grootste aandeelhouder en wij hebben daarin een verantwoordelijkheid. U bent voogdijminister en daarom had ik graag van u vernomen welke initiatieven u al heeft genomen om verdere vertraging te vermijden. Kan u deze tussenkomsten documenteren?

Tot slot, binnen welke termijn acht u het mogelijk om de beheerscontracten voor te leggen aan dit Parlement?

de Franse regio Nord, van Infrabel en van uw kabinet. Voor de heropening van die lijn is er een investering nodig van 15 miljoen euro door Frankrijk en van 3 miljoen euro door België. Volgens uw vertegenwoordigers is 3 miljoen euro een zeer groot bedrag.

Dat verbaast me. Als men weet met welke budgetten er wordt gewerkt, is 3 miljoen net een belachelijk laag bedrag. Uw voorganger zei ons dat er 500 miljoen euro zou worden geïnvesteerd in Wallonië en nu krijgen we te horen dat ze in rook zijn opgegaan.

Wat is uw standpunt over dit dossier? Bent u voorstander van een heropening van die lijn? Zal u de vereiste 3 miljoen vinden om die investering concreet te realiseren? De Fransen kunnen klaar zijn in 2019 opdat die lijn opnieuw operationeel zou zijn.

03.08 Inez De Coninck (N-VA): Les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel ont pris du retard.

Est-il exact qu'Infrabel tarde à présenter ses propositions? Quelle en est la raison? Que compte faire le ministre pour éviter que ces retards s'aggravent? Peut-il prouver par des documents qu'il est bien intervenu? Dans quel délai pense-t-il pouvoir présenter les contrats de gestion au Parlement?

03.09 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai interrogé à plusieurs reprises Mme Galant et vous-même sur la finalisation des travaux du RER, et plus spécifiquement sur les lignes 161 (Bruxelles-Ottignies) et 124 (Bruxelles-Nivelles).

Face aux diverses contradictions, j'avais demandé la tenue d'une réunion avec tous les élus du Brabant wallon. Vous êtes d'ailleurs venu quelques semaines après votre nomination, et je vous en remercie. Au cours de cette réunion, certaines craintes avaient été apaisées. Mais malheureusement, aucun cadre budgétaire clair et aucun calendrier pour la finalisation des travaux n'avaient été présentés. Vous aviez toutefois évoqué un accroissement de l'offre avec une mise à quatre voies partielle jusqu'en 2024 avant une mise à quatre voies complète.

Par rapport à cela, je vous avoue que le plan pluriannuel d'investissements 2016-2020 récemment paru, et dans lequel aucun budget n'est prévu pour la finalisation de ces travaux, nous inquiète. Ce nouveau document jette beaucoup de doutes et d'inquiétudes sur la finalisation des travaux.

Aujourd'hui, je lis dans la presse que selon vos déclarations, le RER wallon serait terminé d'ici 2027, en indiquant certains montants.

Monsieur le ministre, je pense qu'il serait important pour notre commission que vous puissiez refaire le point sur ce calendrier. Disposez-vous maintenant d'un calendrier clair et précis sur les travaux sur les deux lignes et sur la finalisation? Pouvez-vous faire le point de manière claire sur les montants qui seront nécessaires et sur les moyens qui sont à disposition pour ces travaux? Parce que ce qui m'inquiète aussi dans votre déclaration, c'est que vous parlez de nouveau d'une compensation 60/40. Là aussi, j'aimerais avoir une réponse claire. Je vous remercie.

03.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, ma question est donc jointe à 16 autres questions. Je m'étonne tout de même que toutes ces questions soient jointes. Vous vous plaignez du nombre de questions qui vous sont posées en commission Infrastructure. Je pense que le nombre de questions est à hauteur des problèmes grandissants qui se posent à la SNCB. Cette inflation de questions en est vraiment le reflet.

Vous pouvez peut-être mettre aussi sur un site internet toutes les réponses ponctuelles, parce que beaucoup de voyageurs se posent des questions et passent par notre intermédiaire.

Ici, il s'agit en particulier de l'escalator de la gare d'Anvers-Sud, qui ne fonctionne pas, non pas depuis 18 jours ou 18 mois, mais depuis 18 ans. Depuis 18 ans, la SNCB promet de réparer l'escalator.

En 2014, l'association d'usagers TreinTramBus avait fait campagne. Le 21 novembre, le conseil de district d'Anvers a aussi déposé une résolution à la demande du PTB pour insister pour la réparation et l'installation d'un ascenseur. La SNCB répond que c'est prévu. Mais en 1998 déjà, elle répondait cela. On se demande où ça en est. Où en sont les plans pour remplacer l'escalator d'Anvers-Sud?

03.09 Stéphane Crusnière (PS): Ik heb mevrouw Galant en uzelf vragen gesteld over de afronding van de werkzaamheden voor het GEN. U was aanwezig op onze vergadering met de verkozenen van Waals-Brabant, waar de vrees deels werd weggenomen. Er werden daar echter geen begrotingskader of tijdpad voorgesteld. U kondigde aan dat het aanbod zou worden uitgebreid en dat die lijnen tot 2024 gedeeltelijk en daarna volledig op vier sporen zouden worden gebracht.

Het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 bevat geen begrotingsmiddelen voor de afronding van die werkzaamheden. Dat is verontrustend.

Vandaag verklaarde u in de pers dat het Waalse GEN tegen 2027 klaar zou zijn. U noemde ook enkele bedragen.

Kunt u het tijdpad opnieuw schetsen? Welke bedragen zullen er nodig zijn en welke zijn er beschikbaar? In uw verklaring had u het over een 60/40-compensatie. Wat is daar van aan?

03.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Het aantal vragen weerspiegelt de toenemende problemen waarmee de NMBS te kampen heeft.

De roltrap in het station Antwerpen-Zuid is al 18 jaar defect. In 2014 heeft het reizigersplatform TreinTramBus daar campagne rond gevoerd. Op 21 november heeft de Antwerpse districtsraad op vraag van de PVDA een resolutie ingediend om op de herstelling van de roltrap en de installatie van een lift aan te dringen. De NMBS antwoordt dat die werkzaamheden gepland zijn. Maar in 1998 zei ze dat ook al. Hoever staat het daar nu eigenlijk mee?

Hoe staat het met de overkapping

Il est aussi question d'une couverture des quais. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est?

Manifestement, il existait des plans destinés à revaloriser la gare. Le conseil de district d'Anvers souhaiterait les obtenir? Pourriez-vous intervenir en ce sens?

Ma seconde question porte sur le désinvestissement du côté d'Infrabel. Nous avons appris par la presse, mais peut-être allez-vous l'infirmier, que cette société investira 4,41 milliards d'euros dans le réseau d'ici 2020 au lieu des 6,2 milliards prévus. Bref, il s'agit d'une restriction de 1,8 milliard. Cela pose évidemment problème en termes de gestion de l'infrastructure. Après avoir fourni des efforts en vue de réduire sa dette, Infrabel doit visiblement l'augmenter par rapport à ce qui avait été annoncé. Nous nous rappelons que vous aviez parlé d'une croissance de cet endettement.

Nous apprenons en outre que le RER wallon est encore reporté et qu'on parle à présent de 2027 comme année d'achèvement de ce projet, qui avait pourtant, me semble-t-il, fait l'objet d'un engagement formel de la part du gouvernement.

De plus, il est demandé aux travailleurs d'augmenter leur productivité.

Mes questions sont donc les suivantes.

Ce report ou cette insuffisance budgétaire seront-ils suffisants pour remplacer l'infrastructure usagée? Dans les investissements relatifs à la sécurité, quelle est la part réservée à l'ETCS et comment les moyens restants sont-ils distribués? Combien d'équivalents temps plein d'Infrabel risquent-ils de disparaître sous cette législature? La presse annonce un nombre de 2 713 équivalents temps plein. Pouvez-vous le confirmer?

03.11 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je vais être extrêmement bref puisque j'avais posé une question...

La **présidente:** (...)

03.12 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): J'avais déposé cette question en apprenant cela par la presse, monsieur le ministre. Puisque vous nous y avez invité, je me lève désormais plus tôt tous les matins ce qui permet de mieux prendre le train. Je lis donc la presse dans le train. Et parfois, j'ai le temps.

Le PPI d'Infrabel a fait en sorte qu'Infrabel a lui-même communiqué, comme cela ne vous aura pas échappé puisque je sais que vous êtes un ministre subtil, des commentaires désobligeants. On retrouve la patte du CEO d'Infrabel. Il ne se découvre pas mais on sent bien qu'il se lâche un peu. Dans la presse, il se plaint de ne plus pouvoir rien faire en ce qui concerne le RER. Par exemple, il se plaint de la réduction de ce que vous avez vous-même qualifié de politique de Saint-Nicolas du gouvernement précédent dans ce qui avait été annoncé au niveau des moyens à venir. Je ne referai pas le débat

van de perrons?

De districtsraad van Antwerpen zou de plannen voor de opwaardering van het station willen krijgen. Kunt u in die zin actie ondernemen?

Infrabel zal tegen 2020 4,41 miljard in het net investeren in plaats van de geplande 6,2 miljard. Dat is problematisch.

Infrabel heeft inspanningen geleverd om zijn schuld af te bouwen, maar u hebt gezegd dat de schuldenlast nog zou toenemen.

Het Waalse GEN zal tot 2027 worden uitgesteld ondanks een formele verbintenis van de regering, en men vraagt dat de werknemers hun productiviteit opvoeren.

Kan met die beperkte middelen de versleten infrastructuur worden vervangen? Hoeveel procent van de investeringen in veiligheid gaat er naar het ETCS-systeem en hoe zullen de resterende middelen worden verdeeld? Hoeveel VTE's zullen er tijdens deze regeerperiode bij Infrabel verdwijnen? Bevestigt u het in de pers vermelde cijfer van 2.713 VTE's?

03.12 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Infrabel heeft zelf harde commentaar geleverd op zijn MIP. De CEO van Infrabel klaagt dat hij niets meer kan doen voor het GEN.

Hoeveel van de aangekondigde 4 miljard euro zal er daadwerkelijk worden ingezet voor het behoud van de capaciteit? Dat is van groot belang als we de stiptheidsproblemen willen oplossen. Bij de interne factoren gaat het over het rollend materieel en de

d'hier. Mes questions porteront essentiellement sur ce qu'il en est du maintien de la capacité. Quels sont les vrais chiffres dans les quelque 4 milliards consacrés au maintien de capacité? Je suis d'accord avec vous, il s'agit d'un enjeu considérable si nous voulons régler à terme les problèmes de ponctualité. Dans les facteurs internes, il s'agit du matériel roulant et de l'infrastructure. Pour Infrabel, il s'agit de l'infrastructure.

Il y a aussi évidemment la question du RER, dossier dans lequel le CEO d'Infrabel se plaint de ne plus pouvoir rien faire. Je sais que le dossier est complexe parce qu'il y a cet aspect lié au PPI tel qu'on le connaît aujourd'hui et qui est défini. Puis, il y a d'autres éléments à prendre en considération que nous ne rappellerons pas ici: le Fonds RER, l'emprunt dit "vertueux". Cet emprunt est tellement vertueux qu'il s'éloigne de plus en plus de nos villes. C'est peut-être le principe des vertueux. Au-delà de ça, le RER, sur la ligne 124, dans un article de la *DH* de ce matin, semble nous donner des perspectives apocalyptiques. J'aimerais donc vous entendre sur cette question sous-jacente en lien avec les permis, le retard dans les permis et les difficultés de respecter des échéances encore dignes d'être connues des personnes qui vous interrogent.

03.13 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal proberen heel kort te zijn.

In de pers hebben wij gelezen dat er tot 2020 geen nieuwe spoorlijnen bijkomen en dat Infrabel niet meer zal kunnen investeren. Dat er zeer getemperde ambities moeten zijn, is een rechtstreeks gevolg van de besparingen die de regering aan het spoor oplegt. Als dat gebeurt, heeft dat natuurlijk gevolgen voor heel veel zaken, onder andere voor het GEN-netwerk rond verschillende grote steden: Gent, Antwerpen, Brussel, Charleroi, Luik enzovoort.

Omdat ik vermoed dat u weer een zeer algemeen antwoord zult geven, zal ik mijn vraag specifiek richten op spoorlijn 204 die deel uitmaakt van het GEN rond Gent. Dat is de spoorlijn van de haven.

Wij hebben een zeer belangrijke haven in Antwerpen, maar ik zal u niet verhehlen dat de economische pool van heel Oost-Vlaanderen zich in Gent bevindt. Het is de haven met de meeste toegevoegde waarde, meer dan die van Antwerpen. Het vervoer is daar dus heel belangrijk. Er is ook een heel groot probleem van congestie. Die spoorlijn 204 ligt er. Het is dus een veel kleinere bijkomende investering. Zij wordt momenteel, voor een veel te klein deel, ook gebruikt voor goederenvervoer.

In een vorig antwoord zei u dat daar studies rond gebeuren. Ik heb u toen gezegd dat ik u een meter aan studies kan geven. Ik overdrijf echt niet: een meter aan studies die de potentie van deze lijn qua personenvervoer benadrukken. Het zou niet minder dan 10 000 wagens per dag van de weg halen, mocht deze lijn worden geïnstalleerd.

Wat is de toekomst van deze lijn? Valt zij ook onder de besparingen? Hoe zit het met de studie die u daarover, nogmaals, bijkomend zou maken?

03.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag

infrastructuur. Voor Infrabel gaat het over de infrastructuur.

Volgens een artikel dat vandaag in de krant *La Dernière Heure* is verschenen, blijkt de invoering van het GEN op lijn 124 apocalyptische vooruitzichten te bieden. Ik zou dan ook graag uw mening kennen over die onderliggende kwestie in verband met de vergunningen, de vertraging bij de afgifte van de vergunningen en de moeilijkheden om de deadlines te respecteren.

03.13 Karin Temmerman (sp.a): Les économies imposées par le gouvernement ont de très nombreuses conséquences, notamment pour le réseau RER autour de Gand, Anvers, Bruxelles, Charleroi et Liège.

Gand possède le port à la plus grande valeur ajoutée; il constitue le pôle économique de la Flandre orientale. La ligne ferroviaire portuaire 204 est aménagée, mais elle n'est que très partiellement utilisée pour le transport de marchandises. L'installation de cette ligne pourrait délester les routes de 10 000 véhicules par jour.

Quel est l'avenir de cette ligne? Est-elle également concernée par les mesures d'économie? Où en est l'étude supplémentaire que le ministre entendait réaliser à ce sujet?

03.14 Jef Van den Bergh

gaat niet specifiek over een investeringsproject, maar over de mogelijkheden tot co- en prefinanciering.

Ik verwijs naar de mogelijkheid die gecreëerd is in de zesde staatshervorming in artikel 92bis, § 4, ten negende, van de Bijzondere Wet tot Hervorming van de Instellingen, waarin het Gewest de mogelijkheid wordt geboden om op aanvullende wijze te investeren in de aanleg, aanpassing of modernisering van spoorlijnen. Als het Gewest dat wil doen, kan er een samenwerkingsakkoord worden afgesloten tussen het Gewest en de federale overheid. In het Vlaams Parlement wordt hier wel eens over gesproken, maar uw Vlaamse collega, minister Weyts, spreekt dan eerder over prefinanciering als een mogelijke optie om bepaalde investeringen sneller te kunnen realiseren.

Mijnheer de minister, zal er in het meerjareninvesteringsprogramma (MIP) rekening worden gehouden met de mogelijkheid van cofinanciering?

Als er cofinanciering gebeurt, moeten er natuurlijk ook federale middelen voor beschikbaar zijn. Cofinanciering betekent dat elke overheid een stukje voor haar rekening neemt. De vraag is of hiervoor in middelen voorzien is. Worden er concrete projecten met cofinanciering opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma?

Heeft u van uw Vlaamse collega al voorstellen ontvangen om bepaalde prioriteiten te prefinancieren? We moeten goed het onderscheid maken tussen cofinanciering en prefinanciering. Zo ja, heeft u al antwoord bezorgd aan de minister? Wat betekent dit? Zullen er concrete projecten met prefinanciering worden opgenomen in het investeringsplan? Is prefinanciering een mogelijk wettelijke piste of is dat louter mogelijk voor cofinanciering?

03.15 François Bellot, ministre: Madame la présidente, je pense que vous devriez, lorsque les plans d'investissement, les contrats de gestion et les plans d'entreprise auront été adoptés, inviter les patrons de la SNCB à venir vous présenter leurs méthodes. En effet, contrairement à ce que vous pourriez croire, ils ont énormément de liberté pour leur plan de transport. Il y a un objectif, c'est l'offre pour le navetteur, la qualité de l'offre.

On m'a demandé de nouvelles gares d'un coût très élevé. La réponse est non. Pour moi, ce qui compte, c'est le navetteur. Quand je sors d'ici et que je vais dans des assemblées politiques, on ne cesse de me parler de gares, de places devant les gares, de toilettes dans les gares, et d'autres choses. Ce qui compte, c'est le métier de la SNCB et d'Infrabel, à savoir transporter des personnes et des marchandises.

C'est un employeur important. Ils occupent une activité vitale. Tout doit tourner autour du navetteur, du transport de marchandises, du nœud de correspondances de qualité. Les choses sont très claires. J'ai refoulé à deux reprises des points relatifs à des gares, via le commissaire du gouvernement, qui ne servaient à rien.

(CD&V): La sixième réforme de l'État a donné aux Régions la possibilité de pourvoir au financement additionnel d'investissements d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation des lignes de chemin de fer, sous réserve de la conclusion d'un accord de coopération. Le ministre Weyts songe plutôt à la solution du préfinancement pour accélérer la réalisation de certains investissements.

Le Plan pluriannuel d'investissement (PPI) prévoira-t-il la possibilité d'un cofinancement? Dans ce cas, chaque autorité devra mettre des fonds à disposition. Des projets concrets de cofinancement figureront-ils dans le PPI?

Le ministre a-t-il déjà reçu des propositions de son collègue flamand pour assurer le préfinancement de certaines priorités? Des projets concrets de préfinancement figureront-ils dans le plan d'investissement?

La loi autorise-t-elle le préfinancement ou n'a-t-elle prévu que le cofinancement?

03.15 Minister **François Bellot**: Na de goedkeuring van het investeringsplan, het beheerscontract en het ondernemingsplan zou u de directieleden van de NMBS moeten uitnodigen om hun werkmethode te komen voorstellen. Zij hebben enorm veel vrijheid, de enige doelstelling is de kwaliteit van het aanbod. Ik weiger om te aanvaarden dat er nog nieuwe dure stations worden gebouwd! De reizigers, het personenvervoer en het goederenvervoer moeten centraal staan. De NMBS en Infrabel zijn belangrijke werkgevers en verrichten een vitale activiteit.

La **présidente**: Monsieur le ministre, s'agit-il de votre réponse aux dix-sept questions? Nous sommes ici dans une séance de questions-réponses. Nous avons eu un très long débat sur la note de politique générale. Vous auriez dû faire cette remarque à ce moment-là. Nous vous demandons des échanges de vues et ceux-ci ne sont pas acceptés.

Je vous demande de répondre aux dix-sept questions.

03.16 François Bellot, ministre: Je vais répondre à peu près ce que j'ai dit hier dans ma note de politique générale.

Pour ce qui est des contrats de gestion entre l'État et les entreprises, l'article 162decies, § 6, de la loi de 1991 prévoit que le plan d'entreprise est une condition préalable à la conclusion du contrat de gestion. Les sociétés ayant un projet de plan d'entreprise, les négociations avec celles-ci pour l'élaboration d'un contrat de gestion respectif sont entrées dans une nouvelle phase.

Voor hun meerjareninvesteringsplannen hebben beide ondernemingen sedert juni jongstleden kennis van de beschikbare dotaties. Zowel de NMBS als Infrabel heeft ontwerpen van bedrijfsplannen opgesteld en parallel daarmee ook een ontwerp van meerjareninvesteringsplan. Ondertussen werd het nieuw meerjareninvesteringsplan goedgekeurd. Het plan van Infrabel moet nog worden goedgekeurd op de raad van bestuur van 19 december 2016.

Le Conseil des ministres du 2 décembre a approuvé le projet d'arrêté royal déterminant la composition et le fonctionnement de la cellule d'investissement. Cette cellule d'investissement fonctionnera à deux niveaux: dans un premier temps, au niveau technique, avec les services publics concernés, c'est-à-dire les représentants des Régions et de l'État fédéral et, dans un second temps, au niveau stratégique. Le projet de PPI fera également l'objet d'une présentation et d'une demande d'avis aux Régions et d'un avis du Comité exécutif de tous les ministres de la Mobilité de ce pays.

Ce projet d'arrêté royal a fait l'objet d'une demande d'avis auprès du Conseil d'État en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État. L'avis des Régions a également été demandé. Nous sommes aujourd'hui en attente de cet avis. Toutefois, nous avons d'ores et déjà demandé à ce que le SPF Mobilité et Transports analyse les deux PPI afin de s'assurer de la bonne coordination des deux sociétés en matière d'investissement. Le SPF analysera ces deux PPI en tenant compte également des fiches qui ont été introduites par les Régions. Une réunion est prévue le 21 décembre entre le SPF et les sociétés, à la suite de laquelle la cellule d'investissement se réunira avec les services publics régionaux afin d'analyser le volet technique des deux PPI.

Finalement, le dossier sera présenté en Comité ministériel restreint afin de donner mandat au ministre de la Mobilité de présenter, pour avis, le PPI aux Régions et au sein du Comité exécutif des ministres de la Mobilité. Ceci vient en complément de toutes les informations

03.16 Minister François Bellot: De wet van 1991 bepaalt dat het ondernemingsplan eerst moet worden opgesteld alvorens er een beheerscontract kan worden gesloten. Aangezien de entiteiten over een ontwerp van ondernemingsplan beschikken, zitten de onderhandelingen voor het opstellen van hun respectieve beheerscontracten in een nieuwe fase.

Infrabel et la SNCB ont eu connaissance en juin des dotations disponibles. Elles ont élaboré des plans d'entreprise et des plans pluriannuels d'investissement. Celui de la SNCB a déjà été approuvé et celui d'Infrabel le sera lors du conseil d'administration du 19 décembre 2016.

Op 2 december hechte de ministerraad zijn zegel aan het ontwerp van koninklijk besluit tot bepaling van de werking van de investeringscel voor de spoorwegen, die in eerste instantie op technisch vlak zal werken met de betrokken overheidsdiensten, en vervolgens op strategisch vlak. Het ontwerp van MIP zal aan de Gewesten worden voorgesteld. Hun advies en dat van het uitvoerend comité van de diverse ministers van Mobiliteit zal worden gevraagd.

Het ontwerp werd voor advies aan de Raad van State voorgelegd. We wachten het advies van de Gewesten in.

déjà transmises en réponse aux diverses questions concernant le milliard vertueux. Je vous renvoie aussi à ce que j'ai indiqué hier pour ce qui concerne le RER et l'ensemble des dépenses prévues par Infrabel, notamment les 4,4 milliards. Je ferai remarquer qu'aux 4,4 milliards d'Infrabel, il faudra rajouter le milliard d'emprunts supplémentaires. Pour l'établissement de la situation du RER, nous attendons avec beaucoup d'impatience les conclusions des travaux de la Cour des comptes.

Monsieur Van den Bergh, en ce qui concerne le préfinancement, jusqu'à présent je n'ai pas eu de proposition du gouvernement flamand.

La ligne 204 sera examinée dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement dans l'enveloppe qui est disponible dans le cadre de la clé 60/40, 60 côté flamand. Les 40 seront examinés avec les autorités régionales côté wallon.

Voilà tout ce que je pouvais vous dire.

Je m'excuse de ne pas entrer dans le détail mais vous aurez tout le loisir de le faire lorsque les patrons du rail, avec lesquels je pourrai venir, seront conviés à répondre de façon détaillée sur les contrats de gestion, sur les plans d'investissement et les plans d'entreprise qui sont sous-jacents à l'ensemble de la démarche.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

03.17 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je suis surpris de la disparition de la présidente.

Je n'ai pas entendu du tout de réponse en ce qui concerne la gare d'Ottignies. Monsieur le ministre, je tenais quand même à dire, sans m'énerver, parce que vous avez commencé en parlant des gares, que je vois ce à quoi vous faites allusion. Mais je ne peux pas vous suivre en disant que cela n'a aucun impact. Je vous invite un matin en gare d'Ottignies. La question portait non pas sur l'extérieur, donc pas sur les "calatravesques"

03.18 François Bellot, ministre: J'ai peut-être mal précisé ma pensée. Pour moi, une gare, ce sont des quais, des abris, une salle des pas perdus.

03.19 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je n'ai pas eu de réponse à ma question. Je l'avais résumée oralement mais elle était plus dense à l'écrit. *Verba volant, scripta manent.*

Quand je décrivais l'importance de la gare d'Ottignies, ce n'est pas pour faire une nouvelle pyramide. Les plus belles se trouvent en Égypte. Elles ne servent jamais qu'à ensevelir un pharaon qui est mort mais qui croit en l'éternité. Peu importe.

À Ottignies, le passage sous voies en heures de pointe avec des poussettes, avec des étudiants qui doivent chercher des correspondances, c'est un parcours du combattant innommable pour cette gare qui est la deuxième gare en Wallonie en termes de nombre

03.17 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik heb niets gehoord over het station Ottignies. Wat de stations in het algemeen betreft, begrijp ik maar al te goed wat u bedoelt.

03.18 Minister **François Bellot**: Wanneer ik het over stations heb, denk ik aan perrons en beschuttende wachtruimten.

03.19 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): In het station Ottignies – dat het tweede station van Wallonië is wat betreft het aantal reizigers – is de doorgang onder de sporen tijdens de spitsuren een ware hindernissenkoers. Dit heeft, wat men ook moge beweren, gevolgen voor de treinreizigers die een aansluiting missen. Ik heb het dus wel over het masterplan dat men al jarenlang belooft en dat hiervoor een oplossing moet

de voyageurs. Si cela n'impacte pas les navetteurs qui ratent leur correspondance – je l'ai vérifié à plusieurs reprises –, nous ne sommes pas là dans les mêmes considérations.

J'entends bien ce que vous me dites. Mais je vous parle du masterplan promis depuis des années pour faire cela dans la gare d'Ottignies, pas des embellissements qu'on peut trouver ailleurs.

Je raccourcis mais comprenez – comme disait l'autre – mon émotion. Je pense que la gare d'Ottignies mérite mieux que des considérations sur des choses dont elle n'a absolument pas à rougir. Elle n'a pas à se reprocher ce qui a peut-être été mal fait ailleurs. Il ne faudrait donc pas que la gare d'Ottignies en souffre deux fois: de ne pas avoir reçu son dû à une certaine époque et de ne pas recevoir l'élémentaire parce qu'elle n'a pas eu son dû.

Présidente: Karine Lalieux.

Voorzitter: Karine Lalieux.

03.20 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, moi non plus, je n'ai pas eu de réponse sur la gare de Wavre. J'en prends acte et nous continuerons à vous interpeller. C'est peut-être pour cela aussi que vous avez souvent une liste importante de questions.

Quant au RER, je ne serai pas beaucoup plus long. Je vous avais redemandé des précisions sur le financement. Là non plus, malheureusement, nous n'avons pas eu de réponse.

03.21 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je suis heureux que vous soyez de retour.

La **présidente**: (...)

03.22 Laurent Devin (PS): Vous n'avez pas à vous en excuser. C'est très sain et je vous en félicite. On doit tous le faire.

Je suis très circonspect par rapport à cette séance. Nous allons passer beaucoup de temps ensemble. Nous avons obtenu peu de réponses, voire aucune. Croyez bien, monsieur le ministre, je ne suis pas le seul à le penser sur ces bancs. Majorité comme minorité, nous partageons ce désarroi cet après-midi. Je ne saurai pas commenter votre réponse car je n'en ai pas eu.

Madame la présidente, faisons bien attention parce que, si l'option du cabinet ministériel est de noyer la discussion, croyez bien que les parlementaires peuvent aussi faire en sorte d'utiliser une commission pour passer énormément de temps ensemble! Croyez bien que c'est vrai d'un côté comme de l'autre! Ce qui se passe cet après-midi, c'est bon pour une fois!

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

Ik weet echt niet goed wat te zeggen in mijn repliek. Wij mogen hier inderdaad niet spreken over kapotte traptreden. Ik herinner mij dat er in onze commissie ooit mondelinge vragen gesteld zijn – ik kijk nu naar collega Van den Bergh, die in die vergadering ook aanwezig was – over het aantal wc-rollen in het station van Blankenberge of

aanreiken en niet over verfraaiingswerken.

Het station Ottignies hoeft niet te boeten voor wat er elders fout is gelopen. Het hoeft niet tweemaal te worden gestraft omdat het in een bepaalde periode niet heeft gekregen wat het toekomst en omdat het niet het elementaire krijgt doordat het niet heeft gekregen wat het toekomst!

03.20 Stéphane Crusnière (PS): Ik heb geen antwoord op mijn vragen over het station Waver en de financiering van het GEN gekregen.

03.22 Laurent Devin (PS): Deze vergadering gaat lang duren, zonder dat er veel antwoorden komen. Zowel de meerderheid als de oppositie blijven ontredderd achter. Als het kabinet mist wil spuien, kunnen ook de parlementsleden de commissievergadering eindeloos rekken. Wat hier deze namiddag is gebeurd, mag zich niet meer herhalen!

03.23 David Geerts (sp.a): Après que des questions sur des détails avaient été posées, nous avons conjointement décidé, à l'époque, d'organiser le travail et de le rendre utile. La façon de procéder aujourd'hui n'est à mon sens guère constructive.

Oostende, het precieze station ben ik nu even kwijt. In alle wijsheid hebben wij toen met alle leden van de commissie samen gezeten om het werk te organiseren en nuttig te maken. Zoals het nu verloopt, haalt het volgens mij niet veel uit.

03.24 **Éric Thiébaud** (PS): C'est difficile de répliquer, puisque je n'ai obtenu aucune réponse non plus. Aucun des membres ici présents ne semble avoir reçu de réponse.

J'ai demandé l'avis du ministre sur la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons. Vous n'en avez pas dit un mot. Vous n'avez même pas prononcé le nom de Valenciennes. Je me demande même si vous avez entendu ma question. Je reviendrai évidemment vous la poser jusqu'au moment où j'aurai une réponse.

La **présidente**: J'imagine que vous avez globalisé vos répliques.

03.25 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, ik had u een concrete vraag gesteld, niet over een lokaal issue, maar over een algemeen onderwerp, waarvoor de mondelinge vragensessie hier is bedoeld. Net als de andere collega's heb ik geen concreet antwoord gekregen.

Ik heb wel in uw antwoord gehoord dat u de problemen van vertragingen een beetje in de schoenen van de spoorbedrijven wilt schuiven en vooral in de schoenen van Infrabel. U zegt de commissie vertegenwoordigers van het bedrijf eens uit te nodigen en te ondervragen. Ik weiger mee te gaan in die logica. U bent toeziende minister. U hebt regeringscommissarissen in die raden van bestuur. Ik hoop echt dat die daar al hun mond hebben opengedaan. Ik zal dat navragen via een schriftelijke vraag. Dat was immers wat ik te weten wilde komen. Als overheid hebben wij een enorme verantwoordelijkheid in die bedrijven, zeker ten aanzien van de reiziger en belastingbetaler, dat hoef ik hier niet te herhalen.

Tot slot, mijnheer de minister, er zijn tegenwoordig veel discussies over wie waarvoor bevoegd is op het vlak van mobiliteit. Over Infrabel en de NMBS hebt u de volledige bevoegdheid. Ik zal dit in een schriftelijke vraag herhalen: welke initiatieven hebt u als toeziende minister genomen om de achterblijvende beheerscontracten en plannen sneller te laten komen.

03.26 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, comme je l'avais pressenti, votre réponse groupée est une non-réponse groupée. Vous aviez pourtant 34 minutes pour répondre aux 17 questions. Vous en avez utilisé deux pour ne pas répondre.

Je vous avais posé une question précise sur la gare d'Anvers Sud où, depuis 18 ans, un escalator est promis. Vous avez parlé, dans votre introduction tout à l'heure, de toilettes qui sont le cadet de vos soucis. Votre souci, ce sont les navetteurs. Excusez-moi, mais il y a aussi des navetteurs qui ont des problèmes de mobilité, dans le sens restreint du terme, et qui doivent prendre un escalator. Des navetteurs doivent aller aux toilettes dans une gare. Ça existe et cela fait partie du travail d'Infrabel et de la SNCB. Je poserai cette question précise en question écrite.

