# COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 6 FEBRUARI 2019

Namiddag

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

du

MERCREDI 6 FEVRIER 2019

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.23 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**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 "les nouvelles lignes ferroviaires transfrontalières" (n° 27844)**
**Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe internationale spoorverbindingen" (nr. 27844)**

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, le 16 novembre dernier étaient inaugurées plusieurs nouvelles lignes de train reliant la Belgique à la France. Les premiers trains ont commencé à rouler à partir du 9 décembre. C'est la première fois depuis plus de vingt ans que des trains classiques, et non des TGV, relient les deux pays. Cela comble donc un chaînon manquant entre nos deux pays.

Ces liaisons s'adressent principalement aux travailleurs, aux étudiants frontaliers, mais aussi aux touristes. Deux liaisons quotidiennes seront effectuées dans les deux sens.

L'avantage est important: d'une part, les prix seront moins élevés que ceux des trains à grande vitesse; d'autre part, les réservations ne seront plus obligatoires. Enfin, plus besoin pour les Wallons de se rendre à Bruxelles pour rejoindre la France. Pour ces raisons, je salue chaleureusement cette initiative.

Quelques questions me viennent toutefois à l'esprit. Tout d'abord, ce nouveau projet enterre-t-il définitivement l'espoir de voir revenir un jour le Thalys en Wallonie? Ensuite, quels sont les coûts de ces nouvelles lignes et comment seront-ils répartis entre les deux pays? Quel est le nombre d'utilisateurs attendus la première année?
Enfin, de nouvelles liaisons de ce type sont-elles prévues à terme entre nos deux pays?

**François Bellot**, ministre: Cher collègue, j'ai déjà répondu à ce type de questions le 28 novembre 2018.

À propos de votre première question et de manière synthétique, il ne s'agit pas d'une alternative au Thalys et l'utilisation de ce dernier n'est pas du tout remise en question. Prenons l'exemple des trains Benelux et des trains classiques qui roulent vers Amsterdam: un Thalys roule vers Amsterdam. Ce n'est pas du tout incompatible et je dirais même que c'est complémentaire.

Ensuite, il faut savoir que la Région des Hauts-de-France, qui reprend des trains régionaux dont ce train-là dans les prochains mois, était particulièrement intéressée, au même titre que nous, côté belge, parce que de très nombreux travailleurs français franchissent la frontière pour venir en Belgique.

Par ailleurs, comme vous l'avez précisé, cela ne nécessite pas de réservation. Le prix est très attractif. L'étude relative à l'abonnement transfrontalier arrive à son terme mais il sera également attractif. Sachez que les habitants de la Région des Hauts-de-France sont particulièrement intéressés d'être liaisonnés avec la Belgique, que cela soit avec Charleroi, Namur, Bruxelles, Mons et les pôles universitaires. En ce qui nous

concerne, il y a des pôles universitaires à Saint-Quentin, Compiègne et bien entendu Paris. En bref, j'ai voulu trouver une solution pragmatique pour rétablir une telle liaison qui existait dans le passé et qui était d'ailleurs très attractive au vu du nombre de voyageurs qui la fréquentaient. Elle avait été supprimée à l'avènement du Thalys Bruxelles-Paris.

C'est un train dit "pour tous" à la différence du Thalys qui est destiné à un public-cible. C'est ce que je souhaitais vous répondre.

En ce qui concerne d'éventuelles prises en charge par la SNCB et, côté français, par la Région des Hauts-de-France et non plus par la SNCF ou l'État, la proportion est de 40 % côté belge et 20 % côté français, si déficit il devait y avoir.

Quoi qu'il en soit, je pense que toutes les personnes des régions traversées sont satisfaites du service offert. Un bilan sera fait d'ici un an ou deux, sachant aussi que le but est d'avoir une liaison directe, sans rupture de charge à Maubeuge. Jusqu'à présent, les correspondances ont bien été assurées, sauf deux fois à la suite d'incidents du côté français. Des personnes ont alors raté leur correspondance, mais des solutions locales pour rapatrier les personnes en voiture vers la Belgique ont été mises en place par la SNCF.

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie, et je ne peux qu'abonder dans votre sens, à chaque fois qu'on renforce les liens entre la Belgique et la France, particulièrement sur le plan humain. N'oublions d'ailleurs pas que toute cette région du Nord était belge jusque 1667. Je ne peux que vous féliciter que des liens humains puissent être renforcés par votre biais.

**François Bellot**, ministre: Petite boutade: l'inverse fut le cas aussi, puisque la Wallonie fut le département de l'Entre-Sambre-et-Meuse du temps de Napoléon.

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

**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 ligne 96 Mons-Quévy" (n° 27846)**
**Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 96 Bergen-Quévy" (nr. 27846)**

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, il y a quelques jours, le 24 novembre dernier, une réunion citoyenne était organisée en vue d'établir une *short list* des revendications au sujet de la ligne 96 reliant Mons à Quévy. Il y a été question des problèmes de ponctualité et de correspondance sur cette ligne ainsi que du nouveau plan de transport 2020-2023 de la SNCB.

Cette ligne est, en effet, connue depuis plusieurs années pour ses problèmes de retard. En 2016, vous avez d'ailleurs fait appel à des experts pour travailler, entre autres, sur cette ligne. Vous demandiez également qu'un nouveau plan soit lancé.

Selon de nombreux navetteurs, la situation n'a, depuis lors, pas été améliorée. Ma question date de novembre et je trouve qu'en janvier, la situation s'est améliorée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur ce dossier?

Tout d'abord, concernant cette réunion du 24 novembre, avez-vous déjà reçu des revendications précises? Dans l'affirmative, quelles sont vos réactions à celles-ci ?

Concernant les problèmes observés sur cette ligne, comment estimez-vous qu'elle a évolué au cours de ces deux dernières années? De nouvelles mesures peuvent-elles ou doivent-elles, selon vous, être prises à l'avenir?

**François Bellot**, ministre: Monsieur Flahaux, je tiens tout d'abord à rappeler que la réunion du 24 novembre s'est tenue à l'initiative du groupe de travail de la ligne 96, encadré par navetteurs.be. La SNCB et Infrabel y avaient été conviées, mais seule la première y a assisté – ainsi qu'un membre de mon cabinet.

Le groupe de travail a transmis trois questions par courriel en date du 10 mai 2018. Celles-ci ont été

abordées lors de la réunion du 24 novembre. Elles concernent la mise en place d'une desserte horaire durant le week-end, l'extension de l'amplitude horaire en fin de journée et l'amélioration de la ponctualité ou, à défaut, le renforcement des garanties de correspondance en gare de Mons pour les usagers voyageant à partir de Quévy ou vers cette localité.

La demande de desserte le week-end a, du reste, été également introduite auprès de la SNCB par mon cabinet au cours du premier semestre. La compagnie a repris les deux premiers points dans ses études relatives au plan de transport 2020-2023. Les actions se rapportant à la ponctualité et au respect des correspondances font, quant à elles, l'objet d'analyses et d'actions à court terme.

En ce qui concerne la ponctualité, Infrabel m'informe que des incidents en expliquent la chute entre 2017 et 2018. Autrement dit, cette baisse n'est pas structurelle.

S'agissant des travaux en gare de Mons, qui affectent fortement le service ferroviaire, la SNCB m'informe qu'elle se concerte régulièrement avec Infrabel afin de planifier les travaux importants aussi efficacement que possible, en vue de limiter leur impact sur la ponctualité. Par ailleurs, une adaptation des sillons est à l'étude en gare de Quévy et à l'entrée de celle de Mons.

La SNCB ajoute qu'elle accorde également une priorité à la réduction du nombre d'avaries du matériel roulant. En ce qui concerne les problèmes d'adhérence, les deux sociétés indiquent qu'elles prennent, durant l'automne et l'hiver, des mesures supplémentaires en fonction des prévisions météo, et s'engagent à limiter autant que possible les risques liés aux phénomènes automnaux et hivernaux – notamment la chute des feuilles et le givre.

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre question.

En janvier, j'ai en effet constaté que les trains étaient même en avance! Certes, ils ne partaient pas plus tôt que l'heure prévue, mais ils arrivaient en tout cas trois ou quatre minutes avant le moment annoncé. Je trouve cela très appréciable.

Je prends bonne note de la liste que vous nous avez fournie à l'instant.

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

**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'alternative au glyphosate pour l'entretien des voies de chemin de fer" (n° 27848)**
**Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van een alternatief voor glyfosaat bij het onderhoud van de treinsporen" (nr. 27848)**

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, le désherbage des voies de chemin de fer constitue un impératif pour la sécurité. En effet, sans cela, les mauvaises herbes risqueraient de déformer la structure des voies et de causer des accidents.

À l'heure actuelle, cette opération est réalisée au printemps grâce au passage de trains désherbeurs qui aspergent les voies et les accotements avec une solution à base de glyphosate. Cela aurait permis, en dix ans, de réduire de 30 % la quantité d'herbicides utilisée.

Pour ce qui concerne les terrains tels que les talus, des opérations mécaniques sont menées. Dans certains cas, Infrabel a même recours à des moutons, comme vous me l'expliquiez dans une réponse précédente. Pour ce qui concerne les voies, en revanche, il n'existe à ce jour pas d'alternative à l'herbicide.

Monsieur le ministre, à l'heure où le gyphosate est de plus en plus remis en cause à tous les niveaux et où il est notamment accusé de provoquer des cancers, quelle est la politique d'Infrabel en la matière? Des recherches sont-elles menées afin de trouver une solution alternative? Concrètement, des pistes sont-elles déjà étudiées? Existe-t-il un calendrier prévoyant la fin de l'utilisation de ce produit?

Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

**François Bellot**, ministre: Madame la présidente, monsieur Flahaux, le gestionnaire d'infrastructure accorde une grande importance à la protection de la faune et de la flore présentes le long des chemins de fer et sur les sites dont il est propriétaire.

La biodiversité est aussi l'un des thèmes environnementaux prioritaires du plan de politique environnementale 2018-2020 d'Infrabel. La diminution de l'usage de ces produits fait également partie du plan. Les pesticides ne sont utilisés qu'aux endroits où les mauvaises herbes ont un impact sur la sécurité du trafic ferroviaire, des collaborateurs ferroviaires et des voyageurs et lorsqu'il n'existe aucune autre alternative. À cet égard, Infrabel respecte strictement les obligations légales en concertation avec les autorités régionales.

Afin de diminuer encore l'utilisation des pesticides, un grand nombre de projets pilotes pratiques sont mis en place sur le domaine ferroviaire en vue d'analyser la faisabilité des techniques alternatives comme, par exemple, la tonte ou l'arrachage manuel, ce qui me paraît un peu difficile sur 3 200 km de voies …

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Je crois aussi.

**François Bellot**, ministre: Mais aussi la faisabilité de techniques préventives, comme, par exemple, un revêtement en dur pour prévenir la pousse des mauvaises herbes.

Dans ces projets, les conditions financières, techniques et opérationnelles ont été définies avec une distinction entre les terrains liés à l'exploitation ferroviaire (les loges de signalisation, les armoires ICT, les pistes d'accès et les sous-stations de traction) et les voies et pistes de sécurité. Ces techniques seront implémentées progressivement au cours des prochaines années, avec une priorité donnée aux zones naturelles vulnérables. Le planning et le déploiement concret sont actuellement coordonnés avec les différentes autorités régionales.

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Votre réponse me satisfait pleinement.

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

**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 "le site web Train Map" (n° 27851)**
**Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de website Train Map" (nr. 27851)**

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, il y a quelques semaines, à la rentrée 2018, était lancé le site Internet Train Map. Une carte en mouvement y est disponible sur laquelle les voyageurs peuvent localiser leur train à tout moment et consulter les informations à leur attention.

Les voyageurs peuvent effectuer une recherche sur l'itinéraire, le type de train, la gare ou le numéro de train. Une fois le train sélectionné, des informations sur l'horaire, le retard éventuel, les arrêts prévus et les quais s'affichent. La version actuelle de Train Map est basée sur des points de mesure placés dans les voies pour adapter l'information en temps réel. À l'avenir, il sera également fait usage de la géolocalisation et des signaux GPS.

Monsieur le ministre, quelques semaines après l'ouverture de ce nouveau service - que je salue en tant que député mais également, et surtout, en tant qu'usager -, pouvez-vous déjà nous dresser un petit bilan? Tout d'abord, ce site est-il un succès? Quel était le trafic attendu et quel est-il finalement? Observe-t-on une évolution positive ou négative du nombre de visiteurs depuis sa mise en ligne?

Il était annoncé lors de l'activation du site que de nouvelles fonctionnalités arriveraient prochainement. Quelles sont-elles et quel est le calendrier prévu? Enfin, quel est le coût annuel de ce nouveau service?

**François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que les résultats d'une enquête menée dans le train et en ligne révèlent que les premiers usagers ont en grande partie consulté Train Map par curiosité. Les usagers qui continuent à utiliser ce site par la suite le font surtout pendant le voyage ou juste avant, pour

vérifier où se trouve le train qu'ils attendent, s'il est en mouvement, combien de retard il a, etc.

La présentation visuelle est décrite comme accessible. Elle aide les voyageurs à se faire une idée de leur voyage. Parfois, ils détectent que leur train, même s'il est à l'heure, va arriver en retard. Vous avez vu un certain nombre d'articles. Mais certains trains annoncés avec retard récupèrent ce retard en cours de voyage. Le site permet donc vraiment de suivre son train en temps réel.

La fréquentation moyenne actuelle du site varie de 3 000 à 4 500 usagers par jour en semaine et d'environ 2 500 usagers le week-end. C'est dommage parce qu'il faut mettre cela en rapport avec les 800 000 voyageurs quotidiens.

La SNCB constate que les pics de fréquentation du site se produisent surtout pendant les heures de pointe du matin et du soir. Depuis quelques semaines, Train Map est consultable non seulement via le site Internet mais aussi via l'application SNCB. Il en résulte que le nombre d'utilisateurs augmente de semaine en semaine.

La version de Train Map qui a été lancée au mois de septembre était une version de base. Selon la SNCB, la valeur ajoutée de Train Map augmentera au fil de l'ajout de fonctionnalités supplémentaires. Le retour reçu des voyageurs a principalement permis de détecter de nombreuses nouvelles fonctionnalités potentielles qui sont susceptibles de leur offrir une plus-value accrue pendant ou juste avant leur voyage en train.

Les fonctionnalités qui présentent la plus grande valeur ajoutée seront développées en 2019: la géolocalisation, une indication plus correcte de la position du train, l'optimisation de l'algorithme pour déterminer la position du train et l'utilisation de données GPS et Galileo, la présentation d'une information concernant la composition du train, la présentation d'une information concernant les perturbations sur la carte, la présentation d'une information concernant les travaux ferroviaires sur la carte.

La SNCB indique que Train Map s'inscrit dans un vaste budget affecté à l'information des voyageurs. Les développements des fonctions de Train Map qui interviendront seront également utilisés pour enrichir le planificateur de voyage et d'autres canaux d'information. Je rappelle aussi que l'ensemble de la "phase digitalisation, information, organisation" représente un budget de 260 millions d'euros sur cinq ans avec la sortie d'une nouvelle application tous les trois mois. Voilà ce dans quoi la SNCB souhaite s'inscrire au service des voyageurs.

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, de toutes les questions que j'ai posées, celle-ci est sans doute une des plus essentielles pour le voyageur. Car deux choses sont importantes: savoir faire et faire savoir. Il faudra sans doute populariser davantage ce site puisque 80 % des gens ont un smartphone. Cela permet de communiquer, de faire savoir et, finalement, de rassurer car celui qui attend un voyageur peut aussi voir où ce dernier se trouve. C'est une excellente mise en œuvre et je vous en félicite.

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

**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'utilisation d'un drone pour lutter contre le vol de câbles" (n° 27852)**
**Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van een drone in de strijd tegen kabeldiefstallen" (nr. 27852)**

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, le 14 novembre 2018, Infrabel a testé l'utilisation d'un drone, hors de vue de son pilote et de nuit, afin de lutter contre les vols de câbles. Malheureusement, on a vu que les vols de câbles ont encore recommencé ces derniers temps. Ce vol a eu lieu aux abords de la ligne 132 Charleroi-Mariembourg.

Pour faire ce test, Infrabel avait obtenu une dérogation de la Direction générale du transport aérien (DGTA). En effet, à l'heure actuelle, la législation ne permet pas de procéder de la sorte. Le pilotage "hors vue" reste interdit pour le moment, et la loi Caméras ne permet pas de mener des opérations de surveillance aérienne à l'aide de caméras mobiles.

Équipé de deux caméras, dont une de vision nocturne thermique, le drone testé s'avère particulièrement efficace pour assurer une surveillance aérienne, ce qui constituerait un atout dans la lutte contre les vols de câbles, selon l'entreprise ferroviaire. Celle-ci souhaiterait donc voir la législation évoluer afin de pouvoir mieux lutter contre ces vols, dont plus de 260 ont été répertoriés rien qu'en 2018, dont il restait encore un mois et demi au moment de ce calcul.

Mes questions sont les suivantes, monsieur le ministre. Quels retours avez-vous reçus de ce premier test? Estimez-vous opportun de revoir la législation en vigueur à l'avenir?

**François Bellot**, ministre: Monsieur Flahaux, je vous renvoie à ma réponse à la question qui fut posée le 28 novembre 2018.

Selon Infrabel, le test a permis de confirmer la volonté de recourir à cette technologie. En revanche, notre législation ne sera pas modifiée pour le moment, puisque la Commission européenne va sortir un règlement attendu dans le courant de l'année.

Quoi qu'il en soit, vous aurez remarqué que nous avons ouvert récemment en Flandre, à Saint-Trond, et en Wallonie, au nord de Namur, une zone de tests réservée aux drones pour déroger à toutes les règles dans un espace bien confiné - tant pour les vols de nuits et la simulation de vols commerciaux que pour les vols se situant hors du champ de vision du pilote. Toutes ces technologies sont mises au point de manière à informer le Conseil européen du retour offert par ces expériences.

Il faut savoir que notre pays, qui dispose d'une législation restrictive et sévère, notamment quant aux connaissances de base des pilotes, part à la conquête du monde pour mener des missions essentielles au service de grands organismes internationaux. Je dois bien avouer que nous avons émis quelques réserves à travers l'avis que nous avons communiqué au Conseil européen. Le principe en vigueur en Belgique est que tout est interdit, sauf ce qui est autorisé à des pilotes dotés d'une bonne connaissance théorique et pratique. Au contraire, le règlement de la Commission européenne considère que tout est autorisé, sauf ce qui est interdit. Quand je dis que tout est autorisé, cela signifie qu'on pourrait acheter des drones de quinze kilos, partir en rase campagne et utiliser ces engins pouvant servir à longue distance, sans jouir d'aucune formation. C'est pourquoi il convient de trouver un équilibre entre, d'un côté, les qualités des agents en opération et la sûreté et, de l'autre, le développement économique.