Je pense surtout, monsieur le ministre, que l'explosion de questions

03.24 **Éric Thiébaud** (PS): Ik heb evenmin enig antwoord gekregen. U heeft met geen woord gerept van de heropening van de lijn Valenciennes-Bergen. Ik zal u daarover opnieuw ondervragen tot wanneer ik daarop een antwoord krijg.

03.25 **Inez De Coninck** (N-VA): Je n'ai pas obtenu de réponse concrète, mais j'ai constaté en revanche que le ministre pointe dans la direction d'Infrabel pour ce qui concerne les problèmes de retard. Je refuse de m'inscrire dans cette logique. J'espère vraiment que les commissaires du gouvernement se sont déjà exprimés au sein des conseils d'administration et je poserai une question écrite à ce sujet. Je poserai également une question écrite pour m'enquérir des initiatives prises par le ministre de tutelle pour accélérer la finalisation des contrats de gestion et des plans en suspens.

03.26 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Uw gegroepeerd antwoord is een non-antwoord.

Ik had u een concrete vraag gesteld over de roltrap van het station Antwerpen-Zuid! U heeft het gehad over toiletten die een ver-van-uw-bed-show zijn. Het beheer van roltrappen en toiletten behoort nochtans tot de taken van Infrabel en van de NMBS.

De explosieve toename van het aantal vragen toont aan dat u de opeenstapeling van problemen,

montre que vous êtes vraiment dépassé par la situation et par cette explosion de problèmes. Effectivement, vous n'êtes pas le seul responsable. La situation et vos prédécesseurs y ont contribué, mais les problèmes s'accumulent et, à un moment donné, cela explose. On en est là aujourd'hui.

Vous pouvez vous fâcher contre les gestionnaires des sociétés de transport, mais vous devriez vous fâcher aussi, en premier lieu, contre vous-même. C'est tout de même la politique de ce gouvernement qui fait qu'aujourd'hui, on assiste à un sous-investissement dans les sociétés ferroviaires, ce qui est la cause des problèmes actuels. Vous ne pouvez pas non plus vous voiler la face, monsieur le ministre.

veroorzaakt door de situatie en door uw voorgangers, niet aankunt. U zou ook boos moeten worden op uzelf. Door het beleid van deze regering wordt er te weinig geïnvesteerd in de spoorbedrijven, en dat is de oorzaak van de huidige problemen.

03.27 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord op de vraag met betrekking tot de prefinanciering.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag over de cofinanciering. Ik veronderstel dat ik daar later nog een antwoord op krijg.

03.27 Jef Van den Bergh (CD&V): Je n'ai pas obtenu de réponse à la question relative au cofinancement. Je l'obtiendrai peut-être plus tard?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 96" (n° 14947)
- M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des perturbations à répétition au niveau de la ligne Tournai-Mons" (n° 15050)
- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enfer vécu par les navetteurs de la ligne 161-162, entre Ciney et Namur" (n° 15071)
- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards persistants sur la ligne 96 Mons-Bruxelles" (n° 15152)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité sur les lignes wallonnes, en particulier les lignes hennuyères" (n° 15202)
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards de plus en plus importants sur le réseau ferré belge" (n° 15318)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité au premier départ" (n° 15352)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la colère des usagers de la ligne 96" (n° 15382)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les diminutions imprévisibles et inexplicables de fréquence des trains sur la ligne 161 durant le week-end" (n° 15383)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'amélioration de la ponctualité sur certaines lignes de la SNCB et d'Infrabel en engageant des managers" (n° 15387)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains" (n° 15415)

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 96" (nr. 14947)
- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "herhaalde storingen op de lijn Doornik-Bergen" (nr. 15050)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

- Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dagelijks terugkerende helletocht op lijn 161-162 tussen Ciney en Namen" (nr. 15071)**
- de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanhoudende vertragingen op lijn 96 Bergen-Brussel" (nr. 15152)
 - de heer **Marcel Cheron** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid op de lijnen in Wallonië en in het bijzonder in Henegouwen" (nr. 15202)
 - de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal treinen met vertraging op het Belgische spoorwegnet" (nr. 15318)
 - mevrouw **Inez De Coninck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid bij het eerste vertrek" (nr. 15352)
 - de heer **Marco Van Hees** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de woede van de gebruikers van lijn 96" (nr. 15382)
 - de heer **Marco Van Hees** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onvoorspelbare en onverklaarbare verminderingen van het treinaanbod tijdens het weekend op lijn 161" (nr. 15383)
 - de heer **Marco Van Hees** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om managers aan te stellen bij de NMBS en Infrabel om de stiptheid op bepaalde lijnen te verbeteren" (nr. 15387)
 - 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. 15415)

04.01 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, je viens d'arriver car je me déplace dans plusieurs commissions successivement. Je me rends compte qu'en écoutant (...) Même pour cette question, je vois qu'on (...) Ce sont des lignes totalement différentes ...

La **présidente**: (...) on va s'organiser pour le mois de janvier. C'est la première fois que cela se passe et cela ne se passera plus mais je demande de ne plus ouvrir le débat.

04.02 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je ne parle pas de toutes les lignes mais spécifiquement de la ligne 96. J'entends bien recevoir une réponse et ne me répondez pas s'il vous plaît qu'il y aura un gestionnaire spécifique pour chaque ligne, dont la ligne 96.

Je voudrais aborder le point, à propos de cette ligne, en deux aspects.

D'abord, c'est un enjeu majeur puisque c'est l'une des lignes les plus catastrophiques en Belgique, par rapport au non-respect de la ponctualité. Faut-il dire que, pendant les heures de pointe, moins d'un train sur deux est à l'heure sur cette ligne, alors même que la ministre Galant nous avait certifié, "promis, juré, craché", il y a deux ans, qu'elle prendrait des mesures spécifiques fortes sur cette ligne. Il faut reconnaître que c'est une ligne qui passe par Jurbise et, malgré l'engagement de la ministre Galant, la situation est pire aujourd'hui qu'auparavant.

J'insiste également parce que cette ligne 96 va au-delà de Mons, jusque Frameries et Quévy et qu'elle concerne un nombre de navetteurs non négligeable et surtout une logique de mobilité

04.02 Catherine Fonck (cdH): Ik heb het over lijn 96 en ik wens specifiek daarover een antwoord. Wat stiptheid betreft is deze lijn rampzalig. Tijdens de spits rijdt er minder dan één op twee treinen op tijd. Mevrouw Galant had twee jaar geleden krachtige maatregelen op deze lijn beloofd. Vandaag is de situatie nog verergerd.

Lijn 96 gaat tot Frameries en Quévy. We moeten vermijden dat reizigers de auto nemen tot in Bergen, want dan lopen de invalswegen van de grote steden vast.

Een jaar geleden werd de rechtstreekse lijn tussen Quévy en Brussel afgeschaft. In het nieuwe transportplan wordt deze rit nog

importante. Il faut éviter que ces navetteurs partent de chez eux et viennent en voiture jusque Mons, contribuant alors à l'engorgement des entrées des grandes villes déjà saturées.

L'une des grandes difficultés est qu'il y a eu une suppression de la ligne directe depuis Quévy jusque Bruxelles, il y a maintenant un an. Par ailleurs, je viens de découvrir un peu par hasard les horaires plus longs – application, sans doute, du nouveau plan de transport. Pour trois quarts des trajets depuis Quévy-Frameries jusque Bruxelles, il y aura une augmentation de dix minutes à l'aller et au retour. Depuis 2014, il y aura donc eu une augmentation de vingt minutes pour l'aller et vingt minutes pour le retour, ce qui augmente la durée du trajet d'une heure de 30 %.

C'est évidemment énorme.

Eu égard à cette situation difficile, est-il possible de revoir les horaires en vigueur? Au-delà d'un gestionnaire par ligne, et compte tenu des mesures inefficaces prises par la ministre Galant, quelles sont les dispositions précises que vous allez prendre pour faire respecter la ponctualité sur la ligne 96? Les navetteurs sont désespérés, et je pèse mes mots. Je vous remercie.

04.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, il y a des navetteurs désespérés dans tous les coins de la Wallonie et même, peut-être, en Flandre.

Pour ce qui me concerne, je m'intéresse plus particulièrement à une ligne que vous êtes censé connaître, à savoir la ligne 162, plus particulièrement entre Ciney et Namur où la situation est critique en raison des travaux qui sont en cours et de la mise en place, depuis le début du mois de novembre, d'un service à voie unique entre Ciney et Sart-Bernard sur la commune d'Assesse.

Sur ce tronçon, les trains omnibus sont remplacés, durant la semaine, par des bus. Or, des navetteurs manquent régulièrement la correspondance entre le train et le bus en raison du retard enregistré par le train. De plus, les conditions de confort et de sécurité des concernés sont très insuffisantes, malgré les efforts réalisés par la commune d'Assesse pour essayer d'améliorer les choses.

Très récemment, une vingtaine de navetteurs qui empruntaient l'omnibus au départ de Namur ont bien dû constater, une fois arrivés à Sart-Bernard, que le bus ne les avait pas attendus. Ils ont donc dû patienter une heure, dans le froid, le long de la voirie avec les risques que cela implique en termes de sécurité.

Dans un autre registre, quelques jours plus tôt, un convoi a été bloqué pendant trois heures à la sortie de Ciney sans qu'aucune information précise ne soit communiquée aux passagers.

Cette situation désastreuse ne peut perdurer, au risque de décourager durablement les navetteurs qui finiront, s'ils peuvent se le permettre, à privilégier la voiture, au risque de renforcer la congestion automobile. Il est donc indispensable de prendre des mesures spécifiques pour les voyageurs du sud namurois.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur l'état

langer: voor driekwart van de ritten vanuit Quévy-Frameries tot in Brussel zullen er voor de heen – en terugrit tien minuten bijkomen. Sinds 2014 zal er dus zowel voor de heen – als voor de terugrit in totaal 20 minuten zijn bijgekomen.

Op een traject van één uur, neemt de rijtijd dus met 30% toe. Is het mogelijk de dienstregeling te herzien? Welke maatregelen zal u nemen, afgezien van de aanstelling van een lijnmanager, om de stiptheid op lijn 96 te verbeteren?

04.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Op lijn 162, meer bepaald tussen Ciney en Namen is de situatie kritiek door de werkzaamheden en doordat het treinverkeer tussen Ciney en Sart-Bernard op één spoor werd gebracht.

Op dat baanvak worden de stoptreinen vervangen door bussen. Treinreizigers missen regelmatig die bus door de vertraging van de trein. Bovendien zijn de omstandigheden op het vlak van comfort en veiligheid niet toereikend.

Kunt u de stand van zaken geven van de werkzaamheden op het spoor tussen Ciney en Namen? Kunnen de werken versneld worden? Wanneer zal de situatie genormaliseerd zijn? Is het mogelijk om de treindienst, die efficiënter is dan de bussen, te hervatten? Kan de NMBS de rijtijden niet inkorten, aangezien de GEN-werken nog niet opgestart zijn? Het traject wordt immers verlengd zonder dat dit nodig is voor de werken.

Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat de hinder voor de reizigers tot

d'avancement des travaux entre Ciney et Namur? Ce chantier peut-il être accéléré? Dans quel délai la situation sera-t-elle normalisée? Est-il envisageable de rétablir un service de trains plus efficace qu'un service de bus? Les travaux du RER n'ayant pas encore débuté, la SNCB peut-elle envisager un resserrement des horaires? En effet, on allonge les trajets sans que cet allongement soit utile pour les travaux. Quelles solutions la SNCB apportera-t-elle aux navetteurs assessois afin de limiter les désagréments auxquels ils sont confrontés? Quelles sont les mesures compensatoires qui ont été envisagées? Travaille-t-on à des aménagements d'horaires et à une meilleure coordination avec les TEC? Est-il, par exemple, envisagé de prévoir des arrêts supplémentaires aux heures de pointe de train P dans une gare comme celle de Courrières pour assurer une possibilité supplémentaire d'accès à Namur et à Bruxelles pour de nombreux navetteurs?

La nécessité d'assurer les correspondances vers Bruxelles, au départ de Namur, peut-elle être davantage prise en compte pour leur éviter d'accumuler des retards qui peuvent être lourds de conséquences, comme vous l'imaginez? C'est un des nombreux problèmes rencontrés sur cette ligne.

04.04 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, je ne vous apprends rien si je vous fais part de la colère des navetteurs qui empruntent chaque jour la ligne Quiévrain-Mons-Bruxelles, qui sont excédés par les retards enregistrés aux heures de pointe. Je connais particulièrement bien le problème car je suis moi-même un navetteur et je suis confronté à cette situation. En moyenne, c'est huit minutes de temps perdu, chaque jour, sur le trajet vers la capitale, selon le rapport annuel de navetteurs.be. La ligne Mons-Bruxelles est donc la ligne la plus touchée par les retards. Des pétitions, des courriers, des rapports, des interpellations, des groupes de travail, rien n'y fait, la situation sur la ligne 96 reste difficile. Au vu de vos déclarations récentes, j'ai peur qu'il n'y ait pas d'amélioration.

Dans les médias et dans une réponse apportée à une navetteuse excédée, vous avez expliqué les retards de la manière suivante: "Je veux recentrer la politique de la mobilité sur les voyageurs." C'est ce que vous avez redit tout à l'heure. "Malheureusement, à Mons, nous avons fait le choix d'une belle et gigantesque gare, au détriment du réseau." Vous estimez que nous aurions pu investir cet argent dans le réseau, soit c'est un argument souvent entendu. Mais en disant cela, vous n'apportez pas de solutions. C'est comme si vous disiez aux voyageurs que tant que la nouvelle gare de Mons n'est pas terminée, nous pouvons toujours courir pour que nos trains soient à l'heure.

Au-delà des commentaires sur le choix d'Infrabel, quelles sont les initiatives concrètes que vous entreprenez pour améliorer la situation des navetteurs sur cette ligne? Où en est le groupe de travail "Ponctualité ligne 96", qui avait été mis en place par Jacqueline Galant pour analyser les retards sur la ligne Mons-Bruxelles. J'ai entendu parler de sa mise en place, il y a quelques mois, mais jamais des résultats de ses travaux. Des solutions vont-elles être enfin apportées?

04.05 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, ma question concerne également des questions de ponctualité sur les lignes dites hennuyères et cela rejoint les préoccupations de mes

een minimum beperkt wordt? Welke compenserende maatregelen worden er gepland? Wordt er gewerkt aan aangepaste dienstregelingen en aan een betere samenwerking met de TEC? Overweegt men tijdens de spitsuren bijkomende P-treinen in het station Courrière te laten stoppen om reizigers extra mogelijkheden te geven om Brussel en Namen te bereiken? Kan men de aansluitingen naar Brussel vanuit Namen verbeteren om vertragingen te vermijden?

04.04 **Éric Thiébaud** (PS): De reizigers die gebruikmaken van de lijn Quiévrain-Bergen-Brussel zijn de vertragingen beu. Met gemiddeld acht minuten vertraging per dag is ze één van de lijnen met de meeste vertraging. Ondanks de petitjes, interpellaties, werkgroepen en rapporten blijft de situatie problematisch en uw recente verklaringen geven weinig hoop op verbetering. Volgens u zijn de vertragingen te verklaren door de keuze voor een gigantisch station in Bergen, dat ten koste gaat van het spoornet, maar u komt niet met oplossingen.

Welke stappen neemt u om de situatie voor de reizigers te verbeteren? Hoever staat de werkgroep die zich over de stiptheid op lijn 96 buigt?

04.05 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De officiële cijfers van Infrabel en de NMBS voor 2016

collègues et celles discutées depuis hier jusqu'à plus soif...

Je voudrais juste insister sur le problème de confrontation des méthodologies. D'une part, nous disposons des chiffres officiels que nous donnent Infrabel et la SNCB et qui traduisent une situation où, en 2016, tout ne va pas si mal puisque nous sommes dans une ponctualité moyenne de 88,6 % aux heures de pointe, matin et soir. D'autre part, la méthodologie de l'association navetteurs.be arrive à des chiffres tout bonnement indignes d'un chemin de fer moderne puisque la ligne 96, en particulier, est fortement impactée par des retards. Vous savez que cette association est sérieuse et que ce ne sont pas des amateurs, ils réalisent un réel travail de fond. Entre 2015 et 2016, cette association arrive à des chiffres établissant la ponctualité des trains sur la ligne Mons-Bruxelles à 48 %, ce qui signifie qu'ils avaient moins de six minutes de retard, en d'autres mots. Pour Binche-Bruxelles, la ponctualité est de 47 % et de 50 % sur la ligne Arlon-Bruxelles pour prendre un autre exemple.

Monsieur le ministre, je connais déjà votre réponse et je n'ai pas eu de surprise en vous écoutant tout à l'heure. Vous avez envoyé un courrier avec accusé de réception, je suis au courant. Pour la forme et pour l'histoire, vous avez annoncé des solutions rapides. Attendez-vous de vraies réponses? (J'adapte quelque peu ma question) En particulier sur ces lignes dites hennuyères, escomptez-vous des solutions particulières, puisque les chiffres sont particulièrement mauvais? Enfin, je suppose que vous serez attentifs comme nous si jamais un jour, dans le PPI, nous avons des solutions pour améliorer la situation sur ces lignes hennuyères?

04.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, parfois, les retards ont un avantage. Hier, en sortant de la commission, j'ai pu avoir le train de l'heure 47 qui accusait un retard de huit minutes à la Gare Centrale. Grâce à cela, j'ai pu être relativement tôt chez moi.

Cependant, la situation dans les chemins de fer belges se dégrade. Les retards se multiplient, mettant en difficulté de nombreux navetteurs qui arrivent en retard à leur travail et qui ne sont parfois pas assurés de rentrer chez eux à une heure raisonnable le soir.

Pourtant, monsieur le ministre, lors du précédent plan mis en place fin 2014, les horaires avaient été modifiés dans le sens d'un allongement de la durée des trajets pour faire face à l'augmentation du nombre de passagers et du nombre de trains mis en service – ce qui sont des bonnes choses, comme en témoignait M. Cheron pour la ligne de Nivelles qui vient d'être renforcée – et ce pour éviter tout risque de congestion.

Le personnel en charge de la gestion des gares de Bruxelles a géré au mieux ce trafic croissant. Il n'en reste pas moins qu'à la gare de Bruxelles-Central, les trains sont souvent obligés de stationner dans les couloirs, dans l'attente de la libération des quais par un autre train.

Les usagers doivent prendre leur mal en patience dès le matin pour voir arriver leur train en retard, parfois après le suivant à l'horaire, avec toutes les confusions, courses d'un quai à l'autre, difficultés pour les personnes moins valides, stress que cela engendre, etc.

zijn niet zo slecht aangezien gemiddeld 88,6% van de treinen tijdens de piekuren, 's ochtends en 's avonds, op tijd rijdt. Volgens de methode van de ernstige vereniging navetteurs.be komt men echter tot cijfers die een moderne spoorwegmaatschappij onwaardig zijn. Volgens die vereniging reed er tussen 2015 en 2016 48% van de treinen op de lijn Bergen-Brussel op tijd, dus met minder dan zes minuten vertraging. Voor de lijn Binche-Brussel was dat 47% en voor de lijn Aarlen-Brussel 50%.

Ik ken uw antwoord al. U heeft een brief met ontvangstbevestiging gestuurd. Verwacht u echte antwoorden? Zal u specifieke oplossingen voor die Henegouwse lijnen uitwerken? Ik hoop dat u zal nagaan of het meerjaren-investeringsplan oplossingen bevat om de situatie op die lijnen te verbeteren.

04.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Toen het vorige plan eind 2014 werd ingevoerd, werd de reisduur verlengd om het grotere aantal passagiers en treinen op te vangen.

De reisduur is soms echter verdubbeld. De treinen bestaan vaak uit minder rijtuigen en beschikken dus over minder plaatsen dan het door de NMBS zelf vooropgestelde aantal. Die ondermaatse capaciteit wordt nog in de hand gewerkt door de schrapping of vertraging van sommige treinen.

Hebt u de verantwoordelijken van de NMBS en Infrabel gevraagd dat ze hun persoonlijke geschillen staken en u zeggen wat de oorzaken van die vertragingen zijn en hoe ze verholpen kunnen worden?

In hoeverre zijn die vertragingen toegenomen door oorzaken die losstaan van de NMBS en

Sur le trajet, là aussi, les durées sont de plus en plus longues. Le temps de transport a parfois été jusque multiplié par deux. Les trains sont souvent en sous-capacité en regard du nombre de wagons et de places prévus par la SNCB elle-même. Cette sous-capacité est encore augmentée par la suppression ou le retard important de certains trains, obligeant les passagers à voyager debout sur la totalité du parcours.

Monsieur le ministre, vous avez fait de la qualité du service aux clients la colonne vertébrale de votre politique de transport. Aussi avez-vous, face à cette situation, demandé aux responsables de la SNCB et d'Infrabel d'arrêter enfin leurs querelles d'egos et de vous indiquer les raisons de ces retards et les moyens d'y remédier.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer la part des raisons indépendantes de la SNCB et Infrabel dans la multiplication de ces retards? Pouvez-vous nous donner plus de précisions quant aux raisons invoquées? Est-ce la réalisation des travaux d'amélioration ou d'augmentation du réseau ferré?

En outre, à quelles échéances les nouvelles voitures et motrices commandées seront-elles sur les rails?

Pour terminer, vous avez demandé qu'un responsable soit nommé par ligne. Quand ces personnes seront-elles opérationnelles?

04.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je pense que je suis le cinquième à évoquer la ligne 96. J'espère donc que nous aurons au moins une réponse spécifique sur la ligne 96, vu que je suis le cinquième à poser une question sur cette ligne.

Plus précisément, je me fais le relais d'une pétition qui a été lancée pour se plaindre des retards. Cette pétition a reçu plus de 1 000 signatures en quelques jours, voire quelques heures. Je pense que cela exprime assez bien le ras-le-bol des voyageurs sur une ligne d'ailleurs parallèle à celle que je prends moi-même, qui a été évoquée par un collègue et qui connaît les mêmes taux de retard.

Je ne répéterai pas ce que les collègues ont déjà dit mais le ras-le-bol est vraiment très important.

Monsieur le ministre, confirmez-vous les chiffres qui ont été cités ou pouvez-vous en avancer d'autres? Quelles sont les causes principales de ces retards sur la ligne 96? Envisagez-vous des mesures spécifiques à la ligne 96 pour régler la situation? Envisagez-vous également des initiatives pour éviter l'isolement grandissant que subissent les gares situées en aval de Mons, quand on va dans le sens Mons-Bruxelles.

Je poursuis avec ma question sur la ligne 161 qui a également été évoquée par le collègue Gilkinet. Je parle d'un tronçon précis. Disons, monsieur le ministre, qu'on a un peu une situation de RER inversée sur la ligne 161, c'est-à-dire qu'on a des diminutions imprévisibles et inexplicables de la fréquence des trains le week-end.

Concrètement, il s'agit du tronçon d'à peine 14 kilomètres entre Ottignies et Bruxelles, plus précisément entre Boitsfort et Rixensart. C'est typiquement un tronçon RER. Le week-end, sans que les

Infrabel? Welke oorzaken zijn dat? Hebben ze te maken met het uitvoeren van de werken ter verbetering of ter uitbreiding van het spoornet? Wanneer zullen de bestelde nieuwe rytuigen en locomotieven operationeel zijn?

U hebt gevraagd dat er voor elke lijn een verantwoordelijke zou worden aangesteld. Wanneer zullen die personen actief zijn?

04.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Wat lijn 96 betreft, werp ik me op als spreekbuis van de opstellers van een petitie over de vertragingen, die in enkele dagen tijd meer dan 1.000 keer werd ondertekend.

Bevestigt u de vermelde cijfers of beschikt u over andere cijfers? Wat zijn de belangrijkste oorzaken van die vertragingen op lijn 96? Zult u specifieke maatregelen voor lijn 96 nemen om dat probleem te verhelpen? Zult u initiatieven nemen om te voorkomen dat de treinfrequentie in de stations voorbij Bergen verder wordt teruggeschoefd?

Op lijn 161 is er een situatie die vergelijkbaar is met het GEN, namelijk onvoorziene en onaan-gekondigde verminderingen van de treinfrequentie in het weekend op het traject tussen Bosvoorde en Rixensart. In het weekend wordt er om de twee uur een trein afgeschafte, zonder enige uitleg.

Wat is de oorzaak van die verminderde frequentie? Dat doet

voyageurs ne sachent pourquoi, un train toutes les deux heures est supprimé, purement et simplement. À une certaine heure, le train prévu est là et l'autre heure, le train prévu n'est pas là. C'est donc un train supprimé à 08 h 18, à 10 h 18, à 12 h 18, à 14 h 18, sans explication aucune!

De plus, les travaux RER sont arrêtés. Durant plusieurs week-ends, un train sur deux a été supprimé, sans explication, y compris – c'est un comble – le 18 septembre dernier, date de la journée sans voiture et de la mobilité.

Quelle est la cause de ces importantes diminutions de fréquences? Il ne s'agit pas de retards mais bien de trains supprimés. Je ne sais pas d'ailleurs pourquoi vous avez groupé cela avec les questions sur le retard. Cela ne pose-t-il pas de sérieux problèmes de mobilité et concernant la fiabilité de la SNCB? Cela se produit-il aussi sur d'autres lignes? Quelles dispositions comptez-vous prendre pour ce problème?

Je garde la parole pour évoquer votre "coup de gueule" lorsque vous déclariez vouloir prendre des mesures sur les retards. Vous devriez aussi le pousser contre le ministre Bellot. Je ne reviendrai pas sur les chiffres de retards et les problèmes de ponctualité, mais il est certain que la situation atteint un seuil critique, bien supérieur à celui de l'année dernière qui était déjà élevé. Vous dites vouloir nommer des managers par ligne. Que vont-ils pouvoir faire concrètement? Quelles solutions vont-ils pouvoir apporter? Combien de managers avez-vous prévus? Il y aura des embauches supplémentaires ou cela va-t-il se faire sur les effectifs des sociétés de transport? De quelles compétences devront-ils être dotés? Viendront-ils de la SNCB ou d'Infrabel?

04.08 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la presse faisait récemment état d'une réunion d'urgence entre les administrateurs délégués de la SNCB et d'Infrabel et vous-même concernant le dernier rapport de ponctualité – très mauvais – de navetteurs.be. Ce rapport dénonce des retards récurrents sur la ligne 96 Mons-Bruxelles. Comme la question ne sera peut-être pas suivie d'une réponse, nous la posons cinq fois!

La ligne 96 est une ligne que connaissent bien MM. Van Hees et Flahaux. M. Van Hees l'emprunte encore au quotidien. Je l'ai empruntée à une époque où je travaillais dans un cabinet ministériel, avec le MR et Ecolo. Monsieur Bellot, les temps évoluent. Les amis d'un jour sont quelquefois ceux qui vous ennuiant le lendemain!

Monsieur le ministre, vous disiez qu'il faut s'occuper des navetteurs. Vous pouvez demander à M. Van Hees combien de toilettes compte la gare qu'il fréquente chaque matin. Aucune. La gare n'a aussi qu'un trottoir macadamisé. Les navetteurs se garent sur quelques pavés qui datent d'un temps que nous n'avons pas connu et se promènent dans la boue. Si pour vous c'est une caricature, pour nous, c'est une réalité quotidienne!

J'évoque également les lignes 161 et 162 car nous pensons aussi au Luxembourg. Je vous sais très rude par rapport à la Wallonie depuis hier. Nous serons encore quelques-uns à la défendre et à en parler en bien.

mobilitéproblemen rijzen en brengt de betrouwbaarheid van de NMBS in het gedrang. Is dat ook op andere lijnen het geval? Welke maatregelen zal u nemen?

U verklaart dat u maatregelen wil treffen om de stiptheid te verbeteren. Ik voeg eraan toe dat de situatie verergerd is in vergelijking met vorig jaar. U zegt dat u lijnmanagers wil aanstellen. Wat zullen zij concreet doen? Hoeveel zullen er worden aangesteld? Zullen er bijkomende aanwervingen plaatsvinden of zal er daarvoor geput worden uit het personeelsbestand van de vervoersmaatschappijen? Over welke competenties zullen zij moeten beschikken? Zullen dat personeelsleden van de NMBS of Infrabel zijn?

04.08 Laurent Devin (PS): De pers maakte onlangs gewag van een dringende vergadering van de gedelegeerd bestuurders van de NMBS en Infrabel en uzelf over het jongste stiptheidsverslag van navetteurs.be.

In dat verslag worden onder meer de recurrenente vertragingen op de lijn Bergen-Brussel gehekelde. Er circuleert een petitie in dat verband. Wijzelf dragen kennis van het gebrek aan sanitaire voorzieningen in de stations en van de slechte staat van de parkings. Nog andere lijnen in Wallonië verkeren in hetzelfde geval.

Wat was het resultaat van die vergadering? Welke korte- en langetermijmaatregelen werden er genomen? Ik kan me moeilijk inbeelden dat er op een dergelijke vergadering geen belangrijke

Une pétition est en ligne pour dénoncer les retards fréquents sur la ligne Mons-Bruxelles. Elle totalise des centaines de signatures.

beslissingen zouden worden genomen.

Monsieur le ministre, qu'est-il sorti de cette réunion d'urgence? Quelles mesures à court et à moyen terme comptez-vous prendre pour améliorer la ponctualité des trains sur ces lignes? Je ne peux pas penser qu'une réunion tripartite au sommet avec le ministre et les administrateurs délégués de la SNCB et d'Infrabel se conclue sans décisions importantes.

04.09 François Bellot, ministre: C'est une triste réalité pour un grand nombre de navetteurs, la ponctualité des trains s'est dégradée ces derniers temps d'une manière inacceptable. C'est particulièrement le cas sur les lignes 94, 96, 161, 162, 89 et 50A. Vos diverses questions reflètent bien le malaise actuel et les difficultés rencontrées quotidiennement par les voyageurs, principalement les navetteurs.

04.09 Minister François Bellot: De stiptheid van de treinen is er op onaanvaardbare wijze op achteruitgegaan, inzonderheid op de lijnen 94, 96, 161, 162, 89 en 50A. Het stiptheidscijfer voor vorige week, bijvoorbeeld, ligt 8,2% lager dan in dezelfde week van 2015.

À titre indicatif, le taux de ponctualité de la semaine dernière a perdu 8,2 % par rapport à la même semaine de 2015 et la semaine précédente, la chute était de 7,1 %.

Op 23 november jongstleden heb ik bijgevolg de stiptheidsverantwoordelijken van beide ondernemingen op mijn kabinet ontboden, om de alarmbel te luiden. Ik heb het idee geformuleerd om lijnmanagers aan te stellen die de 'zieke' lijnen moeten analyseren en voorstellen voor oplossingen aanreiken, teneinde zo snel mogelijk resultaten te boeken.

Par conséquent, j'ai invité le 23 novembre 2016 les responsables en matière de ponctualité des deux entreprises à se rendre à mon cabinet. J'ai suggéré de désigner des managers de ligne qui seront chargés d'analyser la situation des lignes ferroviaires mises en cause et de proposer des remèdes afin d'obtenir des résultats dans les meilleurs délais.

Tevens heb ik een brief geschreven aan de CEO's van de NMBS en Infrabel en aan de leden van de beide raden van bestuur om te onderstrepen dat er dringend maatregelen moeten worden uitgewerkt die de negatieve spiraal kunnen doorbreken. Ik verneem van de NMBS en Infrabel dat er op 6 december jongstleden een vergadering over de stiptheidsproblematiek heeft plaatsgevonden tussen de gedelegeerde bestuurders van beide ondernemingen. Tijdens die vergadering kwamen de oorzaken van de lage stiptheid aan bod en werden de te nemen maatregelen besproken.

J'ai souligné par courrier aux CEO de la SNCB et d'Infrabel, ainsi qu'aux membres des conseils d'administration des deux entreprises, la nécessité de développer d'urgence des mesures pour briser la spirale négative dans laquelle nous sommes pris.

Beide ondernemingen hebben beslist om de implementatie van hun actieplan Stiptheid voort te zetten en om acties te ondernemen teneinde de impact van de werken te beperken en het aantal incidenten met de infrastructuur en het materieel te doen verminderen.

Le 6 décembre 2016, les administrateurs délégués de la SNCB et d'Infrabel se sont réunis; les causes de la ponctualité insuffisante ont été évoquées et les mesures à prendre ont été discutées. Les deux entreprises ont décidé de poursuivre la mise en œuvre de leur plan d'action Ponctualité et d'entreprendre des actions pour réduire l'incidence des travaux ainsi que le nombre d'incidents liés aux infrastructures et au matériel.