Du reste, la Commission européenne suit très attentivement les expériences que nous menons tant à Saint-Trond qu'à Liernu, dans des cadres différents qui nous semblent essentiels pour garantir la sûreté. Le jour où nous rassurerons les autorités, l'usage du drone pourra se développer beaucoup plus que ce n'est le cas actuellement.

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse, qui me satisfait complètement.

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

**Questions jointes de**
**- Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de la SNCB pour le *Black Friday*" (n° 27987)**
**- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'action *Black Friday*" (n° 28024)**
**Samengevoegde vragen van**
**- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het NMBS-aanbod voor Black Friday" (nr. 27987)**
**- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Black Friday-aanbod" (nr. 28024)**

*Voorzitter: Eric Van Rompuy.*
*Président: Eric Van Rompuy.*

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, à l'occasion du *Black Friday*, le 23 novembre dernier, la SNCB a proposé une offre plus qu'attrayante: des tickets aller-retour vers toutes les destinations belges pour la modique somme de 5 euros, uniquement ce jour-là pour des trajets valables entre le 23 novembre et le 14 décembre.

Des milliers de personnes se sont rendues sur le site web de l'entreprise ferroviaire mais la SNCB a annoncé sur le coup de 22 h 30 qu'elle suspendait l'offre en raison d'une affluence trop importante. Pourtant, l'offre devait être disponible jusqu'à minuit, sans limitation de billets. Un bug technique serait à l'origine de la fin de l'action sur le site web, ce qui explique que toutes les demandes n'ont pas pu être honorées.

De nombreuses personnes n'ont donc pas reçu leurs billets après avoir effectué la transaction et l'accès au site restait problématique malgré les solutions mises en place vendredi soir. Il est évident que ces voyageurs potentiels ont été très mécontents. Des plaintes ont été déposées. Le fait de changer les conditions d'une offre en cours et modifier ses modalités n'est pas juridiquement acceptable. En effet, aucune limite de billets n'avait été annoncée au préalable par la SNCB.

Monsieur le ministre, que s'est-il réellement passé le 23 novembre 2018? Comment expliquez-vous ce bug technique? Quelle suite a été donnée aux plaintes des clients potentiels? Envisagez-vous de mettre en place une nouvelle action en 2019 afin de rattraper l'échec de l'action *Black Friday*?

**François Bellot**, ministre: La SNCB m'informe qu'elle n'a pas apporté de changement à une offre existante. Son intention était bel et bien de proposer un nombre illimité de billets en date du 23 novembre 2018. Bien que les systèmes de vente de la SNCB aient été testés au préalable pour faire face à un nombre élevé de visiteurs et qu'ils étaient dès lors préparés à un grand nombre d'achats via le site internet et via l'application, une défaillance technique a malheureusement fait crasher tout le *backend* du système de ticketing. C'est cette défaillance technique qui a fait qu'il n'était plus possible de vendre des billets via le site internet et l'application. Cela n'a donc rien à voir avec un changement des conditions de l'offre.

La SNCB ajoute qu'en dépit des nombreux efforts fournis, il n'a pas été possible de rétablir le système de vente avant minuit. C'est seulement au cours de la nuit que tout a été résolu et que la vente a pu reprendre normalement.

La SNCB conclut en précisant que son service clientèle a pris soin d'expliquer aux voyageurs concernés les raisons de l'incident et s'est excusé auprès de ceux-ci. Pour les clients qui avaient payé mais pas obtenu le billet, le montant leur a été remboursé.

Dans le cadre d'une entreprise dont chacun souhaite qu'elle fonctionne normalement, il ne m'appartient pas en tant que ministre d'intervenir dans ce dossier commercial. Par contre, je ne doute pas que le management tirera les enseignements de cet incident pour éviter pareille expérience dans le futur.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Je vous remercie pour votre réponse. Même si on ne peut pas s'immiscer dans la gestion commerciale, l'engouement et le bug informatique sont la preuve que cette démarche a bien fonctionné et a créé de l'affluence. C'est la défaillance technique qui est regrettable. Espérons que ce genre de désagrément n'arrive plus.

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

**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 nouvelle liaison ferroviaire avec l'Allemagne et les Pays-Bas" (n° 28002)**
**Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe treinverbinding met Duitsland en Nederland" (nr. 28002)**

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez annoncé récemment soutenir le projet de liaison ferroviaire entre Aix-la-Chapelle et Liège via Heerlen et Maastricht. Bémol: le matériel roulant utilisé par la société de transport Arriva ne répond pas aux normes de sécurité belges. Il n'est, en effet, pas équipé du système de contrôle automatique des trains ETCS. Fort heureusement, vous avez déclaré qu'il était hors de question d'abaisser nos exigences en la matière.

Dès lors, monsieur le ministre, comment voyez-vous la situation? Estimez-vous que cette liaison pourra, malgré tout, voir le jour? Où en sont les discussions à l'heure actuelle?

**François Bellot**, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, tout d'abord, je voudrais vous confirmer que, conformément à la déclaration de Rotterdam de juin 2016 relative à l'amélioration des liaisons ferroviaires transfrontalières entre la Belgique et les Pays-Bas, j'ai toujours supporté la mise en service d'un train "trois pays" sur la liaison Aix-la-Chapelle-Maastricht-Liège dans l'intérêt des voyageurs et à condition que les règles de sécurité et d'exploitation soient respectées.

Monsieur Flahaux, j'ai reçu des questions sur ce sujet à plusieurs reprises. Je rappelle que l'Autorité Nationale de Sécurité, qui gère les homologations de circulation sur le réseau en Belgique, relève de la compétence du ministre Denis Ducarme qui a la responsabilité d'accorder ou non les autorisations de ce train sur le territoire belge. Je vous invite donc à interroger mon collègue.

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

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

**Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, étant donné que je dois me rendre en commission des Affaires sociales, je transforme mes questions n$^{os}$ 28281 et 28374 en questions écrites.

**Samengevoegde vragen van**
**- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging in de levering van de M7-dubbeldeksrijtuigen" (nr. 28003)**
**- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging in de levering van de M7-dubbeldekstreinen" (nr. 28064)**
**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 "le retard dans la livraison des voitures à double étage M7" (n° 28003)**
**- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans la livraison des voitures M7 double étage" (n° 28064)**

**Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb al een aantal keer vragen over de nieuwe dubbeldekstreinen gesteld. Iedereen kijkt daar hard naar uit. Ik denk dat het ook nodig is. Mijn vorige vraag ter zake dateert van eind september 2018. Ik las in de krant dat er ondertussen een serieuze vertraging met de levering van de nieuwe M7-dubbeldekstreinen zou zijn.

De vertraging waarvan sprake in de pers is groter dan wat u mij antwoordde op mijn vraag van 26 september 2018. Toen was nog sprake van een maximale vertraging van vier tot zes maanden. Nu spreekt men van een eerste levering midden 2019, wat overeenstemt met een vertraging van minstens 9 maanden. Het is onduidelijk welke impact deze vertraging heeft voor het einde van de levering die eind 2022 was gepland.

Deze tegenslag komt bijzonder ongelegen nu de stiptheidscijfers niet gunstig evolueren. We hebben dat twee weken geleden in de hoorzittingen ook gehoord.

Mijnheer de minister, wat zijn de contractuele verplichtingen van Bombardier indien de eerste levering midden 2019 gebeurt? Moeten zij financiële schadevergoeding of iets dergelijks betalen? Welke impact heeft deze vertraging op het gehele leveringsschema? Schuift de volledige leveringstermijn op met meer dan negen maanden? Wat zijn de operationele gevolgen voor de NMBS?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

Minister **François Bellot**: Midden oktober lieten de constructeurs de NMBS weten dat zij een grotere vertraging opliepen ten gevolge van technische problemen bij de diverse validatie- en homologatietesten. Momenteel zijn er bijvoorbeeld ook technische problemen met de resultaten van de remtesten en met de stabiliteit van de draaistellen. Het contract voorziet wel in de mogelijkheid de cadans van de productie van

de rijtuigen binnen bepaalde grenzen te verhogen. Dit betekent dat de constructeurs de mogelijkheid hebben de opgelopen vertraging geleidelijk in te halen in de loop van het project. De NMBS vraagt in deze context dringend een nieuwe, stabiele planning van de constructeurs, zowel qua activiteiten voor homologatie en validatie als qua levering van rijtuigen. Volgens de planning van de constructeurs waarover de NMBS nu beschikt, zal de laatste van de 445 bestelde M7's geleverd worden in het tweede semester van 2022.

Het is natuurlijk wel zo dat het leveringsschema van alle treinrijtuigen contractueel vastligt. Het boetesysteem maakt deel uit van dat contract. De NMBS focust zich momenteel echter zoveel mogelijk op het waar mogelijk bijstaan van de constructeurs in het zoeken naar oplossingen van hun technische problemen, om zo de vertragingen eventueel te verminderen en zeker verdere vertragingen te voorkomen.

Die vertraging van de oplevering zal er inderdaad voor zorgen dat de reizigers minder snel van het verhoogde comfort en de bijkomende capaciteit gebruik zullen kunnen maken. Een vertraging van de oplevering zal er ook voor zorgen dat de NMBS haar oudste materieel zoals de M140- en M4-rijtuigen en de locomotieven T21 en T27 minder snel buiten dienst zal kunnen stellen.

Bij de ondertekening van het raamakkoord in december 2015 bestelde de NMBS 445 rijtuigen. De levering van deze 445 rijtuigen M7 is goed voor meer dan 50 000 zitplaatsen en zal ervoor zorgen dat de NMBS voldoende zitplaatsen ter beschikking kan stellen tot 2022. De NMBS is nog geen bindende overeenkomst aangegaan voor de resterende 917 rijtuigen.

Zolang de NMBS geen bijkomende bestelling plaatst is er geen enkele verplichting om aan te kopen. De NMBS is wel bezig met een behoeftebepaling voor de jaren erna en bekijkt daarbij het meest aangewezen type van rollend materieel. Pas na deze strategische analyses kunnen nieuwe projecten en lastenboeken worden voorbereid.

De precieze toewijzing van het M7-materieel ligt nog niet voor honderd procent vast. Sinds het begin van het project is het echter duidelijk dat de M7 prioritair gebruikt zal worden voor de zwaarst belaste treinen en lijnen, in het bijzonder voor de diensten die gebruik maken van de noord-zuidverbinding.

**Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord dat ik erop zal nalezen in het verslag.

Ik wil u vragen om dit dossier te blijven opvolgen, want het is belangrijk dat die treinstellen er zo snel mogelijk komen. Het is betreurenswaardig dat wij voor een bestelling die in 2015 werd geplaatst, in 2019 moeten vaststellen dat er technische problemen zijn zoals problemen met remtests en stabiliteitsproblemen met de draaistellen.

Men zou er toch vanuit moeten kunnen gaan dat als men een bestelling plaatst bij een grote firma en *proven technology* gebruikt, dergelijke problemen zich niet zouden voordoen.

Ik hoop dat dit dossier wordt opgevolgd, zodat de reiziger zo snel mogelijk over extra capaciteit en nieuwe, comfortabele toestellen kan beschikken.

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

Le **président**: La question n° 28009 de Mme Gwenaëlle Grovonius est transformée en question écrite. La question n° 28012 de M. Michel Corthouts est retirée. La question n° 28030 de M. Gilles Vanden Burre, la question n° 28051 de Mme Kattrin Jadin et la question n° 28068 de M. Frédéric Daerden tombent, leurs auteurs étant absents. La question n° 28059 de M. Stefaan Van Hecke est sans objet: il y a été répondu de manière écrite.

**Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les passerelles d'Allain et de Chercq à Tournai" (n° 28108)**
**Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vroegere spoorbruggen van Allain en Chercq in Doornik" (nr. 28108)**

**Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous interpelle à nouveau concernant les intentions de la SNCB à l'égard des ponts d'Allain et de Chercq, à Tournai qui, autrefois, étaient destinés à la circulation ferroviaire et accueillaient la ligne 88A.

En avril 2018, la SNCB a déposé, auprès du fonctionnaire délégué, deux permis de démolition de ces ouvrages d'art. Or, ces ponts possèdent des intérêts liés au patrimoine et à la mobilité.

Du point de vue patrimonial, plusieurs arguments plaident en faveur de leur conservation. Dans le rapport nommé "Un patrimoine ferroviaire en péril: les ponts de la ligne 88A à Allain et Chercq", on peut lire que "ces ouvrages d'art racontent encore aujourd'hui, avec d'autres témoins d'architecture industrielle, l'histoire du développement économique de ces localités, et particulièrement celui de l'activité des carrières de pierre calcaire. Sur le plan technique, les trois ponts-rails témoignent de deux périodes et de deux méthodes constructives complètement différentes, l'une en acier, l'autre en béton précontraint. À l'échelle du chemin de fer belge, la passerelle enjambant l'Escaut, construite vers 1959, s'avère particulièrement remarquable par la précocité de son ingénierie".

Sur le plan de la mobilité, ces ponts répondent à une opportunité concrète liée au développement durable. En effet, ce tronçon est inscrit au schéma de développement communal de la ville de Tournai comme un axe structurant pour le développement du RAVeL. Considérant les enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés, privilégier les modes de déplacement durables va dans le bon sens.

La ville de Tournai est prête à reprendre la gestion de ces ouvrages moyennant leur remise en état préalable par le propriétaire actuel, c'est-à-dire la SNCB.

Compte tenu de sa destination future, à savoir accueillir les piétons et les cyclistes, les mesures conservatoires s'avèrent finalement assez modérées particulièrement si l'on prend soin d'enlever le ballast des rails et de soulager le tablier. Cette mesure serait moins onéreuse qu'une démolition qui représente des coûts liés à la mise en place d'une logistique tout à fait particulière.

Monsieur le ministre, quel est le coût estimé par la SNCB pour la démolition de ces deux ponts? Leur remise en état préalablement à leur remise en gestion par la ville de Tournai n'est-elle pas une solution qui arrangerait les deux parties?

**François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe avoir introduit un recours compte tenu du refus de la Région wallonne le 5 juin 2018 de reprendre la ligne 88A, annexe 3 de la convention, et du refus du permis de démolir par le fonctionnaire délégué pour tous les ouvrages d'art. Le passage en commission des recours a eu lieu en deux phases: le 9 janvier pour le pont sur l'Escaut et le 14 janvier pour les trois autres ponts. La SNCB indique qu'elle devrait recevoir une réponse dans le courant du mois de mars. Pour ce qui concerne le coût de démolition, il est estimé à 450 000 euros pour le pont sur l'Escaut et 550 000 euros pour de nouveaux câbles et la voirie Ravel, auxquels s'ajoute un montant de 105 000 euros pour la remise en état des trois autres ponts.

**Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, vous m'avez partiellement répondu.

Vous rendez-vous compte de l'importance des sommes à dépenser, ce uniquement pour démolir des ponts?

On est un peu dans le domaine du surréalisme. En effet, la seule chose qui vous est demandée, c'est de remettre plus ou moins ces ponts en état et de les donner, via une convention, à la ville de Tournai. Cela permettrait, en tout cas, de ne pas commettre l'irréparable. En effet, si vous faites sauter le pont, il n'y aura plus de possibilité physique de permettre au RAVeL de passer entre les deux rives. Je ne comprends donc pas l'acharnement des uns et des autres à faire semblant de ne pas comprendre, d'autant que les sommes que vous venez de citer sont énormes. Si, plutôt que démolir purement et simplement, on sécurisait et on établissait une convention, cela arrangerait tout le monde. Très honnêtement, j'étais présent le 9 janvier à la Commission de recours et je n'ai pas vraiment senti, dans le chef des uns et des autres, une volonté d'aboutir sereinement à une décision qui arrangerait tout le monde.

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

**Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la**

**Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'attention aux clients lors de l'annulation du dernier train" (n° 28116)**
**Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de klantgerichtheid in geval van de afschaffing van de laatste trein" (nr. 28116)**

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je reviens sur un événement qui s'est passé le samedi 15 décembre 2018. J'attire ici l'attention sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un événement unique.

Celui qui nous intéresse aujourd'hui concerne le dernier train qui relie Bruxelles à Namur de 23 h 38, au départ de la gare Centrale. Ce jour-là, ce train a d'abord été annoncé avec un retard de 5 minutes, ensuite de 14 minutes, puis de 22 minutes, avant d'être définitivement annulé.

L'information donnée via les haut-parleurs et les écrans s'est limitée à faire savoir que le train était annulé. Aucune excuse, aucune explication, aucune guidance, ni-même une invitation à consulter le site web n'a été donnée. Les passagers ont été livrés à eux-mêmes pour trouver une solution à cette heure tardive.

Lors d'une réunion de la commission Infrastructure du mois de janvier, nous avons eu la chance d'entendre un exposé, en particulier sur le retard des trains. La question de la suppression, de l'annulation des trains n'a pas été largement abordée à cette occasion.

Si la presse évoque régulièrement les retards de trains, elle évoque également les annulations totales ou partielles de trains.

Il s'avère que ces annulations ont explosé en 2018. Pour les dix premiers mois de l'année, on compte 21 968 suppressions contre 14 412 en 2017, soit une augmentation 52,4 % en un an. Par ailleurs, 48 % des trains supprimés en 2018 l'ont été à cause de tiers, comme par exemple, à cause de personnes circulant sur les voies ou jetant leur vélo sur une caténaire. C'est ce qu'a précisé Vincent Bayer, le porte-parole de la SNCB. Seulement 33,7 % des suppressions étaient imputables à la SNCB, principalement à cause de problèmes techniques du matériel ferroviaire. Enfin, 16 % des causes de suppressions sont imputables à Infrabel, le gestionnaire du réseau.

Le porte-parole de la SNCB a ajouté un autre élément à prendre en considération. Des grèves ont eu lieu, notamment en février. Ce mois-là, 3 389 annulations ont été comptabilisées.

Monsieur le ministre, pourquoi, en cas d'annulation de train, aucune information n'est-elle donnée via les haut-parleurs pour préciser les droits des passagers, et donc qu'ils peuvent faire appel à un taxi et se faire rembourser sous certaines conditions? N'y a-t-il pas moyen d'inviter, via les haut-parleurs ou les écrans, à consulter une page précise du site web de la SNCB? Pourquoi une explication de la cause de l'annulation ou du retard n'est-elle pas donnée? Il me semble que les usagers savent faire preuve de compréhension pour autant qu'ils reçoivent une information. Ne pas recevoir d'information est cause de frustration.

Dans le cas précis, pourquoi le chef de gare, ou un autre membre du personnel, ne s'est-il pas présenté sur le quai, comme c'est le cas parfois, pour rediriger les passagers?

Comment les trains annulés sont-ils comptabilisés dans les statistiques de retard? La SNCB est-elle potentiellement incitée à annuler des trains pour améliorer les statistiques de ponctualité? Comment expliquer l'augmentation globale des annulations? Je parle bien des annulations et pas des retards.