Infrabel et la SNCB me signalent d'autres mesures, que je vais vous énumérer.

Une attention continue sera prêtée aux premiers départs. La discipline et la vigilance au sein du personnel opérationnel des deux sociétés seront accrues.

En outre, la lutte contre le phénomène des personnes se trouvant sur les voies va être menée. En plus des actions déjà en cours, une intensification des mesures préventives sera opérée, par exemple sous la forme d'une présence des équipes de Securail dans les gares bruxelloises pendant les heures de pointe. La réglementation du gestionnaire de l'infrastructure sera révisée pour tenter de réduire l'impact du phénomène.

J'ai signalé la désignation de managers de lignes pour celles qui connaissent un problème récurrent en termes de ponctualité. Ils seront chargés du suivi des trains, des conséquences des incidents provoqués par les retards ainsi que de l'élaboration de solutions concrètes destinées à améliorer structurellement la ponctualité de la ligne qui leur sera attribuée. Il leur sera demandé de prendre des mesures spécifiques pour les lignes fragilisées. Ils seront opérationnels au début 2017. Ces managers de ligne n'opèreront pas en temps réel. Ils seront responsables d'une ou plusieurs lignes qui connaissent un problème récurrent sur le plan de la ponctualité. Le manager de ligne est quelqu'un qui est déjà en service à Infrabel ou à la SNCB et qui dispose d'une connaissance de la ligne et du service de train.

Madame Fonck, en ce qui concerne plus particulièrement la ligne 96, Infrabel a lancé un chantier de modernisation de l'infrastructure sur une voie entre Mons et Quévy entre le mois de décembre 2016 et avril 2017. Durant cette période, les trains ne peuvent pas se croiser entre ces deux gares entre 9 h et 16 h. Par conséquent, le service des trains en heures creuses est adapté d'environ dix minutes pour permettre les travaux d'Infrabel durant la période de chantier. Les affirmations sont donc exactes: les travaux seront exécutés au cours d'une période de quatre mois et uniquement durant les heures creuses, m'informe Infrabel.

S'agissant des retards sur la ligne 96, trois causes ont été identifiées par Infrabel et la SNCB. Il s'agit tout d'abord des travaux en gare de Mons. Ensuite, un avis de ralentissement est en vigueur entre Hennuyères et Tubize et devrait prendre fin aujourd'hui.

Enfin, les causes externes dont l'augmentation est quand même relativement inquiétante.

En ce qui concerne les lignes 161 et 162, six chantiers sont actuellement en cours. La longueur des voies uniques entre Namur et Ciney est particulièrement importante et le moindre incident qui s'y produit entraîne des retards très importants. Les retards et les travaux engendrent des problèmes de correspondance notamment avec les bus entre Sart-Bernard et Ciney. Il a été demandé à la SNCB de trouver une solution car, effectivement, si un train est trop en retard, le bus n'attend pas. Les personnes doivent attendre au moins trois quarts d'heure pour avoir le bus suivant.

Infrabel en de NMBS signaleren me dat ze permanent aandacht zullen besteden aan de eerste vertrekken, dat de discipline en de waakzaamheid van het operationele personeel zullen worden verhoogd en dat ze het issue van het spoorlopen zullen aanpakken.

Vanaf 2017 zullen er lijnmanagers worden ingezet die concrete oplossingen zullen moeten uitwerken voor de lijnen waarop er terugkerende stiptheidsproblemen zijn.

Met betrekking tot lijn 96 is Infrabel begonnen met de modernisering van de infrastructuur op één spoor tussen Bergen en Quévy. Tussen december 2016 en april 2017 wordt de dienstregeling tijdens de daluren met tien minuten aangepast opdat Infrabel aan het spoor zou kunnen werken. Die werkzaamheden zullen inderdaad vier maanden in beslag nemen en enkel tijdens de daluren plaatsvinden. De vertraging op die lijn is te wijten aan de werkzaamheden in het station Bergen, een snelheidsbeperking tussen Hennuyères en Tubeke – die vandaag zou moeten aflopen – maar ook aan externe, tamelijk verontrustende factoren.

Op de lijnen 161 en 162 zijn er momenteel zes werven. Tussen Namen en Ciney zijn er lange enkelsporige baanvakken waardoor het minste incident tot grote vertragingen leidt. Werkzaamheden en vertragingen verstoren de aansluiting met het busnet. De NMBS werd verzocht een oplossing aan te reiken opdat de reizigers niet op de volgende bus zouden moeten wachten. Ik heb van Infrabel geen planning van de werkzaamheden op die beide lijnen ontvangen. Ik zal er nogmaals op aandringen.

Wat de vergaderingen tussen de minister en de verantwoordelijken van de NMBS aangaat, verwacht ik in januari concrete maatregelen

En ce qui concerne la planification des travaux sur les lignes 161 et 162, je n'ai pas reçu l'information d'Infrabel et j'insisterai pour pouvoir l'obtenir de manière précise.

En ce qui concerne les réunions entre les CEO, les responsables de la SNCB et le ministre en matière de ponctualité et d'Infrabel, je vous ai répondu ce qu'il en était. J'attends, dès la rentrée de janvier 2017, des mesures concrètes pour pouvoir lutter contre cette dégradation de la ponctualité, qui est le lot quotidien d'un trop grand nombre de navetteurs particulièrement aux heures de pointe.

04.10 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

En ce qui concerne la ligne 96, je comprends qu'il s'agirait d'un chantier qui expliquerait l'augmentation de la durée du trajet. Ceci étant, il existait déjà une augmentation importante de la durée du trajet en 2015.

Je vous mets en demeure de faire en sorte que vos propos soient respectés, qu'on en revienne à une durée de trajet telle qu'elle existait jusque fin novembre et que les navetteurs ne soient pas, une nouvelle fois, pénalisés. Ils en ont déjà fait les frais antérieurement et largement, et ce n'était pas du provisoire!

En ce qui concerne la ponctualité de la ligne 96 et plus largement, je me permets deux commentaires.

Premièrement, les managers de ligne existent déjà à Infrabel. J'attends de voir ce que ces nouveaux managers de ligne, alors même qu'ils sont déjà effectifs, vont amener de positif. Je vous laisse le bénéfice du doute.

Deuxièmement, en matière de ponctualité, il faut appeler un chat, un chat. En pratique, pourquoi a-t-on une aggravation importante de la ponctualité? C'est parce que vous et le gouvernement avez décidé d'amputer les budgets de manière significative.

En réalité, on assiste à un défaut d'entretien des voies. En effet, il n'est pas possible d'avoir un entretien optimal et efficace quand on ampute les budgets. Et lorsqu'il y a un défaut d'entretien des voies, les trains doivent ralentir essentiellement pour des raisons de sécurité et pour éviter des accidents et des drames.

Aujourd'hui, si vous voulez améliorer la ponctualité, votre responsabilité est de cesser ces amputations permanentes du budget et réinvestir pour que l'entretien des voies puisse se faire correctement.

Le courrier que vous avez adressé aux administrateurs constitue un pare-feu pour tenter de vous couvrir et tenter de cacher l'incendie.

Les navetteurs sont, aujourd'hui, les victimes directes des décisions budgétaires et de l'absence de vision politique de mobilité de votre gouvernement.

04.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, cela fait longtemps que je n'avais pas posé de

om de achteruitgang van de stiptheid te verhelpen.

04.10 Catherine Fonck (cdH): Laten we aannemen dat het traject op lijn 96 nu langer duurt door de aanwezigheid van een werf. Allemaal goed en wel, maar de reisduur was in 2015 al fors toegenomen! Ik maak u dus aan om de reisduur terug te brengen naar die van vóór december.

Met betrekking tot de stiptheid wijs ik u erop dat Infrabel reeds over lijnmanagers beschikt. Ik wacht af welk nut de nieuwe lijnmanagers zullen hebben. Waarom is de stiptheid er zo op achteruitgegaan? Omdat de regering heeft beslist drastisch in de begroting te snoeien!

Door het gebrekkige onderhoud van het spoor wordt het treinverkeer vertraagd om incidenten te voorkomen.

Indien u de stiptheid wil verbeteren, draagt u de verantwoordelijkheid om te herinvesteren opdat men de sporen degelijk zou kunnen onderhouden. Met uw schrijven naar de bestuurders probeert u uzelf in te dekken maar de reizigers blijven het slachtoffer van de budgettaire beslissingen en van het ontbreken van een beleidsvisie inzake mobiliteit bij deze regering.

04.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): De problemen vloeien

question en commission de l'Infrastructure. Mais je dois bien constater que la situation est problématique dans toutes les régions du pays et qu'elle est relayée par l'ensemble de mes collègues. Il s'agit, selon moi, de la conséquence du désinvestissement de la SNCB. Ce faisant, écrire à la SNCB, désigner des managers, c'est renvoyer la patate chaude à d'autres.

Pour ce qui concerne la situation réellement problématique de la ligne 161 et des navetteurs entre Ciney et Namur, on assiste, peut-être, à une petite prise en considération supplémentaire dans la mesure où vous êtes géographiquement proche, en tant que Rochefortois, de cette ligne. Mais vos réponses me laissent sur ma faim.

Vous avez demandé un agenda des travaux. Mais il faudrait voir si ces derniers ne pourraient pas être accélérés et si on ne pourrait pas remettre en service des tronçons à deux lignes pour limiter les désagréments. Il faudrait donner la priorité aux navetteurs qui doivent prendre une correspondance, envisager, même si cela ne changera pas grand-chose, un geste commercial à l'égard des personnes concernées. C'est, d'ailleurs, le sens d'une motion récemment votée à l'unanimité par le conseil communal d'Assesse et qui vous a été transmise.

04.12 **Éric Thiébaud** (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces précisions.

Nous ne parlons plus, nous n'avons reçu aucun rapport du groupe de travail sur la ponctualité, mis en œuvre par votre prédécesseure Jacqueline Galant. Beaucoup de retards sont dus à un défaut d'entretien de la ligne. On me dit qu'on attend que beaucoup d'éléments de la ligne tombent naturellement en panne pour les remplacer. Il y a un manque de politique préventive en matière d'entretien. Du coup, on assiste à un désinvestissement constant sur le rail. Il y a encore eu un gros retard, il y a une semaine, pour un train en panne en direction de Binche. Un train en panne, cela n'est pas quelqu'un qui traverse les voies, c'est un problème matériel, d'entretien, donc de désinvestissement.

04.13 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je prends acte de la réponse du ministre et je ne vais pas enfoncer le clou à nouveau. J'ai envie de citer Léo Ferré: "Le désespoir est une forme supérieure de la critique."

04.14 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): C'est vrai qu'il y a une grande frustration. Quand les trains arrivent avec trois wagons plutôt que six, que le contrôleur menace de ne pas faire démarrer le train si nous persistons à vouloir monter dedans, c'est un peu bisquant.

Cela étant, il faut reconnaître que des travaux sont réalisés et vous avez évoqué Hennyuyères. Nous sommes en train de changer tous les rails de ce côté-là. Nous venons de remplacer le pont d'Infrabel, juste à la sortie de Braine-le-Comte, dans la direction de Soignies et de Morlanwelz.

Mais, souvent aussi, l'information est un peu déficiente et c'est un élément sur lequel il faut compter. Les gens peuvent comprendre qu'il y ait des retards mais il faut d'abord et avant tout, tout le temps,

voort uit het desinvesteringsbeleid. Wanneer u een schrijven aan de NMBS richt of lijnmanagers wil aanstellen, schuift u de hete aardappel door.

U voelt u wellicht meer aangesproken door de problemen van de treinreizigers tussen Ciney en Namen, maar ik ben ontgoocheld over uw antwoorden. U hebt om een planning van de werken gevraagd. Zou het niet mogelijk zijn om die werken ook te versnellen, om sommige baanvakken terug op twee sporen te brengen, om voorrang te geven aan de reizigers die moeten overstappen en zelfs om een commerciële geste te doen ten aanzien van de betrokkenen, zoals gevraagd door de gemeenteraad van Assesse?

04.12 **Éric Thiébaud** (PS): We hebben geen nieuws van de werkgroep die onder impuls van mevrouw Galant werd opgericht om de stiptheid te verbeteren en dat is jammer. Veel vertragingen zouden te wijten zijn aan een gebrekkig onderhoud van het spoor en een te weinig vooruitziend beleid, wat het gevolg is van het gebrek aan investeringen in de spoorwegen.

04.13 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Zoals Léo Ferré zei: "Wanhoop is een hogere vorm van kritiek!"

04.14 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): De frustratie is groot als men een trein met drie in plaats van zes rijtuigen ziet aankomen en de treinbegeleider ermee dreigt hem niet te laten vertrekken als de reizigers blijven proberen om erop te raken. Men mag dan wel sporen en bruggen vervangen, vaak wordt daar te weinig over gecommuniceerd. Het is begrijpelijk dat er vertragingen optreden maar men moet zich de moeite getroosten om die verklaren.

expliquer.

04.15 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, vous avez répondu à certaines questions posées par mon collègue Gilkinet au sujet de la ligne 161, mais je voudrais poser une question précise: pourquoi le week-end, un train sur deux est-il supprimé? Vous n'avez pas de réponse à cette question-là! Encore une question qu'il me faudra poser à nouveau!

Pour ce qui concerne les lignes 96 et 161, vous évoquiez des travaux. Je trouve cette explication un peu facile. Si chaque fois qu'il y a des travaux, les retards sont infernaux, votre réponse ne suffit pas, monsieur le ministre.

Vous demandiez des managers de ligne! Qui croit que cela constituera une solution car s'ils constatent des problèmes et que le problème réside dans le sous-investissement, on n'avancera pas! On peut déjà faire ce constat aujourd'hui. Quand on voit, au travers des statistiques, quelles sont les causes principales de retards, elles sont chaque fois dues à votre politique de désinvestissement, "votre" sous-entendu celle du gouvernement! Lorsque l'on dit que la première cause est le matériel de la SNCB, c'est votre politique de désinvestissement. Lorsque l'on dit que la deuxième cause est le dérangement de l'infrastructure, c'est encore une fois dû à votre politique de désinvestissement. Lorsque l'on évoque des personnes sur les voies – d'ailleurs j'ai une question à ce propos – c'est encore un problème de désinvestissement parce qu'on manque d'infrastructures empêchant les gens de marcher sur les voies. Effectivement, des solutions spécifiques doivent être trouvées mais, ne vous voilez pas la face par rapport aux causes fondamentales de ces retards! Selon moi, cela ira en s'aggravant et votre position va devenir de plus en plus difficile, monsieur le ministre. Malheureusement, je ne suis pas devin mais je pense que votre situation deviendra difficilement tenable, monsieur le ministre.

04.16 Laurent Devin (PS): Monsieur Van Hees, effectivement, ni Ferré ni Devin ne vous appartiennent. Mais vous savez que je suis votre meilleur défenseur en ce qui concerne la mobilité.

Monsieur le ministre: enfin une réponse! Vous voyez, non seulement j'ai toujours raison, mais en plus je suis juste. Là, vous apportez une réponse en trois temps. Vous reconnaissez les difficultés inacceptables encourues par les navetteurs de ces lignes. Deux interventions Ecolo, deux interventions socialistes, Mme Fonck qui se déplace. Et je vois que dans la réponse, il y a une mention particulière pour Mme Fonck. M. Van Hees, aussi, a eu droit à votre réponse.

Je suis la même ligne ferroviaire que M. Flahaux: Binche, La Louvière, Braine-le-Comte, Bruxelles. Vous avez reconnu ces problèmes. Vous nous avez exposé les pistes de solution que vous dégagez.

Deuxième partie de la réponse: vous finirez vous aussi par reconnaître que ce n'est que le début des problèmes. Quand une caténaire lâche, c'est juste une concrétisation de ce qu'Infrabel nous dit: "Nous n'avons plus les moyens d'entretenir comme il le faut ce qu'il est nécessaire d'entretenir" – et donc les caténaires. Ensuite, nous nous verrons dire que certaines voies ne peuvent plus être

04.15 Marco Van Hees (PTB-GO!): Waarom wordt er in het weekend een trein op twee geschrapt? Nog een vraag die ik opnieuw zal moeten stellen! Het is al te makkelijk zich achter werken te verschuilen om vertragingen te rechtvaardigen, en ruim onvoldoende als antwoord. Wie gelooft er nog dat lijnmanagers een oplossing zullen brengen? De eerste oorzaak van de vertragingen is het terugschroeven van de investeringen. Ook de aanwezigheid van personen op de sporen is te wijten aan een gebrek aan investeringen, waardoor de nodige infrastructuur ontbreekt om ze te beletten op de sporen te komen.

Het zal van kwaad naar erger gaan en de minister zal in steeds nauwere schoentjes raken.

04.16 Laurent Devin (PS): U erkent dat de reizigers met onaanvaardbare problemen worden opgezadeld. U hebt de mogelijke oplossingen uiteengezet, maar uiteindelijk zult u zelf moeten erkennen dat dit nog maar het begin van de problemen is. Tot slot hebt u aangekondigd welke moeilijkheden er ons nog te wachten staan. Het is begrijpelijk dat werken het treinverkeer verstoren, maar indien alle werken tot onoverkomelijke problemen leiden, zal men uiteindelijk geen werken meer uitvoeren. Hoe kan men dan het spoornet verbeteren?

assez bien entretenues. Puis des gares seront fermées. Et cela va continuer ainsi.

Troisième chose, je vous tire mon chapeau. Parce que M. Van Hees n'est pas devin, mais non seulement vous reconnaissez les difficultés inacceptables, mais aujourd'hui, vous venez nous annoncer les prochaines. Sur Mons-Quévy, vous nous dites: voilà, il y a des travaux. Mais sincèrement, qu'il y ait des perturbations à cause de travaux, on peut le comprendre. Mais si on doit s'attendre à des perturbations à chaque fois qu'il y a les moindres travaux, on va finir par ne plus en faire, parce que ça va perturber tout le monde. Mais comment améliorer notre réseau?

Madame la présidente, je crois que le débat est loin d'être clos.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains bondés d'étudiants du dimanche soir" (n° 14974)

05 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overvolle studententreinen op zondagavond" (nr. 14974)

05.01 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, depuis de nombreuses années, les étudiants de la province de Luxembourg et du Sud-Namurois qui, le dimanche soir, reprennent le train pour rejoindre les villes universitaires, sont régulièrement confrontés à des trains bondés. Si tous les trains ne sont pas concernés de la même manière, il convient de reconnaître que l'IC 2141 pose particulièrement problème jusque Namur, surtout si la correspondance vers Liège n'est pas assurée à Marloie. Les témoignages d'étudiants qui ont été portés à ma connaissance font état de situations réellement chaotiques.

À n'en pas douter, le choix du matériel roulant qui entre dans la composition de ce train n'est pas étranger au problème. L'utilisation d'anciennes voitures internationales pose en effet question. Bien que vous ayez récemment déclaré que 17,4 % du matériel roulant est immobilisé, ce qui est assez interpellant, je ne pense pas que ce soit aux étudiants d'en faire systématiquement les frais, sous prétexte qu'ils bénéficient d'un tarif attractif. Gardons toujours à l'esprit qu'ils sont les navetteurs de demain.

En outre, si les problèmes rencontrés par les étudiants, le dimanche soir, dans le train Arlon-Namur de 18 h 31 ont retenu plus particulièrement mon attention, il m'est revenu que des situations analogues existeraient sur d'autres liaisons. Et là, je ne parle pas encore des retours du vendredi, eux aussi problématiques.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous que des anciennes voitures internationales, peu pratiques, puissent entrer dans la composition d'un train à forte occupation?

De combien de rames à double étage dispose la SNCB et comment ces rames sont-elles réparties entre les deux Régions du pays?

05.01 Véronique Caprasse (DéFI): De studenten uit de provincie Luxemburg en uit de regio ten zuiden van Namen die op zondagavond naar de studentensteden reizen zitten regelmatig in overvolle treinen. De IC-trein 2141 is vooral problematisch tot in Namen, zeker als de aansluiting in Marloie naar Luik niet verzekerd is. Op andere lijnen bestaan er gelijkaardige situaties.

Het gebruik van oude internationale rytuigen doet vragen rijzen. Wat is de reden daarvoor? Over hoeveel dubbeldeksreinen beschikt de NMBS en hoe worden deze verdeeld tussen de twee Gewesten?

Overweegt u bepaalde aanpassingen te laten aanbrengen om aan de verwachtingen van de studenten te voldoen? Bestaat er een kadaster van alle overvolle treinen op vrijdag- en zondagavond in Wallonië?

Envisagez-vous, dans le cadre du nouveau plan de transport, certains aménagements afin de répondre aux attentes des étudiants, singulièrement des étudiants qui empruntent l'IC 2141?

Existe-t-il un cadastre des trains circulant en Wallonie le dimanche et vendredi soir qui posent un problème de sur-occupation?

05.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, le train IC 2141, dont il est question, est composé de cinq voitures à double étage M6 et de six voitures internationales à simple étage, pour une capacité totale de 1010 places. Étant donné que ce train vient du Luxembourg, seul du matériel homologué au Grand-Duché de Luxembourg est apte à assurer le parcours. Il s'agit soit d'automotrices AM26, dont la capacité maximale est de 848 places, de voitures M6 à double étage ou de voitures internationales de type I6-I10.

Étant donné le besoin de voitures à double étage sur l'ensemble du réseau à l'aube du lundi matin, la SNCB m'informe qu'elle n'a pas la capacité d'assurer ce parcours du dimanche en soirée vers Bruxelles avec neuf voitures à double étage, contrairement aux départs d'Arlon de 16 h 32 et de 18 h 00, qui comptent 1 152 places.

La SNCB dispose de 56 rames double étage M6 ou M5. La majorité de ces rames, c'est-à-dire 38 %, circule sur des relations régionalement mixtes, comme Charleroi-Bruxelles-Anvers, Courtrai-Bruxelles-Welkenraedt ou encore Binche-Bruxelles-Turnhout. 41 % des autres rames circulent sur des relations Flandre-Flandre ou Flandre-Bruxelles, contre 21 % des rames dans des relations Wallonie-Bruxelles.

En faisant abstraction des relations régionalement mixtes, il y a donc une répartition Flandre-Wallonie de l'ordre de 65-35 pour les rames double étage. Selon la SNCB, ce ratio correspond à la répartition de la demande observée, puisque 64,7 % des voyageurs SNCB montent dans une gare située en Flandre contre 35,3 % dans une gare wallonne, si l'on fait abstraction de Bruxelles.

La SNCB m'informe qu'elle constate occasionnellement une sur-occupation sur le train IC 2141 certains dimanches, alors même que le train P 8621 circule spécifiquement pour les étudiants. Il a été mis en place lors du plan de transport 2012, et circule 30 minutes plus tôt, avec 1 152 places assises. La SNCB observe qu'il reste encore de nombreuses places assises sur le train P, ainsi que sur l'IC 2142 circulant une heure après l'IC 2141.

J'en ai par ailleurs fait personnellement le constat en me rendant sur place à deux reprises. Des places sont disponibles dans les deux premières voitures, ainsi que dans les voitures de queue du train. C'est une constatation générale; les voyageurs ont tendance à se concentrer dans les voitures qui s'arrêtent à hauteur des escaliers en gare, et à ne pas se répartir sur l'ensemble du train qui compte pourtant 9 voitures. Je demande à la SNCB de mieux informer sa clientèle sur les possibilités du transport qui sont à sa disposition et qui peuvent s'avérer être d'excellentes alternatives à l'IC 2141.

La SNCB ajoute qu'elle étudie quotidiennement l'ensemble des occupations et sur-occupations sur son réseau, et qu'elle réévalue chaque mois la mise en service de son matériel, notamment pour

05.02 **Minister François Bellot**: De IC-trein 2141 bestaat uit vijf M6-dubbeldeksrijtuigen en zes internationale eendecksrijtuigen, met een totale capaciteit van 1010 plaatsen.

Aangezien de dubbeldekse rijtuigen nodig zijn op maandagmorgen, kan de NMBS op zondagavond geen negen dubbeldekstreinen inzetten op dit traject naar Brussel. Dit kan wel voor het traject met vertrek vanuit Aarlen om 16.32 uur en om 18.00 uur, waar er 1.152 plaatsen beschikbaar zijn.

De NMBS beschikt over 56 treinstellen met M6 of M5-dubbeldekkers. 38% van die stellingen rijden op lijnen die over verschillende Gewesten lopen, zoals bijvoorbeeld op de verbinding Charleroi-Brussel-Antwerpen, terwijl 41% van de overige stellingen verbindingen tussen twee stations in Vlaanderen of tussen Vlaanderen en Brussel verzorgen en 21% van de stellingen tussen Wallonië en Brussel gebruikt worden. De ratio tussen Vlaanderen en Wallonië is dus 65-35. Volgens de NMBS stemt dit overeen met de verhoudingen aan vraagzijde.

De NMBS stelt vast dat de IC-trein 2141 soms overbezet is op zondag. De P-trein 8621 wordt specifiek voor studenten ingelegd en telt 1.152 zitplaatsen. Noch deze trein, noch de IC 2142, die één uur later dan de IC 2141 rijdt, is overbezet.

Ik heb dit ter plaatse kunnen vaststellen. Er zijn in de voorste en achterste rijtuigen plaatsen beschikbaar. Ik vraag aan de NMBS dat ze de klanten beter

réduire le nombre de trains sur-occupés. Cette étude prend en compte tant des trains dit structurellement sur-occupés en situation normale que de trains sur-occupés pour des raisons ponctuelles d'avarie au matériel ou de défaillance de circulation d'autres trains avoisinants.

En outre, un rapport détaillant l'ensemble des trains sur-occupés et les mesures appliquées pour lever la problématique constatée est présenté chaque mois au comité de direction de l'entreprise.

informeert over alternatieven voor de IC 2141.

De NMBS bekijkt dagelijks de bezetting op het spoorwagennet en maakt iedere maand een nieuwe evaluatie van de manier waarop het materieel wordt ingezet. Een verslag met een overzicht van alle overbezette treinen en van de toegepaste maatregelen wordt maandelijks aan het directiecomité van de onderneming voorgesteld.

05.03 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, je constate quand même qu'entre 65 % et 35 % l'écart est grand. Si c'était normalement étudié, on n'en arriverait pas là. C'est un constat, les trains sont bondés. Vous dites qu'il y a des rames qui sont vides. Ce n'est pas ce que les témoignages rapportent. Même en première classe c'est bondé. Je lis quelques témoignages: "Prendre le train est un calvaire sans nom"; "Toutes les semaines c'est la même chanson, le train est bondé, ce qui nous oblige à nous asseoir par terre"; "Lorsqu'on monte à Libramont, il y a déjà des gens assis sur les marches d'escalier, nous pouvons donc nous asseoir sur notre valise dans les couloirs"; "Nous sommes même obligés d'empiler les bagages dans les toilettes, empêchant quiconque de s'y rendre si le besoin s'en fait sentir."

05.03 Véronique Caprasse (DéFI): Er is toch wel een groot verschil tussen 65 en 35%. U zegt dat er lege treinstellen zijn. Dat blijkt niet uit de getuigenissen. Zelfs de eerste klas zit stampvol. Er is een veiligheidsprobleem. Stel u voor dat de trein plots moet remmen of botst. Dan bent u aansprakelijk. Die situatie moet worden rechtgetrokken.

Vous le constatez vous-mêmes, on se trouve avec des trains bondés, même si vous dites que des wagons sont vides, ce que j'ai peine à croire. Il y a un problème de sécurité. Imaginons un choc imprévu. Vous devenez responsable. Il faut revoir la situation pour éviter de telles situations.

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

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het dreigend tekort aan treinbestuurders bij de NMBS" (nr. 14997)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de genderpariteit bij de NMBS" (nr. 15057)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het personeelsbestand van de NMBS" (nr. 15365)

06 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "la pénurie imminente de conducteurs de train à la SNCB" (n° 14997)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la parité hommes-femmes à la SNCB" (n° 15057)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du personnel de la SNCB" (n° 15365)

06.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister dit is eigenlijk een opvolgingsvraag naar aanleiding van samengevoegde vragen van mevrouw Lalieux en mijzelf, die stonden op de agenda van een vergadering waarop ik echter niet aanwezig kon zijn. Toch beantwoordde u wel mijn vragen — waarvoor dank —

06.01 David Geerts (sp.a): Il y a un manque d'accompagnateurs de train et de conducteurs de train du côté néerlandophone. De plus, beaucoup d'agents flamands de

en één van de aspecten van uw antwoord was het tekort aan treinbegeleiders en -bestuurders aan Nederlandstalige zijde, namelijk respectievelijk 40 en 80 personen.

Een ander debat dat wij hierover hebben gevoerd, betreft de duurtijd van de basisopleiding voor de bijkomende materieel- en lijnkennis en dergelijke. Wij spraken ook over de grote ontwerpbeslissing over het langer aan de slag blijven van een aantal personeelsleden, waardoor bijkomende ongerustheid werd gecreëerd. Dat zou ook blijken uit het aantal aanvragen om naar private operatoren te gaan, omdat de loon- en arbeidsvoorwaarden daar beter zouden zijn.

Hoeveel mannen en vrouwen nemen momenteel deel aan de opleiding om treinbestuurder te worden, gelet op het tekort waarover u ons enkele weken geleden sprak. Zijn er bijkomende initiatieven om het tekort weg te werken? Is er een exitgesprek met mensen die weggaan? Gaat het effectief over de wijziging van de pensioenleeftijd, of zijn er andere oorzaken die ertoe leiden dat men weggaat?

Na de indiening van deze vraag heb ik gezien dat er op 3 december 2016 een jobbeurs heeft plaatsgevonden, georganiseerd door de NMBS. Hebt u een zicht op hoeveel mensen zich daar aanbieden? Welke percentage start effectief met de opleiding en welke percentage wordt weerhouden?

06.02 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, nous apprenions récemment par la presse que sur les 32 357 employés que compte la SNCB, 4 593 sont des femmes. De plus, selon les chiffres de HR Rail, 157 femmes conduisent les trains contre 4 020 hommes. Que pensez-vous de cette situation et quelles sont vos actions en la matière?

Par ailleurs, le nouveau plan d'entreprise de la SNCB prévoit que l'entreprise publique travaillera avec un effectif de 16 955 agents en 2020. Or, dans son plan initial, l'effectif prévu pour 2020 était de 17 241 agents.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner les raisons de cette réduction d'effectif de l'entreprise publique? Pouvez-vous nous préciser comment cette réduction de personnel sera opérée? Des engagements de personnel sont-ils néanmoins prévus?

Je vous remercie d'avance de vos réponses.

06.03 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, momenteel zijn er 160 mannen en 19 vrouwen in opleiding als treinbestuurder bij de NMBS. De NMBS laat mij weten dat zij haar wervingscampagne zal intensiveren en uitbreiden. Zij zal dit doen door onder andere gebruik te maken van verschillende tv-zenders, bioscopen, sociale fora en ook door haar aanwezigheid op jobbeurzen. Er wordt ook nagegaan hoe er nauwer kan worden samengewerkt met de VDAB. Daarna zal de effectiviteit van het huidige wervingsproces onder de

ces deux catégories auraient introduit une demande pour aller travailler chez des opérateurs privés parce que les conditions salariales et de travail y seraient meilleures.

Combien de candidats sont en formation pour devenir conducteur de train? D'autres initiatives sont-elles prises pour pallier ce manque?

Un entretien de sortie avec les agents qui s'en vont est-il organisé? Pourquoi veulent-ils quitter la SNCB? Est-ce parce qu'ils devront travailler plus longtemps?

Le 3 décembre, la SNCB a organisé une bourse de l'emploi. Combien de personnes se sont dites intéressées par une carrière à la SNCB et combien de candidats pourront participer à la formation?

06.02 Laurent Devin (PS): Naar verluidt zijn 4.593 van de 32.357 personeelsleden van de NMBS vrouwen en telt het spoorwegbedrijf 157 vrouwelijke treinbestuurders, tegenover 4.020 mannen. Wat vindt u van die situatie en welke acties onderneemt u in dat verband?

Het nieuwe ondernemingsplan van de NMBS voorziet in een personeelsformatie van 16.955 ambtenaren in 2020. In het oorspronkelijke plan werd er nog uitgegaan van 17.241 ambtenaren.

Vanwaar die inkrimping van het personeelsbestand? Hoe zal ze worden doorgevoerd? Zijn er toch aanwervingen gepland?

06.03 François Bellot, ministre: 179 personnes suivent actuellement une formation de conducteur de train. La SNCB intensifiera sa campagne de recrutement en diffusant des vidéos à la télévision, dans les cinémas et sur les forums sociaux

loep worden genomen.

et par sa présence dans les salons de l'emploi. Elle renforcera par ailleurs sa collaboration avec le VDAB et examinera scrupuleusement l'efficacité du processus d'embauche actuel.

06.04 Laurent Devin (PS): Excusez-moi mais j'ai posé une question en français et j'ai une réponse en néerlandais. C'est votre droit aussi, mais je n'ai plus de traduction.

La **présidente:** (...)

06.05 Laurent Devin (PS): Ça y est. Il y avait un problème technique.

La **présidente:** Monsieur le ministre, vous pouvez continuer.

06.06 Laurent Devin (PS): Je remercie M. l'interprète.

06.07 François Bellot, ministre: Il n'y a pas que sur le rail qu'il y a des soucis.

06.08 Laurent Devin (PS): C'est déjà réglé ici.

06.09 Minister **François Bellot:** HR Rail zet de volgende maanden verschillende initiatieven op om meer kandidaat-treinbestuurders aan te trekken. Ten eerste, er zal een publicatie plaatsvinden in kranten, onlinekranten en sociale media, gekoppeld aan een publiciteitscampagne op verschillende tv-zenders en in de Vlaamse en Brusselse bioscoopzalen. Ten tweede, er vindt samenwerking plaats met de VDAB. Ten derde, er worden schoolbezoeken gepland. Ten vierde, HR Rail zal aanwezig zijn op jobbeurzen. Tenslotte, er worden jobs aangeboden op www.despoorwegenwervenaan.be. De komende maanden wordt er in verschillende informatiesessies voorzien. Op 3 december werd er al een jobdag georganiseerd. Tevens zal er een jobtrein worden ingelegd.

06.09 **François Bellot, ministre:** Outre la campagne publicitaire déjà citée en vue d'attirer un plus grand nombre de candidats conducteurs de train, la coopération avec le VDAB et la présence de HR Rail dans différents salons de l'emploi, des visites sont également prévues dans les écoles. Différentes sessions d'information seront organisées au cours des mois à venir, une journée de l'emploi a déjà été organisée et un "train de l'emploi" sera lancé.

De hoofdreden is dat de arbeidsmarkt van technici zeer krap is, vooral in Vlaanderen. Daarnaast stelt de NMBS ook vast dat jongeren steeds meer opzien tegen onregelmatige uren en weekendwerk. De NMBS deelt mee dat zij sterke indicaties heeft dat andere operatoren dezelfde problemen ondervinden.

Le marché de l'emploi des techniciens est très étroit, en particulier en Flandre. Les jeunes reculent aussi plus facilement qu'avant devant les horaires irréguliers et les prestations de week-end. Les autres opérateurs seraient confrontés à des problèmes analogues.

Pour continuer sur ce sujet du personnel et pour répondre aux questions de M. Devin, les chemins de fer belges employaient, à la date du 1^{er} novembre 2016, 32 165 personnes dont 4 591 femmes. Le cadre de conduite des trains emploie 4 163 personnes dont 159 femmes.

Op 1 november 2016 had de NMBS 32.165 werknemers in dienst, onder wie 4.591 vrouwen. Het treinbesturingspersoneel telt 4.163 personen, onder wie 159 vrouwen.

Comme je viens de l'expliquer, différentes actions sont entreprises

pour recruter davantage de femmes et, plus généralement, davantage de conducteurs de train. Plus spécifiquement pour les femmes, je peux ajouter l'Expo *Girl Power* dans les gares de Bruxelles-Central, Bruges, Saint-Nicolas, Ottignies et Tournai. Les événements portant sur l'emploi sont aussi annoncés sur le site internet www.lescheminsdeferengagent.be.

Enfin, la SNCB me signale que, pour des raisons budgétaires et dans le cadre de l'augmentation de la productivité, une légère adaptation a été apportée au nombre des effectifs prévus pour 2020. Cette réduction d'effectif se fera par le biais de départs naturels. Certains agents qui quittent la SNCB ne seront pas remplacés surtout dans les services non opérationnels. Ceci concerne principalement le personnel administratif, comptable et juridique.

Les 16 955 équivalents temps plein évoqués donnent des effectifs hors impact des 100 équivalents temps plein à recruter pour la sécurité et hors personnel roulant que l'on engage pour le futur plan de transport. Le plan d'entreprise comprend bien ce personnel et le nombre d'équivalents temps plein prévu fin 2020 sera, en fait, de 17 251 travailleurs, ce qui est presque identique au plan initial, en tenant compte du transfert d'agents vers SNCB Logistics.

Il sera remédié à la réduction du nombre d'agents par la fusion de bureaux, une répartition des tâches et une future informatisation et numérisation. Comme je l'ai déjà signalé, la réduction de personnel portera essentiellement sur le personnel administratif.

Pour 2016, la SNCB a sollicité 1 782 nouveaux collaborateurs à HR Rail. Des sélections avaient été organisées surtout pour les conducteurs de train, les accompagnateurs de train, les techniciens, les universitaires, les collaborateurs de sécurité et les sous-chefs de gare. Le 30 novembre, 1 162 nouveaux collaborateurs avaient déjà été recrutés sans oublier les 260 personnes en phase de pré-recrutement.

Cette année, tout comme ce sera le cas au début de l'année prochaine, HR Rail a régulièrement organisé des sélections ciblant plus particulièrement les métiers en pénurie, les techniciens, les conducteurs de train et les accompagnateurs de train.

Les engagements prévus porteront donc essentiellement sur du personnel opérationnel en raison du nouveau plan de transport et des départs à la retraite. Pour 2017, le comité de direction de la SNCB a déjà donné son accord pour le recrutement de 1 239 équivalents temps plein répartis comme suit: B-Transport, 1 001 équivalents temps plein (conducteurs, accompagnateurs et sous-chefs de gare); B-Technics, 175 équivalents temps plein (personnel technique); B-Stations, 63 équivalents temps plein (personnel technique).

Voilà, madame la présidente, les éléments chiffrés que je pouvais donner à mes collègues.

06.10 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de specifieke details zal ik nalezen in het verslag.

De reden van mijn vraag was de volgende.

Er worden acties georganiseerd om meer vrouwen en treinbestuurders aan te werven. De acties worden aangekondigd op de website www.despoorwegenwervenaan.be.

Om budgettaire redenen en om de productiviteit te verhogen zal het personeel tegen 2020 ingekrompen worden. Dit zal, vooral in niet-operationele diensten, via natuurlijke afvloeiingen gebeuren.

Het geplande aantal voltijd-equivalenten tegen 2020 bedraagt 17.251, wat bijna gelijk is aan het oorspronkelijke plan, rekening houdend met de overheveling van personeelsleden naar NMBS Logistics. Het aantal personeelsleden zal verminderd worden door samenvoegingen van kantoren, taakverdeling en digitalisering.

In 2016 heeft de NMBS 1.782 nieuwe medewerkers aan HR Rail gevraagd. Op 30 november waren er 1.162 nieuwe medewerkers aangeworven. HR Rail heeft selectierondes georganiseerd die gericht waren op knelpuntberoepen, technici, treinbestuurders en treinbegeleiders.

Er zal vooral operationeel personeel in dienst worden genomen. Voor 2017 heeft het directiecomité van de NMBS ingestemd met de indienstneming van 1.239 vte's: 1.001 voor B-Transport, 175 voor B-Technics en 63 voor B-Stations.

06.10 David Geerts (sp.a): De nombreuses entreprises souffrent de la pénurie de profils techniques sur le marché du travail. Il ne faudrait pas que ce problème se

Ik heb nu genoteerd dat er 160 mannen en 19 vrouwen in opleiding zijn om treinbestuurder of –begeleider te worden. Het element van de krapte op de arbeidsmarkt klopt zeker en vast voor de technische profielen. Veel bedrijven hebben daarmee een probleem. Daarin kan ik u volgen. Maar eigenlijk rijst dat probleem niet voor de treinbegeleiders en treinbestuurders.

De reden waarom ik deze vraag gesteld heb is de volgende.

In de zomerperiode worden er steeds bijkomende treinen ingelegd. Ik vrees dat als de tekorten niet weggewerkt worden, de werkdruk bij degenen die vandaag nog overblijven, zo hoog wordt dat er misschien opnieuw een tekort, en een groter tekort, dreigt bij de bestuurders en begeleiders.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- **M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage du GSM au volant" (n° 15008)**
- **M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dangers liés aux voitures connectées" (n° 15204)**
- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du téléphone portable au volant" (n° 15369)**

07 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 15008)**
- **de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevaren van geconnecteerde voertuigen" (nr. 15204)**
- **de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 15369)**

07.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, selon mes informations, au premier trimestre 2016, le nombre d'infractions concernant l'utilisation du téléphone au volant s'élèverait à 27 675. Sur l'année 2016, le total serait de 110 000 infractions, ce qui constitue une légère baisse par rapport à 2015. Néanmoins, selon le porte-parole de l'IBSR, depuis la généralisation des smartphones, l'utilisation des téléphones au volant ne cesse d'augmenter.

À l'heure où plusieurs campagnes de sensibilisation sont en cours, un problème reste la difficulté à constater l'infraction. Bien que plusieurs techniques aient été envisagées par la police, comme remonter en moto une file de véhicules aux heures de pointe, le contrôle ne semble pas suffisant pour prévenir ces comportements et pour assurer une sécurité maximale des usagers.

Monsieur le ministre, j'ai conscience qu'il est complexe de résoudre ce problème, notamment par le fait que l'infraction est difficile à constater. Néanmoins, il me paraît utile de se pencher sur cette situation, sachant que de nombreux dangers peuvent découler de cette pratique. En effet, l'usage du téléphone au volant pourrait entraîner un freinage plus tardif, voire plus brusque. Il est également estimé que le risque d'accident se multiplie par 23 lorsqu'on envoie un SMS.

pose pour les conducteurs de train. Des trains supplémentaires seront mis en service l'été prochain. Si la pénurie n'est pas comblée d'ici là, la pression du travail sur le personnel deviendra tellement élevée que les départs se multiplieront.

07.01 **Gautier Calomne** (MR): In 2016 zou men 110.000 overtredingen wegens bellen achter het stuur hebben vastgesteld, wat een lichte daling tegenover 2015 is. Volgens de woordvoerder van het BIVV neemt dit aantal gestaag toe omdat veel mensen intussen over een smartphone beschikken.

Ondanks allerlei technieken blijft het moeilijk om de overtreding vast te stellen en zijn de controles ontoereikend. Bellen achter het stuur is een gevaarlijke gewoonte, namelijk omdat men hierdoor later remt en bovendien is het risico op een ongeval bij het sms'en zelfs 23 keer groter.

Welke maatregelen overweegt u te nemen om dit fenomeen beter te voorkomen en te controleren?

Monsieur le ministre, quelles mesures envisagez-vous de prendre pour mieux prévenir et contrôler cette pratique dangereuse et selon quel agenda?

Selon les chiffres de l'IBSR, les jeunes seraient plus enclins à faire usage de leur gsm au volant. Comptez-vous prendre des mesures spécifiques pour ce public? Si oui, lesquelles?

07.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Selon une étude du cabinet international de conseils et stratégie Alix Partner, en 2018, 78 millions de voitures dans le monde seront connectées. En dehors des voitures autonomes, je fais allusion ici à l'ensemble des applications multimédias, de médias sociaux, ou de navigation qui se développent de plus en plus dans les voitures: Facebook, Snapchat, etc.

Si celles-ci, et d'autres, sont aujourd'hui installées sur les smartphones de nombreux conducteurs, elles le seront de plus en plus de manière native sur les systèmes multimédias des voitures connectées. Dans un cas comme dans l'autre, il y a lieu de s'inquiéter des répercussions en matière de sécurité routière. En effet, tout cela développe un important manque d'attention par rapport à la mission première d'un conducteur, à savoir conduire la voiture. Car, même si les véhicules les plus récents sont équipés de technologies permettant aux conducteurs de garder les mains sur le volant, les cerveaux et la concentration sont de plus en plus sollicités.

Ainsi, après plus de quatre décennies de baisse régulière, les accidents de la route aux États-Unis ont connu leur plus forte hausse depuis 50 ans en 2015. C'était avant l'arrivée de Trump. Et les chiffres pour le premier semestre 2016 sont loin d'être réjouissants, selon l'Agence fédérale américaine chargée de la sécurité routière. En pourcentage, la variation (+7 %) à la hausse est la plus forte depuis 50 ans. Si les causes sont probablement multifactorielles, les sociétés d'assurance aux États-Unis, qui surveillent avec attention les facteurs d'accident de circulation, semblent convaincues que l'augmentation de l'usage des accessoires électroniques pendant la conduite est la plus grande cause de la hausse des accidents.

En Belgique, le phénomène n'est peut-être pas encore aussi développé. Toutefois, deux très récentes études menées par l'IBSR témoignent de l'importance de ce type de comportement. D'après les conclusions de la première étude, intitulée *Smart phones Smart drivers*, 1 jeune sur 5 utilise son smartphone au volant lors de chaque trajet. De même, une personne interrogée sur 10 utilise son smartphone sur autoroute.

Dans la seconde étude, on constate que, même en utilisant un kit mains libres, un conducteur qui téléphone au volant regarde deux fois moins les signaux routiers au cours de son trajet. Il porte aussi nettement moins d'attention aux autres usagers de la route. Les conclusions de la seconde étude montrent que le fait d'embarquer les applications dans un système intégré à la voiture, quitte à en faciliter l'accès par des technologies de reconnaissance vocale ou de mouvement, n'est pas une solution.

Sachant que le nombre d'utilisations de ce type d'application est en constante progression et que le phénomène n'est encore qu'à ses balbutiements en Belgique, il me semble urgent et important d'agir

Wat is de planning? Volgens het BIVV zouden jongeren meer geneigd zijn om achter het stuur te bellen. Bent u van plan om specifieke maatregelen te nemen?

07.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Volgens een studie zullen er in 2018 78 miljoen verbonden wagens zijn. Los van de zelfrijdende auto's doel ik hiermee op de multimediatoepassingen voor sociale media en gps.

Binnenkort zullen deze applicaties op alle multimediasystemen van verbonden voertuigen staan. Er is reden tot ongerustheid over de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Deze toepassingen leiden de aandacht van de bestuurder af. Zelfs al zijn de nieuwste auto's uitgerust met technologieën waarmee de bestuurder de handen op het stuur kan houden, toch wordt er steeds meer druk gelegd op de hersenen en de concentratie van de bestuurder.

Na een aanhoudende daling van het aantal verkeersongevallen, wordt in de Verenigde Staten nu de sterkste stijging in 50 jaar geregistreerd. De verzekeringsmaatschappijen houden vol dat het gebruik van elektronische accessoires de grootste oorzaak is van de stijging van het aantal verkeersongevallen.

Studies tonen aan dat er in België steeds meer gebruik gemaakt wordt van multimedia achter het stuur. Eén op vijf jongeren gebruikt zijn smartphone achter het stuur tijdens elke autorit. Eén op tien personen gebruikt de smartphone op de autosnelweg.

Men stelt vast dat een bestuurder die belt, ook al is dat met een handenvrijkit, twee keer minder naar de verkeersborden kijkt en minder aandacht heeft voor andere weggebruikers. Deze

pour mieux encadrer leur usage au volant.

Monsieur le ministre, quelles mesures comptez-vous prendre pour encadrer l'usage des applications via smartphone ou système embarqué au volant? Quels sont vos leviers d'action?

Quelles sont les possibilités d'orienter les normes de conception de véhicule pour encadrer l'installation de certaines applications embarquées dans les CC liés au confort de conduite ou à la sécurité des occupants?

Enfin, l'IBSR dispose-t-elle de chiffres concernant les conséquences liées à ce problème spécifique?

07.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, lors du premier trimestre de cette année, il y a eu 27 675 infractions pour utilisation du téléphone portable au volant. Selon l'IBSR, le phénomène serait en recrudescence avec la généralisation des smartphones. Une récente enquête de l'Institut montre que plus de 8 personnes interrogées sur 10 utilisent leur téléphone portable en conduisant.

Ce sont surtout les jeunes de moins de 34 ans qui sont concernés: 23 % d'entre eux utilisent au moins une fois leur smartphone lors de chaque trajet. C'est plus que pour les 35-54 ans (20 %) et les 55 ans et plus (8 %). Dans cette étude, monsieur Cheron, l'IBSR rappelle le danger que représente l'usage du téléphone au volant, comme il rappelle également le danger de la consommation d'alcool au volant.

Selon des études, le temps de réaction sur la route augmente de 20 à 40 % lorsqu'on téléphone sans kit main libre en conduisant. Cela entraîne donc, monsieur Cheron, un freinage plus tardif et plus brusque, et une augmentation de 23 % du risque d'accident.

Cette commission est assez exceptionnelle: vous posez une question et je vous répons, pas de langue de bois par rapport à cela.

Monsieur le ministre, comme M. Cheron et M. Calomne, quelles sont les mesures que vous comptez mettre en place à court et à long terme pour contrer l'utilisation toujours croissante du téléphone au volant?

Des amendes plus lourdes sont-elles prévues pour ce geste d'infraction?

07.04 François Bellot, ministre: Chers collègues, pour lutter contre l'usage du gsm au volant, plusieurs leviers peuvent être actionnés par différents acteurs. Le premier levier rassemble la sensibilisation et la communication aux dangers d'une telle pratique; il relève depuis la sixième réforme de l'État de la compétence des Régions et s'avère très efficace.

studies tonen aan dat systemen die in de voertuigen geïntegreerd zijn geen oplossing vormen.

We weten dat die technologieën alsmaar meer worden gebruikt, ook in België. Er moet dan ook dringend worden ingegrepen om het gebruik ervan achter het stuur te reguleren.

Welke maatregelen zult u nemen? Welke middelen kunt u daartoe inzetten? Hoe kunnen de ontwerpnormen voor voertuigen worden bijgestuurd zodat de installatie van bepaalde toepassingen in goede banen kan worden geleid? Beschikt het BIVV over cijfers daaromtrent?

07.03 Laurent Devin (PS): Tijdens het eerste trimester van dit jaar werden er 27.675 overtredingen wegens gsm-gebruik achter het stuur vastgesteld. Naar verluidt neemt dat hand over hand toe.

23% van de 34-minners gebruikt minstens één keer zijn smartphone tijdens elke verplaatsing, maar eigenlijk zijn alle leeftijdsgroepen achter het stuur met hun gsm bezig. Het BIVV herinnert eraan dat gsm'en achter het stuur even gevaarlijk is als rijden onder invloed van alcohol.

De reactietijd in het verkeer verhoogt met 20 tot 40% als men niet handsfree belt. Daardoor remt men slecht en stijgt het risico op ongevallen met 23%.

Welke maatregelen zult u op korte en lange termijn nemen om gsm'en achter het stuur tegen te gaan? Zal die overtreding zwaarder worden beboet?

07.04 Minister François Bellot: De eerste hefboom in de strijd tegen het gebruik van de gsm achter het stuur houdt sensibilisering en verspreiding van informatie over de gevaren in. Dat valt onder de bevoegdheid van de

Deuxièmement, intensifier les contrôles. Je discute actuellement avec mon collègue de l'Intérieur pour prendre de nouvelles mesures visant à renforcer notamment le contrôle de l'utilisation du gsm au volant. L'objectif n'est pas d'augmenter le montant de l'amende, mais bien d'augmenter le nombre de contrôles.

Troisièmement, améliorer les normes techniques des véhicules fixées au niveau européen et au niveau international. Les experts du SPF Mobilité et Transports participent activement à ces réunions. Sous mon impulsion, la Belgique soutient l'introduction, de série dans de nombreux véhicules, de technologies ayant démontré avoir un impact positif sur la sécurité routière, soit parce qu'elles continuent à améliorer la lutte contre la distraction au volant, soit parce qu'elles contribuent à en réduire les conséquences.

Quatrièmement, en attendant de nouvelles normes en cours de discussion, il existe déjà des initiatives privées qui contribuent à freiner l'usage du gsm au volant. Par exemple, des compagnies d'assurance prévoient déjà des primes moins élevées pour les véhicules équipés de *data event recorders*, des sortes de boîtes noires. Elles pourraient étendre la mesure aux véhicules qui sont équipés d'un système bloquant le gsm ou certaines applications lorsque le véhicule circule. Il existe déjà des systèmes qui, via les clés de contact, permettent d'éviter l'utilisation du gsm lorsqu'on démarre le véhicule; de tels systèmes devraient se multiplier d'ici 2018 et, comme je viens de le dire, je soutiens au niveau européen les initiatives qui visent à accélérer leur mise en place.

Il n'est par contre ni de ma compétence ni de ma volonté d'interdire toutes les applications embarquées non nécessaires au confort de conduite ou à la sécurité des occupants. D'une part, il n'y a pas de base légale autre que le fait de respecter le Code de la route. Les normes techniques internationales fixent des prescriptions minimales à respecter. Libre ensuite au constructeur ou au passager d'ajouter de nouvelles applications. Celles-ci peuvent d'ailleurs se révéler très utiles du point de vue de la mobilité.

Par ailleurs, il faut respecter un minimum de liberté individuelle. Mon rôle est plutôt d'encadrer l'utilisation lors de la conduite. Comme je l'ai dit auparavant, sensibilisation et sanction en combinaison peuvent contribuer à responsabiliser l'usage de smartphones ou d'applications au volant sans nuire pour autant à la liberté des autres occupants.

Pour conclure, je vous signale que l'IBSR dispose de différentes sources d'information et de données concernant la distraction pendant la conduite. Je vous recommande notamment de consulter le rapport statistique 2016 sur le comportement dans le trafic et d'adopter vous-mêmes cette bonne résolution de ne jamais utiliser de gsm quand vous serez au volant.

07.05 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

Il est effectivement important d'avoir cet équilibre entre sensibilisation et sanction, d'autant que le contrôle est particulièrement difficile. Je note votre volonté de le renforcer plutôt que d'augmenter le montant de la sanction. C'est positif. Mais j'insiste sur le volet de la sensibilisation et de la prévention, particulièrement chez les jeunes.

Gewesten.

Ten tweede bespreek ik met mijn collega van Binnenlandse Zaken een verhoging van het aantal controles op het gebruik van de gsm achter het stuur.

Ten derde neemt de FOD Mobiliteit en Vervoer deel aan Europese en internationale vergaderingen om de technische normen van voertuigen te verbeteren. België steunt de standaard invoering van technologieën die een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid.

Ten vierde bestaan er privé-initiatieven die het gebruik van de gsm achter het stuur ontraden. Zo zijn er verzekeringsmaatschappijen die lagere premies aanrekenen voor voertuigen die zijn uitgerust met *event data recorders*. Er bestaan ook contactsleutels die bij het starten het gebruik van de gsm verhinderen.

Het is noch mijn bevoegdheid noch mijn bedoeling om toepassingen te verbieden die het rijcomfort of de veiligheid niet ten goede komen. Daar is geen wettelijke basis voor. De internationale normen leggen de minimumvoorschriften vast.

Anderzijds moet de individuele vrijheid gerespecteerd worden.

Het BIVV beschikt over gegevens betreffende de verstrooidheid tijdens het rijden. Ik raad u aan het statistisch rapport 2016 "Gedrag in het verkeer" te raadplegen en nooit uw gsm te gebruiken achter het stuur.

07.05 **Gautier Calomne** (MR): Het is belangrijk naar een evenwicht te streven tussen sensibilisering en sanctionering, te meer dat de controle terzake moeilijk is. Ik neem er nota van dat u de controles wil versterken in plaats van het bedrag van de

C'est une des clés pour améliorer cet aspect de la sécurité routière.

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

Je ne sais pas si c'est lié au sujet mais ceci est une bonne réponse. Je ne juge pas le ministre, ce n'est pas mon rôle. Je ne lis que la presse, vous le savez bien.

Trêve de plaisanterie, vous avez bien argumenté sur ce qui est possible et sur ce qui ne l'est pas. Bien entendu, à partir du 1^{er} janvier, les Régions seront compétentes. Je me souviens bien de cet article de la réforme de l'État qui a fait l'objet de beaucoup de discussions. Mais par ailleurs, vous amenez un débat de société important sur le partage entre ce qui ressort de la liberté et de l'usage de celle-ci alors que la technologie est embarquée à l'initial - c'est de plus en plus le cas - et ce qu'on amène dans la voiture. Un smartphone, c'est une technologie embarquée. Ce débat de société va s'avérer important. Les États-Unis ne sont pas forcément un modèle mais c'est une situation de fait connue.

Les chiffres y sont très inquiétants en termes de résultats pour la sécurité routière. Je vous demande d'être attentif à l'avenir car on présente souvent les voitures connectées comme une source de progrès. Mais ce qu'on voit aux États-Unis en termes de conséquences pour la sécurité routière nous oblige à poser les bonnes questions et à trouver les bonnes solutions – et je reconnais que, selon votre réponse, vous y contribuez –, dans le respect des uns et des autres et de la liberté mais aussi de la liberté de ne pas être victime d'un accident consécutif à un mauvais usage des technologies.

07.07 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, j'ai bien entendu votre réponse, tout en équilibre.

Solennellement, je vous demande d'être très attentif à cette problématique parce que, en l'occurrence, le gsm tue!

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

08 Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 130a" (n° 15048)

08 Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 130a" (nr. 15048)

08.01 Éric Massin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'objet de ma question est relatif à la ligne 130a. J'avais posé une question à votre prédécesseure, Mme Galant, concernant cette ligne Charleroi-Erquelines qui, à l'époque, venait d'être réhabilitée. Je lui avais notamment demandé si une ligne directe reliant Charleroi-Sud à Paris en passant par Maubeuge et Saint-Quentin ne pouvait être envisagée à nouveau, compte tenu du fait que cette ligne était réhabilitée jusqu'à Erquelines et qu'elle était, dès lors, entièrement électrifiée de Charleroi jusqu'à Paris.

Il convenait de regarder à un éventuel partenariat avec la SNCF pour

boetes te verhogen.

07.06 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): U hebt goede argumenten aangevoerd over wat kan en wat niet kan. Bovendien opent u een maatschappelijk debat over de scheiding tussen de persoonlijke vrijheid en het gebruikmaken ervan terwijl de technologie in het voertuig is ingebouwd. We merken dat de cijfers in de Verenigde Staten verontrustend zijn.

Verbonden voertuigen worden dikwijls voorgesteld als een vooruitgang, maar gezien de situatie in de VS zijn we genoodzaakt om de juiste vragen te stellen en oplossingen te vinden.

07.07 Laurent Devin (PS): U geeft een evenwichtig antwoord. Ik vraag dat u aandacht zou hebben voor deze kwestie, want bellen achter het stuur is levensgevaarlijk!

08.01 Éric Massin (PS): Ik had uw voorgangster mevrouw Galant een vraag gesteld over de lijn 130a tussen Charleroi en Erquelines, die toen net opnieuw in gebruik genomen werd. Ik had haar gevraagd of er bijgevolg geen rechtstreekse lijn tussen Charleroi-Sud en Parijs via Maubeuge en Saint-Quentin kon worden overwogen, middels een

prolonger la ligne existante qui fait Paris-Maubeuge (TER) jusqu'à Charleroi. Mme Galant m'avait précisé que cette possibilité était à l'examen et que la SNCB étudiait les différents scénarios de nouvelles liaisons transfrontalières.

Le 9 juin dernier, suite à une question qui vous avait été posée par l'un des mes collègues, vous aviez indiqué que le Thalys reliant Charleroi à Paris via Maubeuge ne verrait pas le jour. Selon vous, cette alternative résulte en un temps de parcours plus long pour le voyageur que s'il passe via Bruxelles. En outre, la SNCB ne dispose pas de rames à grande vitesse.

Puisque cette possibilité est enterrée, j'en reviens donc à l'alternative que j'avais proposée à votre collègue Mme Galant qui me semblait la bonne. En effet, auparavant, la ligne 130a permettait de rejoindre Paris en trois heures au départ de Charleroi. Aujourd'hui, si on suit votre réponse qui consiste à passer par Bruxelles, j'attire votre attention sur le fait que le trajet Charleroi-Bruxelles représente 55 minutes. Le train Charleroi-Sud-Bruxelles-Midi arrive à destination toutes les heures 17 ou 47, alors que la correspondance Bruxelles-Midi-Paris peut être prise toutes les heures 13 ou 43. Dès lors, les navetteurs doivent attendre un peu moins de trente minutes avant d'avoir la correspondance Thalys pour Paris. Le trajet dure une heure et vingt-deux minutes. Si on fait le calcul, les navetteurs prennent deux heures et quarante-sept minutes en partant de Charleroi et paient environ 110 euros alors que la ligne 130a est moins chère.

Comme il s'agit d'un Thalys entre Bruxelles-Midi et Paris, le navetteur n'a pas intérêt à ce que son train soit en retard car il est obligé de prendre le Thalys qu'il a réservé, et non pas un autre.

Or, sur une prolongation de Maubeuge à Charleroi pour aller vers Paris, il n'y a pas de place réservée. C'est donc nettement plus facile. Cela veut dire qu'une personne qui doit prendre un autre Thalys parce que, malheureusement, il y a eu un petit retard – chacun sait que cela n'arrive jamais! –, cela entraîne, pour elle, des coûts supplémentaires.

Monsieur le ministre, l'étude envisagée par votre prédécesseure a-t-elle été réalisée? Si oui, pourriez-vous nous en communiquer les détails? Je ne vous demande pas de me les donner ici. Si vous le souhaitez, vous pouvez me les faire parvenir par écrit. Cette étude fait-elle référence au partenariat avec la SNCF et aux coûts éventuels qu'occasionnerait cette prolongation de ligne jusque Charleroi? Si cette étude a bien été effectuée et que les résultats sont concluants, envisagez-vous de prolonger la ligne Paris-Maubeuge jusqu'à Charleroi, moyennant un accord avec la SNCF?

08.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, monsieur Massin, la SNCB m'a fait savoir qu'une étude a été réalisée et présentée au comité de direction de la SNCB, le 21 mars 2016. Sept scénarios de desserte ont été étudiés. Tenant compte qu'il s'agit de documents relevant d'un service commercial et non de missions de service public, la SNCB n'est pas favorable à la diffusion en détail de ces documents. Sachez qu'ils ne m'ont pas non plus été communiqués, monsieur Massin.

L'étude a été menée en bonne collaboration avec la SNCF afin de savoir ce qui était possible techniquement tant pour la SNCB que pour

eventuele samenwerking met de SNCF. Mevrouw Galant had me geantwoord dat de mogelijkheid werd onderzocht.

Op 9 juni 2016 hebt u op een andere vraag geantwoord dat de Thalys die Charleroi met Parijs verbindt, via Maubeuge een langere reistijd zou opleveren dan via Brussel, en dat de NMBS bovendien niet over de nodige hogesnelheidstreinen beschikte.

Ik kom terug op het door mij voorgestelde alternatief, dat me interessanter lijkt.

Die verbinding is goedkoper en sneller en er is geen reservering vereist.

Werd de door uw voorganger bestelde studie gerealiseerd? Zo ja, kunt u ons de details ervan meedelen, eventueel langs schriftelijke weg? Wordt er in die studie verwezen naar het partnerschap met de SNCF en de eventuele kosten die uit de verlenging van die lijn tot Charleroi zouden voortvloeien? Zult u de lijn Parijs-Maubeuge tot in Charleroi verlengen door middel van een akkoord met de SNCF?

08.02 Minister François Bellot: Op 21 maart 2016 werd er een studie aan het directiecomité van de NMBS voorgelegd. Er werden zeven bedieningsscenario's onder de loep genomen.

Daar die documenten betrekking hebben op een commerciële dienst, is de NMBS geen voorstander van een gede-

la SNCF sous forme d'un partenariat ou de l'exécution du service au moyen de leur matériel roulant.

L'étude de la SNCB conclut que le scénario d'une relation Paris-Maubeuge-Charleroi n'est techniquement pas possible à court terme car ni la SNCB, ni la SNCF ne possède du matériel homologué adéquat pour assurer cette relation. Il faudrait, en effet, une locomotive 3 000 volts continus, 25 000 volts alternatifs équipée de l'ERTMS et homologuée tant sur le réseau belge que sur le réseau français.

Néanmoins, j'ai récemment demandé à la SNCB d'examiner la faisabilité d'une boucle de l'Avesnois. J'entends par-là une desserte entre Charleroi, Maubeuge, Aulnoye, Mons, La Louvière qui donnerait correspondance aux trains vers Paris au départ de Maubeuge et d'Aulnoye.