**François Bellot**, ministre: Lorsque le risque existe que des voyageurs pourraient manquer une correspondance avec le dernier train, la SNCB anticipe à différents niveaux, afin d'aider au mieux les voyageurs. En théorie, l'accompagnateur de train qui constate, lors du contrôle de billets à bord du dernier train, que ces voyageurs pourraient manquer leur correspondance, doit en informer le dispatching voyageurs. Celui-ci veille à ce qu'un taxi soit appelé par téléphone de sorte que les voyageurs puissent poursuivre leur voyage le plus rapidement possible.

La SNCB prévoit aussi un temps d'attente supplémentaire pour les derniers trains. L'information est disponible via le planificateur de voyage. La SNCB augmente ainsi les possibilités de correspondance avec le dernier train, même en cas de retard. Les sous-chefs de gare sont eux aussi attentifs aux retards

importants et doivent faire le nécessaire pour aider les voyageurs en rade à poursuivre leur voyage. La SNCB s'efforce de proposer une alternative concrète aux voyageurs pour rejoindre leur destination.

La SNCB m'informe qu'elle va entreprendre des actions supplémentaires sur deux points: les droits des voyageurs seront ajoutés à son site internet et elle va aussi établir une procédure pour que ces voyageurs soient aidés de façon plus concrète via les haut-parleurs pour poursuivre leur voyage.

Pour tout train supprimé, la SNCB applique la règle d'en communiquer la cause. Le soir du 15 décembre 2018 a cependant été très agité à cause des mauvaises conditions climatiques, d'un trafic perturbé à Denderleeuw, d'une circulation de trains interrompue à Enghien et du départ impossible des trains pour Brussels Airport. Dans pareil cas, la SNCB doit sélectionner quels messages sont diffusés via les haut-parleurs. C'est la raison pour laquelle le motif de la suppression du train n'a pas été communiqué dans ce cas précis.

La SNCB m'informe qu'elle a examiné la situation du 15 décembre que vous évoquiez en considérant que votre collaborateur se trouvait à Bruxelles-Nord au moment où le train E2123 a été supprimé.

Vous citez la gare de Bruxelles-Central comme origine de ce train au lieu de la gare de Bruxelles-Midi. Néanmoins, la SNCB n'a pas uniquement enquêté sur la situation à Bruxelles-Nord, mais aussi sur celle de Bruxelles-Central, Bruxelles-Schumann et Bruxelles-Luxembourg. Après enquête, son constat est le suivant.

À Bruxelles-Central, le personnel était bien présent et les voyageurs ont bien été pris en charge. Le personnel à quai a de plus expliqué aux voyageurs la marche à suivre. Le but était de canaliser les voyageurs vers Bruxelles-Nord. Cette canalisation a été effectuée oralement par le personnel à quai ainsi que par les haut-parleurs. Le message disait: "Les voyageurs en direction de Namur doivent se rendre à Bruxelles-Nord où ils pourront continuer leur voyage."

Une fois arrivés à Bruxelles-Nord, les voyageurs ont à nouveau été accueillis par le sous-chef de quai qui a rassemblé tout le monde et rédigé six bons de taxi pour 19 voyageurs.

Comme à partir de 22 heures, il n'est plus prévu de personnel à Bruxelles-Schumann et à Bruxelles-Luxembourg, la permanence SNCB s'y est immédiatement rendue pour rédiger des bons de taxi – un pour quatre voyageurs – pour aider les voyageurs vers leur destination finale.

En ce qui concerne la comptabilisation des trains annulés, il faut savoir que tous les trains sont mesurés au niveau de la gare de destination finale ou de nos points-frontière. Les trains passant par la jonction Nord-Midi sont donc mesurés une seconde fois. En divisant le nombre de mesures où le train a été mesuré comme étant à l'heure par le total de mesures effectuées, on obtient le taux de ponctualité du réseau. Le calcul tient compte des trains partiellement supprimés si ceux-ci effectuent un arrêt dans un des deux points de mesure, soit Bruxelles ou la destination finale. Les trains complètement supprimés ne sont pas comptabilisés dans le calcul de la ponctualité.

Le nombre de trains supprimés fait l'objet de statistiques distinctes donnant lieu à un suivi. Lors de la réunion de la commission de l'Infrastructure, il a été expliqué qu'en 2018, ce sont 26 626 trains qui ont été supprimés, ce qui était plus élevé qu'en 2017, où ils n'étaient que 19 557. Nous sommes bien en deçà des 38 041 trains supprimés en 2016.

Pour environ la moitié des trains supprimés en 2018, la suppression a été causée par des tiers.

Enfin, la seule action qui peut être menée lors d'incidents tels qu'une panne de matériel roulant, un accident de personnes, etc. et, ce, en vue d'améliorer la ponctualité, est de limiter ou de supprimer des trains de façon à éviter des retards en cascade.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos explications et me réjouis qu'une procédure soit étudiée pour mieux informer et communiquer. Cela diminuera les frustrations des personnes. On peut être compréhensif mais jusqu'à une certaine limite.

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

**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 "la découverte d'amiante dans certains trains de la SNCB" (n° 28092)**
**- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse de traces d'amiante" (n° 28502)**
**Samengevoegde vragen van**
**- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sporen van asbest die in sommige NMBS-treinen werden gevonden" (nr. 28092)**
**- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de analyse van sporen van asbest" (nr. 28502)**

**Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, selon la presse, de l'amiante aurait été découvert dans certains trains de la SNCB. En effet, deux des vingt véhicules examinés de la série Sprinter contiendraient des traces d'amiante dans un espace technique fermé. Bien qu'aucune trace d'amiante n'ait été trouvée dans les compartiments dédiés aux voyageurs et qu'aucune fibre libérée n'ait été détectée, cette situation semble inquiéter le personnel de la SNCB. Face à cette problématique, la SNCB compte rappeler plusieurs trains dans le but de les analyser plus amplement.

Monsieur le ministre, quel est le nombre de trains concernés par une éventuelle présence d'amiante dans leur espace technique? Quelles sont les mesures prises ou envisagées sur le plan matériel mais également à l'égard du personnel ferroviaire? Disposez-vous d'informations concernant les éventuelles conséquences du rappel de plusieurs trains sur le service apporté aux voyageurs?

**François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que la série dont a presse a parlé est constituée de 51 automotrices. Entre-temps, les postes de conduite de toutes les Sprinters ont été contrôlés. La SNCB indique que dans les postes de conduite de sept automotrices, des poussières d'amiante ont été trouvées dans l'espace où se trouve le registre de chauffage. Pour chacun de ces postes de conduite, une mesure d'air a été réalisée et les résultats ont été analysés suivant la technique NIOSH 7402-TEM. Il n'a pas été retrouvé de poussière d'amiante. Des mesures d'air dans les compartiments dédiés aux voyageurs ont également été réalisées et il n'a pas été retrouvé de poussière d'amiante.

La SNCB ajoute qu'un plan d'action sera mis en œuvre pour le remplacement des petites lattes d'amiante et des joints en amiante dans l'espace technique.

Selon la SNCB, les conséquences des contrôles quant à la présence d'amiante dans l'espace technique fermé pour l'ensemble des séries Sprinter n'ont eu qu'un infime impact sur le service des trains.

**Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse rassurante.

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

Le **président**: Les questions jointes n° 28128 et 28231 de Mme Véronique Waterschoot et n° 28203 de M. Olivier Maingain, ainsi que la question n° 28131 de M. Marcel Cheron sont supprimées.

**Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'affichage des destinations ferroviaires" (n° 28196)**
**Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de weergave van de treinbestemmingen" (nr. 28196)**

**Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, la presse a récemment fait écho de problèmes d'affichage des destinations ferroviaires au niveau des infrastructures fixes ou mobiles de la SNCB. Concrètement, pour des haltes comme Liège-Jonfosse ou Liège-Palais, qui sont devenues respectivement Liège-Carré et Liège-Saint-Lambert, la mise à jour des données n'aurait pas encore été totalement réalisée dans les systèmes informatiques. Elle n'aurait pas non plus été faite pour les panneaux d'affichage, provoquant un certain état de confusion et des problèmes de correspondance auprès des usagers du rail.

Monsieur le ministre, selon les informations à votre disposition, quelle est exactement l'étendue du problème? Quelles en sont les causes? Partant, quelles mesures ont-elles été retenues pour rectifier la situation?

**François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que lorsqu'une gare change de nom, des adaptations doivent être apportées dans de nombreux types de systèmes différents. Les changements de nom en Liège-Carré et Liège-Saint-Lambert avaient déjà été effectués le jour du lancement sur le site internet, sur l'application SNCB, les écrans des système de sonorisation et les affiches jaunes dans les gares ainsi qu'à bord des Desiro.

Pour les trains les plus récents tels que les Desiro, le logiciel est effet géré au niveau central. Pour les 774 voitures plus anciennes comme les AM96, I11 et M6, un collaborateur de la SNCB doit installer les nouveaux logiciels manuellement dans chaque voiture. Idéalement, cette opération s'effectue de nuit en une seule fois. De nombreux collaborateurs sont alors nécessaires pour réaliser l'opération, ce qui implique un coût élevé. Dans le cas des changements de noms en question, la SNCB adapte le logiciel progressivement et en journée, afin de réduire les frais.

Lors du prochain changement de nom, la SNCB fera, dans la mesure du possible, à nouveau appel à une équipe de nuit la veille de l'instauration du nouveau nom.

**Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 28222 van de heer Geerts wordt uitgesteld.

**Questions jointes de**
**- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation d'une réunion d'information en province de Luxembourg" (n° 28251)**
**- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation d'une réunion d'information en province de Luxembourg" (n° 28448)**
**Samengevoegde vragen van**
**- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het organiseren van een informatievergadering in de provincie Luxemburg" (nr. 28251)**
**- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de informatievergadering in de provincie Luxemburg" (nr. 28448)**

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, le 28 novembre 2018, en réponse à l'une de mes questions, vous aviez exprimé votre intention d'organiser une réunion afin de présenter la situation, l'évolution en matière d'homologation du matériel roulant, l'impact sur les horaires, les travaux, ainsi que la planification des améliorations sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, ligne qui pose problème depuis quelques mois.

Il fallait, selon vous, jouer la transparence et éviter que les navetteurs soient pris en otage et ce, sans information. Il me revient que les retards et suppressions sont toujours d'actualité. Il est plus qu'important que cette réunion soit organisée au plus vite et que soient invités tous les acteurs concernés en province de Luxembourg, y compris les pouvoirs publics et les communes.

Monsieur le ministre, j'aurais aimé savoir si vous aviez annoncé vouloir donner instruction à la SNCB et à Infrabel de s'accorder pour concrétiser cette réunion? Qu'en est-il? Si cette réunion est prévue, pouvez-vous m'informer des détails de celle-ci et des acteurs invités? En revanche, si cette réunion n'est plus à l'ordre du jour, pouvez-vous m'en expliquer la raison?

**François Bellot**, ministre: Chère collègue, j'ai en effet indiqué en commission de l'Infrastructure fin de l'année dernière que je souhaitais organiser une réunion d'information en province de Luxembourg en

présence de la SNCB et d'Infrabel, afin d'aborder l'organisation des travaux sur l'axe 3, qui sont particulièrement pénalisants pour l'offre ferroviaire compte tenu notamment des décisions prises par le Grand-Duché de Luxembourg en termes de TCS et, de ce fait, charger les sociétés de s'accorder afin de concrétiser cette réunion.

Pour votre information, cette réunion devait être organisée fin janvier, or elle a été annulée à la demande des deux entreprises. Elle sera organisée normalement début mars, suivant l'agenda qui m'a été communiqué. Si c'était demain ce serait pareil pour moi, mais les responsables de la SNCB ont des agendas de ministres, donc ils ont difficile de s'accorder!

Seront conviés à cette rencontre, les représentants fédéraux, régionaux, provinciaux et communaux de la province de Luxembourg, ainsi que des représentants des associations de voyageurs. J'ai bien insisté – car je sentais ce que l'on voulait me faire faire – que cette réunion-là ait lieu. Je sais qu'Arlon est loin de Bruxelles, mais il est aussi facile d'organiser une réunion à Arlon qu'à Bruxelles.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je suis très contente de vous entendre sur le sujet. Je regrette juste qu'on passe de décembre à janvier et de janvier à mars: c'est se moquer d'une partie de la Belgique. En effet, la grogne s'intensifie et je pense qu'il est plus qu'urgent de communiquer. Les deux sociétés ont peut-être peur de venir jusque-là.

Quoi qu'il en soit, j'avais entendu dire que la réunion devait se tenir en janvier, et qu'une des deux sociétés avait dû annuler, non pas pour une raison d'agenda mais parce qu'il n'y avait pas suffisamment de locaux en province du Luxembourg pour accueillir tous les protagonistes. J'ose espérer que cette excuse ne sera pas la même au mois de mars, mais je suis contente de voir que vous résistez.

Le **président**: Nous nous retrouvons donc à Arlon début mars?

**François Bellot**, ministre: J'espère que ce sera le 1er.

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

Le **président**: La question n° 28281 de M. Jean-Jacques Flahaux est transformée en question écrite.

**Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opvolging van de conclusies van het Rekenhof in het GEN-dossier" (nr. 28325)**
**Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi réservé aux conclusions de la Cour des comptes dans le dossier du RER" (n° 28325)**

**Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, in een resolutie van 17 maart 2016 vroeg de Kamer van volksvertegenwoordigers het Rekenhof om een onderzoek te voeren naar de oorzaken van het falen van het GEN-fonds en van de aanzienlijke vertragingen die de GEN-werkzaamheden hebben opgelopen. Het Rekenhof voerde dat onderzoek uit en rapporteerde zijn bevindingen in een zeer interessant verslag op 25 januari 2017. Die bevindingen waren helaas niet zo rooskleurig.

Ondertussen zijn wij twee jaar verder en is het met andere woorden meer dan nuttig om te evalueren welke gevolgen er sindsdien zijn gegeven aan de bevindingen van het Rekenhof. Een van de bevindingen van het Rekenhof is het gebrek aan een up-to-date mobiliteitsbehoefteanalyse. Die studie werd met vertraging uitgevoerd en sindsdien niet meer geactualiseerd. Artikel 13 van de GEN-overeenkomst van 2003 bepaalde nochtans een vijfjaarlijkse actualisering van die behoefteanalyse.

Bovendien stelde het Rekenhof vast dat er voor een groter aantal stations een verminderde treinfrequentie is tijdens de piekuren eerder dan een verhoogde treinfrequentie. Nochtans zijn de meeste werken al uitgevoerd en is een groot deel van de exploitatiedoelstellingen, geformuleerd in de overeenkomst van 4 april 2003 met bijvoorbeeld vier treinen per uur, al te realiseren.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Welke gevolgen heeft de NMBS reeds gegeven aan het verslag van het Rekenhof betreffende de GEN-werken?

Welke gevolgen heeft Infrabel reeds gegeven aan het verslag van het Rekenhof betreffende de GEN-werken?

Wanneer komt er een actualisering van de mobiliteitsbehoefteanalyse, zoals voorzien in artikel 13 van de overeenkomst van 2003?

Wat is er reeds gerealiseerd van de doelstellingen van de oorspronkelijke GEN-samenwerkings-overeenkomst, graag uitgesplitst per GEN-lijn?

Wat is er de oorzaak van dat bepaalde doelstellingen nog niet werden gerealiseerd?

Minister **François Bellot**: Het verslag van het Rekenhof werd al overvloedig geanalyseerd en besproken. Ik zal de conclusies ervan hier dus niet in detail overlopen.

Wel heb ik er de volgende elementen uitgehaald. De kritiek van het Rekenhof had voornamelijk betrekking op de politieke aanpak van het dossier. Ten eerste, overdreven verzoeken in het kader van de vergunningen. Ten tweede, de jaarlijkse 60-40-verdeelsleutel. Ten derde, het gebrek aan opvolging door de instantie waarin het samenwerkingsakkoord voorziet. Ten vierde, de overschrijding van de termijn om diverse redenen voor het bekomen van de vergunningen wegens het instellen van beroep en het gebrek aan rapportage.

Op federaal vlak werden maatregelen genomen om daaraan tegemoet te komen, onder meer met de versoepeling van de verdeelsleutel die voortaan op meerjarige basis zal worden toegepast. De belangrijkste maatregel voor het beheer van een investeringsproject zoals het GEN is wellicht het feit dat ik de GEN-stuurgroep heb opgestart en talrijke CCM-vergaderingen heb georganiseerd. Dit heeft geleid tot het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 waarmee het federaal Parlement vorige week heeft ingestemd.

Ik wil vandaag opnieuw aan alle volksvertegenwoordigers vragen om er bij hun collega's in de Gewesten op aan te dringen om binnenkort de decreten houdende instemming van dit samenwerkingsakkoord goed te keuren, wat naar ik van de Gewesten verneem ook zal gebeuren.

Het CCM heeft bijgedragen tot de uitvoering van het strategisch meerjareninvesteringsplan en heeft de inhoud ervan, met inbegrip van de GEN-werken, gevalideerd.

Bovendien werd de GEN-stuurgroep, voorgezeten door de heer Jean-Pierre Hansen die de verschillende partijen samenbrengt, volledig gereactiveerd conform de governance voorzien in de overeenkomst van 2003. Sinds augustus 2017 brengt deze stuurgroep maandelijks opnieuw de NMBS, De Lijn, TEC, MIVB en de federale en gewestelijke kabinetten en administraties samen om in het bijzonder een stand van zaken van voortgang van de werken te maken en om eventuele blokkerende elementen zoals bouwvergunningen enzovoort te bespreken.

Wat de planning betreft hebben de bedrijven zich beroepen op hun jarenlange ervaring met GEN-werken om de planning op te maken in het kader van de financiering van de waardevolle miljarden. Wij hebben bijgevolg vertrouwen in de plannen die werden opgesteld met inachtneming van realistische termijnen voor het bekomen van de vergunningen in de Gewesten.

In dat verband bepaalt het samenwerkingsakkoord dat de Gewesten alles in het werk zullen stellen met het oog op een snelle afhandeling van vergunningsaanvragen. Het komt er ook op aan dat in het kader van de behandeling van deze vergunningsaanvragen de Gewesten niet dezelfde fouten maken als in het verleden wat het opleggen van stedenbouwkundige lasten betreft. Er kan geen sprake van zijn dat de geldmiddelen die ter beschikking worden gesteld van de bedrijven worden aangewend om geraniums te planten.

Infrabel beschikt nu over een strategisch meerjareninvesteringsplan binnen hetwelk in de volledige afwerking van het GEN-project werd voorzien.