Le coût de cette option ne m'a pas encore été communiqué puisque cette demande date d'il y a un mois.

08.03 **Éric Massin** (PS): Monsieur le ministre, il est assez frustrant de se limiter à ce que la SNCB vous dit. Puisqu'il s'agit d'aspects commerciaux, elle ne transmet pas l'étude. C'est une société de droit public qui doit rendre des comptes. Puisque c'est un partenariat envisagé avec la SNCF, on en viendra finalement à obtenir plus rapidement les informations en s'adressant à la SNCF! Je compte sur vous pour réclamer cette étude à la SNCB afin que nous puissions la recevoir.

Selon les informations qui me viennent des Français, c'est tout à fait praticable. Des bimotrices, il en existe déjà qui peuvent circuler sur les rails français et les rails belges. Il faudra néanmoins s'adapter aux systèmes de sécurité, j'en conviens. Il y a sans doute un investissement qui est à faire. Le fait de dire que c'est impossible, c'est une réponse qui est trop courte!

Vous parlez de la boucle d'Aulnoye. Si vous la mettez en place, il est clair que, venant de Mons ou de Charleroi, on a tout intérêt à monter directement à Bruxelles pour prendre le Thalys! Ce ne sera pas particulièrement rapide, la desserte ne risque pas d'être très importante. Vous aurez à peine un train toutes les heures et je ne suis pas du tout sûr de la fréquentation ni de la rentabilité! Par contre, si vous faisiez cette liaison entre Charleroi, Maubeuge et Paris, un rabatement peut se faire de Namur, de Mons et La Louvière sur Charleroi sur cette ligne qui a été entièrement refaite au niveau de l'électrification et des ouvrages d'art. Elle est donc parfaite puisqu'elle est aussi un corridor de passage des trains de marchandises. Vous comprenez ma frustration par rapport à cela.

tailleerde verspreiding ervan.

De studie werd in samenwerking met de SNCF uitgevoerd.

De conclusie ervan is dat het scenario van een verbinding Parijs-Maubeuge-Charleroi op korte termijn technisch niet haalbaar is omdat noch de NMBS noch de SNCF over het passende gehomologeerde materieel beschikken.

Ik heb de NMBS niettemin verzocht de haalbaarheid te onderzoeken van een bediening tussen Charleroi, Maubeuge, Aulnois, Bergen, La Louvière die aansluiting zou verzekeren met de treinen naar Parijs vanuit Maubeuge en Aulnois.

Het kostenplaatje van deze optie werd nog niet meegedeeld aangezien dit verzoek pas een maand geleden werd geformuleerd.

08.03 **Éric Massin** (PS): De NMBS bezorgt de studie niet onder voorwendsel dat ze betrekking heeft op commerciële aspecten. Nochtans is de NMBS een vennootschap van publiek recht die verantwoording moet afleggen. Volgens de informatie die ik uit Frankrijk kreeg, is het heel goed mogelijk om hierover te communiceren.

Er bestaan reeds locomotieven die tegelijk op de Belgische en de Franse sporen kunnen rijden. Aan de aanpassing van de veiligheidssystemen hangt er weliswaar een kostenplaatje maar zeggen dat dit onmogelijk kan, is toch wat kort door de bocht!

Inzake het alternatief dat u naar voren schuift stel ik vast dat men, vanuit Bergen of Charleroi, er alle belang bij heeft om naar Brussel te reizen om de Thalys te nemen. Ik ben er niet zeker van dit een oplossing biedt op het stuk van reizigersaantallen en rentabiliteit.

Vous me permettrez l'expression: "J'ai l'impression que la SNCB vous roule dans la farine"!

De treinverbinding tussen Charleroi, Maubeuge en Parijs biedt daarentegen veel betere mogelijkheden.

De minister laat zich door de NMBS rollen!

Voorzitter: Jef van den Bergh.

Président: Jef van den Bergh.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsvergoeding voor het personeel van de Belgische spoorwegen" (nr. 15049)

09 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnité vélo pour le personnel des chemins de fer belges" (n° 15049)

09.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de schriftelijke neerslag van mijn vraag heb ik de voordelen genoemd van een fietsvergoeding en fietsende werknemers en medewerkers, onder andere minder ziekte en een betere motivering. Bovendien is de investering in fietsinfrastructuur fiscaal aftrekbaar en interessant voor de bedrijven zelf. Een fietsvergoeding is inderdaad niet verplicht en kan alleen via sectorale onderhandelingen, private cao-onderhandelingen en dergelijke, worden toegekend.

09.01 David Geerts (sp.a): Il semble qu'aucun régime d'indemnité vélo ne soit encore en vigueur aux chemins de fer belges.

In 2009 stelde ik een vraag over de fietsvergoeding bij de Belgische Spoorwegen. Inmiddels dacht ik dat het probleem was opgelost, maar ik stel vast dat de fietsvergoeding nog steeds niet van kracht is bij de filialen van de Belgische Spoorwegen. Dat wist ik eerlijk gezegd dus niet. Om welke reden is dat nog niet van kracht?

Pourquoi? Les diverses entreprises ont-elles transmis au ministre des chiffres relatifs au nombre de travailleurs se rendant sur le lieu de travail à bicyclette, de sorte à pouvoir calculer le coût d'une éventuelle indemnité vélo? Existe-t-il une étude qui permettrait par exemple d'octroyer une indemnité vélo dans le cadre du *last mile*?

Hebben de verschillende ondernemingen u cijfers bezorgd omtrent het aantal werknemers dat met de fiets naar het werk komt, zodat er een budgettaire berekening kan gemaakt worden van de kostprijs als men vandaag een fietsvergoeding zou uitkeren?

Bestaat er een studie om bijvoorbeeld een fietsvergoeding in het kader van de *last mile* toe te kennen?

09.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, beste collega, HR Rail voerde in overstemming met de wettelijke verplichtingen in 2011 en 2014 een mobiliteitsenquête uit, waarin gepeild werd naar de gewoonten van de medewerkers inzake woon-werkverkeer. De participatiegraad bedroeg slechts 27 % in 2011, terwijl reeds meer dan 45 % van het personeel deelnam aan de enquête in 2014. Zowel in 2011 als in 2014 gebruikte 6 % van de medewerkers van de Belgische Spoorwegen de fiets als belangrijkste verplaatsingsmiddel. Het procentueel aantal medewerkers dat de trein als belangrijkste verplaatsingsmiddel gebruikte, steeg van 52 % naar meer dan 56 %. Het aandeel van de auto zakte van 31 % naar 30 %.

09.02 François Bellot, ministre: HR Rail a organisé une enquête de mobilité en 2011 et en 2014 pour sonder les habitudes en matière de trajets entre le domicile et le lieu de travail. Plus de 45 % du personnel a participé à cette enquête en 2014, contre seulement 27 % en 2011. Lors de chaque sondage, il est apparu que 6 % des travailleurs ayant répondu utilisaient la bicyclette comme moyen de transport principal. Le

Infrabel laat mij weten dat 24 % van de medewerkers van Infrabel de

fiets gebruikt om van thuis naar hun belangrijkste verplaatsingsmiddel te raken en dat 15 % van de medewerkers van Infrabel een beroep doet op de fiets om van hun belangrijkste verplaatsingsmiddel tot aan het werk te gaan.

Medewerkers van de Belgische Spoorwegen hebben momenteel geen recht op een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer. Niettemin voeren de Belgische Spoorwegen sinds jaar en dag een duurzaam mobiliteitsbeleid door aan alle medewerkers een treinkaart, geldig in de Benelux-landen, ter beschikking te stellen.

Het sociaal protocolakkoord van 2016-2018 voorziet in een modernisering van het beleid inzake toelagen, premies en vergoedingen. In dit kader zou het invoeren van een fietsvergoeding voor woon-werkverkeer kunnen worden onderzocht. De toekenningsmodaliteiten, onder meer voor de *first and last miles* en de eventuele kostprijs van de maatregelen, zullen in dat kader worden bestudeerd.

pourcentage de collaborateurs dont le moyen de transport principal était le train a augmenté de 52 % à plus de 56 %. La part de la voiture a baissé de 31 % à 30 %.

D'après Infrabel, 24 % du personnel des chemins de fer utilisent le vélo pour se rendre vers leur moyen de transport principal et 15 % l'utilisent comme moyen de transport principal pour se rendre au travail. À l'heure actuelle, ces personnes n'ont pas droit à une indemnité vélo. Le protocole d'accord social de 2016-2018 prévoit une modernisation de la politique en matière d'allocations, primes et indemnités. L'indemnité vélo et ses conditions d'octroi pourraient être examinées dans ce cadre.

09.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik hoop dat men op basis van de cijfers in het kader van de syndicale onderhandelingen de fietsvergoeding invoert om toch de *modal shift*, waarover wij al vaker hebben gediscussieerd, te bewerkstelligen.

09.03 David Geerts (sp.a): J'espère que grâce à ces chiffres, l'accent sera mis sur l'indemnité vélo au moment des négociations syndicales. Cette mesure s'inscrit dans le *modal shift* ou glissement modal que nous souhaitons mettre en place.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 15052 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 15052 de M. Geerts est transformée en question écrite.

10 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement de 97 millions d'euros en trois ans" (n° 15059)

10 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van 97 miljoen euro over een periode van 3 jaar" (nr. 15059)

10.01 Laurent Devin (PS): Récemment, la presse faisait écho du programme d'investissement de 97 millions d'euros sur trois ans de Belgocontrol. Ce programme a notamment pour objectif de faire passer le système de navigation actuel de Belgocontrol fonctionnant sur base de balises au sol au nouveau système de navigation utilisant les données satellitaires.

10.01 Laurent Devin (PS): Het investeringsprogramma van 97 miljoen euro over drie jaar van Belgocontrol heeft tot doel het navigatiesysteem met bakens aan de grond in te ruilen voor een navigatiesysteem dat van satellietgegevens gebruikmaakt.

Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur ce programme d'investissement? Comporte-t-il des mesures pour renforcer la sécurité du ciel?

Kunt u ons meer informatie verschaffen over dat investerings-

programma? Omvat het maatregelen om de veiligheid van het luchtruim te verbeteren?

10.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Belgocontrol a insuffisamment investi ces dernières années, en raison de difficultés financières. Suite à l'adoption d'un nouveau système de financement lors de la conclusion du troisième contrat de gestion, en 2014, Belgocontrol dispose de nouveau, depuis 2015, d'une capacité d'investissement pour moderniser et fiabiliser ses équipements et systèmes. Pour ce faire, l'entreprise publique a lancé un plan d'investissement de l'ordre de 97 millions d'euros sur les trois prochaines années. Ils permettront de remplacer certaines aides à la navigation aérienne (ILS et balises) arrivées en fin de vie et de moderniser les systèmes de communication sol-sol et sol-air.

Le plan prévoit également le déploiement de nouvelles technologies de navigation aérienne dans le cadre du programme européen de modernisation de la navigation aérienne en Europe: le programme CESAR. Il prévoit aussi le développement de nouveaux services de surveillance sur les aéroports régionaux wallons pour améliorer la sécurité aérienne en cas de mauvaise visibilité.

Enfin, ces investissements permettront de préparer la modernisation du centre de contrôle aérien de Steenokkerzeel à l'horizon 2020-2025. Cette modernisation est nécessaire pour pouvoir offrir les nouvelles fonctionnalités requises pour la réglementation du ciel unique européen.

À terme, ces investissements permettront de déployer une nouvelle architecture technique visant à garantir la continuité des services et la sécurité aérienne en cas de défaillances techniques. Cette nouvelle architecture s'inscrit dans la stratégie de Belgocontrol d'amélioration de la continuité des services. Un premier volet de cette stratégie a déjà été mis en œuvre en 2016 pour permettre aux aéroports de continuer leurs activités en cas de défaillance du centre de contrôle de Steenokkerzeel.

10.02 Minister **François Bellot**: Sinds 2015 beschikt Belgocontrol opnieuw over een investeringscapaciteit om zijn uitrustingen te moderniseren. Dankzij het investeringsplan van 97 miljoen euro zullen ILS-navigatiehulpmiddelen en bakens bij het einde van hun levensduur kunnen worden vervangen en zullen de grond-grond- en grond-luchtcommunicatiemiddelen kunnen worden gemoderniseerd.

Het Europese CESAR-programma voor de modernisering van de luchtvaarnavigatie voorziet in de ontwikkeling van nieuwe toezichtsprogramma's op de Waalse regionale luchthavens om de luchtvaartveiligheid te verbeteren bij slechte zichtbaarheid.

Dankzij die investeringen wordt de modernisering van het luchtverkeersleidingscentrum in Steenokkerzeel tegen 2020-2025 voorbereid, en wordt het uitgerust met de functionaliteiten die vereist worden door de regelgeving betreffende het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Een nieuwe technische infrastructuur zal de continuïteit van de diensten en de luchtvaartveiligheid waarborgen in geval van technische storingen. In 2016 werd al een eerste luik van die strategie ten uitvoer gelegd, om ervoor te zorgen dat de luchthavens hun activiteiten kunnen voortzetten wanneer zich in Steenokkerzeel een storing voordoet.

10.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

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

11 Questions jointes de

- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin des régimes spéciaux de pension à la SNCB" (n° 15060)**

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la campagne de recrutement de la SNCB" (n° 15321)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à la retraite et le recrutement du personnel roulant de la SNCB" (n° 15422)

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van de bijzondere pensioenstelsels bij de NMBS" (nr. 15060)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingscampagne van de NMBS" (nr. 15321)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de pensionering en de aanwerving van het rijdend personeel van de NMBS" (nr. 15422)

11.01 Laurent Devin (PS): À partir de l'année budgétaire 2018 entrera en application la fin programmée des régimes spéciaux de pension dont bénéficiait le personnel roulant de la SNCB. Cela signifie que le personnel roulant de la SNCB, aujourd'hui admissible à la pension à l'âge de 55 ans, verra progressivement ses droits reportés à 63 ans à l'horizon 2030.

Monsieur le ministre, le métier de cheminot est un métier pénible sur plusieurs aspects, notamment en matière d'horaire, de conditions de travail et d'espace de travail. Même si une partie des travailleurs pourra prendre sa pension vraisemblablement avant 2030 en cas de carrière longue ou de reconnaissance de pénibilité, que pensez-vous véritablement de cette décision de reporter la pension de ces travailleurs à 63 ans?

Si vous estimez qu'elle n'est pas juste, envisagez-vous des pistes pour alléger les fins de carrière, telles que des reconversions dans des fonctions administratives, de logistique ou de maintenance?

11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, votre collègue ministre des Pensions a annoncé le relèvement de l'âge de la pension des cheminots. Il sera porté de 55 à 57 ans en 2018, puis relevé de six mois par an jusqu'à atteindre 63 ans en 2030, faisant passer la durée des carrières d'un minimum de 30 ans à 42 ans en 2030.

Entre autres arguments, les syndicalistes ont évoqué leurs craintes, notamment dans le contexte du papy-boom, qui va concerner le personnel de la SNCB comme les autres secteurs de l'économie, de voir trop peu de candidats postuler pour des postes qui seraient devenus, selon les organisations syndicales, trop peu attractifs suite à cette réforme des pensions.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des informations sur l'évolution des départs à la retraite des cheminots pour les années à venir? Quel impact aura la réforme prévue sur le nombre de postes à pourvoir en regard du nombre de personnes à recruter, dans le cadre de la loi actuelle? L'annonce de la réforme a-t-elle entraîné une augmentation des demandes de pension au sein du personnel concerné? Quelles actions correctives cela a-t-il déjà entraîné en matière de recrutement, si cela est avéré? Pouvez-vous nous

11.01 Laurent Devin (PS): Vanaf 2018 zullen de bijzondere pensioenstelsels van het rijdend personeel van de NMBS zoals gepland verdwijnen, terwijl deze spoorwegmannen tegenwoordig op hun 55ste met pensioen kunnen gaan.

Door de moeilijke arbeidstijden, werkomstandigheden en werkplekken is het beroep van spoorwegman een zwaar beroep. Hoe vindt u van de beslissing dat spoorwegmannen pas met 63 jaar met pensioen zullen kunnen gaan? Welke denksporen overweegt u te volgen om het loopbaaneinde te verlichten?

11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): In 2018 zullen spoorwegmannen niet meer op hun 55ste maar wel op 57 jaar met pensioen kunnen gaan. Later zal de pensioenleeftijd jaarlijks worden opgetrokken, tot 63 jaar in 2030. De vakbonden vrezen dat deze arbeidsplaatsen na de hervorming te weinig attractief zullen worden.

Welke impact zal de hervorming hebben op de vacatures? Is het aantal pensioenaanvragen na de aankondiging van de hervorming toegenomen? Kan de minister meer zeggen over de promotiecampagne voor deze beroepen en over de wervingscampagne van de NMBS? Spreken de betrokken personen over dat aspect en vrezen ze dat als gevolg van de

informer sur la campagne de promotion des métiers et la campagne de recrutement de la SNCB? Des personnes intéressées évoquent-elles cet aspect-là lors des rencontres organisées? Évoquent-elles aussi une crainte de fatigue accrue et de vigilance moindre qui seraient liées à un départ plus tardif à la pension? Que pouvez-vous nous dire sur ce risque évoqué par les syndicats? Y a-t-il une inflexion négative ou positive sur le nombre de candidats aux postes proposés par la campagne de recrutement, ou la situation est-elle inchangée, suite à l'annonce de cette réforme? Pouvez-vous nous dire si ces modifications de l'âge de la pension vont compliquer le recrutement des membres du personnel en question?

Je vous remercie pour vos réponses à mes multiples questions.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil hier zelf graag bij aansluiten.

Ik had mijn vraag schriftelijk ingediend, maar aangezien er ook een aantal mondelinge vragen was ingediend heb ik die van mij er nog aan toegevoegd. Ik verwijs naar de pensioenhervorming en ik verwijs ook naar de leeftijdspiramide van het personeel. Voorts verwijs ik naar de uitdaging om extra treinkilometers te rijden vanaf eind 2017. Die drie elementen leiden ertoe dat er heel wat nieuw personeel zal moeten worden aangeworven in het komende jaar. Het is een belangrijk uitdaging om die elementen effectief te realiseren.

Mijnheer de minister, ik heb heel wat specifieke vragen.

Is er al meer duidelijkheid over de pensioenhervorming? Heeft zij geen impact op het aantal personen dat nu misschien toch nog snel van zijn rechten gebruik zal maken, hoewel ze dat eigenlijk niet van plan waren, en vroeger met pensioen zal gaan dan gepland?

Hoeveel treinbestuurders en treinbegeleiders heeft de NMBS op dit moment nodig om comfortabel te kunnen werken? Ik had graag een opsplitsing tussen Franstaligen en Nederlandstaligen.

Is er op dit moment een tekort aan treinbestuurders, enerzijds, en treinbegeleiders, anderzijds? Zo ja, hoe groot is dat tekort? Wat is de opsplitsing tussen Franstaligen en Nederlandstaligen?

Zorgt het tekort vandaag al voor operationele problemen? Klopt het dat treinbestuurders bijvoorbeeld vandaag al niet meer in de mogelijkheid verkeren om hun verlof- of compensatiedagen op te nemen? Over hoeveel gaat het dan?

Hoeveel treinbestuurders en treinbegeleiders zullen er naar verwachting nog voor eind 2017 met pensioen gaan? Kan dat opgesplitst worden in Nederlandstaligen en Franstaligen?

Hoeveel treinbestuurders zal de NMBS tegen eind 2017 moeten aanwerven om, enerzijds, het aantal gepensioneerden te vervangen en, anderzijds, de extra treinkilometers van het nieuwe vervoerplan op te vangen? Ook daarvoor kreeg ik graag een opsplitsing. Hoeveel treinbegeleiders zal de NMBS tegen eind 2017 moeten aanwerven?

Tot slot, welke maatregelen plant de NMBS nog om de extra treinbestuurders en treinbegeleiders aan te werven?

verhoging van de pensioenleeftijd de vermoeidheid zal toenemen en de waakzaamheid zal verminderen? Zullen deze wijzigingen het werven van personeelsleden bemoeilijken?

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il va falloir procéder à de nombreux recrutements à la SNCB, l'an prochain, en raison de la réforme des pensions, de la pyramide des âges du personnel et de l'augmentation des trains-kilomètres à partir de la fin de 2017. En sait-on déjà un peu plus sur la réforme des pensions? Celle-ci aura-t-elle une incidence sur le nombre de travailleurs qui feront éventuellement encore valoir leurs droits à la pension?

De combien de conducteurs et d'accompagnateurs de train la SNCB a-t-elle besoin actuellement pour pouvoir fonctionner aisément? Observe-t-on une pénurie de conducteurs et d'accompagnateurs de train pour l'instant? Cette pénurie entraîne-t-elle déjà des problèmes sur le plan opérationnel? Est-il exact qu'il est déjà impossible pour le personnel, actuellement, de prendre les jours de congé ou de compensation auquel il a droit? Dans l'affirmative, de combien de jours s'agit-il? Combien de conducteurs et d'accompagnateurs de train devraient-ils encore partir à la retraite avant 2017? Quelles mesures la SNCB projette-t-elle de prendre pour recruter de nouveaux conducteurs et accompagnateurs de train?

11.04 François Bellot, ministre: Chers collègues, je tiens tout d'abord à préciser que c'est le personnel roulant, c'est-à-dire principalement les conducteurs de train et les accompagnateurs qui ont vu leur régime de pension adapté. Les autres cheminots étaient déjà sous un autre régime. La SNCB m'informe que, depuis l'annonce de la réforme, une légère augmentation des demandes de pension a été constatée au sein du personnel roulant.

Toutefois, les récentes garanties apportées par le ministre des Pensions en matière de pensions et de droits acquis ont été portés à la connaissance du personnel concerné et devraient le rassurer sur ses droits. Les contingents de recrutement de tous les métiers ferroviaires pour 2016 et 2017 tiennent compte de ce phénomène dans la mesure des possibilités budgétaires des entreprises concernées.

HR Rail organise des actions pour attirer un maximum de candidats vers le métier du rail. À ce titre, elle organise des dizaines de *job days*, participe à plusieurs dizaines de salons de l'emploi, organise énormément de visites d'écoles et amène un grand nombre d'étudiants à visiter les ateliers de la SNCB et d'Infrabel, met sur pied des concours, est présente dans les médias sociaux (LinkedIn, Facebook, etc.) ainsi que dans les médias classiques (à la télévision et dans les cinémas en Flandre), lance des actions telles que Refer a friend, a lancé début 2016, en collaboration avec les services Communication de la SNCB et d'Infrabel, une toute nouvelle campagne d'image "Hier ton rêve, aujourd'hui ton job", réactualise son site internet dédié au recrutement (www.lescheminsdeferengagent.be), a développé un simulateur de train et de train technique utilisé lors des *job events* et disponible sur le site internet en tant qu'application Android et IOS, participe à différents projets de formation avec le VDAB et le FOREM, a organisé différentes actions d'été dans les gares pour sensibiliser le public aux métiers ferroviaires, développe des actions en faveur de la diversité, a lancé le pelliculage de certains trains en faveur de son site internet et de son recrutement, organisera début 2017 le train de l'emploi.

Jusqu'à présent, les candidats rencontrés sont essentiellement motivés par les avantages liés aux métiers offerts par les chemins de fer. À l'heure actuelle, les éléments relatifs à la fin de carrière sont peu évoqués par les candidats qui souhaitent entamer un parcours professionnel au sein des chemins de fer.

Il semble prématuré de répondre à la question sur le risque évoqué par les syndicats. Les chemins de fer ne disposent pas d'éléments chiffrés dans un sens ou dans un autre. Donc la correction m'invite à ne pas vous fournir plus d'éléments à ce niveau-là. Néanmoins, je suis conscient des difficultés inhérentes au métier, par exemple, de conducteur et je veillerai à ce que celles-ci soient prises en compte dans le cadre des travaux sur la pénibilité.

Les chemins de fer constatent bien une diminution du nombre de visites sur le site Internet, mais par contre, elles connaissent une augmentation du nombre de candidatures qui y sont déposées. Les chemins de fer sont conscients que les candidats qui postulent pour un job le font avant tout pour le contenu du job en lui-même, mais également, entre autres, pour les avantages qu'offre une carrière

11.04 Minister François Bellot: Het pensioenstelsel van het rijdend personeel, dus hoofdzakelijk de treinbestuurders en -begeleiders, werd aangepast. Het overige spoorwegpersoneel genoot al een ander stelsel. Sinds de aankondiging van de hervorming is het aantal pensioen-aanvragen van het rijdend personeel lichtjes gestegen.

De waarborgen die recentelijk inzake pensioenen en verworven rechten werden gegeven zouden het personeel moeten geruïsten. Bij de planning van de wervingen voor alle functies bij de spoorwegen voor 2016 en 2017 wordt er binnen de budgettaire mogelijkheden van de betrokken ondernemingen met dat verschijnsel rekening gehouden.

HR Rail organiseert tal van acties om zoveel mogelijk kandidaten warm te maken voor een job bij de spoorwegen (job days, sociale en klassieke media, communicatie-campagnes, treinsimulator, samenwerking met de VDAB en FOREM, enz.) en zal begin 2017 een jobtrein inleggen.

Tot op heden hebben de kandidaten het zelden over de eindeloopbaanaspecten gehad en het is voorbarig op de vraag van de vakbonden in te gaan. Ik zal erop toezien dat men als men de kwestie van zware arbeid behandelt, rekening zal houden met de moeilijkheden die inherent zijn aan die functies.

Bij de spoorwegen stelt men vast dat de website minder vaak wordt bezocht, maar dat er meer mensen zich kandidaat stellen voor een betrekking. De kandidaten solliciteren voor de inhoud van de job, maar ook voor de voordelen van een stabiele statutaire loopbaan. Het grootste wervingsprobleem heeft te maken met de verschillende situatie op de arbeidsmarkt in Vlaanderen en in

statutaire stable. La principale difficulté de recrutement est surtout liée à la différence entre le marché de l'emploi en Flandre et en Wallonie.

Wallonië.

Wat de gevraagde cijfers betreft, kan ik u het volgende meedelen.

Er zijn op het moment 2 413 operationele treinbegeleiders in dienst, waarvan 1 390 Nederlandstaligen en 1 105 Franstaligen, en 2 974 operationele treinbestuurders, waarvan 1 649 Nederlandstaligen en 1 327 Franstaligen.

Om comfortabel te werken, zijn er 2 466 operationele treinbegeleiders nodig, waarvan 1 351 Nederlandstaligen en 1 115 Franstaligen, en 2 893 operationele treinbestuurders, waarvan 1 615 Nederlandstaligen en 1 278 Franstaligen.

Er is dus momenteel een tekort van een veertigtal Nederlandstalige treinbegeleiders. Er zijn momenteel geen operationele problemen door personeelstekort en het verlof kan nog worden toegekend.

Er gaan voor eind 2017 174 treinbegeleiders op pensioen, waarvan 75 Nederlandstaligen en 99 Franstaligen, en 272 treinbestuurders, waarvan 155 Nederlandstaligen en 170 Franstaligen. De NMBS moet tegen eind 2017 472 trein bestuurders, waarvan 252 Nederlandstaligen en 220 Franstaligen, en 312 treinbegeleiders, waarvan 187 Nederlandstaligen en 125 Franstaligen, aanwerven om de gepensioneerden te vervangen en om de extra treinkilometers van het nieuwe vervoersplan op te vangen.

La SNCB compte actuellement 2 413 accompagnateurs de train opérationnels, 1 390 néerlandophones et 1 105 francophones. Il en faudrait 2 466, 1 351 néerlandophones et 1 115 francophones pour pouvoir travailler confortablement. On compte 2 974 conducteurs de train opérationnels, 1 649 néerlandophones et 1 327 francophones. Il en faudrait 2 893, 1 615 néerlandophones et 1 278 francophones, pour pouvoir travailler confortablement. Il manque donc une quarantaine d'accompagnateurs néerlandophones mais cette situation ne provoque pas encore de problèmes opérationnels et les congés peuvent encore être octroyés.

Il y aura 174 accompagnateurs de train et 272 conducteurs de train qui partiront à la retraite d'ici à la fin 2017. La SNCB devra donc recruter d'ici là 472 nouveaux conducteurs de train et 312 nouveaux accompagnateurs, y compris pour pouvoir faire face au nouveau plan de transport.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Président: Jean-Jacques Flahaux.

Voorzitter: Jean-Jacques Flahaux.

12 Questions jointes de

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Customer Experience Lab" (n° 15061)

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Customer Experience Lab" (n° 15317)

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Customer Experience Lab" (nr. 15061)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Customer Experience Lab" (nr. 15317)

12.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, je vois qu'enfin, la région du Centre obtient des postes qu'elle mérite. Je salue votre présidence, monsieur Flahaux.

12.01 Laurent Devin (PS): De NMBS heeft een klantenbevraging- en testcentrum, het Customer Experience Lab, opgericht om naar de wensen van de klanten te peilen en de nieuwe

Monsieur le ministre, récemment, nous apprenions par la presse que la SNCB avait mis en place un centre de test et de consultation de la

clientèle, le Customer Experience Lab. L'objectif est d'analyser les souhaits des clients et d'évaluer les nouveaux produits et services de la SNCB. Depuis la mi-juillet, une quarantaine de clients ont été consultés au sein du Customer Experience Lab de l'entreprise publique.

Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur ce centre de test et de consultation de la clientèle? Quand pourrions-nous obtenir les premiers résultats de cette expérience?

12.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, vous avez affirmé votre volonté de remettre le client au centre de l'action de la SNCB.

Dans un souci d'amélioration de l'offre et d'adaptation aux besoins en évolution constante du client, la SNCB a donc mis en place, en juillet, un Customer Expérience Lab au sous-sol du siège de la SNCB afin de faire participer ses clients à l'élaboration de ses produits.

Des groupes, issus d'un panel de 4 000 volontaires qui se sont manifestés pour participer à l'expérience, y ont accès à une salle qui contient un automate, un faux guichet, un PC, des tablettes dotées d'un logiciel d'analyse visuelle permettant d'étudier la lecture des pages web par les membres du panel.

Ces groupes travaillent à améliorer les services de l'entreprise et co-crée les nouveaux produits de la SNCB, comme l'ergonomie du site web, l'utilisation des parkings, le contenu et la mise en page des billets internet, afin de les rendre plus pratiques d'usage et plus ludiques aussi.

Monsieur le ministre, bientôt six mois après la mise en place de cet outil, quel retour d'expérience avez-vous de la part des usagers de la SNCB faisant partie du panel?

Quelle perception les professionnels de la SNCB, autrefois habitués à travailler en vase clos, ont-ils de l'expérience, dont ils peuvent voir la réalité *in situ* grâce à un miroir sans tain qui donne sur le laboratoire?

Au rythme de un à deux panels par mois, quels sont les champs des multiples pratiques de l'entreprise qui ont été abordés ou qui vont l'être?

Dans quels délais les aspects étudiés par les différents panels impacteront-ils concrètement la politique de la SNCB et ses différents outils au service du client?

Quand pourra-t-on avoir une évaluation en situation de ces co-productions, de la part du personnel ferroviaire comme des utilisateurs?

Enfin, ce laboratoire a-t-il vocation à devenir un outil permanent d'expérimentation, amélioration, adaptation des évolutions de l'outil ferroviaire?

12.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en raison de la révolution numérique, les clients n'abordent plus les produits de service de la SNCB de la même manière qu'il y a

produits et services van de NMBS te evalueren. Sinds medio juli werd er een veertigtal klanten bevestigd.

Kunt u nadere informatie hierover verstrekken? Wanneer zullen de eerste resultaten beschikbaar zijn?

12.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Teneinde het aanbod beter op de wensen van de klanten af te stemmen, heeft de NMBS in juli een Customer Experience Lab geopend. Groepen vrijwilligers hebben aan de test deelgenomen, die bedoeld is om de diensten te verbeteren en de klanten te betrekken bij de ontwikkeling van de nieuwe producten van de NMBS, en betrekking heeft op aspecten zoals de gebruiksvriendelijkheid van de website, het gebruik van de parkings of de inhoud en de lay-out van de e-bijetten. Welke feedback hebt u ontvangen in verband met die test?

Wat vinden de betrokken NMBS-medewerkers, die het niet gewend zijn om met mensen van buitenaf te werken, van de test? Welke aspecten van het bedrijf werden er onderzocht of zullen er binnenkort aan bod komen? Wanneer zullen de voorgestelde verbeteringen worden doorgevoerd? Wanneer zullen ze geëvalueerd worden, zowel door het spoorwegpersoneel als de gebruikers? Zal het Customer Experience Lab een vaste tool worden?

12.03 Minister François Bellot: Met deze tool heeft de NMBS willen anticiperen op de

dix ans. Les clients attendent des entreprises qu'elles puissent répondre plus facilement et rapidement à leurs besoins en termes commerciaux et d'information. La SNCB m'informe qu'avec cet outil, elle a souhaité anticiper ces attentes.

Pour savoir ce que le client souhaite, la SNCB a décidé de l'impliquer d'une manière transparente dans le développement et l'évaluation des nouveaux services. En misant sur une concertation avec ses clients, la SNCB entend les mettre au centre de ses préoccupations.

Grâce à ce nouveau Customer Test Center, la SNCB dispose des outils idéaux pour engager le dialogue avec ses clients et ainsi réfléchir avec eux aux améliorations du service offert. Via des groupes de discussion et des entretiens individuels, la SNCB sonde les attentes des clients et leur *feedback* de manière objective et ce, dès les phases de développement, du test et de l'évaluation des nouveaux services et produits. La SNCB peut, pour ce faire, puiser dans une large base de données de clients qui souhaitent participer à l'analyse. Les canaux de vente et d'information existants sont également passés à la loupe, vu que le laboratoire est équipé tant d'un guichet opérationnel que d'un automate de vente. Ainsi, via un appareil *eye tracking*, la SNCB teste comment agencer de manière optimale le *layout* et l'information sur un écran ou un billet. L'appareil suit le mouvement des yeux et montre clairement où le client porte son attention. Grâce à cette méthode, des adaptations à l'automate ont ainsi déjà été effectuées pour augmenter sa facilité d'utilisation.

La SNCB m'informe également que le *feedback* des clients est très positif. Ils apprécient le fait d'être écoutés et que leur *input* soit réellement pris en compte. C'est notamment le cas pour le *online home print ticket* pour lequel un client, lors de la seconde session, a pu constater que la version avait été adaptée en fonction de ses propres remarques.

Cette expérience permet aux collaborateurs de la SNCB qui doivent procéder aux changements, de mieux appréhender les souhaits, demandes et avis des clients. Le Customer Experience Lab constitue une nouvelle étape dans la transformation en une organisation soucieuse de sa clientèle.

Les sujets ayant été abordés sont les suivants:

- en juillet, le nouvel *online home print ticket*;
- en août, la simplification des conditions de transport;
- en août toujours, le test utilisateur du site web, l'accent étant mis sur le planificateur de voyage, les horaires et l'achat de billets;
- en septembre, les parkings des gares;
- en octobre, le nouvel *online home ticket*, la présentation du projet adapté après avoir consulté le groupe-cible de juillet;
- en novembre, le test des nouveaux designs du site web;
- et en décembre, l'examen en vue de l'amélioration du formulaire de contact en ligne.

Les différents panels auront un effet sur la politique de la SNCB en fonction des conclusions des études. Plus l'action sera importante, plus l'impact sera prioritaire dans le timing et/ou les moyens requis.

Ainsi, l'adaptation des premiers *designs* du site web est déjà intervenue au cours de la semaine qui a suivi l'enquête.

verwachtingen van de klanten. Om te weten wat de klanten wensen heeft de NMBS besloten om hen op transparante wijze te betrekken bij de ontwikkeling en evaluatie van de nieuwe diensten: dankzij het *Customer Test Center* wil de NMBS de dialoog met haar klanten aangaan en zo samen verbeteringen uitdenken. Via discussiegroepen en individuele gesprekken wordt op een objectieve manier gepeild naar de verwachtingen van klanten. De NMBS kan hiervoor putten uit een uitgebreide database van vrijwillige klanten.

De verkoops- en informatiekanalen worden onder de loep genomen, aangezien het lab uitgerust is met zowel een operationeel loket als een verkoopsautomaat. Dankzij de eyetracking-methode werden bijvoorbeeld al aanpassingen aan de automaat doorgevoerd, in functie van waar de klant aandacht aan besteedt.

De klanten waarderen het dat er naar hen wordt geluisterd. het *Customer Experience Lab* vormt een stap in het proces voor de transformatie van de NMBS tot een organisatie die zich meer bekommert om haar klanten.

In juli werden de volgende onderwerpen behandeld: het nieuwe thuis te printen *onlineticket*, dat eerst bij een doelgroep werd getest en na opmerkingen van de betrokkenen werd aangepast, de vereenvoudiging van de vervoersvoorwaarden, de website, de parkings aan de stations, het nieuwe design van de website en de verbetering van het online-contactformulier.

Afhankelijk van de bevindingen van de studies zullen er prioriteiten worden gesteld op basis van de planning of de middelen. Zo werd het design van de website al een week na het onderzoek voor het

L'implémentation réelle de ces nouveautés dans les systèmes IT aura lieu au cours du second semestre 2017. L'évaluation de ces co-productions fait partie d'un processus standard. Chaque action déployée à l'issue d'une telle enquête sera également évaluée par la suite.

Enfin, la SNCB veut effectivement investir dans ce processus pour pouvoir réaliser ces enquêtes de manière permanente afin d'améliorer et d'adapter le plus rapidement possible ses multiples pratiques.

eerst aangepast, ook al zullen die nieuwe aanpassingen pas in de tweede helft van 2017 echt worden ingevoerd. Elke actie die na zo een onderzoek wordt ondernomen, zal worden geëvalueerd.

De NMBS wil in dat proces investeren om die onderzoeken permanent te kunnen uitvoeren.

12.04 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour l'exhaustivité de votre réponse.

12.05 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): J'en ferai de même.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de trains supprimés en 2016" (n° 15062)**

13 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal afgeschafte treinen in 2016" (nr. 15062)**

13.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, vous remarquerez que ce parlement est composé, pour l'instant, à 3/5^e de gens de la région du Centre et nous avons la présidence.

Le **président**: Qu'est-ce qu'on va en faire?

13.02 **Laurent Devin** (PS): On va finir par y arriver! Imaginez: 3/5^e, on aurait une ligne avec des trains et... magnifique! On ne s'arrêterait même pas là.

En 2016, du mois de janvier au mois de juillet, il y a eu 31 816 trains supprimés sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge. C'est près de 10 000 trains supprimés de plus que sur l'ensemble de l'année 2015.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner les raisons principales de cette augmentation du nombre de trains supprimés au premier semestre 2016? Autant l'année passée, vous m'aviez dit qu'il y a eu beaucoup de grèves en 2015... En 2016, il y en a eu moins.

13.03 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en 2015, du mois de janvier au mois de juillet, il y a eu 13 781 trains supprimés sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge. En 2016, il y en a eu 31 816 supprimés sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

Les principales raisons de cette augmentation en 2016 sont dues à l'explosion des actions sociales et les conséquences des attentats de Bruxelles. On a le chiffre détaillé. Ces événements sont mentionnés ci-dessous avec le nombre de trains supprimés.

Du 5 janvier au 8 janvier, grève annoncée; 5 525 trains supprimés en Wallonie; uniquement en Wallonie.

Du 21 au 31 mars: mesures de sécurité à la demande de la police

13.02 **Laurent Devin** (PS): Tussen januari en juli 2016 werden er 31.816 treinen afgeschaft op het Belgische spoornet, d.i. duizend meer dan in 2015.

Om welke redenen?

13.03 **Minister François Bellot**: De stijging van het aantal afgeschafte treinen is voornamelijk te wijten aan een forse toename van het aantal sociale acties en aan de gevolgen van de aanslagen in Brussel, met inbegrip van de door de politie gevraagde veiligheidsmaatregelen.

suite aux attentats terroristes; 1 132 trains.

Du 25 au 30 mai, grève spontanée: 8 301 trains supprimés.

Du 30 au 31 mai, action sociale annoncée: 2 684 trains supprimés.

Du 1^{er} au 7 juin, grève spontanée: 4 463 trains supprimés sur tout le réseau.

Du 23 au 25 juin, grève nationale annoncée: 997 trains supprimés sur tout le réseau SNCB.

Soit un total de 23 302 trains supprimés suite à ces divers événements.

13.04 **Laurent Devin** (PS): Merci, monsieur le ministre, pour ces précisions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau data center de la SNCB" (n° 15063)**

14 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe datacenter van de NMBS" (nr. 15063)**

14.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, la SNCB compte investir 75 millions d'euros dans un nouveau *data center*, un centre de stockage de données. Un appel d'offres a été lancé. Plusieurs entreprises sont susceptibles d'y répondre, notamment Siemens, NRB ou encore Win.

14.01 **Laurent Devin** (PS): De NMBS wil 75 miljoen euro investeren in een nieuw data-center. Er werd een offerte-aanvraag uitgeschreven.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur la procédure d'attribution du marché? À quelle échéance, estimez-vous pouvoir l'attribuer?

Kan u toelichting geven bij de procedure en de termijn voor de toewijzing van de opdracht meedelen?

14.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Devin, la SNCB m'informe qu'elle a en effet lancé une procédure pour des services de *data center*. Ce marché public a été publié aux niveaux belge et européen avec publication au *Bulletin des adjudications* du 7 août 2015 et au *Journal officiel des Communautés européennes* du 12 août de la même année. La date limite de remise des candidatures était le 18 septembre 2015.

14.02 **Minister François Bellot**: De NMBS informeert mij dat de overheidsopdracht bekendgemaakt werd in het Bulletin der Aanbestedingen voor de opdrachten van 7 augustus 2015 en in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 12 augustus 2015. De uiterste datum was 18 september 2015.

La procédure étant en cours, la SNCB ne peut communiquer de détails au risque d'enfreindre les règles de confidentialité applicables à ce type de marché. Nous pouvons cependant signaler que l'évaluation des offres est en cours. Il s'agit d'un dossier techniquement complexe et de la plus haute importance pour la SNCB, tant du point de vue financier qu'opérationnel. Pour cette raison, l'attribution n'est certainement pas attendue avant la mi-2017.

Aangezien de procedure loopt, kan de NMBS geen details vermelden krachtens de vertrouwelijkheid-regels. De evaluatie van de offertes is momenteel aan de gang. De toewijzing wordt niet verwacht voor medio 2017.

14.03 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, j'ai très bien entendu la réponse de M. le ministre et l'en remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 15065)

15 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 15065)

15.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le service minimum aurait pour but d'assurer la continuité du service public durant les grèves. Vous avez présenté quatre modèles qui sont à l'étude dans les instances syndicales. Il y a deux constantes dans ces quatre modèles: le système de recensement des travailleurs et des grévistes et les sanctions sévères prévues contre les personnes qui auront répondu qu'elles viendraient travailler mais qui ne se présenteraient pas le jour de la grève.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur les sanctions envisagées contre les travailleurs qui ne se présenteraient pas le jour de la grève malgré qu'ils aient répondu au préalable qu'ils viendraient travailler?

Lors de la grève du 24 juin dernier, des travailleurs non-grévistes n'ont pas pu se rendre sur leur lieu de travail à cause, justement, d'un mouvement de grève. Ces travailleurs non-grévistes seront-ils également pénalisés s'ils n'arrivent pas à atteindre leur poste de travail le jour d'une grève? Comment déterminerez-vous ceux qui seront pénalisés parce qu'ils n'ont pas répondu à l'appel de ceux qui sont empêchés contre leur volonté?

15.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, je tiens à rappeler que chaque grève sur le rail est une action de travailleurs contre d'autres travailleurs. Il faut garder cela à l'esprit car cela justifie la réussite de la mise en place d'un service garanti pour protéger les travailleurs. Comme je l'ai indiqué, il appartient, pour l'heure, aux sociétés d'élaborer, en concertation avec les organisations syndicales, une formule praticable pour ce que l'on appelle le service garanti.

Les modèles proposés ne sont pas ceux du ministre ou de la ministre précédente. Il s'agit des modèles pour lesquels vous avez eu des auditions fin juin et début juillet. Ces modèles partent du principe que les personnes qui se sont présentées comme volontaires mettront également tout en œuvre pour une présence à leur travail, sous peine d'être considérées comme illégalement absentes. Le fait de prévoir des sanctions disciplinaires appropriées pour ces cas d'absences illégales fait partie de ce que j'entends par "élaborer une formule praticable".

D'un point de vue concret, il appartiendra cependant toujours à l'autorité administrative d'apprécier et de justifier l'imposition de sanctions disciplinaires pour cause d'absence illégale, y compris dans le cadre d'actions de grève. Il serait dès lors prématuré que je propose d'ores et déjà d'initiative une sanction disciplinaire concrète pour les cas que vous évoquez.

15.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, j'ai bien entendu la réponse de M. le ministre sur ce dossier délicat.

L'incident est clos.

15.01 Laurent Devin (PS): U heeft vier modellen voor een minimale dienstverlening aan de NMBS voorgesteld. Daarin zijn er twee constanten: de oplijsting van werkwilligen en stakers en de sancties tegen wie wou komen werken maar op de stakingsdag forfait geeft.

Op 24 juni raakten de werkwilligen niet op hun werkplek door de staking: zullen zij ook worden gestraft?

15.02 Minister François Bellot: De bedrijven moeten in samenspraak met de vakbonden een haalbare formule voor een gegarandeerde dienstverlening uitwerken. In de voorgestelde modellen gaan we ervan uit dat wie zich vrijwillig heeft aangeboden alles in het werk zal stellen om op het werk te raken, op het gevaar af als ongewettigd afwezig te worden beschouwd. De sancties die in die gevallen kunnen worden opgelegd, maken deel uit van wat ik een 'haalbare formule' noem.

De administratieve overheid zal de tuchtstraffen wegens ongewettigde afwezigheid steeds moeten beoordelen en rechtvaardigen, ook tijdens stakingen.

Het incident is gesloten.

16 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions des accompagnateurs de train" (n° 15066)

16 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 15066)

16.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, trois accompagnateurs de train sont agressés chaque jour sur leur lieu de travail. Chaque année, ce sont plus de 1 000 cas de violences physiques et verbales qui sont répertoriés; 70 % de ces attaques se déclenchent au moment du contrôle du titre de transport. Parmi les 1 039 agressions que la SNCB a dénombrées, il y avait 181 cas de coups et blessures, 260 cas de violences légères, 403 menaces et 195 insultes.

Monsieur le ministre, qu'est-il mis en place actuellement pour lutter contre et prévenir ces actes de violence contre les accompagnateurs de train?

16.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, la SNCB m'informe que les agressions envers le personnel constituent l'une de ses priorités absolues. Un masterplan anti-agression a été mis en place proposant une cinquantaine de mesures et visant tant à réduire drastiquement les risques d'agression qu'à favoriser la prise en charge du personnel victime.

Ce plan est suivi, évalué et adapté régulièrement dans le cadre d'un groupe de pilotage paritaire composé d'une délégation de la SNCB et de représentants des organisations syndicales reconnues. Ce dernier définit les stratégies à mettre en oeuvre.

La SNCB a également mené de larges enquêtes auprès de son personnel afin d'obtenir une idée plus précise de l'ampleur du phénomène et de ses répercussions. Les chiffres liés aux agressions sont suivis de manière journalière. Les mesures issues du masterplan sont discutées lors de groupes de travail paritaires.

Enfin, la SNCB collabore de manière intensive avec les services de police, notamment dans le cadre des accords de collaboration qu'elle établit avec les autorités locales en matière de sécurité dans et autour des gares.

16.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je vous encourage vraiment à accomplir l'ensemble de ces tâches. Selon moi, il convient de réserver une attention particulière à cette thématique liée à la violence.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les modifications à la législation routière" (n° 15069)

17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wijzigingen aan de verkeerswetgeving" (nr. 15069)

16.01 Laurent Devin (PS): Ieder jaar worden er 1.000 gevallen van agressie tegen treinbegeleiders geteld. In 70% van de gevallen worden ze tijdens de controle aangevallen.

Wat zult u ondernemen om die gewelddaden te voorkomen?

16.02 Minister François Bellot: De NMBS deelt me mee dat de agressie tegen het personeel een van haar topprioriteiten is. Met een masterplan tegen agressie wil men de zorg voor de personeelsleden die er het slachtoffer van werden, bevorderen. Dat plan wordt geëvalueerd en aangepast door een stuurgroep die uit medewerkers van de NMBS en de vakbonden bestaat.

De NMBS voert onderzoek uit bij haar personeel. De cijfers inzake de gevallen van agressie worden gevolgd en de maatregelen van het masterplan worden in de werkgroepen besproken. De NMBS werkt samen met de politiediensten.

16.03 Laurent Devin (PS): Ik vraag nadrukkelijk dat u dat masterplan ten uitvoer legt. Deze kwestie verdient bijzondere aandacht.

17.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, votre collègue, le ministre de la Justice, Koen Geens, a annoncé avoir préparé un projet qui apporte d'importantes modifications à la législation routière. Une de ses modifications comprend la création d'une nouvelle banque-carrefour pour mieux suivre la récidive et des sanctions plus sévères contre les infractions. Par exemple, le projet prévoit que les conducteurs qui ne respectent pas le Code de la route perdront leur permis de conduire standard pour six heures et non plus pour deux ou trois heures, comme c'est le cas aujourd'hui.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des informations plus précises sur les mesures prévues dans ce projet de modification de la législation routière? L'IBSR a-t-il été concerté lors de la formation de ce projet? Quelles seront les sanctions concrètes entreprises contre un récidiviste? Quels types d'informations contiendra la nouvelle banque-carrefour? Comment fonctionnera-t-elle?

17.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, la proposition d'un avant-projet de loi fait actuellement l'objet de réunions de concertation entre les cabinets Justice et Mobilité. Comme mentionné dans ma note de politique générale, ce projet vise, entre autres, à alourdir les peines pour les infractions en matière de permis de conduire et délit de fuite, une application davantage étendue de l'éthylotest anti-démarrage et une responsabilité accrue pour les titulaires de la plaque lors de délit de fuite. Ce projet de loi devrait être déposé au parlement en 2017.

Il n'est pas question d'une nouvelle banque-carrefour. La banque-carrefour des permis de conduire, créée par la loi portant des dispositions diverses du 14 avril 2011 est la banque-carrefour Mercurius, dont il a été question dans la presse.

17.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions ainsi que M. le président pour la bonne conduite de cette réunion.

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

18 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van de nieuwe CEO van de NMBS" (nr. 15080)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moeizame aanstelling van een opvolger voor Jo Cornu aan het hoofd van de NMBS" (nr. 15442)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voortdurende uitstel bij het aanwerven van een

17.01 Laurent Devin (PS): De minister van Justitie heeft een ontwerp tot wijziging van de verkeerswetgeving in het vooruitzicht gesteld. Er zou een kruispuntbank komen om recidive beter op te volgen en de straffen zouden worden aangescherpt.

Kunt u meer informatie verschaffen over de maatregelen in dat ontwerp? Werd het BIVV geraadpleegd bij de opstelling daarvan? Welke concrete sancties komen er in geval van recidive? Welk soort informatie zal de nieuwe kruispuntbank bevatten? Hoe zal ze werken?

17.02 Minister François Bellot: Er vindt overleg plaats over een voorontwerp van wet tussen de kabinetten van Justitie en Mobiliteit. Doel is de straffen te verzwaren voor inbreuken met betrekking tot het rijbewijs en vluchtmisdrijf; het ontwerp voorziet ook in een verruimde toepassing van het alcoholslot en het vergroot de aansprakelijkheid van de houders van de nummerplaat in geval van vluchtmisdrijf. Het ontwerp zou in 2017 bij het Parlement worden ingediend.

De kruispuntbank van de rijbewijzen, die werd opgericht bij de wet van 14 april 2011, is de Mercuriuskruispuntbank waaraan in de pers aandacht werd besteed.

nieuwe CEO voor de NMBS" (nr. 15469)

18 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation du nouveau CEO de la SNCB" (n° 15080)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage de la désignation du successeur de Jo Cornu à la tête de la SNCB" (n° 15442)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report constant du recrutement d'un nouveau CEO à la SNCB" (n° 15469)

18.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, cette question concerne le CEO de la SNCB. Je vous avais déjà posé la même question en octobre, au moment où la nomination était normalement prévue. Aujourd'hui, près de deux mois plus tard, on attend toujours la nomination de ce CEO.

Pourquoi ce retard? On lit dans la presse que des critères objectifs seraient appliqués. Le nom d'une personne circule. Elle serait clairement en tête de la *short list* qui ressort. Mais, visiblement, il y a des oppositions au sein de la majorité vis-à-vis de cette personne. Pourquoi ce retard? Qui ou plutôt quelles forces politiques sont-elles responsables de ce retard? Il est interpellant de voir que cette procédure traîne autant. Cette nomination est-elle liée à d'autres nominations, par exemple au sein de la SNCB ou Infrabel? Pour vous, la décision est-elle prise? A-t-on trouvé le candidat idéal ou la candidate idéale? Voilà les questions que je me pose, monsieur le ministre, et auxquelles j'aimerais avoir une réponse en toute franchise et ouverture

Le **président**: Même si nous en avons déjà parlé, hier, en commission de l'Infrastructure, M. le ministre se fera un plaisir de répondre à nouveau.

18.02 François Bellot, ministre: Monsieur Van Hees, le recrutement du CEO de la SNCB est un dossier que j'ai pris en main dès que j'en ai reçu le mandat du kern précisant la méthode.

Plusieurs méthodes étaient possibles. C'est celle de l'objectivation du choix qui a été poursuivie par la désignation d'un chasseur de tête à l'issue d'une procédure de marchés publics. En un temps record de deux mois, pendant les grandes vacances, comme le kern me l'a demandé, différentes étapes ont été franchies.

Tout d'abord, pour éviter les écueils qui ont été connus par le passé, un cabinet d'avocats a été sélectionné pour accompagner le choix du bureau du chasseur de tête. Deuxièmement, nous avons recruté un chasseur de tête à l'issue d'une consultation, lors de laquelle sept avaient été consultés. Troisièmement, la mission en elle-même a été menée selon les étapes classiques de recherche, à savoir l'identification des candidats potentiels, la sélection des candidats les plus aptes à la fonction, puis la présentation en dossier complet des meilleurs profils pour la fonction. Nous parlons ici des quatre candidats retenus dans la *short list*.

Comme je vous l'ai dit hier, j'ai appris par la presse la veille au soir qu'un des candidats ne l'était plus. Nous nous retrouvons donc avec une liste de trois noms. Actuellement, le kern est saisi du dossier et une décision sera prise prochainement. Comme je l'ai déjà indiqué, le

18.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Deze vraag betreft de benoeming van de nieuwe CEO van de NMBS, waarop we nog altijd wachten. Er wordt een naam genoemd in de pers, maar binnen de meerderheid bestaan er meningsverschillen over die persoon.

Welke politieke krachten zijn verantwoordelijk voor die vertraging? Is die benoeming gekoppeld aan andere benoemingen bij de NMBS of Infrabel? Is wat u betreft de beslissing al genomen?

18.02 Minister François Bellot: De aanwerving van de CEO van de NMBS is een dossier waarover ik mij ontfermd heb zodra ik daartoe een mandaat van het kernkabinet kreeg waarbij de te volgen methode werd gepreciseerd.

Er waren verschillende methoden mogelijk. Om de keuze te objectiveren werd er na een aanbestedingsprocedure een headhunter aangesteld. Tijdens het zomerreces werden er verschillende stappen gedaan.

Er werd een advocatenkantoor geselecteerd om de keuze voor de headhunter te begeleiden. Uit zeven headhunters hebben we er één gekozen. De opdracht verliep als volgt: identificatie van de potentiële kandidaten, selectie van de meest geschikte personen en

kern profitera de ce remaniement pour enfin mettre en place les administrateurs régionaux attendus depuis de nombreuses années et un ou une présidente d'Infrabel.

de voorstelling van de beste profielen met een volledig dossier. We hebben het hier over de vier kandidaten die op de shortlist staan.

Aangezien een kandidaat zich heeft teruggetrokken, zijn er nog drie namen over. Het kernkabinet heeft het dossier in behandeling genomen en zal binnenkort een beslissing nemen. Het kabinet zal van de gelegenheid gebruikmaken om de langverwachte bestuurders die de Gewesten vertegenwoordigen en een voorzitter van Infrabel aan te stellen.

18.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cet historique complet de la procédure, mais qui est un peu léger concernant le retard qui est pris. C'était cela, le sens de ma question. Sur ce retard et les causes de ce retard, je n'obtiens aucune réponse.

18.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik heb geen antwoorden gekregen op mijn vragen met betrekking tot de redenen waarom dit zo lang aansleept. Als het dossier aan het kernkabinet werd voorgelegd, dan betekent dat dat er politieke moeilijkheden rijzen binnen de meerderheid waardoor een en ander maar niet afgerond geraakt!

Si le kern est saisi du dossier, on doit en conclure que des difficultés politiques au sein de la majorité empêchent d'arriver à une conclusion. Vous nous dites qu'en un temps record, toute la procédure a été mise en place. Cela augmente le questionnement sur le retard pris après cette procédure réalisée en un temps record.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney" (n° 15169)**
- **M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney et l'avenir de cette gare" (n° 15270)**

19 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de wachtruimte in het station Ciney" (nr. 15169)**
- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de wachtruimte in het station Ciney en de toekomst van het station" (nr. 15270)**

Le **président**: Monsieur Gilkinet, vu que vos questions sont tellement proches, j'imagine que vous allez les synthétiser.

19.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Oui, monsieur le président, car la seconde est une actualisation de la première.

19.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Naar verluidt gaat de wachtruimte van het station Ciney voortaan doordeweeks om 20.00 uur en tijdens het weekend om 20.30 uur dicht. Studenten die op zondagavond naar hun kot reizen, zullen er dus niet meer op

Monsieur le ministre, je voudrais vous interroger sur l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney et l'avenir de cette dernière. Tout à l'heure, je vous ai parlé de votre priorité, qui consiste à faire rouler des trains, mais une qualité d'accueil minimum est aussi nécessaire pour les navetteurs en termes de sécurité et de convivialité. Or je crains

qu'elle ne soit plus garantie.

Les navetteurs qui embarquent ou débarquent en gare de Ciney ont découvert très récemment, via une affiche, que le hall de la gare serait désormais fermé dès 20 h 00 durant la semaine et à 20 h 30 le week-end. Au moment où les navetteurs de la ligne 162 sont victimes de retards récurrents, la décision de la SNCB est encore plus incompréhensible. On peut notamment penser aux étudiants qui rejoignent les villes universitaires le dimanche soir et qui ne pourront plus attendre leur train dans le hall. Infrabel a ainsi construit un caisson en bois absolument disgracieux. On peut aussi évoquer les escaliers mécaniques qui ne sont plus en fonction et qui, par conséquent, nuisent à l'accès de tous à la gare.

Voici près d'un an, je vous interrogeais sur la dégradation du service dans cette gare importante de Wallonie, utilisée en moyenne quotidiennement par près de 2 000 navetteurs (1 804 d'après les chiffres de 2014). En ce qui concerne l'ancien buffet, vous aviez indiqué que la SNCB envisageait d'implanter une exploitation dite "mixte", permettant de combiner une activité horeca avec la vente de presse. Depuis cette réponse, tant la cafétéria que l'ancien point presse restent vides.

Vous annoncez aussi la création d'un second parking de 88 places. Celui-ci a effectivement vu le jour, mais il est loin d'être finalisé. Les conditions y sont très précaires, sans parler de la sécurité.

Interrogé au micro de *Ma Télé* (la télévision locale) le 30 novembre, vous avez fait une annonce surprenante. En effet, vous avez évoqué "un masterplan pour redessiner à la fois les zones de stationnement autour de la gare de Ciney et le point où se trouvera la salle des pas perdus et la gare", en précisant qu'une nouvelle gare serait "décalée de 200 à 300 mètres vers Namur". À aucun moment, jusqu'à présent, une telle hypothèse n'avait été abordée et, a fortiori, présentée devant le conseil communal de Ciney.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la fermeture du hall de la gare de Ciney à la même heure que les guichets? Pour quelle raison la SNCB a-t-elle pris cette décision? Quelle est l'économie escomptée? Quelle concertation a-t-elle été organisée avec la Ville de Ciney?

Quelles solutions seront-elles mises en œuvre pour maintenir le confort des navetteurs et leur sécurité, notamment en période hivernale, et alors que les retards sont très importants, les conduisant, malheureusement, à devoir attendre leur train? Pouvez-vous m'indiquer si une décision a été prise concernant la relance d'une activité de type horeca et distribution de presse en gare de Ciney? Pouvez-vous me dire dans quel délai le parking situé dans le prolongement de la gare des bus sera-t-il finalisé? La SNCB a-t-elle prévu de procéder à la réparation des escalators hors service depuis un certain temps? Pouvez-vous nous indiquer pour quelle raison la SNCB envisage-t-elle de déplacer la gare de Ciney? À quel coût un tel projet est-il évalué? Ce dernier a-t-il fait l'objet d'une concertation avec les autorités locales? À quelle décision a-t-elle abouti? Qu'est-ce qui justifie la construction d'une nouvelle gare? Sur quel terrain serait-elle construite, le cas échéant, et pour quel coût? Dans quel calendrier? Quelles en seraient les caractéristiques en termes d'accueil des navetteurs? Le cas échéant, qu'est-ce qui sera mis en place, dans

hun trein kunnen wachten. Bovendien zijn de roltrappen defect.

Op een vraag over de restauratiezaal antwoordde u een jaar geleden dat de NMBS nadacht over een gemengde uitbating: een horeca-activiteit in combinatie met persverkoop. Daar is echter niets van terechtgekomen.

U kondigde tevens aan dat er een tweede parking, met een capaciteit van 88 plaatsen, zou worden aangelegd. Die is nog steeds niet klaar.

Toen de lokale televisie u onlangs vragen stelde, kwam u plots aanzetten met een masterplan voor het station Ciney. U zei dat het station 200 tot 300 meter in de richting van Namen zou worden verplaatst maar zo'n hypothese werd nooit aan de gemeenteraad van Ciney voorgelegd.

Zal de wachtruimte van het station Ciney inderdaad gelijktijdig met de loketten sluiten? Vanwaar die beslissing? Hoeveel denkt u zo te besparen? Welk overleg is er geweest met de stad Ciney? Welke oplossingen zullen er worden aangereikt om het comfort en de veiligheid van de reizigers tijdens de winter of bij grote vertragingen te blijven garanderen?

Hoe staat het met heropstarten van een horeca-activiteit of een dagbladkiosk in het station Ciney? Wanneer zal de parking die bij het busstation aansluit klaar zijn? Zal de NMBS de roltrappen die al enige tijd buiten dienst zijn herstellen?

Waarom wil de NMBS het station verplaatsen? Hoeveel zal dat kosten? Werd er overleg gepleegd met de lokale overheden? Op welk terrein zal het nieuwe station gebouwd worden? Wanneer zal dat gebeuren en hoeveel zal die

l'intervalle, pour garantir la qualité de l'accueil, la sécurité et le confort? Voici mes questions sur la gare de Ciney.

operatie kosten? Hoeveel personen zullen er onthaald kunnen worden? Hoe zal men er ondertussen voor zorgen dat de reizigers op een kwaliteitsvolle, veilige en comfortabele manier onthaald kunnen worden?

Le **président**: J'imagine que M. le ministre connaît particulièrement bien cette problématique régionale.

19.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, la SNCB m'informe que les heures d'accès à la salle d'attente de Ciney seront en effet alignées sur les heures d'ouverture des guichets. Pour des raisons opérationnelles, cette mesure sera d'application dès ce jeudi 15 décembre. En effet, le personnel de la cabine de signalisation, qui gérait l'ouverture et la fermeture de la salle des pas perdus, ne sera plus présent en gare. Cette tâche sera donc momentanément assurée par une entreprise privée de sécurité avant d'être transmise, à terme, au personnel assurant la desserte du guichet. Cette méthode de travail est d'application dans toutes les gares de même catégorie de plus de 10 000 voyageurs par semaine. La Ville de Ciney a été informée de ce changement lors d'une réunion organisée en octobre 2016.

19.02 Minister **François Bellot**: Vanaf 15 december zal de wachtruimte in Ciney toegankelijk zijn in functie van de openingsuren van de loketten omdat het personeel van het seinhuis, dat die ruimte beheerde, niet langer in het station aanwezig zal zijn. Een private beveiligingsonderneming zal die taak verzekeren tot het loketpersoneel het doet zoals dat in alle stations met meer dan 10.000 passagiers per week gebeurt. Er wordt een nachtsluis gebouwd om toegang te krijgen tot de onderdoorgang.