Wat de rapportering betreft, werd een driemaandelijks rapport ontwikkeld, bestemd voor de beheersorganen van de onderneming, de raad van bestuur waarin de Staat en de Gewesten vertegenwoordigd zijn, maar ook

voor het federaal kabinet, dat zich baseert op de financiële en operationele planning, opgemaakt binnen het strategisch meerjareninvesteringsplan. Dit rapport bevat een financiële opvolging van de projecten, maar ook een operationele opvolging van de werven. Het is ook gericht op het zo snel mogelijk identificeren en communiceren van alle risico's en problemen die de vooruitgang van het werk kunnen stoppen of vertragen.

Wat het spooraanbod betreft, heeft de NMBS haar S-aanbod dat de spoorschakel van het GEN vormt en in 2015 werd opgestart terwijl het Rekenhof zijn verslag opstelde, verder uitgerold in 2016 en later nog naar aanleiding van de nieuwe vervoersplanning in december 2017 en van de herziening ervan in december 2018.

De NMBS heeft bovendien werk gemaakt van het verbeteren van de zichtbaarheid van de stations en stopplaatsen in Brussel, door het plaatsen van identificatietotems. Daarnaast werd ook campagne gevoerd om het S-aanbod te promoten.

Artikel 13 van de GEN-overeenkomst voorziet inderdaad in een ten minste om de vijf jaar geactualiseerd onderzoek betreffende de verplaatsingsbehoeften, die op grond van objectieve criteria worden geanalyseerd. Dit initiatief wordt opgestart op initiatief van de GEN-stuurgroep en wordt gefinancierd door alle partijen volgens een te bepalen verdeelsleutel. De verbeteringen van het aanbod in 2016, 2017 en 2018 hebben er evenwel voor gezorgd dat de kloof tussen de nagestreefde doelstellingen en de huidige toestand aanzienlijk gedicht werd.

Wat de studie van artikel 13 betreft, bepaalt artikel 3 van het samenwerkingsakkoord het volgende:

"De federale regering engageert zich ertoe om te zijner tijd samen met de NMBS en binnen het kader van het ECCM de noodzakelijke maatregelen te nemen opdat het aanbod bij elke grote stap tot indienststelling aangepast kan worden, en dat op zodanige manier dat de nieuwe infrastructuur zo goed als mogelijk ingezet wordt."

Dat vereist dat er met name voor het GEN een nieuwe studie volgens artikel 13 gerealiseerd moet worden te gelegener tijd. Een aanzienlijke verbetering van het aanbod met om het kwartier bediende haltes wordt vooropgesteld tegen 2025. Toen de stuurgroep in augustus 2017 heringericht werd, ging de prioriteit bovendien meteen uit naar het werk maken, enerzijds, van de heropstart van de werken, en anderzijds, van de interoperabiliteit, inzonderheid het geïntegreerd tariefaanbod.

In het kader van de besprekingen aangaande het geïntegreerd tariefaanbod werd gevraagd welke zone relevant zou zijn voor die integratie. De GEN-stuurgroep heeft op het ECCM de wens uitgedrukt om een onderzoek te voeren naar zones die ondertussen relevanter zouden zijn geworden.

**Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is een erg jammer dossier. Voor ons of voor mij moeten geen geraniums worden aangeplant, maar moet de doelstelling van vier treinen per uur worden gehaald.

Nu hoor ik dat die doelstelling pas in 2025 zou worden gerealiseerd, en dat voor een overeenkomst die in 2003 is gemaakt. Ik begrijp dat echt niet goed.

Ik verwijs naar mijn eigen lijn, namelijk lijn 60 Dendermonde-Brussel, die niet op vier sporen moest. Ze mocht op twee sporen blijven. Er waren vroeger – ik kan ervan meespreken, want ik nam als middelbare-schoolstudent ook de trein – per uur meer treinen op die lijn dan er nu zijn. Nu zijn er maar twee treinen per uur. Bovendien blijkt nu dat wij nog tot 2025 zullen moeten wachten, vooraleer wij die vier treinen per uur krijgen.

Op onze lijn heeft dat zeker niets te maken met de infrastructuurwerken die her en der nog nodig zijn. Ik betwijfel of dat op alle lijnen het geval is, namelijk dat het aan achterblijvende infrastructuurwerken te wijten is dat de GEN-doelstelling niet vlugger dan in 2025 kan worden uitgerold. Met die geraniums zijn wij niks.

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

De **voorzitter**: De heer Van Hecke vraagt om vraag nr. 28140 en vraag nr. 28236 in een schriftelijke vraag om te zetten. Van mevrouw Detiège hebben wij geen nieuws. Haar vraag nr. 28349 wordt dus geschrapt.

**Vraag van mevrouw Sandrine De Crom aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlopers in de Noord-Zuidverbinding" (nr. 28351)**
**Question de Mme Sandrine De Crom au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les personnes déambulant sur les voies dans la jonction Nord-Midi" (n° 28351)**

**Sandrine De Crom** (Open Vld): Mijnheer de minister, "wegens personen op de sporen tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid is het treinverkeer verstoord." Die boodschap weerklonk op dinsdagavond 15 januari in de Brusselse stations, en dat was zeker niet voor het eerst.

Spoorlopers in de Noord-Zuidverbinding leiden onherroepelijk tot enorme vertragingen op het volledige spoornet. De laatste jaren lijkt het aantal incidenten gestegen te zijn, al kan dat ook te maken hebben met een duidelijkere communicatie of een grotere aandacht voor het probleem. Er werd de voorbije jaren nochtans zwaar geïnvesteerd in een betere afscherming van de spoorweginfrastructuur, onder meer met struikelmatten en beveiligingscamera's.

Mijnheer de minister, hoeveel incidenten met spoorlopers tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid werden er in 2018 geregistreerd? Hoe groot was de totale vertraging als gevolg van die incidenten?

In hoeveel gevallen konden de spoorlopers worden gevat of naderhand geïdentificeerd? Konden er kosten worden verhaald op de betrokkenen?

Hoe evalueert u de genomen maatregelen om spoorlopers in de Noord-Zuidverbinding tegen te gaan? Ik denk daarbij onder meer aan camera's, struikelmatten en afsluitingen. Wordt er in de nabije toekomst in bijkomende maatregelen voorzien?

Hoe evalueert u de bestaande procedures die gehanteerd worden bij meldingen van spoorlopers? Wordt er eventueel in een aanpassing voorzien? Men zou bijvoorbeeld de eerstvolgende trein met verlaagde snelheid kunnen laten doorrijden, als visuele controle, waarna desgevallend het spoorverkeer onmiddellijk hervat kan worden. Als ik mij niet vergis, was dat vroeger gebruikelijk, maar die regeling werd veranderd.

Minister **François Bellot**: Beste collega, in 2018 werden er 43 incidenten met spoorlopers geregistreerd tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid. De totale vertraging als gevolg van die incidenten bedroeg 19 324 minuten. Wanneer spoorlopers geïdentificeerd worden, tracht de NMBS haar kosten voor de vertragingen te recupereren. Op die manier heeft de juridische dienst van de NMBS in 2018 175 dossiers opgestart, waarbij hij ongeveer 30 000 euro aan onkosten gefactureerd heeft aan spoorlopers.

In de Noord-Zuidverbinding worden momenteel verschillende maatregelen geïmplementeerd: de plaatsing van nieuwe camera's in de tunnel, bij het binnenrijden en aan het einde van de perrons in Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Congres en Brussel-Noord, de verandering van de verlichting wanneer een geval van spoorlopen optreedt, de verbetering van de geluidsinstallatie en de mogelijkheid tot het uitzenden van berichten wanneer spoorlopers worden gedetecteerd. Op alle perronranden van de stations van de Noord-Zuidverbinding werden bovendien borden aangebracht die het oversteken van de sporen verbieden om de treingebruikers eraan te herinneren dat dit formeel verboden is.

Indien een treinbestuurder een indringer in de gevarenzone ziet moet hij eerst claxonneren, de snelheid van de trein verminderen en indien nodig tot stilstand brengen om een aanrijding te vermijden. Hij moet eveneens een gsm-air-alarm versturen naar zijn collega-bestuurders in de buurt, naar de Traffic Control dispatching en de beherende seinpost.

Het Security Operation Center bepaalt in samenspraak met Traffic Control de noodzaak tot het opvorderen van politie, hulpdiensten en of Securail.

Na ontvangst van de melding van een indringer legt Infrabel een bevel tot voorzichtig rijden op over een afstand van 1 500 meter van waar de indringer het laatst werd waargenomen.

Er zijn voorlopig geen aanpassingen van deze regels in het vooruitzicht.

Er wordt wel overwogen om de camerabeelden van het SOC beter te gebruiken bij het vrijmelden van de sporen zodat de maatregel "voorzichtig rijden" sneller zou kunnen worden opgeheven.

**Sandrine De Crom** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik denk dat het inderdaad al een groot verschil zou maken mochten de treinen voorzichtig kunnen doorrijden in geval van spoorlopers in plaats van een volledige stilstand te moeten maken.

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

Le **président**: Les questions n$^{os}$ 28361, 28362 et 28541 de Mme Schlitz sont supprimées, vu son absence. La question n° 28374 de M. Flahaux est transformée en question écrite.

**Question de M. Ahmed Laaouej au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de la piste 07L" (n° 28647)**
**Vraag van de heer Ahmed Laaouej aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van baan 07L" (nr. 28647)**

**Ahmed Laaouej** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis régulièrement interpellé par les habitants de Koekelberg, mais également des communes voisines. Je pense en particulier à la commune de Jette. Cela concerne le nord-ouest de Bruxelles, de manière générale, donc aussi Berchem-Sainte-Agathe, Molenbeek et Ganshoren.

Ces habitants se plaignent d'une augmentation du survol de leur quartier. Une utilisation accrue de la piste d'atterrissage 07L de l'aéroport de Bruxelles-National est souvent dénoncée comme responsable de ces nuisances sonores et de la détérioration de leur cadre de vie.

Inutile de vous préciser que Koekelberg, à titre d'exemple, est une des communes les plus densément peuplées du pays. Sur le plan de la santé publique, il est donc inacceptable que celle-ci soit plus survolée que d'autres zones moins peuplées autour de l'aéroport.

Monsieur le ministre, confirmez-vous l'augmentation des atterrissages via la piste 07L de l'aéroport? Quelles sont les raisons qui justifient l'utilisation accrue de cette piste? Quelles mesures envisagez-vous de prendre afin de réduire le survol des quartiers les plus densément peuplés de la capitale?

**François Bellot**, ministre: Il serait déjà bien que M. le président de la commission et M. Laaouej tombent d'accord. Ce serait déjà un grand pas dans cette question.

Monsieur Laaouej, la piste 07L a été utilisée pour 0,9 % des atterrissages en 2013, 1,2 % en 2014, 2,3 % en 2015, 3,7 % en 2016, 2,1 % en 2017 et 4,6 % en 2018. Le choix des pistes de décollage et d'atterrissage vise avant tout à garantir le plus haut niveau de sécurité de la navigation aérienne. Les variations d'une année à l'autre du taux d'utilisation de la piste 07L s'expliquent essentiellement par la variation des conditions météorologiques - on se souviendra par exemple de deux vagues de froid, en 2018, comme de circonstances exceptionnelles - et par la variation de la disponibilité des autres pistes en fonction des travaux d'entretien, notamment en fin d'année 2018.

Les règles d'utilisation des pistes n'ont pas été modifiées sous cette législature et sont identiques depuis 2013.

En ce qui concerne les autres questions, monsieur Laaouej, je vous renvoie aux réponses données aux questions posées aujourd'hui par Mmes Lalieux, Becq et Jiroflée ainsi que M. Van Rompuy.

En prenant connaissance des réponses à ces questions, vous obtiendrez des détails sur les travaux menés, les raisons pour lesquelles on a utilisé la 07L. Il est notamment question de travaux réalisés sur la balise BUB. On a donc utilisé la 07L avec le PBN durant un délai strictement limité dans le temps. En lisant mes réponses, vous aurez un aperçu de l'utilisation de la 07L.

Vous devez également savoir que, dans le vortex de fin mars 2018, le médiateur qui est là depuis seize ans fait savoir qu'il n'avait jamais connu un tel vent d'est pendant douze jours d'affilée. Il est question d'un vent

de douze à vingt nœuds de manière ininterrompue. Cela explique l'utilisation de la 07L qui permet aux avions d'atterrir avec un fort vent d'est de face.

**Ahmed Laaouej** (PS): Monsieur le ministre, je prends note des éléments que vous m'avez indiqués. Vous me renvoyez aux réponses données à d'autres questions. J'en prends également acte.

Monsieur le ministre, je souhaite vous délivrer le message suivant: le nord-ouest de Bruxelles, c'est plus de 200 000 habitants. C'est donc une zone très densément peuplée, raison pour laquelle j'attire votre attention sur le fait que les chiffres que vous me donnez montrent une augmentation de l'utilisation de la piste, sauf une année où on enregistre un petit recul. Quoi qu'il en soit, en 2018, on a enregistré une reprise particulièrement importante.

Vous avez évoqué un certain nombre d'éléments qui tiennent aux conditions climatiques, à des problèmes de maintenance, mais aussi à d'autres considérations d'ordre physique.

Il n'en demeure pas moins que l'on enregistre une augmentation manifeste. Je souhaite que vous sachiez qu'il y a un ras-le-bol grandissant d'un nombre important d'habitants. Ce n'est pas une mince affaire. Cela représente un cinquième de la Région de Bruxelles-Capitale en termes de population.

Tout cela indique que vos services devraient en tenir compte dans les choix qui sont faits sur le plan opérationnel. Je ne manquerai pas de revenir vers vous, le moment venu. Je vous remercie et je remercie les collègues et M. le président.

**François Bellot**, ministre: Cher collègue, je voudrais préciser que, quand je dis maintenance, c'est pour des questions de sécurité.

Comme vous le savez, une étude d'incidence est en cours. Je peux vous assurer qu'elle est vraiment rigoureuse et indépendante. Je vous inviterai les uns et les autres à la découvrir. Une partie est déjà connue et a fait l'objet d'une diffusion. Elle permettra à chacun d'analyser les constats, à la fois en ce qui concerne le cadre légal, les opérations qui sont menées, le rôle du politique, le rôle technique, le rôle des opérateurs. Elle aura en tout cas le mérite de mettre tout cela noir sur blanc. C'est une question qui m'est posée dans les cinq interventions de ce jour sur l'étude Envisa. Elle permettra de projeter une lumière neutre, objective et indépendante sur ce dossier qui a bien besoin de cela, pour pouvoir enfin trouver des solutions si on veut avancer.

**Ahmed Laaouej** (PS): Monsieur le ministre, vous conviendrez qu'il nous revient aussi, comme représentants, d'attirer votre attention sur le ressenti et le vécu réel d'une grande partie de la population qui est survolée par des avions. Cette population attend évidemment de l'autorité des informations mais aussi qu'elle prenne en compte l'ensemble des paramètres qui permettent d'avoir une juste gestion du dossier.

Le **président**: Nous sommes aussi concernés à Zaventem. Les avions qui viennent de la direction de Koekelberg sont les avions les plus bruyants pour les habitants de Zaventem-centre. Nous sommes finalement tous liés par la même problématique. Cependant, les avions doivent bien atterrir quelque part.

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

**Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les futurs travaux sur les lignes 165 et 167" (n° 28430)**
**Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige werken op lijn 165 en lijn 167" (nr. 28430)**

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, décidément, le Sud de la Belgique est la région maudite. Après la ligne 162, la ligne 165, la ligne 167!

Il me revient qu'au-delà de ce qui se passe actuellement, des travaux planifiés entre la SNCB et les CFL seraient prochainement prévus sur les lignes 165, 167 et 170 selon l'agenda suivant:

Côte SNCB, auraient lieu parallèlement des travaux de raccordement au terminal d'Athus, imposant la coupure de la ligne 165 du 1er novembre 2019 au 1er mars 2020, rendant évidemment la gare de Virton inaccessible et de la ligne 167, qui serait coupée du 2 mars 2020 au 30 août 2020, rendant alors la gare d'Athus inaccessible. Des bus de substitution seraient mis en place.

En parallèle, côté CFL, la ligne 70 Rodange-Virton serait complètement fermée du 21 août 2019 au 14 décembre 2019.

Si tous ces travaux étaient combinés, on arriverait à une situation problématique dans le sud de la province de Luxembourg, car on totaliserait alors, entre Virton et Luxembourg, 128 jours - pour cette année - et 371 jours - entre la mi-août de cette année et août 2020 - de trafic ferroviaire interrompu.

Ces travaux sont certainement nécessaires, mais cette interruption d'un an de la liaison ferroviaire entre Virton et Luxembourg suscite de nombreuses craintes pour l'avenir de la ligne. En effet, il est difficile d'imaginer comment récupérer des navetteurs qui auront dû changer leurs habitudes de mobilité durant près d'un an. Il s'agit évidemment d'un nouveau coup dur pour les navetteurs transfrontaliers fréquentant quotidiennement cette ligne, ainsi que pour les communes concernées. Il y a décidément beaucoup trop de problèmes dans le sud de la Belgique!

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer que ces travaux auront bien lieu selon l'agenda que je viens d'évoquer? Que vous inspirent les craintes envers la suppression à terme des lignes 165 et 167? Pourriez-vous envisager de mieux coordonner ces travaux afin d'en minimiser l'impact sur les navetteurs? Certes, j'en conviens, il n'est guère aisé de le faire quand des chantiers sont installés à la frontière de deux pays.

D'avance, je vous remercie pour vos éclaircissements.

**François Bellot**, ministre: Madame Goffinet, vous vous référez aux chiffres communiqués par l'ASBL "Les Amis du rail".

Ce dossier, que je connais bien, est notamment lié au chantier d'amélioration du terminal container d'Athus, qui offre des perspectives très prometteuses et que m'ont demandé toutes les forces vives de la province de Luxembourg. J'entends que vous voudriez les remettre en cause. En effet, si on suspend les travaux, les inconvénients disparaissent. Dans le cas contraire, on coupe.

S'agissant de la ligne 165, Infrabel m'informe que, depuis l'été dernier, un chantier est en cours à la gare de Virton et doit se terminer en avril 2019. Ces travaux consistent en un renouvellement d'aiguillages ainsi qu'en des améliorations à apporter aux quais. D'autres travaux devraient être entrepris à la mi-2020, portant sur la modernisation, la signalisation et l'alimentation électrique.

Cela ne devrait cependant pas générer de coupure totale du trafic et, en tous cas, pas pour la durée que vous mentionnez. Il devrait plutôt s'agir de coupures le dimanche, jour où aucun train de voyageurs ne circule.