Afin de permettre à la clientèle d'accéder au couloir sous voies en dehors des heures d'ouverture de la gare, un sas de nuit est actuellement en cours de réalisation.

En ce qui concerne la concession située dans l'ancien buffet, le candidat retenu pour la reprise de celle-ci n'a pas donné suite au contrat qui lui a été envoyé par la SNCB, qui continue dès lors à prospecter le marché. Aucune finition complémentaire n'est prévue à court terme pour le parking. En effet, le projet de la nouvelle gare prévue pour 2019-2020 est susceptible de voir la construction d'un parking à étages à cet endroit. Aussi la SNCB souhaite-t-elle limiter les coûts de finition du parking actuel car l'escalator concerné est irréparable. Par ailleurs, Infrabel prévoit le déplacement des quais et la construction de nouveaux accès aux quais en 2019-2020.

De kandidaat die geselecteerd werd om de concessie van het oude buffet over te nemen heeft geen gevolg gegeven aan het contract dat door de NMBS werd opgestuurd. De NMBS blijft de markt verkennen. Men is niet van plan de parking af te werken aangezien er op die plaats in het kader van de bouw van het nieuwe station in 2019-2020 een parkeertoren zal komen. De roltrap kan niet meer hersteld worden. Infrabel is van plan de perrons te verplaatsen en in 2019-2020 nieuwe toegangen aan te leggen.

Infrabel doit exécuter des travaux importants dans le cadre de la modernisation de l'axe 3. La gare de Ciney sera fortement impactée. Les quais seront reculés de plus de 150 mètres vers Namur. La gare devra donc être centrée par rapport aux futurs quais et à une nouvelle passerelle d'accès aux quais et au parking. Le budget total est de 6 millions d'euros, comprenant le bâtiment des voyageurs, les parkings et la passerelle. Ces charges seront réparties entre Infrabel et la SNCB. Les autorités locales ont bien été consultées, comme pour tout projet de ce type. La nouvelle gare devrait être construite sur le terrain situé entre la gare de bus actuelle et le nouveau parking construit à l'intérieur de la courbe routière. Le nouveau bâtiment serait accolé au parking voisin et donnerait accès à la future passerelle, à construire à côté du nouveau pont. Cette construction répondra aux besoins des voyageurs et sera entièrement accessible aux PMR.

Infrabel moet werkzaamheden uitvoeren om as 3 te moderniseren en dat heeft ingrijpende gevolgen voor het station Ciney: de perrons zullen meer dan 150 meter in de richting van Namen opschuiven en er zal een nieuwe loopbrug komen die toegang geeft tot de perrons en de parking. Het totale budget bedraagt 6 miljoen euro en komt ten laste van Infrabel en de NMBS. De lokale overheden werden geraadpleegd. Alle nieuwe voorzieningen zullen toegankelijk

La SNCB signale qu'entre-temps, des solutions provisoires seront trouvées le cas échéant, mais qu'elle cherchera à limiter au maximum les désagréments de la clientèle.

En ce qui concerne l'accès à la salle des pas perdus, en dehors de la présence d'un guichetier, suite à des contacts que j'ai eus tant avec la SNCB qu'avec le bourgmestre, nous envisageons le placement de gâches électriques, qui s'ouvrent automatiquement, à une heure à convenir le matin, très tôt, avant que les premiers voyageurs n'aient besoin de rentrer dans la salle des pas perdus et seront fermées après l'arrivée du dernier train vers 22 h 30 ou 23 h 00. La police passera régulièrement pour vérifier que tout se passe bien dans la salle des pas perdus. C'est cette proposition que nous mettons aujourd'hui sur la table et que nous souhaitons mettre en œuvre rapidement.

zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS zal de hinder zoveel mogelijk proberen te beperken. Wat de toegang tot de wachtzaal in afwezigheid van de loketbedienden betreft, wordt er overwogen om de deuren 's morgens vroeg automatisch te laten opengaan en 's avonds te sluiten na de aankomst van de laatste trein. De politie zal regelmatig patrouilleren.

19.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Ce dernier complément est essentiel. Le dernier train qui s'arrête à Jemelle doit s'arrêter en gare de Ciney à 23 h 30. S'agit-il d'un projet ou d'un engagement ferme?

19.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Betreft het een project of een toezegging?

19.04 François Bellot, ministre: C'est une solution convenue avec la Ville de Ciney. Nous attendons le retour de la SNCB quant à la date de son placement. Cette solution a déjà été réalisée dans d'autres gares; elle donne satisfaction lorsqu'il s'agit de gares situées à proximité du centre-ville, dans des lieux encore relativement habités, ce qui est le cas là-bas.

19.04 Minister **François Bellot**: We zijn deze oplossing met het stadsbestuur van Ciney overeengekomen. De NMBS moet ons de uitvoeringsdatum meedelen.

19.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): (...) et d'autres positions positives qui ont été prises par le conseil communal de Ciney. Il est juste inimaginable de laisser à l'extérieur ou dans des couloirs mal éclairés, ouverts à tout vent, des voyageurs fréquentant une gare aussi importante. Selon moi, la SNCB doit assurer à l'ensemble de ses voyageurs des conditions d'accueil qui ne soient pas forcément coûteuses, mais qui soient simplement confortables et sécurisantes. La fermeture de cette gare à partir de demain est un véritable problème. J'attends que la solution que vous venez de suggérer soit mise en œuvre le plus rapidement possible. Nous sommes en plein hiver et c'est maintenant que c'est nécessaire.

19.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): De NMBS kan de treinreizigers in dit belangrijk station toch niet in de kou laten staan, buiten of in slecht verlichte en tochtige gangen! Het is winter!

Je prends également note des projets à moyen terme, pour 2019-2020, visant la modification totale de la configuration de la gare. J'insiste d'ores et déjà sur la nécessité de ces fameuses solutions provisoires qui doivent permettre aux voyageurs dans l'attente de vivre leur vie de navetteurs dans des conditions convenables. À Ciney, ces conditions sont, pour le moment, à la limite de l'acceptable. Pourtant vous nous dites que le parking provisoire ne sera pas aménagé. Vous devriez vous rendre sur place.

Ik noteer dat er op middellange termijn plannen zijn om de stationsinrichting aan te passen. In afwachting daarvan moeten er voorlopige oplossingen uitgewerkt worden opdat de reizigers in behoorlijke omstandigheden zouden worden opgevangen.

19.06 François Bellot, ministre: Je m'y suis rendu plusieurs fois, monsieur Gilkinet.

19.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Vous avez alors pu constater que ce ne sont pas des conditions d'accueil acceptables pour une entreprise publique ferroviaire.

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

20 Questions jointes de

- Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publicité sur les conséquences des actes interdits dans les avions" (n° 15171)

- M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les personnes alcoolisées dans les avions" (n° 15316)

20 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de communicatie over de gevolgen van ongeoorloofd gedrag in een vliegtuig" (nr. 15171)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "dronken vliegtuigpassagiers" (nr. 15316)

20.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, il y a peu un avion au départ de Zaventem à destination d'Alicante a dû différer son départ de plusieurs heures à la suite de troubles causés par 41 passagers ivres au moment du décollage.

Le commandant voyant ses appels au calme sans effet, son équipage ayant même reçu des menaces, a été obligé de revenir à la porte d'embarquement pour faire évacuer les auteurs de troubles. Le retard occasionné a obligé au remplacement de l'équipage, entraînant retard et perturbations dans l'organisation du service.

Monsieur le ministre, s'il n'y a eu aucune plainte déposée, aucune arrestation par les forces de l'ordre, il faut cependant noter que ce genre de problème arrive de plus en plus régulièrement, mettant, au mieux, en difficulté le personnel volant et en retard les passagers, au pire, en danger, lorsque cela se passe en vol et se termine en bagarres.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer quelle évolution a eu ce genre d'incidents? Est-ce lié aux détaxations des alcools dans la zone *free shop* ou *duty free*, ainsi qu'au fait qu'il n'est, en revanche, pas possible d'embarquer en cabine avec des liquides, ce qui pousse certains voyageurs à consommer rapidement et excessivement l'alcool qu'ils viennent d'acheter?

Comment remédier à ce phénomène? Est-il nécessaire et possible surtout, de contrôler l'alcoolémie de certains passagers, préalablement à l'embarquement? Cela mobiliserait des forces de l'ordre qui sont déjà très sollicitées pour assurer la sécurité dans les aéroports. Le personnel affecté à l'embarquement peut-il être habilité à effectuer ces contrôles ou bien encore à demander aux passagers donnant des signes d'ébriété de rester sur le côté, le temps que des agents de sécurité aéroportuaire viennent effectuer les contrôles nécessaires?

Est-il nécessaire et surtout possible de limiter la quantité d'alcool vendue par passager dans les magasins, sachant que les voyageurs peuvent se rendre dans plusieurs échoppes pour effectuer leurs achats?

20.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Een vliegtuig met bestemming Alicante moest onlangs later vertrekken nadat 41 dronken passagiers bij het opstijgen voor problemen zorgden.

Dat soort problemen doen zich steeds vaker voor, bemoeilijken de werkomstandigheden van het boordpersoneel en leiden tot een vertraging voor de passagiers. Tijdens de vlucht kan het gevaar nog groter zijn.

Houdt dat verschijnsel verband met het belastingvrij winkelen in de *duty free shop* en met het feit dat men geen vloeistoffen aan boord mag meenemen?

Hoe kan dat fenomeen worden verholpen? Kan men een alcoholtest uitvoeren bij bepaalde passagiers vóór zij aan boord van het vliegtuig gaan? Hoe kan de hoeveelheid alcohol die aan die passagiers wordt verkocht, worden ingeperkt zonder dat men daarmee de andere shoppende reizigers of de handelsactiviteit in de luchthavenwinkels treft?

Cette mesure pénaliserait, en outre, les voyageurs qui font leurs achats sans boire dans l'instant ces boissons. Elle affecterait aussi l'activité commerciale des boutiques de l'aéroport, activité qui a déjà été affectée par les suites des attentats du mois de mars 2016.

Faut-il menacer les auteurs de troubles d'interdiction de vol pour une certaine durée?

Enfin - je rappelle, qu'au départ la question était posée au vice-premier ministre M. Jambon mais elle a été recyclée vers le ministre de la Mobilité -, comment comptez-vous faire face à ce problème?

20.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, dans le jargon du transport aérien, on qualifie les passagers indisciplinés de turbulents: *unruly passengers*! Leurs actes recouvrent des gestes de turbulence, le refus de se conformer au personnel de bord, des agressions verbales ou physiques, des menaces ou harcèlements sexuels. Les passagers en état d'imprégnation alcoolique sont comptabilisés avec les autres passagers turbulents. La consommation de narcotiques ou d'alcool avant le départ ou la frustration liée à l'interdiction de fumer ou d'utiliser un appareil électronique sont autant de raisons évoquées par les passagers afin de justifier leur comportement.

La Convention de Tokyo qui date de 1963 prévoit que seules les autorités de l'État, où a été enregistré l'avion qui transportait le passager fautif, ont juridiction. L'OASI a présenté, en 2014, un protocole appelé protocole de Montréal, amendant cette convention qui étend la compétence juridictionnelle obligatoire à l'État d'atterrissage. En plus de clarifier la définition de ce qu'est un comportement inacceptable (menaces, attaques physiques, refus de respecter les mesures de sécurité) et de combler plusieurs failles à la loi qui permettraient aux fautifs d'échapper à la justice, le protocole de Montréal propose des façons de compenser les coûts souvent importants liés à de telles mesures. La Belgique n'a pas encore ratifié ce protocole.

En 2015, 136 cas de passagers turbulents ont été comptabilisés et pour l'année 2016 jusqu'au 31 août, 72 cas soit une baisse de l'ordre de 20 %. Au vu des événements récents, la direction générale des transports aériens analysera les différents moyens qu'elle pourrait mettre en œuvre pour éviter ou du moins limiter ce type d'incidents, dont une éventuelle communication spécifique aux voyageurs et ce, en collaboration avec les aéroports et les compagnies aériennes.

Le personnel des compagnies aériennes peut déjà refuser l'embarquement des personnes mettant en danger la sécurité du vol, dont celles montrant des signes d'ébriété. En cours de vol, le pilote est maître à bord et est responsable de la sécurité du vol et peut, à ce titre, imposer toutes les mesures qui s'imposent selon les circonstances.

Les solutions avancées par l'honorable membre, M. Jean-Jacques Flahaux, sont envisageables sous les contraintes qu'il cite lui-même. Des sanctions sont déjà prévues pour ce type de comportement: il ne semble pas nécessaire d'en ajouter de nouvelles.

20.02 Minister François Bellot: In het luchtvaartjargon worden ongedisciplineerde passagiers *unruly passengers* genoemd. Daartoe behoren onder meer dronken passagiers, passagiers die agressief zijn tegen het personeel en passagiers die verdovende middelen hebben gebruikt.

Het Verdrag van Tokio bepaalt dat enkel de autoriteiten van het land waar het luchtvaartuig is ingeschreven dat de storende passagier vervoert, de rechtsmacht uitoefent. Dat verdrag werd in 2014 gewijzigd door het protocol van Montreal, waardoor het vestigen van de rechtsmacht in bepaalde gevallen verplicht wordt voor het land waar het vliegtuig landt. In het protocol zijn compenserende maatregelen opgenomen voor de kosten die daaruit voortvloeien. België heeft het nog niet geratificeerd.

In 2015 werden er 136 *unruly passengers* geregistreerd. Het DGLV zal nagaan hoe het probleem kan worden voorkomen.

Het personeel van de luchtvaartmaatschappijen kan nu al weigeren dat personen die de veiligheid van de vlucht in het gedrang kunnen brengen aan boord komen. Tijdens de vlucht kan de piloot alle noodzakelijke veiligheidsmaatregelen opleggen.

Er kunnen al sancties worden opgelegd voor dergelijk gedrag. Volgens mij is het niet nodig om in bijkomende sancties te voorzien.

20.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je n'ai pas d'autres commentaires à ajouter.

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

21 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la demande de règlement des frais occasionnés par un suicide sur les voies" (n° 15175)

21 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verzoek tot betaling van de door een zelfdoding op het spoor veroorzaakte onkosten" (nr. 15175)

21.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, vous avez souligné tout à l'heure le nombre d'incidents humains qui causent parfois une accumulation de retards.

Ce 17 août, un de mes concitoyens brainois décédait en se jetant d'un pont sous un train à Hennuyères. C'est évidemment un drame horrible, surtout pour un jeune homme avec tant de perspectives d'avenir et tant de bonté en lui. Pour la famille et les proches, même s'il s'agit d'un acte volontaire, c'est toujours un drame absolu.

Lorsqu'une telle tragédie se produit, la SNCB demande, en règle générale au plus tôt un mois après l'événement, par un courrier, la réparation des frais occasionnés en termes de personnel mobilisé et de réparation du matériel. De fait, le courrier a pour objectif de demander les coordonnées de l'assureur afin de faire jouer la responsabilité civile, si le défunt en avait souscrit une. Si ce n'est pas le cas, la SNCB s'adresse au notaire chargé de régler la succession. Si cette dernière ne peut supporter le coût de demande de réparation, la SNCB abandonne la demande.

Infrabel, qui ne mobilise que des frais de personnel, ne réclame en général pas d'indemnités et, si elle le fait, c'est seulement si les assurances existent. Il y a aussi une certaine souplesse dans la manière dont la SNCB traite ces dossiers. Au point que s'il n'y a aucune réponse de la famille, la SNCB solde les dossiers en les classant au titre des sommes non récupérables.

Monsieur le ministre, sauf cas exceptionnel, la somme généralement demandée s'élève entre 3 000 et 5 000 euros. Pouvez-vous nous dire à quoi correspond exactement ce montant? Si cela correspond essentiellement à un coût salarial, n'est-il pas possible de procéder comme le fait Infrabel, en ne demandant rien ou en réduisant la demande aux réparations matérielles?

Il est vrai que si chaque affaire ne représente que 3 000 à 5 000 euros, le montant total s'élève, selon la SNCB, à 2 millions d'euros par an. La procédure de demande de remboursement des frais occasionnés semble se durcir. Est-ce vraiment le cas? Est-ce lié à la politique budgétaire de la SNCB?

Quelle orientation comptez-vous donner au traitement de cette question, qui, si elle revêt un intérêt financier réel pour la SNCB, ajoute un souci matériel à la peine de la famille du défunt?

21.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Op 17 augustus is een van mijn medeburgers uit 's Gravenbrakel in Hennuyères van een brug onder een trein gesprongen. Voor de nabestaanden is zo'n gebeurtenis altijd een groot drama. Als de overledene een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid heeft afgesloten of als de nalatenschap de kosten kan dragen, stuurt de NMBS na zo'n voorval een brief waarin ze een schadeloosstelling vraagt voor de gemaakte kosten. In andere gevallen ziet de NMBS daarvan af. Infrabel vraagt alleen dan een schadeloosstelling als een verzekering de kosten kan betalen. De NMBS behandelt deze dossiers met de nodige soepelheid. Als ze geen antwoord krijgt, beschouwt ze die dossiers als niet-terugvorderbare bedragen.

De gevraagde reparaties bedragen 3.000 à 5.000 euro. Met wat stemt dat bedrag overeen? Als dat loonkosten betreft, zou het dan mogelijk zijn om de eis te beperken tot de vergoeding voor materiële schade of om niets te doen?

In totaal zou het gaan over 2 miljoen euro per jaar. De terugbetalingsprocedure lijkt te zijn aangescherpt. Heeft deze evolutie te maken met het begrotingsbeleid van de NMBS? Hoe moet men deze kwestie volgens u behandelen?

21.02 François Bellot, ministre: Monsieur Flahaux, la SNCB m'informe que sa politique de récupération du préjudice subi en matière de suicide ne s'est pas durcie. Chaque dossier est examiné au cas par cas dans le respect des familles endeuillées. Je vous invite d'ailleurs à relire les réponses de mon prédécesseur à la question orale n° 662 et à la question n° 865.

La situation d'Infrabel et de la SNCB en termes de préjudice n'est pas comparable. En effet, comme il est souligné, Infrabel supporte des frais du personnel qui intervient sur place pour gérer la situation. Le cas de la SNCB est tout autre et les dommages subis peuvent varier en fonction des facteurs suivants:

- l'accident est-il survenu en heure de pointe ou tard le soir?
- l'accident est-il survenu sur une voie particulièrement fréquentée comme la jonction Nord-Midi ou sur une voie où ne circule qu'un train toutes les deux heures?
- l'accident a-t-il engendré un dommage au matériel roulant?
- combien de temps le parquet a-t-il immobilisé le train?
- l'évacuation des voyageurs a-t-elle été possible directement ou a-t-on dû attendre un train d'évacuation?
- des bus et des taxis ont-ils dû être commandés pour amener les voyageurs à destination?

Dans les cas les plus importants seront notamment pris en compte: la réparation du matériel roulant; les trains impactés par la perturbation du trafic et donc les minutes de retard comptabilisées, minutes qui engendrent un coût réel; les factures du transport alternatif (bus, train ou taxi); les frais relatifs au personnel soustrait à son travail normal pour intervenir en urgence; le soutien psychologique au conducteur et son remplacement éventuel.

En ce qui concerne la SNCB, le coût salarial ne représente, par conséquent, qu'une petite partie des frais encourus.

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vous remercie pour toutes ces précisions, monsieur le ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

22 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution à venir des relations entre compagnies aériennes et aéroports" (n° 15322)

22 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige evolutie van de relaties tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens" (nr. 15322)

22.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, Ryanair occupe une place importante dans la navigation aérienne belge et européenne. Les positions de son patron Michael O'Leary suscitent donc un intérêt majeur quant à l'avenir du transport aérien et des aéroports.

On sait qu'il aime remuer des idées, mais M. O'Leary, lors d'une conférence récente, a avancé l'idée, dans un avenir proche, d'ici dix

21.02 Minister François Bellot: Het beleid van de NMBS inzake de vergoeding van de geleden schade is niet strenger geworden. Elk dossier wordt geval per geval bekeken, met respect voor de nabestaanden. Ik nodig u uit de antwoorden van mijn voorganger op de mondelinge vragen nr. 662 en 865 na te lezen.

De situatie van Infrabel en de NMBS is niet vergelijkbaar. Infrabel neemt de kosten ten laste van het personeel dat de situatie beheert. De door de NMBS geleden schade varieert in functie van velerlei factoren, bijvoorbeeld of het ongeval zich tijdens de spits of op een drukke lijn heeft voorgedaan, of het schade heeft veroorzaakt en of de evacuatie lang heeft geduurd.

Men moet rekening houden met de herstelling van het materieel, de treinen die de impact ondervinden van het verstoorde verkeer, het aantal minuten vertraging, de kosten van de alternatieve vervoersoplossingen en de psychologische ondersteuning van de bestuurder. De loonkosten vertegenwoordigen slechts een klein deel van de gemaakte kosten.

22.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Gezien de belangrijke plaats die Ryanair bekleedt, stel ik mij vragen over de uitspraken van de baas van de luchtvaartmaatschappij, de heer O'Leary. Volgens hem zouden een groot aantal vluchten binnenkort misschien

ans, de la gratuité d'une grande partie des sièges proposés sur les vols. Cette gratuité serait le résultat d'un glissement de la politique des aéroports qui, s'appuyant sur une croissance forte du trafic, et pour booster la croissance de fréquentation de leurs zones de commerce, abaisseraient les taxes d'aéroport, allant même jusqu'à payer les compagnies pour qu'elles amènent un maximum de passagers dans leurs terminaux, augmentant ainsi la fréquentation et par là, le chiffre d'affaires et les redevances que les boutiques verseront aux aéroports.

Cette annonce surprenante, qui concerne en fait surtout les aéroports de taille moyenne utilisés par Ryanair, si elle est séduisante pour les voyageurs, semble irréaliste à nombre d'experts qui rappellent que les taxes perçues par les aéroports servent surtout à couvrir les frais opérationnels et les investissements d'infrastructure. Les seuls revenus commerciaux issus des *duty free* ne suffiraient donc pas pour financer tout à la fois les services offerts par les aéroports et les compagnies aériennes pour la totalité du coût des passagers, sauf à ce que les boutiques rentrent dans des politiques commerciales agressives, susceptibles de les mettre en difficulté.

Monsieur le ministre, ces déclarations trouvent-elles un écho chez les autres dirigeants de compagnies aériennes?

Les services en charge de la prospective dans le domaine du transport aérien indiquent-ils une possible évolution en ce sens dans le temps? L'augmentation du trafic a-t-elle déjà eu un impact sur le montant des taxes d'aéroport dans le sens d'une baisse structurelle? Les aéroports qui ont diminué leurs taxes l'ont-ils fait grâce à l'augmentation des revenus tirés de l'augmentation de fréquentation des boutiques?

Au-delà d'une volonté constante de Ryanair de faire baisser les taxes d'aéroport, les déclarations de M. O'Leary vous semblent-elles réalistes?

22.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, à notre connaissance, les déclarations de M. O'Leary ne sont pas reprises par d'autres dirigeants.

Ces dernières années, les organisations représentatives des compagnies aériennes ont exercé une pression accrue en vue d'une diminution des tarifs aéroportuaires. Ces demandes ne vont néanmoins pas jusqu'à la suppression des tarifs. Il est important qu'un aéroport puisse offrir des tarifs compétitifs tout en préservant sa capacité à financer ses obligations, notamment en infrastructure et capacité des coûts opérationnels de manière indépendante.

Les services en charge de la prospective dans le domaine du transport aérien n'indiquent pas de possible évolution en ce sens.

Les redevances aéroportuaires ont pour but de financer l'ensemble de l'infrastructure et des coûts opérationnels. Certes, certains aéroports régionaux qui reçoivent des subsides pour financer ces coûts en tout ou en partie peuvent, par conséquent, offrir des tarifs moins élevés. Ces situations ne relèvent cependant pas du marché normal dans lequel un aéroport fonctionne de façon indépendante et doit, par définition, intégrer la base de coût dans ses tarifs.

gratis zijn omdat de luchthavens hun taken verlagen en enkel rekenen op de door de groeiende reizigersaantallen gegenereerde omzet. Experts herinneren er echter aan dat de taken voornamelijk de operationele kosten en de infrastructuurinvesteringen dekken.

Wat zeggen de andere topmannen van luchtvaartmaatschappijen? En de diensten belast met de prospectieve analyses in de luchtvaartsector? Heeft de toename van het luchtverkeer al tot een verlaging van de luchthaventaksen geleid? Hebben de luchthavens die hun taken verlaagd hebben dit gedaan dankzij de stijgende omzet in de luchthavenwinkels?

Zijn die uitspraken volgens u realistisch?

22.02 Minister François Bellot: Voor zover wij dat weten, werden de verklaringen van de heer O'Leary niet door andere bedrijfsleiders herhaald.

De voorbije jaren hebben de belangenorganisaties van de luchtvaartmaatschappijen druk uitgeoefend om de luchthaventarieven te doen zakken, zonder evenwel de kosteloosheid te vragen. De diensten die belast zijn met prospectivisme op dat stuk geven niet aan dat de zaken in die richting zullen evolueren.

Een luchthaven moet competitieve tarieven kunnen aanbieden, maar moet daarbij ook in staat blijven de infrastructuur en de operationele kosten te betalen – ook al ontvangen bepaalde gewestelijke

La tarification aéroportuaire fait partie d'une réglementation européenne et nationale qui décrit clairement comment les tarifs doivent être fixés. Le modèle des coûts aéroportuaires est similaire à celui de n'importe quelle infrastructure, c'est-à-dire qu'il évolue par paliers. Pour une infrastructure donnée avec une capacité donnée, les coûts sont largement fixes, en ce sens qu'ils ne varient pas proportionnellement à l'usage de l'infrastructure. Par contre, dès que la capacité est insuffisante et qu'il faut augmenter l'infrastructure, cela demande des investissements importants. Dès lors, l'augmentation du trafic peut avoir pour effet de réduire le coût unitaire mais cela ne vaut que lorsque la capacité d'infrastructure ne doit pas être redimensionnée.

En Europe, peu d'aéroports diminuent le montant des taxes suite à une hausse du trafic passager. C'est plutôt l'inverse qui se produit, comme à Francfort et Charles de Gaulle en France. Quelques aéroports européens – Nice et Zurich – ont diminué le montant de leurs taxes aéroportuaires de quelques pour cent et sous condition, trop récemment pour en mesurer l'impact, mais avec comme objectif de rendre leur site plus attractif. À Strasbourg, une baisse de 40 % des redevances financées par les collectivités locales a été décidée en 2012-2013 et a atteint 60 % en 2014, passant de 12 euros à 5 euros, mais n'a mené qu'à une augmentation de 10 % du nombre de passagers, laissant ainsi l'aéroport très déficitaire.

Les aéroports qui ont diminué leurs taxes ne l'ont pas fait grâce à une augmentation des revenus consécutive à une hausse de la fréquentation des boutiques. De façon générale, il faut clairement distinguer les activités aéroportuaires, qui sont régulées, et les activités commerciales. De plus, le niveau des revenus aéronautiques est réglementé, limité et contrôlé par un régulateur indépendant. Ceci vaut pour l'aéroport de Brussels Airport, dont la réglementation est basée sur la réglementation européenne.

Dans l'état actuel de la législation, les propositions qui ont été formulées ne semblent pas pouvoir être mises en œuvre. Un aéroport non subsidié a besoin de revenus aéroportuaires pour financer les investissements et les coûts opérationnels. Ils sont nécessaires pour garantir la continuité de la gestion correcte d'un aéroport.

22.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je partage totalement votre analyse et n'ai donc rien à ajouter.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

23 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accueil et la sécurité des voyageurs en gare de Dinant" (n° 15332)
- **Mme Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la passerelle de la gare de Dinant" (n° 15414)

23 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onthaal en de veiligheid van de reizigers in het

luchthavens daarvoor subsidies.

De Europese en nationale regelgeving stipuleert hoe de tarieven moeten worden bepaald. De luchthavenkosten evolueren trapsgewijs: ze liggen over het algemeen vast, omdat ze niet veranderen afhankelijk van het gebruik van de infrastructuur, maar zodra de capaciteit ontoereikend is en de infrastructuur moet worden uitgebreid, moet er worden geïnvesteerd.

In Europa stijgen de heffingen eerder. Enkele luchthavens (Nice en Zürich) hebben ze onder bepaalde voorwaarden lichtjes verminderd om aantrekkelijker te zijn. In Straatsburg hebben de lokale instanties in 2014 een daling van de heffingen met 60% gefinancierd, maar dat heeft het aantal passagiers slechts met 10% doen stijgen.

De luchthavens die hun taksen hebben verlaagd, hebben dat niet gedaan dankzij een stijging van de omzet in de luchthavenwinkels. We moeten een onderscheid maken tussen – gereguleerde – luchthavenactiviteiten en commerciële activiteiten.

Gelet op de bestaande wetgeving lijken deze voorstellen niet uitvoerbaar. De inkomsten van de luchthavens zijn nodig voor een correct beheer van een niet-gesubsidieerde luchthaven.

station Dinant" (nr. 15332)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de loopbrug in het station Dinant" (nr. 15414)

23.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, jusqu'il y a peu, la gare de Dinant était accessible aux personnes à mobilité réduite et les agents présents sur le site aidaient bien volontiers ces dernières à traverser les voies. Il semble que la SNCB ait décidé de diminuer la présence humaine sur le site de la gare de Dinant, avec des conséquences très lourdes sur la qualité d'accueil des voyageurs et sur leur sécurité.

Une passerelle métallique provisoire particulièrement abrupte et disgracieuse a été construite. La passerelle provisoire mise en place est peu praticable pour des personnes plus âgées, des poussettes ou des usagers transportant des bagages lourds, comme les étudiants de l'Institut Belle-Vue à directe proximité de la gare. Désormais, les personnes à mobilité réduite devront solliciter l'assistance de la SNCB 48 heures avant leur déplacement. Les navetteurs des zones plus rurales, déjà confrontés à des retards importants et à un allongement de leur temps de parcours voient leur confort et leur sécurité encore réduits. C'est un mauvais signal alors qu'il convient d'encourager l'utilisation des transports en commun.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la fermeture du hall de la gare de Dinant à la même heure que les guichets? Pour quelle raison la SNCB a-t-elle pris cette décision? Quelles solutions alternatives ont-elles été étudiées suite au départ des agents d'Infrabel, ce qui semble être à l'origine du problème? Êtes-vous prêt à remettre en cause cette décision? Quel a été le coût de la passerelle qu'Infrabel a installée en gare de Dinant? S'agit-il d'une solution définitive? Dans le cas contraire, quelles pistes sont-elles envisagées sur le long terme pour assurer l'accueil et la sécurité des voyageurs? Quelles solutions seront-elles mises en œuvre pour maintenir le confort et la sécurité des navetteurs en gare de Dinant, notamment en période hivernale?

23.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le problème de la gare de Dinant est complexe. La passerelle définitive a été installée par Infrabel lorsque les compétences relatives à la suppression des passages à niveau et à l'accueil des voyageurs relevaient toutes deux de cette société. Elle avait alors proposé une passerelle permettant de résoudre le problème de la traversée des voies en gare, de supprimer le passage à niveau n° 115 - très proche de la gare - et de répondre aux préoccupations de la Ville quant à la mobilité autour du collège de Bellevue, aux encombrements routiers proches du passage à niveau, à sa traversée par de nombreux étudiants parfois indisciplinés.

Infrabel avait introduit une demande de permis de bâtir en 2013 pour

23.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Tot voor kort was het station Dinant toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit en hielpen personeelsleden van de NMBS hen bij het oversteken van de sporen. De NMBS zou de beslissing genomen hebben om de aanwezigheid van personeel in dit station te beperken.

Er werd een tijdelijke metalen loopbrug gebouwd, maar die is weinig bruikbaar voor senioren, mensen met een kinderwagen of zware bagage. Mensen met een beperkte mobiliteit zullen de assistentieverlening door de diensten van de NMBS 48 uur voor de geplande reis moeten aanvragen.

Bevestigt u dat de stationshal in Dinant op hetzelfde tijdstip als de loketten zal worden gesloten? Waarom heeft de NMBS die beslissing genomen? Welke alternatieven heeft men onderzocht naar aanleiding van het vertrek van de personeelsleden van Infrabel, dat blijkbaar aan de basis van het probleem ligt? Ben u bereid om die beslissing ter discussie te stellen? Hoeveel heeft de loopbrug gekost? Gaat het over een definitieve oplossing? Zo niet, welke denkpistes worden er op lange termijn overwogen?