En ce qui concerne la ligne 167, Infrabel m'informe que deux chantiers seront prévus. D'une part, une coupure totale du trafic de 4 semaines entre le 13 mai et le 10 juin est prévue entre Arlon et Athus pour permettre un abaissement de voie d'environ 25 cm sous un pont situé à Hondelange. Il s'agit en fait de renouveler l'alimentation électrique pour passer à 25 000 volts, ce qui nécessite un gabarit plus important des infrastructures électriques. Les équipes d'Infrabel travailleront en double pose, y compris le week-end, afin de limiter au maximum les désagréments pour les utilisateurs de cette ligne; dont coût + 100 %.

D'autre part, le trafic sera totalement interrompu sur une période plus longue - probablement quelques mois - en 2020 entre Athus et Redange, suite à l'aménagement d'une nouvelle liaison entre Athus et la France. Le timing de ces travaux est encore à l'étude.

Le fait qu'Infrabel réalise des investissements importants sur ces lignes permet d'y garantir la sécurité. Sans travaux, celle-ci ne pourrait plus y être assurée et le trafic devrait alors être interrompu.

L'optimisation des travaux fait partie de la stratégie d'Infrabel qui met systématiquement tout en œuvre pour limiter les nuisances encourues par les usagers du rail, même si cela complique sa tâche et implique d'importants surcoûts. On parle d'un surcoût de l'ordre de 30 à 50 % par rapport à du travail de jour.

Les coupures totales du trafic sont donc réduites au strict minimum en effectuant les travaux durant le week-end et de nuit. Selon Infrabel, la SNCB est aussi informée de ces coupures afin de lui permettre de programmer des alternatives quand elles sont possibles.

Plus fondamentalement, par rapport à la province de Luxembourg, je tiens à souligner que j'ai dû me battre pour que ces aménagements d'une nouvelle ligne entre Athus et la France se réalisent. Il aurait été plus facile pour moi de ne pas m'investir dans ce dossier. Mais, bien avant les manifestations pour le climat, j'étais convaincu que cette nouvelle relation est indispensable au niveau du fret ferroviaire pour l'ensemble de la Belgique.

C'est pourquoi j'ai joint toute mon énergie à celle d'IDELUX afin de mener à bien ce projet. Je suis convaincu que celui-ci présentera un avantage pour la province de Luxembourg, même s'il implique des conséquences durant les travaux sur les lignes exploitées.

Votre question symbolise le paradoxe face auquel nous sommes collectivement confrontés, à savoir prendre des mesures en faveur du transport ferroviaire (ce qui représente une action concrète et immédiate en faveur du climat), mais sans qu'un quelconque aspect de notre quotidien ne soit perturbé. Il s'agit d'une équation à dix inconnues qui n'appelle aucune solution.

Cette équation est malheureusement impossible. Il faut faire des choix et, comme je l'ai déjà répété, mon choix est celui du long terme, celui de prendre aujourd'hui les décisions qui renforceront le rail de demain et qui, je l'espère, contribueront à faire basculer davantage de voyageurs et de marchandises de la route vers le rail. Cependant, ces choix doivent être expliqués au citoyen afin qu'il puisse considérer les inconvénients d'aujourd'hui dans une perspective positive.

En ce qui concerne l'avenir des lignes 165 et 167, je vous renvoie à l'article 3 que j'ai inséré dans les accords de coopération, qui garantissent que l'ensemble du réseau ferroviaire belge reste au moins équivalent à ce qu'il est aujourd'hui et ce jusqu'à la fin de l'exécution des travaux repris dans le plan stratégique, autrement dit au moins jusqu'en 2031.

Je signale qu'à l'issue de la mise en œuvre du plan stratégique, le réseau ferroviaire belge va, pour la première fois depuis 1980, être agrandi de 100 kilomètres de voies supplémentaires. En effet, ce plan stratégique prévoit la construction de nouvelles lignes et de nouvelles voies, ce qui représente une croissance que nous n'avions plus enregistrée depuis 1980, puisqu'on n'a fait que démanteler un certain nombre de lignes.

Je vous remercie de m'avoir permis de fournir cette explication pour l'ensemble du territoire belge au travers d'un seul exemple, à savoir celui du sud de la province de Luxembourg.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications. Il me semble que l'on s'est mal compris car je n'ai pas dit que j'étais contre les travaux. Ils sont plus que nécessaires. Je parlais d'optimisation et de toute l'importance, au-delà du paradoxe que vous évoquez, de bien communiquer les choses ainsi que leur intérêt.

Il me semble que tout provient d'un problème de communication. Certes, vous évoquez les Amis du rail, mais cette question fait suite à une rencontre que j'ai eue avec un collectif de navetteurs de ces lignes qui sont véritablement inquiets car ils ont peur, à terme, de perdre la ligne 165-167 au profit de lignes de marchandises et que l'aspect voyageurs serait oublié. Je retiens que les coupures ne seront pas toujours totales mais partielles et que l'aménagement du travail sera fait dans le but de causer le moins de nuisances possibles aux usagers.

Je partage vos choix pour développer encore plus le train. Je n'avais pas oublié l'article 3 de l'accord de coopération, rassurez-vous. Je pense que toutes les parties l'ont bien lu lors de notre dernière séance plénière.

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

**Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la**

**Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne 163" (n° 28447)**
**Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heringebruikname van lijn 163" (nr. 28447)**

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, en 1993, la ligne 163 reliant Libramont à Gouvy et Saint-Vith via Bastogne fermait. Elle est donc actuellement hors service. Depuis 2017, un "pré-RAVeL", circulable à pied et à vélo, a été aménagé entre Libramont et Wideumont, sur une partie du tronçon.

Selon la presse, il serait question d'une possible réouverture de cette ligne 163. En effet, votre homologue wallon, le ministre Carlo Di Antonio, a inscrit en matière de réseau ferroviaire le rétablissement de la liaison transfrontalière Libramont-Bastogne, qui serait prolongée vers Wiltz et Luxembourg.

Or il apparaît que le RAVeL serait tout à fait compatible avec une ligne ferroviaire. Je vois que toutes les communes du coin ne partagent pas le même avis que les Amis du Rail.

Monsieur le ministre, quelle est actuellement votre position quant à la ligne 163? Est-ce à l'ordre du jour au niveau fédéral?

**François Bellot**, ministre: Monsieur le président, madame Goffinet, en ce qui concerne la ligne 163 Libramont-Bastogne, la SNCB a mis un terme à l'exploitation des trains sur celle-ci en mai 1993. Un service de bus dont les coûts de desserte sont à charge de la SNCB, je le souligne, a été mis en place pour compenser cette fin d'exploitation.

Conformément à l'article 90 du contrat de gestion entre l'État et Infrabel, l'autorisation de démontage de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne-Sud a été accordée le 27 février 2009 par les deux ministres de tutelle de l'époque. L'assiette de cette ligne a cependant été maintenue en vue d'une éventuelle réouverture si le trafic le nécessitait et si une décision en ce sens devait être prise. Il importe cependant d'être conscient que cela nécessiterait de très importants et coûteux travaux car l'infrastructure inutilisée depuis plus de vingt-cinq ans s'est évidemment très fortement délabrée depuis 1993.

La réouverture de la ligne ne faisait pas l'objet des dix-huit projets prioritaires de la Région wallonne déposés voici quatre ou cinq ans et introduits dans la cellule d'investissement. Par conséquent, ce projet n'a pas été repris non plus dans l'accord de coopération bilatéral sur les investissements ferroviaires stratégiques entre l'État fédéral et la Région wallonne.

Par ailleurs, j'ai noté qu'au niveau local, il n'y a pas non plus une unanimité, puisque le conseil communal de Libramont a confirmé son opposition au projet lors de la présentation du Schéma de Développement du Territoire en janvier 2019.

J'ajoute enfin qu'auparavant, les trains qui effectuaient le trajet Bastogne-Libramont ne s'arrêtaient qu'à une seule gare intermédiaire. Aujourd'hui, le service de bus de substitution s'arrête à plus de seize endroits et c'est la SCNB qui finance cela depuis la fermeture de la ligne en 1993.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, vous confirmez les informations en ma possession. Je vous remercie pour votre réponse.

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

**Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place de bus de substitution entre Libramont et Arlon" (n° 28449)**
**Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van vervangbussen tussen Libramont en Aarlen" (nr. 28449)**

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, à la suite de l'arrêt à Libramont des deux derniers trains IC en provenance de Bruxelles, il semblerait que la SNCB aurait renoncé à la mise en place d'un

deuxième bus de substitution. Or, c'est lors d'une question parlementaire posée l'an dernier que vous aviez justement évoqué la mise en place de deux bus de substitution.

Depuis le lundi 14 janvier, apparemment un seul bus de substitution est mis en service, au départ de la gare de Libramont vers Marbehan et Arlon, pour remplacer le train Bruxelles-Namur-Luxembourg de 20 h 33 qui ne circule plus au-delà de Libramont. Aucune solution n'est donc offerte aux voyageurs présents dans le train quittant Bruxelles à 21 h 33 qui souhaiteraient poursuivre leur trajet au-delà de Libramont.

Il me revient également que l'unique bus mis à disposition des voyageurs à 22 h 45 pourrait être également supprimé si le nombre de voyageurs n'était pas suffisant.

Il est regrettable qu'un service ne soit pas offert aux voyageurs qui, in fine, ne prendront plus le train pour effectuer leur trajet. Il s'agit du même problème que celui évoqué dans ma question précédente. La crainte est qu'à la fin des travaux, les trains ne roulent plus pendant ces plages horaires.

Monsieur le ministre, quelles sont les raisons de la suppression du deuxième bus? Disposez-vous des chiffres de fréquentation du premier bus? Apparemment, on parlerait de dix personnes. Pourriez-vous garantir que les trains rouleront bien à nouveau, une fois les travaux terminés, conformément à l'horaire proposé par la SNCB?

**François Bellot**, ministre: Chère collègue, il a été décidé de ne pas assurer le remplacement du train IC 2121 de 21 h 33 à Bruxelles-Midi entre Libramont et Arlon, en raison du peu de clients observés dans ce bus entre mai et décembre 2018, comparé au coût élevé que représente ce service.

En ce qui concerne l'IC 2120, celui-ci a été remplacé par un bus de substitution entre Arlon et Libramont. Du 14 au 21 janvier dernier, ce bus a transporté en moyenne un à neuf voyageurs par jour.

La suppression des trains IC 2120 et 2121 entre Libramont et Arlon résulte de la volonté d'Infrabel de travailler sous couvert de coupures de nuit élargies pour ce tronçon pour accélérer les travaux. Ces travaux de réélectrification sont actuellement prévus jusqu'en août 2020. Lorsque cette phase de travaux sera terminée, la SNCB rétablira l'offre IC initiale.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Je me réjouis de vous entendre dire que l'offre IC initiale va être rétablie. C'est une bonne nouvelle. Si je comprends bien, le premier bus a été supprimé depuis le 21 janvier faute de voyageurs?

**François Bellot**, ministre: Non, le deuxième!

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Le deuxième, pas le premier!

**François Bellot**, ministre: Au départ, depuis décembre, il n'y avait plus de bus de substitution. J'ai demandé qu'on réévalue la situation, ce qui a été fait.

Un bus a été prévu pour se substituer au premier train, le 2120. Dans le train 2121, il y avait une seule personne à bord, voire zéro. Par conséquent, la mise en service d'un bus s'avérait superflue.

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

**Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het diversiteitsbeleid van de NMBS-Groep" (nr. 28455)**
**Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de diversité du Groupe SNCB" (n° 28455)**

**Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, de NMBS is een van de belangrijkste en grootste werkgevers van ons land. Het beheerscontract van de holding uit 2009 voorziet in een diversiteitsplan en een streefcijfer van 10 % allochtonen in de jaarlijkse personeelsinstroom vanaf 2009. Het beheerscontract bepaalt dat het diversiteitsplan ook jaarlijks wordt geëvalueerd en bijgestuurd.

Hoe evalueert u de uitvoering van het huidige beheerscontract op het vlak van diversiteitsbeleid, met

betrekking tot personen met een migratieachtergrond?

Wat was het aandeel allochtonen in de instroom in de jaren 2015 tot en met 2018, aantal en percentage?

In 2017 hebben wij kamerbreed een resolutie goedgekeurd voor diversiteit bij de NMBS. In het licht daarvan, welke bijkomende maatregelen werden er in 2018 genomen om het aandeel op te krikken?

Werden de evaluatieverslagen voor de jaren 2014 tot en met 2018 opgesteld? Zou u die aan de commissie kunnen bezorgen?

Minister **François Bellot**: Beste collega, HR Rail laat mij weten dat het departement zijn activiteiten in het kader van diversiteit heeft gereorganiseerd en dat het in 2016, 2017 en 2018 geen specifieke evaluatie-verslagen ter bevordering van de diversiteit maakte. HR Rail heeft meerdere acties inzake diversiteit ondernomen. Zo werd in 2018 een werkgroep Diversiteit opgericht bij HR Rail, die zich boog over verschillende thema's, zoals leeftijd, herkomst, cultuur en geloofsovertuiging.

In dat kader heeft de NMBS deelgenomen aan een enquête van de Gentse universiteit over diversiteit en het met elkaar omgaan op de werkvloer. HR Rail wacht de resultaten van de enquête af om, indien nodig, bijkomende acties te overwegen in de toekomst.

Bovendien heeft de NMBS in oktober 2018 een verantwoordelijke *diversity and inclusion* aangeworven, die het diversiteits- en inclusiebeleid voor de NMBS nader zal uitwerken. De NMBS zal ook samenwerken met Actiris, de Brusselse gewestelijke dienst voor arbeidsbemiddeling, die de ontwikkeling van diversiteitplannen begeleidt.

Ik bezorg u de cijfermatige en procentuele evolutie van de instroom voor de jaren 2015 tot 2018, die ik van HR Rail heb gekregen.

U zult kunnen vaststellen dat het aandeel niet-Belgen verdubbeld is in die periode. HR Rail vestigt er de aandacht op dat de cijfers alle niet-Belgische nationaliteiten omvatten. HR Rail maakt geen gebruik van het begrip allochtoon. Eind 2018 werd er wel een definitie opgesteld van personen met een migratieachtergrond, maar de algemene verordening gegevensbescherming laat niet toe die persoonsgegevens op te vragen, noch te bewaren.

**Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord.

Ik zal de cijfers uiteraard eerst goed bekijken. U zegt dat er een verdubbeling is van het percentage ten opzichte van 2014. Als dat zo is, is dat natuurlijk een goede en positieve zaak.

De NMBS heeft door afvloeiingen en pensioneringen heel wat personeel nodig. Dat is dan ook een opportuniteit voor de NMBS.

Trouwens, ik onderstreep dat overheidsbedrijven, en meer bepaald de NMBS, een maatschappelijke rol hebben te vervullen, naast hun voorbeeldfunctie. Ik meen dat de NMBS nog meer de diversiteit moet opzoeken en mensen met een migratieachtergrond ook kansen moet geven om een job uit te oefenen bij de NMBS.

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

De **voorzitter**: De heer Yüksel zet zijn vragen nrs. 28641 en 28642 om in schriftelijke vragen. De samengevoegde vragen nrs. 28664 van de heer Geerts en 28670 van de heer Yüksel worden in schriftelijke vragen omgezet.

**Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 28673)**
**Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 28673)**

**Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, al meermaals heb ik u ondervraagd over de renovatiewerken

aan het station Gent-Sint-Pieters. De werken liggen nu al geruime tijd stil. Vandaag konden wij in *De Gentenaar*, als het ware mijn huiskrant, lezen dat er een nieuw bouwplan opgemaakt is, waarvoor er een nieuwe omgevingsanalyse moet gebeuren en waartoe er ook een nieuwe aanbesteding zou plaatsvinden.

Mijnheer de minister, kunt u dat bouwplan toelichten? In welke mate verschilt dat van het oorspronkelijk bouwplan uit de jaren 2006-2010?

Wat zijn de financiële implicaties hiervan?

Moet er een nieuwe aanbesteding worden uitgeschreven? Wat is hiervan de timing? Betekent dit dat er ook een nieuwe bouwaanvraag moet worden ingediend?

Wat betekent dit voor de vooropgestelde timing om de werken opnieuw op te starten? Kunt u een timing geven wanneer de werken aan het station kunnen worden aangevat?

Tot slot een belangrijke vraag. Het project loopt nu al een tijdlang heel wat vertraging op. Ik heb u daarover al verschillende vragen gesteld. Ik vraag u om te onderzoeken wat er fout loopt en wat er fout is gelopen bij dit project.

Minister **François Bellot**: Mijnheer Yüksel, in het kader van de lopende overheidsopdracht en onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking op Europees niveau bleek dat de offertes op grond van het bouwplan, waarin reeds een aantal optimalisaties ten aanzien van het initieel bouwplan was opgenomen, nog steeds het beschikbaar budget van de NMBS overschreden.

De NMBS heeft dan ook een aantal bijkomende aanpassingen van het bouwplan bestudeerd en hierover overleg gepleegd met de stad Gent en de stuur- en klankbordgroep.

Deze aanpassingen hebben voornamelijk betrekking op een aangepaste grote overkapping, het plaatsen van zonnepanelen op die grote overkapping, het verbeteren van de toegang naar de loketgang langs de Clementinalaan, fietsers en voetgangers scheiden, kleinere aanpassingen om looplijnen te verbeteren, het verbeteren van de toegang naar de fietsstalling, de aanpassing van een lift zodat deze door fietsers kan worden gebruikt en optimalisatie van het commercieel gedeelte.

In het oorspronkelijke bouwplan uit de bouwvergunning was het uitgegraven deel op het gelijkvloers iets groter. In de kelder werden eerder al de technische ruimtes geschrapt. Op het gelijkvloers is er minder commerciële ruimte. De grote overkapping is aangepast. Ook de lengte van de kleine overkappingen werd ingekort. In de bouwaanvraag werd in een stalling voor 6 700 fietsen voorzien. Dat aantal werd in de loop der jaren bijgesteld tot 13 500. Met de optimalisatie werd er plaats gecreëerd voor 15 400 fietsen.

De brede perrons met roltrappen, vaste trappen en liften blijven behouden. De werken aan het tramstation worden uitgevoerd zoals gepland. De NMBS voorziet erin dat de voormelde aanpassingen aan het bouwplan de bouwkosten zullen verminderen. Uiteraard zal daarover pas uitsluitsel kunnen worden gegeven eens de NMBS de finale offertes voor de werken heeft ontvangen. Gezien de lopende overheidsopdracht kan de NMBS momenteel echter geen cijfergegevens bekendmaken.

Zoals aangegeven, loopt er momenteel een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking op het Europese niveau. In het kader van de onderhandelingen met de aannemers zal aan hen dan ook een aangepast bestek worden bezorgd.

Door de verschillende optimalisaties en besparingen vergeleken met het initieel bouwplan is er sowieso een nieuwe bouwaanvraag nodig. De plannen hiervoor zijn in opmaak.

Zoals hiervoor aangegeven, is over het aangepaste bouwplan overleg met de stad Gent nodig. Momenteel wordt ernaar gestreefd om in het voorjaar van 2020 te starten met de uitvoering van de werken.

De NMBS is van oordeel dat zij zich in dit project als een goede huisvader gedraagt en met de nodige zorg omgaat met het beschikbare budget.

**Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb een aantal opmerkingen.

Ik vind het onbegrijpelijk dat dit project nu in een nieuwe situatie is terechtgekomen. U hebt bevestigd dat er heel wat zaken veranderen en dat er een nieuwe bouwaanvraag moet worden ingediend. Ook de toewijzing moet nog gebeuren. Als ik dat allemaal bekijk, dan is de timing van voorjaar 2020 onrealistisch.

Ik herhaal nog eens dat dit geen reclame is voor de trein en ook niet voor de NMBS. Ik spreek ook namens de Gentenaars en de pendelaars, die de vertragingen meer dan beu zijn. Ik vraag u nogmaals, mijnheer de minister, om uit te zoeken wat er fout loopt bij dit project.

Dit is al de zoveelste vertraging en de zoveelste probleemsituatie. Ik wil u vragen om dit te laten onderzoeken. U weet dat Eurostation met dit project begonnen is. Ondertussen is Eurostation opgedoekt en heeft de NMBS dit project zelf in handen genomen.

Bent u bereid om dit grondig te laten onderzoeken en gepaste maatregelen te nemen?

Kunt u mij verzekeren dat na het opmaken van een plan en een bouwaanvraag de werken in 2020 kunnen beginnen? Ik maak mij daar grote zorgen over en ik stel daar toch vragen bij.

Ik wil hier graag nu een antwoord op krijgen, mijnheer de minister.

**François Bellot**, ministre: Je n'ai pas d'élément pour lancer une enquête sur ce genre de choses. On m'a simplement demandé d'appliquer correctement les choses. Tout parlementaire a le droit de demander une enquête, même à la Cour des comptes.

**Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, u zegt dat u geen elementen hebt, maar de werken liggen nu reeds een jaar stil, en dat is geen verwijt aan u. U zegt dat men in 2020 zou kunnen herstarten. Dat betekent dat die bouwwerf twee jaar zou stilliggen. Dit is toch niet normaal. U kunt dit toch niet normaal vinden.

Daarom vraag ik dat uw diensten aan de NMBS om een onderzoek vragen naar de reden waarom dit allemaal zo lang duurt. Het gaat om twee jaar waarin niets gebeurt aan een station waar 57 000 mensen dagelijks de trein nemen. Ik neem er bijna elke dag de trein naar Brussel.

Dit is echt niet te verantwoorden en u mag dit niet zomaar aan de kant schuiven. Ik vraag u dat u dit laat onderzoeken door de NMBS. Dit is geen kwestie van kwade wil, maar dit verdienen al die reizigers, mensen die hun vertrouwen stellen in de NMBS, niet.

**François Bellot**, ministre: Je vous rends attentifs au fait que les grands travaux sont devenus d'une telle complexité juridique et administrative que l'ingénieur que je suis tire la sonnette d'alarme! Dans notre pays, il est devenu extrêmement difficile d'encore mener des travaux de grande ampleur tant les questions juridiques, administratives, européennes pèsent sur ceux qui doivent mener ces travaux. C'est devenu insupportable! Voyez ce qu'il se passe pour la construction de la prison de Haren ou du palais de justice de Namur: on attend depuis un an des décisions de l'ICN. Même parfois pendant les chantiers, on est obligé d'appliquer des règles de sécurité qui ont été adaptées. J'attire l'attention: dès qu'il y a un chantier d'une grande ampleur, il y a des difficultés!

Je vous renvoie au rapport de la Cour des comptes sur le RER. Indépendamment des délais, pourquoi y a-t-il eu des dépassements, notamment de crédits? Parce que pendant l'exécution des travaux, on a décidé de mettre l'ETCS. C'est normal mais on est venu avec cet élément supplémentaire dans un chantier qui était déjà compliqué. Comme ce sont des montants importants, nous devons refaire un appel européen.

Pour la gare de Gand, le chantier est d'une très grande complexité, comme ont pu l'être les chantiers des gares d'Anvers, de Liège ou de Mons. Pour ces chantiers, je pense qu'il sera nécessaire d'avoir un comité de pilotage externe, un peu comme on l'a fait pour le RER. Ce comité devrait être composé de toutes les parties, mais aussi avec des externes qui seront un peu les chiens de garde de la bonne exécution des choses: respect des délais, respect des montants, respect des techniques à mettre en œuvre.

Ce dossier de la gare de Gand souffre sans doute de ce type de difficulté.

**Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, het gaat om complexe werken, daarover ben ik het met u eens, maar dit kan niet verklaren waarom daar twee jaar lang niets gaat gebeuren. Dit is onaanvaardbaar. Ik zal u er keer op keer over blijven ondervragen, voor de pendelaars die daar elke dag de trein nemen. Ik vraag u

nogmaals dat u erop toeziet dat die werken zo snel mogelijk heropstarten en tot een goed einde kunnen worden gebracht.

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

**Samengevoegde vragen van**
**- de heer Eric Van Rompuy aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van Envisa over het luchthavenbeleid en de geluidsoverlast" (nr. 28459)**
**- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van Envisa over de vliegroutes van en naar Brussels Airport" (nr. 28468)**
**- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 28469)**
**- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchtroutes van en naar Brussels Airport" (nr. 28495)**
**- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het eerste deel van de studie van Envisa" (nr. 28661)**
**- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van Envisa" (nr. 28660)**
**- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatiestudie van Envisa met betrekking tot de objectivering van vliegroutes" (nr. 28679)**
**Questions jointes de**
**- M. Eric Van Rompuy au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport d'Envisa sur la politique aéroportuaire et les nuisances sonores" (n° 28459)**
**- Mme Sonja Becq au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport d'Envisa sur les routes aériennes au départ et à destination de Brussels Airport" (n° 28468)**
**- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 28469)**
**- Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les routes aériennes au départ et à destination de Brussels Airport" (n° 28495)**
**- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la première partie de l'étude d'Envisa" (n° 28661)**
**- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport d'Envisa" (n° 28660)**
**- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude d'évaluation menée par Envisa sur l'objectivation des trajectoires aériennes" (n° 28679)**

**Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik vertel niets nieuws als ik zeg dat u in juni 2017 door de rechtbank van eerste aanleg verplicht werd om een studie te laten uitvoeren over de nationale luchthaven. U gaf opdracht aan het Franse adviesbureau Envisa om een rapport te maken dat de problematiek van de geluidsoverlast rond Brussels Airport moest objectiveren.

Uit de eerste fase van die studie is een aantal bijzonder kritische conclusies gekomen. Er is onder andere sprake van te veel arbitraire aanpassingen aan vluchtroutes, vluchtroutes die vaker dan normaal worden aangepast, aanpassingen op grond van "dubieuze criteria", aanpassingen zonder analyse van de bredere impact en een aantal klachten dat disproportioneel hoog is ten opzichte van de buurlanden. De onderzoekers zijn verwonderd dat zowel de rechtbank als de minister zomaar routes kunnen laten aanpassen. In andere landen gebeurt dit op een veel striktere manier en veel meer begeleid door de luchtverkeersleiders zelf.

Daarnaast wijzen de onderzoekers erop dat de bevoegdheden versnipperd zijn en er geen nationaal beleid

wordt gevoerd over één van de belangrijkste, strategische economische sectoren in België.

Tot zover een aantal elementen uit de eerste fase van die studie. Blijkbaar komt er nog een tweede en zelfs een derde deel.

Ik wil wel graag al weten wat u uit deze studie concludeert. Op welke manier gaat dit verder? Ik weet dat er nog minstens een deel van die studie komt, maar ik neem aan dat een minister van Infrastructuur toch niet wacht op dat tweede gedeelte om minstens al een aantal voorlopige conclusies te trekken. Ik hoop dan ook dat u ons op dat vlak iets wijzer zult kunnen maken.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, je ne répéterai pas les propos de Mme Jiroflée et j'en viendrai immédiatement à mes questions.

Monsieur le ministre, quand cette étude sera-t-elle disponible? Certaines informations relatives à l'étude Envisa ont été communiquées mais pas son entièreté. Quelles conclusions en tirez-vous? Quelles seront les prochaines étapes?

Le **président**: (…)

**Georges Dallemagne** (cdH): Woluwe-Saint-Pierre, intensément survolée.

Le **président**: Comme ma commune d'ailleurs!

**Georges Dallemagne** (cdH): Mais pas par les mêmes avions! Si vous pouviez en garder quelques-uns!

**François Bellot**, ministre: Vous avez tout dit, monsieur Dallemagne! Le problème est résolu.

**Georges Dallemagne** (cdH): Je pense qu'un jour nous devrions mettre dans une seule pièce tous les parlementaires concernés pour leur demander de sortir de la pièce une fois qu'ils auront trouvé la solution.

Plus sérieusement, monsieur le ministre, suite au jugement du tribunal de première instance de juillet 2017, vous avez été contraint de commander une étude d'incidence concernant le survol de Bruxelles. En juin 2018, vous avez finalement attribué le marché de cette étude au bureau français Envisa. Les résultats du premier volet de cette étude ont été communiqués à la presse. Ils sont particulièrement critiques – je pèse mes mots – sur la gestion de ce dossier par les autorités belges, toutes autorités confondues.

Compte tenu de l'importance du dossier du survol de Bruxelles, il nous paraît important que ce premier volet de l'étude puisse être déposé au Parlement afin d'être informés en tant que parlementaires aussi bien que les médias. Si les médias ont eu accès à cette information à travers votre cabinet ou à travers d'autres voies, il serait bon que le Parlement dispose du même niveau d'information.

J'aimerais que vous puissiez nous présenter vos conclusions et commentaires, "conclusions" étant peut-être un mot hâtif par rapport à ce premier volet.

Dans quel délai l'étude complète sera-t-elle disponible? On parle de début juin. C'est un timing particulier au vu de la situation politique. Il serait intéressant que le Parlement en dispose le plus rapidement possible.

Enfin, je profite de l'occasion pour vous interroger sur un vieux sujet, toujours d'application et aussi important, à savoir la clarification des normes de vent que vous nous aviez annoncée voici deux ans. Vous aviez communiqué sur ce point car Belgocontrol semblait, à l'époque, remettre en question les directives et les instructions que l'administration, la DGTA, avait transmises sur la base de l'interprétation des normes de vent. Deux ans plus tard, avez-vous encore l'intention de clarifier ces normes de vent? Ou y avez-vous renoncé sous la pression de Belgocontrol? Peut-on encore l'attendre avant la fin de la législature?

**Eric Van Rompuy** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van de collega's over het rapport van het Frans adviesbureau Envisa, dat een gevolg is van een vonnis van de rechtbank van eerste aanleg uit juni 2017. Het rapport is gepubliceerd en ik heb er enkele uittreksels van gelezen.

Het rapport is vernietigend – dat wisten wij al – voor het luchthavenbeleid, wat u als huidig minister niet te verwijten valt, maar wat al vijftien jaar aansleept. Het wordt elk jaar moeilijker om beslissingen te nemen op

basis van duidelijke criteria. Vroegere aanpassingen vonden immers plaats op basis van onduidelijke gronden en er werd ook politiek gemanipuleerd. Op een gegeven moment zijn politici zelfs verkeersleiders geworden, want ik hoorde hen in het Parlement spreken over start- en landingsbanen alsof zij in de controletoren van Belgocontrol zitten en zelf gingen uitleggen onder welke omstandigheden, bijvoorbeeld bij welke windrichting, welke route gekozen moest worden. Zulke operationele beslissingen horen eigenlijk Belgocontrol toe, dat sinds recent Skeyes heet. Het blijft echter onduidelijk hoe de zaken evolueren.

Een nieuw vonnis bepaalt dat er tegen 3 juni een echte impactstudie van de geluidshinder klaar moet zijn. Envisa heeft een totaal gebrek aan objectivering vastgesteld, maar niet echt aanbevelingen geformuleerd, slechts verschillende mogelijke kritieken opgesomd. Een van de kritieken gaat ook over de versnippering van de bevoegdheid tussen het federaal niveau en de regio's. Envisa ziet de finaliteit van de geluidsnormen met bijbehorende boetes ook niet goed in. In dat rapport komen er dus heel wat vragen naar voren, die natuurlijk een antwoord moeten krijgen.

We wachten al lang. Ikzelf ben sinds 1999 met dat dossier bezig. In 2003 hebben we met toenmalig minister Durant gediscussieerd over de nachtvluchten. Na haar kwamen de ministers Anciaux en Landuyt. Onder staatssecretaris Schouppe is er een zekere periode van enige rust geweest.

Uiteindelijk hebben we de laatste jaren ook bijzonder weinig vooruitgang geboekt omdat men het niet eens kan worden over de criteria. Ik meen niet dat de impactstudie die tegen 3 juni klaar zou moeten zijn duidelijkheid zal brengen.

Mijnheer de minister, het is al heel laat in de legislatuur. Komt er eigenlijk nog iets? De vorige keer is er nog iets gekomen in volle campagne. Melchior Wathelet en Catherine Fonck hebben tijdens de verkiezingscampagne een aantal routes geschetst, onder meer boven Zaventem, de fameuze Ikearoute. Dat is uiteindelijk vernietigd na klacht van de Gewesten. Die twee ministers en het cdH in Brussel hebben daar weinig eer mee behaald. Integendeel zelfs, men wijt de verkiezingsnederlaag daar deels aan.

Ook andere regeringsleden zijn daarover gevallen, bijvoorbeeld mevrouw Durant in 2003. Toen was er ook een hele discussie over het overvliegen van de Noordrand. Voor de mensen die er wonen zijn dat heel ingrijpende zaken en verkiezingen vormen niet het juiste moment om naar nieuwe oplossingen te zoeken.

Mijnheer de minister, wat staat er hieromtrent nog in uw agenda? Is er nog enige vooruitgang te verwachten?

**François Bellot**, ministre: Monsieur le président, concernant la publication de ce premier rapport, j'estime que la transparence est importante dans la gestion de ce dossier.

Vous êtes plusieurs à me demander d'adresser une copie du rapport au Parlement.

In het kader van deze studie en zoals aangekondigd reikt de transparantie veel verder dan het Parlement. Om die reden werd het eerste hoofdstuk van het rapport van Envisa op de website van de FOD Mobiliteit gepubliceerd.

Je pense que c'est accessible depuis deux ou trois semaines.

Het is dus beschikbaar voor iedereen: buurtbewoners, parlementsleden, operationele actoren in dit dossier enzovoort.

Je rappelle que cette étude comporte deux phases. La première visait à obtenir une vue objective de la situation actuelle. La seconde devra fournir des pistes de solutions alternatives.

Le processus étant vivant, le premier rapport est amené à évoluer au fil des rencontres du bureau d'études. Je n'ai pas à tirer de conclusions à ce stade.

Petite précision: le rapport a été publié et mis en ligne sur le site du SPF Mobilité. Le rapport traduit notamment tous les entretiens tenus avec des associations de riverains, etc. Si un des acteurs qui témoigne de son point de vue estime que le rapport ne reproduit pas fidèlement le point de vue de l'association, d'un acteur ou l'autre, il peut signaler à Envisa (et pas à moi) qu'il considère qu'une correction est nécessaire. Le premier rapport est disponible. Il est possible d'y apporter des corrections avant la publication par Envisa de

la version définitive du rapport.

Zoals ik in mijn algemene beleidsnota voor 2019 heb beschreven, heb ik de twee voorbije jaren een nieuwe aanpak in dit dossier willen ontwikkelen om aan een stabiele toekomst te bouwen. Dit vraagt weliswaar tijd, daarvan ben ik mij bewust, maar we hebben uit de fouten van het verleden geleerd dat overhaasting geen duurzame oplossing oplevert, iets waar toch alle actoren om vragen.

J'en ai déduit que la seule voie pour définir et adopter une solution structurelle repose sur deux piliers, à savoir objectiver et consulter, et non, comme par le passé, déplacer le problème sans jamais apporter de solution durable et sans mener ni consultation ni étude scientifique.

De lectuur van de eerste conclusies sterkt mij in deze aanpak.

Le rapport constate des erreurs historiques de l'ensemble des acteurs, que ce soient le fédéral ou les Régions. Il met en cause des décisions de justice et les riverains en pointant notamment les changements incessants à des fins politiques. Ce rapport met en évidence les points suivants:
- la trop grande implication du politique dans des choix opérationnels, alors que, dans d'autres pays, ce sont des administrations et les opérateurs aéroportuaires qui, seuls, ont le pouvoir de décider;
- des décisions politiques en Belgique ayant conduit à une sensibilisation accrue du problème;
- le manque de coordination entre l'ensemble des acteurs;
- l'absence de politique cohérente du bruit ou de l'aménagement du territoire;
- l'utilisation des plaintes à des fins politiques;
- le manque de transparence, etc.

Je vous invite vivement à prendre connaissance de ce rapport, qui est fort détaillé et complet.

Envisa moet ons nu een tweede rapport bezorgen dat oplossingsalternatieven aanreikt om de geluidshinder te beperken.

Deze aanbevelingen moeten de basis vormen voor het maken van keuzes.

Ce rapport sera fourni dans les délais, certainement avant le début du mois de juin.

Le **président**: Début du mois de juin, donc après les élections.

**François Bellot**, ministre: Non. Je n'ai pas précisé si ce serait avant ou après les élections. L'étude est indépendante, un contrat doit être respecté mais jamais un de mes collaborateurs ou moi-même ne disons à Envisa ce qu'il doit faire, où il doit aller et à quelle date il faut le déposer.

Envisa s'est exprimé. Nous aurons le rapport avant le début juin, quand Envisa aura terminé sa mission. L'ensemble des acteurs parties prenantes du dossier peuvent consulter Envisa. Je veux que les choses soient indépendantes. Tout le monde ne l'a pas encore compris, mais l'étude sera indépendante.

Je n'ai pas fixé de délai. J'ai juste dit que plus vite ce serait, mieux ce serait. Envisa a répondu que ce serait bien avant le début juin.

De **voorzitter**: Mevrouw Becq is iets later binnengekomen, maar krijgt nog het woord in de replieken.

**Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, u legt nogal de nadruk op de kritische opmerkingen in het rapport, die ik zopas ook kort heb opgesomd.

Ik heb de indruk dat u die kritiek vooral toeschrijft aan het beleid in de vorige legislaturen. Dat is deels terecht, maar u en uw partijgenoten zijn ondertussen wel al vijf jaar bezig met het dossier en vooruitgang hebben wij daarin absoluut niet gezien. Er is werkelijk niets gebeurd.

Mij houdt specifiek de onrechtvaardige verdeling van de overlast bezig, in die zin dat de regio rond Haacht met de route Leuven Rechtdoor heel overdreven lasten moet dragen die voorheen meer gespreid waren. Ik blijf erbij dat dat onrechtvaardig is en dat u daaraan binnen de kortste keren iets zou moeten doen. Maar goed, de studie zal voor begin juni een tweede deel opleveren, waarin er een aantal oplossingen zal worden aangereikt.