23.02 **Minister François Bellot**: Het station Dinant is een complex geval. De definitieve loopbrug werd door Infrabel geplaatst en vormde de oplossing voor een reeks problemen.

Infrabel had in 2013 een aanvraag voor een bouwvergunning ingediend, die werd verleend op voorwaarde dat de overweg werd afgeschaft, terwijl dat niet was afgesproken.

cette passerelle définitive en gare, desservant également le collège de Bellevue. Le permis a été octroyé sous condition de ne pas supprimer le passage à niveau. Cela n'était évidemment pas du tout conforme à ce qui avait été prévu et négocié avant le dépôt du permis.

Le transfert de la compétence "accueil des voyageurs" à la SNCB en 2014 a encore compliqué le dossier. Infrabel a néanmoins proposé un accord à ses partenaires, de sorte qu'elle paie le gros œuvre de la passerelle entre le quai n° 1 et les quais n°s 2 et 3, tandis que la SNCB finance la finition de la passerelle et des ascenseurs et que la Ville se charge de la partie donnant accès au collège.

La Ville et la SNCB ont conclu un accord de principe. On n'attend plus que la confirmation d'un subside régional accordé à la Ville par le cabinet Prévot.

En date du 23 février 2016, le SPW a refusé de prolonger le délai de validité du permis. Infrabel devra donc réintroduire un nouveau permis pour entamer les travaux de la passerelle définitive en gare, une fois que les accords avec la Ville et la Région auront été confirmés. Étant donné le temps perdu et le fait qu'Infrabel doit maintenir en gare de Dinant du personnel très coûteux afin de surveiller la traversée des voies, une solution provisoire doit être trouvée.

Par ailleurs, le plan de transport a été étudié en vue de permettre d'importants et urgents travaux d'assainissement des voies et de traitement de parois rocheuses entre Dinant et Beauraing sur la ligne 166, nécessitant une voie unique entre ces deux entités. Infrabel a donc pris l'initiative de poser à ses frais - sur le budget prévu pour les travaux de ladite ligne - une passerelle provisoire devant être maintenue au moins pendant toute la durée du chantier, c'est-à-dire jusqu'à la mi-2018 en principe.

Cette passerelle a coûté 90 000 euros mais reste la propriété d'Infrabel et pourra être réutilisée pour d'autres chantiers. Si vous avez bien compris, pour les travaux nécessaires, ils ont dû mettre une passerelle. Ils comptaient sur la passerelle définitive puisqu'il y a eu des procédures. Selon la SNCB, suite au départ des agents d'Infrabel, chargés de la fermeture et de l'ouverture de la salle des pas perdus de la gare de Dinant, les heures d'accès à celle-ci seront alignées sur les heures d'ouverture des guichets, à savoir de 05 h 45 à 20 h 00 en semaine, au lieu de 04 h 50 à 23 h 45, et de 06 h 00 à 20 h 30 le week-end au lieu de 05 h 30 à 23 h 00. Cette gestion est d'application dans toutes les gares de cette catégorie.

Infrabel a bien conscience que la passerelle est difficilement accessible aux PMR. Pour y remédier, Infrabel a prévu de réaliser, début 2017, une traversée adaptée à l'extrémité du quai, dans une zone qui sera clôturée, pour éviter qu'elle ne soit utilisée sans surveillance et accompagnement par du personnel SNCB. En attendant, Infrabel prévoit de maintenir la traversée voyageurs et la passerelle supérieure, ainsi que le gardiennage pour plusieurs mois. Il est prévu que le gardiennage s'arrête en soirée, entre 21 h 30 et 05 h 30. À ce moment-là, il n'y a plus que quatre trains prévus. Ainsi, les voyageurs seront obligés de prendre la passerelle, sous peine de s'exposer à des amendes.

De overheveling van de bevoegdheid 'reizigersonthaal' naar de NMBS bemoeilijkte het dossier nog meer. Infrabel heeft voorgesteld om te betalen voor de ruwbouw van de loopbrug, en de NMBS moet de afwerking ervan financieren.

Het stadsbestuur en de NMBS hebben een principeakkoord gesloten. Het wachten is nu alleen nog op de bevestiging van de toekenning van een gewest-subsidie aan het stadsbestuur door het kabinet-Prévot.

In februari 2016 heeft de SPW (Service Public de Wallonie) geweigerd om de geldigheidstermijn van de vergunning te verlengen. Infrabel zal opnieuw een vergunningsaanvraag moeten indienen om de werken aan de loopbrug te kunnen aanvatten. Gezien het tijdverlies en de nog altijd problematische situatie op het station moet er een tijdelijke oplossing gevonden worden.

Het vervoersplan werd onder de loep genomen om werken te kunnen uitvoeren in het kader van de sanering van de sporen en van de behandeling van de rotswand tussen Dinant en Beauraing. Infrabel heeft bijgevolg het initiatief genomen om op zijn kosten een tijdelijke loopbrug te plaatsen die in ieder geval tot het einde van werken zal moeten blijven staan.

Deze loopbrug heeft 90.000 euro gekost maar blijft eigendom van Infrabel en zal opnieuw kunnen gebruikt worden voor andere werken.

Zoals voor alle andere stations van dezelfde categorie zal de wachtzaal dezelfde openingsuren hebben als de loketten, namelijk van 05.45 uur tot 20.00 uur op weekdays en van 06.00 uur tot 20.30 uur tijdens het weekend. De NMBS kan er geen toegang toe geven zonder dat er toezicht is.

La situation à Dinant est exceptionnelle en raison de l'utilisation prochaine de toutes les voies, ce qui explique cette décision exceptionnelle du maintien du gardiennage. Compte tenu du contexte budgétaire actuel, il n'est prévu aucun aménagement spécifique en dehors de l'accès au hall de gare durant les heures d'ouverture des guichets. Par ailleurs, en raison des risques d'incivilité et de vandalisme, la SNCB ne peut envisager de laisser l'accès à la salle d'attente sans surveillance. Il y a déjà eu des problèmes à plusieurs endroits. "La création de la passerelle provisoire tend à augmenter la sécurité, en supprimant une traversée sur voie qui s'avère toujours plus dangereuse pour notre clientèle", dit la SNCB. Une traversée PMR sera réalisée dans les plus brefs délais.

Infrabel is zich bewust van de moeilijke toegang tot de loopbrug voor personen met een beperkte mobiliteit en voorziet begin 2017 in een aangepaste overgangsweg aan het einde van het perron, in een afgesloten zone. Tot dan zal er toezicht blijven, maar niet tussen 21.30 uur en 05.30 uur, wanneer er slechts vier treinen rijden. Deze uitzonderlijke beslissing om het toezicht aan te houden is te verklaren doordat alle sporen binnenkort in gebruik worden genomen, maar de budgettaire situatie laat geen ruimte voor specifieke wijzigingen.

23.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je ne suis pas certain que cette passerelle ne soit pas très dangereuse, vu son côté abrupt.

Cela dit, pour ce qui concerne les permis et les projets d'aménagement fondamentaux avec la suppression du passage à niveau et la création d'une passerelle vers l'Institut Belle-Vue, la situation est quelque peu kafkaïenne. J'espère donc qu'une solution pourra être trouvée en termes de subsides et que le permis pourra être confirmé.

En attendant, comme à Ciney, on est confronté à un véritable problème au niveau de l'accueil des voyageurs au-delà de 20 h 00. J'entends que ce délai a été prolongé de 01 h 30 et que seuls quatre trains sont impactés. Contrairement à Ciney, vous n'envisagez pas l'ouverture de la salle d'attente sous forme électronique, en l'absence d'une présence humaine.

Quel bricolage, monsieur le ministre de la Mobilité! Quelles conditions d'accueil peu engageantes pour les voyageurs qui voudraient abandonner leur voiture et prendre le train au départ de Dinant dans des heures avancées!

Je constate qu'un effort a déjà été réalisé, mais je vous demande d'envisager des solutions plus structurelles avec le maintien d'une présence humaine jusqu'au dernier train, et le maintien d'un accueil sécurisé et chauffé pour les voyageurs, surtout durant ces mois d'hiver, sans oublier les PMR et nous serons attentifs à la confirmation de vos engagements en ce qui les concerne.

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

24 **Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service et la sécurité des voyageurs en gare d'Andenne" (n° 15357)**

24 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening aan en de veiligheid van de reizigers in het station Andenne" (nr. 15357)**

24.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, depuis le 1^{er} mars dernier, la SNCB a réduit les heures d'ouverture du guichet de la gare d'Andenne qui est désormais accessible uniquement de 6 h à 13 h 15 durant la semaine. Il s'agissait déjà d'une mauvaise nouvelle pour les usagers de cette gare - ils étaient 1 584 en moyenne quotidienne en 2015 - d'où démarrent plus de quarante trains chaque jour de semaine.

À présent, le rassemblement des équipes de signalisation d'Infrabel à Namur laisse craindre une fermeture de la salle des pas perdus, comme dans d'autres gares, au moment du départ de l'employé affecté au guichet soit dès le début de l'après-midi. Si cette fermeture anticipée du hall se confirme, ce seront une fois de plus les navetteurs qui, à travers la diminution de leur confort voire de leur sécurité, paieront le prix de la recherche d'économies à tout prix et du manque de concertation entre les entités de la SNCB.

En outre, se pose à Andenne la question du parking puisqu'il apparaît que le personnel affecté au guichet ne peut plus octroyer d'autorisation de stationnement aux abonnés pour une durée supérieure à un mois.

Confirmez-vous la fermeture du hall de la gare d'Andenne à la même heure que les guichets, soit dès le début de l'après-midi? Pour quelle raison la SNCB a-t-elle pris cette décision? Quelles solutions alternatives ont-elles été étudiées pour assurer l'accès à la salle des pas perdus à toute heure utile? Êtes-vous prêt à remettre en cause cette décision, comme vous l'avez fait partiellement à Dinant et presque complètement à Ciney? Pouvez-vous m'indiquer quelles solutions seront mises en œuvre pour maintenir le confort et la sécurité des navetteurs, notamment en période hivernale, en gare d'Andenne? Pouvez-vous me dire pour quelle raison les attestations pour l'utilisation des parkings par les abonnés sont limitées à un mois? La SNCB compte-t-elle généraliser le parking payant pour l'ensemble des usagers de la gare d'Andenne?

24.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que la plage horaire de la salle des pas perdus de la gare d'Andenne a été alignée aux heures d'ouverture des guichets, soit de 6 h 00 à 13 h 15 en semaine et 7 h 15 à 14 h 30 le week-end. Cette mesure a été prise pour des raisons opérationnelles. Le personnel de la cabine de signalisation qui gérait l'ouverture et la fermeture de la salle des pas perdus n'est pas présent en gare. Cette méthode de gestion est d'application dans toutes les gares de la même catégorie. Sans personnel sur place, la SNCB ne peut étendre les heures d'accessibilité à la salle des pas perdus. Elle a tenté, par le passé, de maintenir une accessibilité à la salle d'attente en dehors des heures d'ouverture du guichet et a malheureusement dû constater des actes importants d'incivilité et de vandalisme récurrents.

Les parkings de la gare d'Andenne seront gratuits à partir de février 2017 pour l'ensemble des voyageurs, qu'ils soient abonnés ou occasionnels. C'est pourquoi les autorisations de parking seront limitées dans le temps. Cette décision a été prise car il n'y avait plus de contrôle des autorisations ou du paiement des parkings. Cela n'avait pas de sens de continuer à vendre des produits parking.

Une évaluation annuelle de cette mesure est cependant prévue. La

24.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Het loket van het station Andenne is voortaan uitsluitend toegankelijk van 6 tot 13.15 uur. Na de hergroepering van de signalisatieploegen van Infrabel in Namen valt te vrezen dat de wachtzaal gesloten zal worden zodra de loketbediende zijn dienst heeft beëindigd. Bovendien kan het loketpersoneel geen parkeerkaart aan de abonnees afgeven voor een langere periode dan één maand.

Kan u een en ander bevestigen? Welke verklaring wordt daarvoor gegeven door de NMBS? Wat wordt er gedaan om de toegang tot de wachtzaal en het comfort en de veiligheid van de reizigers te verzekeren?

24.02 Minister François Bellot: De openingsuren van de wachtzaal werden inderdaad afgestemd op die van de loketten. Het personeel van het seinhuis dat zorgde voor het openen en sluiten van de wachtzaal is niet aanwezig in het station. Die beheermethode wordt in alle stations van die categorie gehanteerd. De NMBS heeft in het verleden geprobeerd de wachtzaal langer open te stellen, maar heeft moeten vaststellen dat zulks gepaard ging met overlast en vandalisme.

De parkings worden vanaf februari 2017 gratis voor alle reizigers. Er werd geen controle meer uitgeoefend op de vergunningen en de betalingen. Die maatregel zal worden geëvalueerd. Het blijft

SNCB restera donc attentive à l'éventuelle nécessité d'équiper les parkings de la gare d'Andenne d'un contrôle d'accès afin de garantir une place aux navetteurs abonnés.

steeds mogelijk de parking uit te rusten met een toegangscontrole, zodat de reizigers met een abonnement zeker over een parkeerplaats kunnen beschikken.

24.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je regrette réellement le manque d'ouverture par rapport à une solution pour la gare d'Andenne alors que pour ce qui concerne les gares de Dinant et de Ciney, manifestement, des solutions ont pu être trouvées, au moins partiellement, en concertation avec les autorités communales.

24.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Ik betreur dat er geen oplossingen worden aangereikt voor Andenne, terwijl er wel oplossingen zijn voor Ciney en Dinant, waar er samengewerkt wordt met de gemeentebesturen.

24.04 **François Bellot**, ministre: Je suis ouvert à pareille concertation.

24.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Je note que vous êtes ouvert à cela et je le relaierai auprès de nos conseillers communaux sur place.

24.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Het is een slechte strategische keuze van de NMBS om niet in beveiligde en verwarmde wachruimten voor de reizigers te voorzien. De reizigers die op- en afstappen in kleine stations mogen niet benadeeld worden.

Je pense que c'est vraiment un mauvais choix stratégique de la part de la SNCB de façon structurelle de considérer que les voyageurs, dans des gares aussi importantes, ne peuvent pas être accueillis dans des lieux chauffés et sécurisés. Des solutions doivent être trouvées avec des sas électroniques et en collaboration avec les autorités locales. Je vous demande vraiment d'envisager le problème au-delà des trois cas que je viens de citer. Cela me semble essentiel si on veut promouvoir l'usage du rail. Il n'est pas normal que les usagers des gares moyennes et petites soient tellement désavantagés alors que l'on construit des gares de type plutôt pharaonique.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

25 **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de réduction des bandes de l'E40 aux frontières de la Région bruxelloise" (n° 15381)**

25 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om de rijstroken van de E40 te versmallen aan de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 15381)**

25.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a confirmé son projet visant à opérer une réduction du nombre de bandes sur l'E40 aux frontières de la capitale. Concrètement, cette portion de l'autoroute devrait passer, en 2017, de deux fois six bandes de circulation à deux fois quatre bandes.

25.01 **Gautier Calomne** (MR): De Brusselse regering heeft bevestigd dat ze van plan is het aantal rijstroken op de E40 bij het binnenrijden van Brussel te verminderen, zonder enig overleg met de federale overheid, de deelgebieden of de gemeenten.

D'emblée, force est de constater que ce rétrécissement de la voirie semble avoir été entériné sans aucune forme de concertation avec les autorités fédérales, les autres entités fédérées ainsi qu'avec l'ensemble des communes concernées.

Ik betreur dat die informatie niet werd bezorgd aan het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (UCMM) en dat men van de logica van sterke synergieën en van de noodzakelijke dialoog is

Je regrette profondément ce cavalier seul du ministre bruxellois de la Mobilité, qui n'a pas informé ses homologues au sein du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM), notamment lorsque

celui-ci s'est penché sur le prochain Plan de Transport de la SNCB. Il est déplorable que la logique des synergies fortes et la nécessité impérieuse d'un dialogue soutenu en matière de gestion de la mobilité aient été remises au placard.

Je ne comprends tout simplement pas cette démarche isolée qui va créer davantage de congestion des voiries. Selon une étude d'incidence réalisée en juin dernier, il est établi, par exemple, que le taux d'engorgement du tunnel Montgomery pourrait atteindre les seuils de 135 % en journée et de 110 % en soirée: dans les deux cas du simple au double! En outre, le risque est grand de provoquer d'importants reports de trafic dans les voiries communales en pleine zone urbaine, avec une dégradation de la qualité de vie.

Pour celles et ceux qui, comme moi, ont connu les rétrécissements de bandes du rond-point Louise avec pour conséquences des embouteillages monstres, dont notamment trois à cinq heures d'attente pour sortir des parkings du boulevard de Waterloo, le scénario de l'E40 relève de la catastrophe sans concertation ni action concertée entre les niveaux de pouvoir. À l'instar du dossier dudit rond-point, j'espère qu'il y aura un sursaut du gouvernement bruxellois pour les aménagements autoroutiers.

Comme vous l'avez rappelé lors de votre intervention en séance plénière à ce sujet, cette décision régionale pourrait mettre à mal les politiques mises en place par le gouvernement fédéral, qui visent à provoquer un véritable *modal shift* en faveur des transports en commun tout en diminuant la congestion routière. Ces deux objectifs fédéraux sont parfaitement compatibles, pour ne pas dire directement complémentaires.

Aussi, monsieur le ministre, je souhaiterais faire le point sur cette problématique générale et, partant, vous poser les questions suivantes.

À l'aune de la dynamique de concertation que vous avez lancée au sein du CEMM, avez-vous retenu la décision de mettre le dossier de l'E40 à l'ordre du jour de la prochaine réunion?

Vu le caractère unilatéral de la décision du gouvernement bruxellois, pouvez-vous m'informer de l'offre de transport ferroviaire existant en parallèle à cet axe autoroutier, en particulier depuis Liège jusque Louvain et depuis Louvain à Bruxelles?

25.02 François Bellot, ministre: Monsieur Calomne, je vous remercie pour cette intéressante question, même si les autres le sont également.

Étant donné l'absence de concertation relative à ce dossier impactant la mobilité en général vers, de et autour de Bruxelles, je vous confirme souhaiter que ce point soit à l'ordre du jour du prochain CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité), lequel aura lieu début 2017.

Vu les derniers développements dans la presse, je ne sais finalement pas si ce projet est maintenu, reporté ou adopté. Il serait intéressant d'avoir des informations précises à ce sujet.

afgestapt.

Uit een impactstudie blijkt dat de Montgomerytunnel overdag voor 135% en 's avonds voor 110% zou dichtslibben. Bovendien is er een groot risico dat er sluijverkeer ontstaat op de gemeentewegen, waardoor men inboet op levenskwaliteit. Voor wie zich de gevolgen van de versmalde rijstroken op het Louiza-verkeersplein herinnert, is het voorgestelde scenario een nachtmerrie.

Die beslissing van het Gewest kan de federale beleidsmaatregelen die aansturen op een daadwerkelijke *modal shift* ten voordele van het openbaar vervoer, waarbij de verkeerscongestie wordt verminderd, dwarsbomen.

Hebt u beslist dat dossier op de agenda van de volgende vergadering van het UCMM te zetten? Wat is het spooraanbod langs die autoweg, dus van Luik naar Leuven en van Leuven naar Brussel?

25.02 Minister François Bellot: Gezien het gebrek aan overleg over dit dossier, hoop ik dat dit punt op de agenda komt van het volgende Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Gelet op de jongste ontwikkelingen weet ik niet of het plan behouden blijft.

Het is zeer moeilijk om de onderliggende logica te begrijpen. De Vlaamse regering wil een uitbreiding van de ring van Brussel

Permettez-moi de dire complémentaiement que pour l'observateur avisé – et que dire du profane! –, il est extrêmement difficile de comprendre les logiques sous-jacentes. Lorsque vous êtes à l'extérieur, que vous voyez que le gouvernement flamand, à juste titre, veut élargir le ring de Bruxelles et améliorer six échangeurs dont le Carrefour Léonard et que deux ou trois mois après, on annonce un boulevard urbain sur la E40 – je me permettrai de ne pas trop le critiquer, n'ayant pas vu le projet concret –, il faut quand même avouer que c'est un peu désorientant. Ces deux projets semblent suivre des objectifs différents.

Je déplore à nouveau que cette décision ait été prise et annoncée sans aucune forme de concertation, alors même que le CEMM s'est déjà réuni à plusieurs reprises. Nous y avons pris d'importantes décisions, à mon initiative, visant à encourager le *modal shift* et à diminuer la congestion routière, notamment via l'élaboration concertée du plan de transport de la SNCB 2017, qui prévoit une hausse substantielle du nombre de trains.

Donc, quand il s'agit de se concerter sur ce que le fédéral fait, les Régions sont là pour discuter avec nous. Nous les avons invitées. En effet, j'ai souhaité que cette concertation avec les Régions soit importante alors que les compétences ferroviaires relèvent exclusivement du gouvernement fédéral.

Dans l'intérêt de la mobilité et des solutions attendues pas les citoyens et les entreprises, j'attends un minimum de réciprocité de la part du gouvernement bruxellois. La Région bruxelloise n'est pas une île isolée. Les entreprises et navetteurs wallons et flamands participent largement à l'économie de Bruxelles et méritent le respect.

Enfin, depuis que j'ai pris mes fonctions, je mets tout en œuvre pour améliorer l'offre de transport ferroviaire vers Bruxelles, mais aussi dans Bruxelles, notamment, via le développement de l'offre S: hausse du nombre de trains avec 72 trains supplémentaires depuis ce dimanche 11 décembre dont un certain nombre transite de Leuven vers Nivelles et Waterloo – je reviendrai, tout à l'heure, sur le sujet –, amélioration de la fréquence des trains, ouverture de nouvelles gares, meilleure information et signalisation de l'offre.

Dans ce contexte, il est indispensable d'éviter de recréer des problèmes de mobilité, au moment où des solutions sont apportées par le gouvernement fédéral. En effet, il ne faut pas réduire l'offre routière aussi longtemps qu'il n'y aura pas une offre publique structurelle plus importante. En effet, si en matière de chemins de fer, un effort significatif a été fait, il faudrait, peut-être, maintenant penser aux autres modes de transport public.

Comme je l'ai dit, j'ai entendu le ministre-président bruxellois dire que le RER devait résoudre cela. Je fais observer que la E40 ne dessert pas une région où passera le RER. Vous connaissez la géographie. Il faudra peut-être lui offrir un atlas.

L'offre cadencée de la SNCB entre Liège, Louvain et Bruxelles est constituée, chaque heure, de deux relations circulées à la demi-heure vers la ligne à grande vitesse, ainsi qu'une ligne IC via la ligne classique, pour un total de 50 trains par jour dans le sens Liège-Bruxelles. C'est, en termes de vitesse, la meilleure ligne belge de tout

en une verbetening van de zes verkeersknooppunten. Twee maanden later kondigt men een stadsboulevard op de E40 aan. Deze twee projecten lijken twee verschillende dingen na te streven.

Ik betreur het gebrek aan overleg, terwijl de ECMM meermaals is bijeengekomen en besloten heeft om de *modal shift* te bevorderen en om de verkeersopstopping terug te dringen, onder meer door het inzetten van meer treinen.

Ik wilde grondig overleg voeren met de Gewesten, hoewel de federale overheid exclusief bevoegd is voor de spoorwegen. Ik verwacht een minimum aan wederkerigheid vanwege de Brusselse regering. De bedrijven en de Waalse en Vlaamse treinreizigers leveren een belangrijke bijdrage aan de Brusselse economie en verdienen respect.

Sinds mijn aantreden stel ik alles in het werk om het spooraanbod naar en in Brussel (S-aanbod, treinfrequentie, nieuwe stations, betere informatie, enz.) te verbeteren.

Het aanbod voor het wegverkeer mag niet beperkt worden zolang er geen groter structureel openbaar aanbod is. Er zou ook een aanzienlijke inspanning moeten worden geleverd met betrekking tot de andere openbare vervoersmodi.

De Brusselse minister-president stelt dat het GEN dat zou moeten oplossen. De E40 loopt echter niet door een gebied waar het GEN zal worden ingevoerd.

Het aanbod van de NMBS inzake treinen tussen Luik, Leuven en Brussel bestaat uit twee treinen per uur over de hogesnelheidslijn en een IC-trein over de klassieke spoorlijn, met in totaal 50 treinen die dagelijks van Luik naar Brussel rijden. Qua snelheid is dat met 132 km/u de beste Belgische

le réseau belge, avec 132 km/h. Il faut 52 minutes pour rejoindre le centre de Bruxelles et le centre de Liège.

Cette offre est complétée, entre 06 h 00 et 09 h 00 du matin, de deux trains P rapides via la LGV sans desserte à Louvain, et de deux trains P via la ligne classique. À partir de Louvain s'ajoutent les trains en provenance du Limbourg via Hasselt et Landen: deux relations IC cadencées, soit 37 trains par jour, et 4 trains P pendant l'heure de pointe. La relation S9, avec 31 trains vers Bruxelles, complète l'offre cadencée en desservant toutes les demi-heures les arrêts intermédiaires entre Louvain et Bruxelles.

Participent également à l'offre vers Bruxelles, les trains de Tongres et Hasselt qui, après Aarschot, utilisent la courbe de Louvain pour rejoindre Bruxelles en direct, sans desserte de Louvain, une relation IC cadencée de 18 trains et de deux trains de pointe. Je dois encore citer la relation S9, qui depuis ce lundi circule toute la journée, offrant ainsi une relation cadencée de 16 trains par jour entre Landen et Louvain et le quartier européen, avant de continuer vers Braine-l'Alleud en reliant ainsi les deux Brabants.

En synthèse, ce sont 162 trains qui convergent chaque jour de semaine vers cette partie de Bruxelles, offrant une capacité d'environ 100 000 places assises, dont pratiquement 27 000 pendant les heures de pointe du matin, c'est-à-dire 36 trains. L'offre de trains est sans doute la plus étoffée pour cette région du pays, sur une ligne avec des caractéristiques de très haute qualité puisque c'est l'entrée de Bruxelles pour la ligne à grande vitesse (LGV). Non contents de cela, nous avons maintenu une offre de trains sur les lignes classiques.

Voilà, monsieur Calomne, ce que je souhaitais vous dire et ce que je communiquerai, d'ailleurs, en CEMM. L'effort fédéral est, je pense, maximal et les efforts qui devront être portés par la suite devront l'être sur des régions un peu moins bien desservies et, en tous les cas, il faudra terminer le RER dans sa ligne 161 et 124 de sorte à compléter l'accessibilité à Bruxelles sur le réseau en étoile qui converge vers cette ville.

Il faut savoir que pour la première fois, selon les dernières études, l'accès à Bruxelles par le train dépasse l'accès par la voiture depuis quelques mois. C'est la preuve que l'offre, malgré toutes les difficultés que je reconnais, est une offre de quantité, peut-être pas toujours de qualité mais j'ai bien l'intention de travailler sur cette qualité.

Les collègues ne sont plus là mais je pense qu'ils pourraient le lire: quand j'ai dit que le voyageur était au centre de nos préoccupations, Infrabel a notamment intégré dans ses budgets d'investissements 4 milliards 400 millions dans le maintien et l'amélioration de la capacité de réseau existant.

Comme je dis toujours, on ne va pas construire une nouvelle maison ou faire une nouvelle salle de bains si le toit perce de partout. Il faut d'abord refaire le toit. Il faut aller à l'essentiel. Ensuite, on va à ce qui est plus décoratif. C'est en tout cas la stratégie que je suis et c'est celle que j'ai demandé aux deux sociétés d'imprimer dans leurs choix.

spoorlijn.

Dat aanbod wordt tussen 6 en 9 uur 's ochtends aangevuld met twee snelle P-treinen over de hsl zonder stop in Leuven, en met twee P-treinen over de klassieke lijn. Vanaf Leuven zijn er daarenboven treinen uit Limburg via Hasselt en Landen; twee klokvaste IC-treinen, d.i. 37 treinen per dag, en 4 P-treinen tijdens de spits. De S9-verbinding, met 31 treinen naar Brussel, vervolledigt het klokvaste aanbod en rijdt elk halfuur met stops aan de haltes tussen Leuven en Brussel.

Het aanbod naar Brussel wordt uitgebreid met de treinen vanuit Tongeren en Hasselt, met een klokvaste IC-verbinding van 18 treinen en twee piekurtreinen. De S9-treinen rijden de hele dag met een klokvaste verbinding van 16 treinen per dag. Elke dag rijden er 162 treinen richting Brussel met een capaciteit van 100.000 plaatsen. Dit is het grootste treinaanbod van het land. Ondanks de kenmerken van de hogesnelheidslijn hebben we het klassieke aanbod behouden.

De federale overheid heeft een enorme inspanning geleverd. Binnenkort zullen we het vizier richten op de streken met het zwakste treinaanbod en op de aanleg van de lijnen 161 en 124 van het GEN om de toegang tot Brussel te voltooien.

Voor het eerst reizen er meer mensen met de trein dan met de wagen naar Brussel.

Infrabel heeft in zijn begroting 4,4 miljard uitgetrokken om te investeren in het behoud en de verbetering van de spoorwegnet-capaciteit.

Ik zeg altijd dat men geen nieuwe badkamer installeert in een huis waar het dak overal lekt. We moeten ons met de kern van de

zaak bezighouden. Dat is de strategie waar beide bedrijven volgens mij werk moeten van maken.

Le **président**: Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse fort complète. Avant de céder la parole au député Calomne, je voudrais remercier le ministre et ses collaborateurs mais aussi les services de la Chambre, les huissiers, les traducteurs et le secrétariat, pour avoir travaillé jusqu'à cette heure bien tardive. Monsieur Calomne, vous avez la parole.

25.03 Gautier Calomne (MR): Merci, monsieur le président. Je voulais remercier M. le ministre pour sa réponse, notamment les nombreux éléments que vous avez évoqués par rapport aux liaisons ferroviaires sur cet axe dont on a vu qu'elles étaient effectivement particulièrement complètes.

Je voulais aussi me réjouir du fait que vous mettiez cette question à l'agenda de début janvier parce qu'elle mérite d'être clarifiée sur deux aspects avec en premier lieu, la question de la concertation. Vous l'avez dit, mais c'est important de le souligner, cela doit aller dans les deux sens. C'est le fédéral vers les entités fédérées mais ce sont aussi les entités fédérées vers le pouvoir fédéral et même les entités fédérées entre elles.

Là, on peut quand même regretter que la Région bruxelloise joue cavalier seul. J'espère que vous arriverez à lui faire entendre raison parce qu'au-delà de ce manque de concertation, il y a aussi une certaine cacophonie qui règne autour de ce dossier. Vous l'avez dit, mais on ne sait plus vraiment si cela va se faire, quand cela va se faire. Des ministres et des membres du gouvernement bruxellois se dédisent et se contredisent par voie de presse interposée.

Il y a là aussi une certaine cacophonie qui est néfaste. Mais, comme vous l'avez dit, Bruxelles n'est pas une île. Les navetteurs wallons et flamands méritent du respect, de même que les Bruxellois. Le chemin pris actuellement par les autorités régionales bruxelloises ne va franchement pas dans cette voie.

Monsieur le ministre, j'espère que la réunion que vous aurez début janvier permettra à la fois d'éclaircir les choses et d'instaurer un dialogue. C'est important.

C'est un dossier dont on n'a pas fini d'entendre parler. Je vous remercie, monsieur le ministre, en tout cas pour ces nouvelles positives.

25.04 François Bellot, ministre: Je vous souhaite une bonne soirée et je me joins au président pour remercier tout le personnel qui nous a accompagnés dans cette longue aventure de l'après-midi de questions.

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

*La réunion publique de commission est levée à 19.26 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.26 uur.*

25.03 Gautier Calomne (MR): Ik ben blij dat u dit begin januari op de agenda zal zetten, want er moet duidelijkheid komen met betrekking tot de kwestie van het overleg.

Het is jammer dat het Brussels Gewest 'cavalier seul' speelt. Ik hoop dat u het Gewest kan overtuigen om een redelijke houding aan te nemen. In dit dossier zit men duidelijk niet op één lijn.

De Waalse en Vlaamse reizigers verdienen evenveel respect als de Brusselse.

Ik hoop dat er tijdens de vergadering van januari klaarheid kan worden geschapen en dat er een dialoog zal totstandkomen.

25.04 Minister François Bellot: Ik wil het personeel bedanken dat ons hier tot vanavond heeft bijgestaan!