U zegt nu definitief wat ik al een tijdje vermoedde, namelijk dat u het dossier over deze legislatuur tilt en dat u de hete aardappel doorschuift naar uw opvolger.

Wij zullen niet anders kunnen dan de studie, die begin juni rond moet zijn, af te wachten; ik herhaal dat u samen met uw partijgenoten ondertussen al vijf jaar bevoegd bent en dat er werkelijk geen enkele vooruitgang is geboekt.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, M. Dallemagne va répliquer pour nous deux.

**Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me joins aux remarques de Mme Jiroflée.

Il est un peu facile, monsieur le ministre - et je pèse mes mots - de dire qu'il y a une étude indépendante et que personne n'a compris, etc.

Il n'en reste pas moins que vous aviez cinq ans pour agir et vous ne l'avez pas fait. Votre prédécesseur, Mme Galant, nous a dit qu'elle allait agir dans ce dossier. Vous avez fait les mêmes remarques. Vous avez notamment dit, il y a deux ans, que vous alliez clarifier les normes de vent et vous ne l'avez pas fait. Vous vous êtes donc assis sur ce dossier.

Il a fallu que la justice intervienne pour vous contraindre à procéder à une étude d'incidence. Et la justice vient d'intervenir à nouveau pour préciser que vous vous cachez derrière cette étude pour ne pas agir. Elle s'est plainte des lenteurs. Et si les conclusions de l'étude d'incidence interviennent au lendemain des élections, ce n'est pas parce que c'est une étude indépendante, c'est parce que cela figure dans le cahier des charges.

**François Bellot**, ministre: Non.

**Georges Dallemagne** (cdH): Si ce n'est pas dans le cahier des charges, c'est une faute supplémentaire. En effet, on peut très bien indiquer dans un cahier des charges à partir de quand on souhaite avoir les résultats d'une telle étude.

Le fait que ces résultats soient remis au lendemain des élections convient très bien à votre gouvernement. En tout cas, cela vous convient très bien: bon débarras! C'est cela que nous contestons. En effet, dès le début, votre politique a été de dire que vous ne vous occupiez pas de la question.

Tout à l'heure, le président de notre commission a rappelé que ce dossier avait été extrêmement désagréable pour beaucoup de ministres.

Pour ce qui vous concerne, la leçon que vous en avez tiré, c'est qu'il fallait toucher le moins possible à ce dossier, qu'on prenait beaucoup trop de risques à essayer de trouver des solutions. Je regrette que ce soit la seule leçon que vous ayez retenue alors que ce dossier pourrit la vie des riverains.

Vous dites qu'il ne s'agit pas de reporter les nuisances que subissent les uns et les autres. C'est évidemment une difficulté. Dans ce domaine, il faut trouver un bon compromis, faire preuve de justice par rapport à l'ensemble des riverains. Il y a des clés. Il y a des aéroports qui permettent de trouver une solution.

La commission de l'Infrastructure est allée, il y a quelques années, sur base de ma proposition, voir ce qui se passait à Schiphol.

Depuis des années, l'aéroport de Schiphol prend des mesures que nous n'avons pas prises, qu'il s'agisse des *quota counts*, des trajectoires des avions, de la concertation avec les riverains ou des heures d'ouverture ou de fermeture de l'aéroport. En ce qui concerne ces dernières, il ne s'agit pas de reporter un vol d'une région à l'autre; on peut effectivement faire en sorte de garantir une forme de tranquillité autour de l'aéroport la nuit ou pendant des périodes plus longues.

Voilà le genre de mesures que vous n'avez pas prises. Une fois de plus, les constats du rapport sont intéressants, mais le fait de se cacher derrière cette étude d'incidence pour n'avoir rien fait témoigne d'une responsabilité que vous avez prise sur le plan politique, et qui a un impact douloureux sur le quotidien de

tous les riverains, en tout cas sur le quotidien des Bruxellois, mais aussi sur celui des habitants du Brabant flamand et du Brabant wallon. Je pense qu'il était possible d'agir plus efficacement dans ce dossier.

**Sonja Becq** (CD&V): Mijnheer de minister, voor zover ik het antwoord heb gehoord en op basis van wat ik heb gelezen, blijkt, ten eerste, uit de studie dat er regelmatig beslissingen à la carte werden genomen.

Nochtans vragen wij al lang met het oog op een spreiding van de lasten over de regio's naar een vliegwet met een duidelijk kader op basis van objectieve gegevens, die met veiligheid te maken hebben. Aangezien de wind vaker uit het westen dan uit het oosten komt, ligt het voor de hand dat sommige regio's onder die vliegrichtingen vaker last ervaren. Ook in die omstandigheden moet men de toepasselijke veiligheidsnormen in acht nemen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het rechtdoor vliegen in de plaats van veel bochten te nemen om bepaalde regio's te ontzien. Uit de studie komt naar boven dat een aantal objectieve elementen moet worden meegenomen, die vroeger reeds waren afgesproken in de regering, maar waarmee weinig of niets werd gedaan.

Ten tweede moet ook ik vaststellen dat men kennelijk naar de rechtbank moet stappen om enige rechtvaardigheid te krijgen. De Noordrand heeft daar vrij lang mee gewacht. Andere routes werden uit het plan-Wathelet geschrapt, maar de Noordrand niet. Men moet hier protesteren om recht te ondervinden, maar dan wordt er in beroep gegaan. Ondertussen werden deze legislatuur de maatregelen die werden veroordeeld omdat ze à la carte gebeurden zonder dat dat noodzakelijk om veiligheidsredenen gebeurde en in overleg met de vluchtleiders zelf, niet teruggeschroefd.

Ik hoor u zeggen dat er nog wel wat studiewerk bij zal komen. Ik veronderstel dat de aangekondigde Staten-Generaal nog bijeen zal worden geroepen. Daar heb ik niets over gehoord. Ik kan maar vaststellen dat de bijkomende studies op 1 juni, dus na de verkiezingen, ter beschikking komen. Dan wordt het dossier wellicht voer voor alweer de volgende legislatuur.

**Eric Van Rompuy** (CD&V): Mijnheer de minister, over wat er gezegd werd over de luchthaven en het nieuwe vliegplan, men kan dat moeilijk wijten aan deze regering. Als men in de oppositie zit kan men gemakkelijk zeggen dat er niets gebeurd is en dat het de schuld van de regering is. Ik ben jarenlang schepen van Leefmilieu geweest in Zaventem en ik ken het dossier en de omgeving dus. Ik heb alle grote debatten meegemaakt in de tijd van de nachtvluchten met mevrouw Durant. Daarna waren er de pogingen van Anciaux en Landuyt om tot een echt spreidingsplan te komen.

Zoals het dossier verder is geëvolueerd weet eigenlijk iedereen wel welke vliegtuigen er boven zijn hoofd komen en welke niet. Als men dan iets wijzigt aan de vliegroutes, zowel overdag als 's nachts, dan krijgt men van mensen onmiddellijk de reactie dat zij zwaarder belast worden en regio's die daarbij minder belast worden willen dat dan niet erkennen. Volgens mij is het een onoplosbaar probleem.

**François Bellot**, ministre: Je voudrais que vous lisiez le rapport en toute objectivité.

Monsieur Dallemagne, cette législature a été marquée par des décisions visant à retirer le plan cdH du survol de Bruxelles. Je l'appelle le "plan cdH". On a envenimé la situation avec le plan cdH. Toutes les décisions judiciaires, encore la dernière, remettent en cause des décisions du cdH.

Madame Jiroflée, que dit le rapport? Le rapport dit que le monde politique s'est emparé des problèmes opérationnels. C'est une exception dans le monde aérien. Dans tous les autres pays, ce sont des opérateurs et les autorités administratives qui règlent le problème. Et cela va même plus loin. Il faut savoir que les dernières décisions de justice qui ont été prises sont contraires au règlement 598/14 qui dit que "lorsqu'une mesure de changement de routes est de nature à atteindre la capacité opérationnelle de l'aéroport, on est obligé de respecter les procédures du règlement 598/14".

Si vous vous occupez de dossier aérien, j'aurai deux choses à vous dire. D'une part, si on veut appliquer le règlement 598/14 dans le cadre d'un nouveau set de routes, le délai de mise en œuvre est de trois à quatre ans et non pas six mois ni un an comme auparavant, car la procédure doit être respectée.

D'autre part, je voudrais poser la question suivante à chacun des groupes ici représentés. Quand nous aurons les propositions d'organisation de l'aéroport de Bruxelles, en tant que politiques, laisserons-nous faire les opérateurs sur la base des recommandations et des choix du bureau d'études? Ou ferons-nous comme dans tous les autres pays, où les autorités opérationnelles administratives et techniques font le choix des

routes en mettant la sécurité comme priorité, le politique ne se mêlant plus de l'opérationnel aérien?

Ensuite, ce n'est plus ni à un cabinet de ministre ni à un gouvernement de décider. M. Dallemagne cite le cas de Schiphol. J'ai demandé aux deux ministres néerlandais que j'ai rencontrés lors de ma législature s'ils s'occupaient des routes. Jamais! Je me suis rendu à Schiphol à trois reprises. Je suis prêt à appliquer ce qui se fait à Schiphol. Mais que tout le monde le fasse, dans ce cas! Que tout le monde l'accepte!

L'aéroport de Schiphol a six pistes. Quand ils sont en PRS trois pistes, ils ne changent pas, en cours de journée, pour les trois autres pistes. Ils ont un comité d'accompagnement, avec tous les riverains. Ils ont des difficultés aussi. Ils ont peut-être une facilité par le fait que la ville d'Amsterdam est le plus grand actionnaire de l'aéroport, ce qui facilite un peu les choses.

Mais quand on examine une situation, il faut l'objectiver. Nous avons examiné ce qu'il se passait. Envisa a travaillé sur les aéroports américains. Aujourd'hui, il y a 60 % de bruit en moins sur ces aéroports. Mais les groupes politiques ici représentés acceptent-ils de faire des recommandations d'Envisa le futur plan de survol de Bruxelles? Je vous invite à d'abord lire le premier rapport, et puis le suivant. Je suis très intéressé à le lire. Je n'ai pas de souci avec cela.

Moi, j'aurais bien voulu mettre des choses en œuvre! Mais, systématiquement, nous nous retrouvons confrontés à des recours contre toute une série de mesures et à des décisions de justice qui ne sont même pas conformes à la réglementation européenne. Prenez le cas de 'Leuven rechtdoor'. Le même juge a pris deux jugements différents opposés. Il faut comprendre cela aussi. Il y a la séparation des pouvoirs. Mais je pense qu'en qualité ou ministre, nous pouvons aussi avoir un jugement extérieur. Je ne conteste pas le jugement. Je dis simplement qu'il y a deux jugements contradictoires. Lequel devons-nous appliquer, d'autant plus qu'ils font l'objet d'appels?

Voilà la situation telle qu'elle est aujourd'hui! Une boîte à outils sera bientôt disponible et comprendra l'ensemble des outils nécessaires. Qui fera le choix final? Faut-il confier cet aspect au gouvernement ou dire aux techniciens de faire leur choix en fonction des recommandations? Ce sont ces recommandations que nous suivrons.

J'ignore si vous les avez déjà lus, mais je vous invite vivement à lire les points 4.3, 5.3, 6.3 et 7.3. Il s'agit des conclusions faisant suite à leurs observations et leurs analyses.

De **voorzitter**: Er is nog de mogelijkheid voor een korte repliek, omdat het een moeilijke discussie betreft.

**Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik zal het heel kort houden.

Mijnheer de minister, ik heb ook in het rapport gelezen dat het ongewoon is dat politici zich mengen en dat in het verleden op een ongewone manier met de problematiek is omgesprongen. Ik ben trouwens in mijn vraagstelling begonnen met dat te erkennen. Die passage in het rapport als een excuus gebruiken om vijf jaar lang ook niks te doen, is er echter ver over. Indien het dossier dan door alle voorgangers van u zozeer naar de knoppen is geholpen, had u misschien wel eens iets kunnen doen om een en ander recht te zetten. Er is echter werkelijk niks gebeurd.

**François Bellot**, ministre: Si! On a supprimé le plan Wathelet et le plan cdH. Ce n'est pas si mal!

**Georges Dallemagne** (cdH): Ce n'est pas en le répétant que cela va changer les choses. Gardez vos effets de manche pour les plateaux de télévision, monsieur le ministre! Ce que vous venez de dire est une *fake news*. Ce que nous avons mis en oeuvre, c'est le plan Schouppe. Nous l'avons fait de manière loyale, dans un gouvernement dans lequel vous étiez. Je trouve cela franchement désagréable, sur le plan politique, de voir à quel point vous avez la mémoire courte. Il s'agit de vos propres responsabilités dans une proposition défendue par l'ensemble du précédent gouvernement.

Une des erreurs, comme l'a dit monsieur le président, était que nous étions effectivement en période de campagne électorale, et que tout cela devenait très compliqué. Pour le reste, je trouve que c'est assez faible comme défense.

En effet, au final, à travers cette réponse, qui est une *fake news*, vous confirmez que vous n'avez rien fait. Vous admettez que c'est la seule chose que vous ayez faite. Je vous rappelle que cela vous a pris cinq

minutes au moment de la prise de fonction du gouvernement. Depuis ces cinq premières minutes, vous n'avez plus rien fait.

Quand vous avez promis, il y a deux ans, de clarifier les normes de vent, vous n'avez pas honoré votre parole, parce que vous n'avez jamais clarifié ces normes de vent. Celles-ci étaient claires pour votre administration. Sous la pression de Belgocontrol, vous avez dit que vous viendriez présenter une clarification. Vous ne l'avez pas fait.

Quand il s'est agi d'avancer, vous n'avez rien fait. Il a fallu que la justice vous demande de réaliser une étude d'incidence. Je vous le rappelle. Il ne s'agit pas d'une initiative que vous auriez prise personnellement. Effectivement, cette étude d'incidence est extrêmement intéressante et je vous suis quand vous dites qu'il y a eu trop de politisation dans ce dossier. La politisation date de très longtemps: depuis que l'on a ouvert la boîte de Pandore, on a pourri tout ce dossier. Si on avait laissé ce qui existait auparavant se poursuivre, nous ne connaîtrions pas une telle situation aujourd'hui.

Cette politisation date d'une quinzaine d'années. Pour l'avenir, il serait bien que nous ayons des critères objectifs pouvant enfin prévaloir concernant les nuisances et l'utilisation de cet aéroport. C'est tout ce que nous demandons. Vous auriez pu le découvrir cinq minutes après la prise de fonction de votre gouvernement, et pas aujourd'hui.

**Eric Van Rompuy** (CD&V): Mijnheer Dallemagne, er zijn tegenstellingen binnen Brussel, tussen Brussel en de rand rond Brussel en binnen de Vlaamse rand rond Brussel. Mevrouw Becq komt uit de noordrand, ik kom uit de oostrand, mevrouw Jiroflée komt uit Leuven. Als wij de Vlaamse gemeenten samen zetten om te bekijken welke routes al dan niet mogen worden gebruikt, dan hebben wij evenveel ruzie als in het Brussels Gewest, waar Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe en Oudergem andere belangen hebben dan Koekelberg, Molenbeek, of de kanaalroute.

Dit dossier is in de loop der jaren zodanig gegroeid dat het heel moeilijk is geworden. Ook binnen de fracties, mevrouw Becq en ik zijn zeer goede vrienden, maar als het gaat over vliegroutes, verdedigt zij haar inwoners en ik de mijne. Dat is nu eenmaal zo.

Ce dossier a tellement été pourri pendant des années, avec des juges activistes. J'ai été quelques fois dans différents tribunaux pour défendre les intérêts de ma commune. On peut déterminer le domicile de ces juges: habitent-ils à Woluwe-Saint-Pierre, à Meise? Ce sont des juges activistes, comme dans le dossier de l'immigration, selon M. Francken. C'est tellement compliqué.

Je ne fais pas le procès du ministre Bellot. Il doit faire face à un dossier très complexe. Peut-être que le prochain gouvernement présentera un nouveau ministre ou sera composé différemment, mais ce sera un dossier très difficile.

Le point positif de l'étude Envisa est qu'elle reconnaît un certain nombre d'erreurs qui ont été commises. Avec l'étude d'impact que le ministre a promise pour début juin, peut-être pourra-t-on trouver des bases plus objectives. Néanmoins, chaque discussion sur des bases objectives est aussi une discussion. Quand on parle de densité de la population, c'est à l'avantage de Bruxelles qui a une densité supérieure au territoire de Mme Jiroflée, entre Bruxelles et Louvain. C'est extrêmement compliqué.

**Georges Dallemagne** (cdH): *(hors micro)*

… Or, là, il s'agit d'une mesure à la fois objective et subjective de l'intensité du bruit. Il semble que chaque riverain de l'aéroport sait quelle est l'intensité du bruit qui pèse sur son quartier ou sa maison. La mention de la nuisance liée à l'aéroport est d'ailleurs obligatoire lors de la vente d'un bien immobilier. Je suis parfois surpris de voir que ce genre de mesure n'existe pas chez nous. Nous avons des sonomètres et toutes sortes d'autres dispositifs, mais aucune mesure n'est prévue pour une telle situation.

Pour la petite histoire, par rapport à M. Wathelet, je me rappelle très bien lui avoir dit en début de législature: "Melchior, tu as trois dossiers, la sixième réforme de l'État, le pacte énergétique et, le dossier le plus difficile et le plus sensible, les aéroports." L'histoire nous a donc montré que la situation était extrêmement compliquée.

**François Bellot**, ministre: *(hors micro)*

(…) Vous constaterez que l'étude critique tous les niveaux de pouvoir, elle critique les riverains, qui se rejettent la balle… chacun a le sentiment que seule sa commune est survolée.

Deuxièmement, je pense que la difficulté réside dans le fait que nous nous trouvons dans un État qui est ce qu'il est, avec des responsabilités partagées. On ne trouvera une solution dans ce dossier qu'au travers d'un accord de coopération, d'une réunion qui rassemble tout le monde autour de la table, que sais-je… En fin de compte, c'est le citoyen qui est la victime. Les hommes et femmes politiques que nous sommes défendent les gens de leur région.

À un moment donné, il faut se retrousser les manches, peut-être avec des sages comme M. Van Rompuy…

**(…)** : (…) Non, il n'est pas sage, il défend sa commune. *(Rires)*

**François Bellot**, ministre: Nous aurons trouvé la solution le jour où on calculera que le taux de mécontentement de l'ensemble est pratiquement identique. On a su résoudre par le passé des problèmes difficiles – l'octopus, etc. À un moment donné, il faut avancer, autrement cela empoisonne les relations entre nos gouvernements. Il faut mettre tout le monde autour de la table, mais ce ne sera ni facile ni agréable – allez lire le rapport! J'espère qu'ils viendront avec des mesures fortes.

Vous parliez de la densité de l'habitat: le rapport mentionne que c'est bizarre de faire survoler des zones très peuplées alors qu'à côté il y en a des moins habitées. Il s'agit d'un rapport indépendant, qui a jugé la situation de l'extérieur. Le tout est de savoir ce que nous allons en faire après.

Est-ce que ce sera encore le politique qui choisira les routes? Selon ce rapport, c'est la mauvaise solution: il faut confier cela aux gens dont c'est le métier.

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

De **voorzitter**: Collega's, we werken tot 18u. Mijnheer Van den Bergh, ik geef u het woord voor uw vraag onder agendapunt 38.

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, gelet op het tijdsverloop en de vele nog te stellen vragen, zet ik mijn vragen nrs. 28462, 28463 en 28464 onder de agendapunten 38, 39 en 40 om in schriftelijke vragen. Voor vraag nr. 28463 doe ik dat met het akkoord van collega Steven Vandeput, die vandaag niet aanwezig kon zijn en die verzoekt om ook zijn toegevoegde vraag nr. 28559 in een schriftelijke vraag om te zetten.

De **voorzitter**: Ok. Vragen nr. 28497 nr. 28498 en nr. 28499 van de heer Laurent Devin worden ook omgezet in schriftelijke vragen.

Les questions n° 28573, n° 28574 et n° 28575 de Mme Anne-Catherine Goffinet sont transformées en questions écrites.

**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 nombre de parkings payants de la SNCB" (n° 28503)**
**- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les parkings gérés par la SNCB et ses filiales pour ses clients" (n° 28621)**
**Samengevoegde vragen van**
**- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal betaalparkings van de NMBS" (nr. 28503)**
**- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het klantenbeleid bij het parkingbeheer door de NMBS en haar dochtermaatschappijen" (nr. 28621)**

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, les gares sont d'importants nœuds d'intermodalité, des enjeux au cœur de la mobilité et à cheval entre les compétences régionales et

fédérales. La disponibilité de parkings autour des gares est déterminante dans le choix des navetteurs entre les différents moyens de transport à leur disposition. De plus en plus de parkings situés à proximité des gares ferroviaires et appartenant à la SNCB ou à une de ses filiales deviennent payants.

Je souhaiterais obtenir des informations relatives à la gestion de ces parkings. Combien de parkings sont-ils actuellement la propriété de la SNCB ou de ses filiales? Parmi ceux-ci, lesquels sont-ils payants ou le deviendront-ils à terme? Comment la décision de rendre un parking payant est-elle prise? Sur quels critères? Comment définit-on le tarif des différents produits de chaque parking? Quelle est la capacité que possède chaque parking? Quel est le taux d'occupation moyen théorique par jour de semaine et le week-end? Quels facteurs expliquent-ils la différence entre ces deux taux?

Les clients de la SNCB ont-ils un accès privilégié aux parkings? S'agit-il davantage de clients réguliers ou de clients occasionnels? Ont-ils le même accès aux parkings?

Je m'interroge aussi sur le fonctionnement des abonnements de ces parkings parce que tout le monde n'est pas logé à la même enseigne dans le pays.

**François Bellot**, ministre: Chère collègue, la plupart des réponses à vos questions se trouvent sur le site internet de B-Parking de la SNCB. Je réfère aussi aux réponses que j'ai données aux questions n° 26075, n° 19638 (transformée en question écrite), n° 3082 et n° 28099.

Dans sa mission d'acteur déterminant de la mobilité en Belgique, la SNCB développe des gares comme lieux d'intermodalité, ceci dans l'optique d'optimiser la mobilité des voyageurs. Pour la SNCB, l'accès à la gare est une priorité en soi. Promouvoir la mobilité et l'utilisation des transports publics n'est réaliste que si les voyageurs et les navetteurs peuvent y accéder de manière aisée. Dès lors, la SNCB investit entre autres dans la construction, l'extension et la rénovation des parkings des gares.

De nombreux parkings de gare sont en partie saturés par des voitures dont les conducteurs ne s'acquittent pas de la redevance parking ou occupent le parking sans être des voyageurs utilisant le train, avec pour conséquence que les usagers réguliers du train qui paient un abonnement de parking ne trouvent pas de place. La mise en place d'un système de contrôle s'est donc imposée.

La stratégie relative aux parkings de la SNCB s'articule autour de quatre objectifs fondamentaux:
1. garantie de disponibilité de places pour les voyageurs réguliers abonnés au train;
2. tarification différenciée selon les types de gare et d'utilisateurs et selon le marché local;
3. couverture des charges opérationnelles par des recettes;
4. encourager l'utilisation des transports en commun entre le domicile et la gare.

Avant l'équipement de contrôle de l'accès aux parkings, la SNCB se met en relation avec les autorités communales afin de présenter son projet et de l'intégrer au mieux des intérêts de toutes les parties. En moyenne, une dizaine de parkings en sont équipés chaque année.

En outre, les clients de la SNCB bénéficient d'un tarif préférentiel. Pour un abonnement de parking à l'année, le tarif moyen est de 1,6 euro par jour. Le coût du parking est remboursable par l'employeur ou déductible fiscalement tout comme l'abonnement de train. En ce qui concerne le système de réservation de places de parking via internet, étant donné que les abonnés bénéficient d'une garantie de place et que la majorité des clients sont des abonnés, un système de réservation n'est pas une priorité.

Cependant, un tel système améliorerait les performances du *lead-management*, raison pour laquelle les équipes de la SNCB étudient les possibilités en recourant aux nouvelles technologies. Un tel système est actuellement à l'étude.

Les recettes globales des parkings de la SNCB sont pour l'ensemble du pays: 7,161 millions en 2014, 8,485 millions en 2015, 9,646 millions en 2016, 11,260 millions en 2017. Les chiffres de 2018 ne sont pas encore disponibles.

Enfin, à la question relative à la quote-part des employeurs et des tiers payants dans les frais de parking de la SNCB, tout cela est décidé dans le cadre des négociations interprofessionnelles, comme le sont les abonnements de train. Cette question relève donc des compétences de mon collègue Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs. Je vous invite à lui renvoyer

cette question.

De mémoire, il me semble aussi que le prochain plan d'investissement vise à créer dix mille places supplémentaires de parking et trente ou cinquante mille places pour les vélos. Je n'ai plus le chiffre en tête mais on peut le trouver.

Madame Goffinet, il y a un autre élément étonnant: nous avons fait une analyse sur le parking d'Arlon, sur Landen et Waremme et une part importante des abonnés au train qui garent leur voiture dans les parkings de la SNCB (40 à 50%) habite à moins d'un kilomètre de la gare. C'est un peu dommage!

C'est un constat. On ne va pas appliquer de discrimination en fonction de la distance mais ce constat est dommage. Cela mériterait une analyse. Les places de parking sur les voiries communales à côté des gares sont peut-être payantes, avec des horodateurs ou en zone bleue. Je ne sais pas, mais c'est étonnant.

Je n'ai plus les proportions d'Arlon et de Landen en tête, mais plusieurs dizaines de pour cents de gens qui habitent près des gares viennent en voiture jusqu'au parking des gares. On n'en comprend pas bien les raisons mais le constat est là. Je le répète, cela mériterait une analyse détaillée.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Le développement des parkings est important. Je ne connais pas les données pour Arlon et Landen. Je connais le nombre d'abonnements à l'année mais je ne sais pas d'où viennent les abonnés. Il est important de réfléchir au problème que vous évoquez en termes de site web pour pouvoir réserver sa place.

Le cas d'Arlon est particulier car, situé en zone frontalière, il est gratuit pour les abonnés. Là, un autre problème se pose: on ne vend pas plus de places de parking que d'abonnements; or il n'est pas occupé à 100 % sur l'année. Il est dommage de ne pas calculer un *surbooking* pour faire en sorte qu'il soit toujours plein.

Pour le reste, je poserai mes questions à M. Peeters.

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

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, je vais transformer mes questions n°s 28648 et 28655 en questions écrites.

Le **président**: Vous l'annoncerez quand nous arriverons à ces deux points.

Les questions n°s 28504, 28505, 28506, 28507, 28508, 28509 et 28510 de M. Laurent Devin sont transformées en questions écrites.

La question n° 28542 de M. Stefaan Van Hecke ainsi que les questions jointes n°s 28564 et 28567 de Mme Inez De Coninck sont transformées en questions écrites. Comme cette dernière a déjà reçu une réponse à ses questions jointes nos 28565 et 28566, elle les a également transformées en questions écrites. C'est pourquoi j'ai fait de même pour ma question n° 28624, qui y était jointe.

Les questions n°s 28573, 28574 et 28575 de Mme Anne-Catherine Goffinet sont transformées en questions écrites.

Vraag nr. 28588 van de heer David Geerts wordt uitgesteld. Vragen nr. 28631 en 28632 van mevrouw De Crom worden omgezet in schriftelijke vragen.

**Vraag van mevrouw Sandrine De Crom aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staking van het openbaar vervoer van 13 februari aanstaande" (nr. 28630)**
**Question de Mme Sandrine De Crom au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la grève des transports en commun le 13 février prochain" (n° 28630)**

**Sandrine De Crom** (Open Vld): Mijnheer de minister, de klimaatproblematiek beheerst de agenda. Naast het pakket maatregelen ter bescherming van de planeet, zijn er natuurlijk ook de maatregelen verbonden met de mobiliteit. Meer mensen ertoe bewegen om gebruik te maken van het openbaar vervoer past natuurlijk ook in dat kader.

Jammer genoeg zijn er regelmatig stakingen waarbij de passagiers worden gegijzeld, waardoor het openbaar vervoer niet zo aantrekkelijk is en veel mensen niet overwegen de overstap te maken. In die context is de aangekondigde staking van 13 februari zowel maatschappelijk als ecologisch onverantwoord.

Mijnheer de minister, bent u bereid om op basis van het principe van de algemene dienstverlening de syndicaten ertoe op te roepen om hun maatschappelijke verantwoordelijkheid op te nemen om zo het imago van het openbaar vervoer niet verder te schaden?

Minister **François Bellot**: Beste collega, HR Rail laat mij weten dat haar regelgeving over de sociale dialoog in de na te leven procedure voorziet bij het indienen van een stakingsaanzegging door één of meer syndicale organisaties. In dit geval, net als in alle andere gevallen, heeft HR Rail die procedure nauwkeurig nageleefd. Overeenkomstig de geldende reglementering heeft HR Rail inderdaad vanmorgen een verzoeningsvergadering georganiseerd waaraan de voorzitters van de CGSP-ACOD, ACV-CSC-Transcom en SLFP-VSOA hebben deelgenomen.

Zij hielden het bij het feit dat de staking intersectoraal werd aangekondigd en dat hun organisaties eraan deelnemen. Hun aanzegging blijft bijgevolg behouden en dekt volledig het personeel van de spoorwegen. De bedrijven hebben de procedure ingeschakeld voor het inrichten van een gegarandeerde dienstverlening.

Ik wil ook het een en het ander rechtzetten waar u het hebt over regelmatige stakingen. Het is namelijk zo dat sinds mijn aantreden slechts twee stakingsdagen werden georganiseerd omwille van spooraangelegenheden. Op beide dagen werd de regeling van de gegarandeerde dienstverlening ingesteld. De perscommentaren waren positief. Per definitie hebben intersectorale stakingen nu eenmaal betrekking op volledige sectoren. Men mag zich niet toespitsen op het spoor wanneer er intersectoraal wordt gestaakt, wil men niet opnieuw het openbaar spoorvervoer in een slecht daglicht stellen.

**Sandrine De Crom** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik begrijp dat dat buiten uw wil om gebeurt en dat mensen uiteraard het recht hebben om te staken, maar ik denk dat wij allebei de bezorgdheid delen dat het op 13 februari een gigantische ramp zal worden, zowel voor het openbaar vervoer als op de weg, en ik betreur dat, hoogstwaarschijnlijk samen met u.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 28631 en 28632 van mevrouw De Crom worden omgezet in schriftelijke vragen. Vragen nrs. 28641, 28642 en 28642 van de heer Yüksel worden omgezet in schriftelijke vragen. Vragen nrs. 28644 en 28645 van de heer Van den Bergh worden eveneens omgezet in schriftelijke vragen.

**Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treintickets" (nr. 28643)**
**Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les billets de train" (n° 28643)**

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, op 1 februari 2019 werden de tarieven van de NMBS aangepast. De jaarlijkse aanpassing is meestal ongeveer gelijk aan de indexaanpassing, maar er is nogal een verschil tussen ticket en abonnement.

Zo stijgt de prijs voor de woon-werkabonnementen en de schoolabonnementen gemiddeld met 1,18 %, terwijl de Go Pass licht omhoog gaat en de Rail Pass behoorlijk omhoog gaat, van 77 naar 83 euro.

De prijs van standaard- en weekendbiljetten daalt met bijna 2 %. Ook een eersteklasbiljet wordt goedkoper. Opvallend is dat het fietsticket voortaan 4 euro zal kosten voor een enkele rit in plaats van 5 euro. Voor groepen wordt de prijs voor kinderen ouder dan 12 jaar vastgelegd op 1 euro per traject.

Een hele reeks aanpassingen waarmee de NMBS meer occasionele reizigers wil aantrekken. Los daarvan

werd de stiptheidsdoelstelling van 85,63 % uit artikel 15 van het beheerscontract niet gehaald, waardoor de prijzen ook niet konden stijgen boven op de gezondheidsindex.

In het globale plaatje van prijsaanpassingen gaat men weliswaar niet boven het indexcijfer, maar er zijn toch een aantal opvallende wijzigingen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Kunt u meedelen op welke manier de procedure tot prijsaanpassing is verlopen? Wie werd daar allemaal bij betrokken?

Ik vraag dat omdat de NAR en de CRB opmerkingen hebben geformuleerd over hun betrokkenheid bij het aanpassen van de prijzen. Ook het Raadgevend Comité van de Treinreizigers en de FOD Mobiliteit zijn mogelijks betrokken partners bij prijsaanpassingen.

Wanneer bent u op de hoogte gebracht van de prijsaanpassingen? Volgens het beheerscontract, dat vandaag nog altijd geldt neem ik aan, moet de minister zijn goedkeuring geven, ook als het gaat om prijsverlagingen van meer dan 10 %.

Dat is het geval voor bijvoorbeeld het fietsticket. Was u vooraf betrokken bij die prijsaanpassing?

Ik heb al verwezen naar het advies van de NAR/CRB met betrekking tot de tariefaanpassingen. Hij wijst ook op een juridische onverenigbaarheid tussen artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 en cao nr. 19, octies. Het gaat daarbij om de wettelijke tussenkomst door de werkgevers in het treinabonnement. Sinds 2013 werden bovendien geen koninklijke besluiten meer genomen met uitvoering van de wet van 27 juli 1962. Hoe ziet u die onverenigbaarheid? Zult u die oplossen? Waarom wel of niet? Plant u daarvoor nog een KB uit te werken?

Kunt u wat meer uitleg geven over de beslissing om voortaan een korting van 60 % in de plaats van 70 % aan te rekenen voor groepen? Komt dat tegemoet aan bepaalde vragen?

Tot slot verwijs ik naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag voor een aantal foutjes die nog op de website van de NMBS staan, maar ik neem aan dat die al aangepast zullen zijn of dat binnenkort zullen worden.

Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, de procedure tot prijsaanpassing is gebaseerd op een formule die door het directiecomité in de maand september werd vooropgesteld. De NMBS heeft daarbij verschillende publieke instanties geïnformeerd en hun de gelegenheid gegeven om zich uit te spreken.

Eind september werd het Raadgevend Comité van de Treinreizigers ontvangen. Midden oktober werd mijn kabinet ingelicht. Begin november kreeg de NMBS de feedback van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers. De tariefverhoging werd voorgesteld aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven begin november en midden november was er een tweede presentatie op mijn kabinet.

Eind november werd het voorstel, samen met de commentaren van de stakeholders, voorgesteld aan de raad van bestuur en door hem goedgekeurd. Vervolgens werd het goedgekeurde voorstel aan de federale overheidsdienst overgemaakt.

Wat de fietstickets betreft, is de prijs ervan inderdaad met meer dan 10 % gedaald. Dit wordt echter niet als een vervoersproduct beschouwd. De NMBS ontvangt geen variabele dotatie voor dit product en de tariefaanpassing van dit product is niet aan een specifieke toelating onderworpen.

Het is evenwel zo dat de prijs van een gewoon, fysiek ticket vermindert, zodat de treingebruikers die heen- en terugreizen niet worden gepenaliseerd door de afschaffing van de dagpas en hun niet opnieuw 8 euro kost.

Wat betreft de juridische onverenigbaarheid tussen de wet van 27 juli 1962 en de collectieve arbeidsovereenkomst 19, octies heb ik vastgesteld dat het mechanisme van de niet-indexering van de verplichte werkgeversbijdrage en de kostprijs van de woon-werkabonnementen, dat sinds 2009 is opgenomen in de collectieve arbeidsovereenkomst 19, octies, tot gevolg heeft dat de volledige kostprijs van de aanpassing van de spoortarieven aan de inflatie ten laste wordt gelegd van de werknemers die niet

genieten van de maatregelen die moeten zorgen voor een volledige kosteloosheid van de woon-werkverplaatsingen.

Gelet op deze situatie die het derdebetalerssysteem geleidelijk uitholt, heb ik gevraagd om dit probleem aan te pakken in het kader van de interprofessionele onderhandelingen.

Eens hieraan tegemoet is gekomen, zal een oplossing kunnen worden gezocht voor het juridisch probleem waarbij wordt uitgegaan van de aldus opgedane ervaring.

Met betrekking tot de publicatie van de tabellen is het zo dat alle tarieflijsten en de tabel met de forfaitaire bedragen van de werkgeverstussenkomst uit artikel 3 van de arbeidsovereenkomst 9, octies gepubliceerd zijn op de website van de NMBS en daar kunnen worden geraadpleegd.

Deze documenten kunnen eveneens gratis geraadpleegd worden in de stations bij de inlichtingenkantoren en gratis gedownload worden op het adres www.nmbs.be.

Inzake de beslissing om voortaan een korting van 60 % in plaats van 70 % toe te kennen voor groepen, wil ik wijzen op een evolutie van de groepsvoorwaarden op twee vlakken: een korting die evolueert van 70 % naar 60 % en een forfait van 1 euro voor elk kind jonger dan 12 jaar per reis in het kader van een groepsreservatie. Daardoor wordt het dienstaanbod aanzienlijk verbeterd voor groepen met kinderen jonger dan 12 jaar.

Voortaan kunnen de groepen met kinderen jonger dan 12 jaar voor amper 1 euro genieten van alle voordelen van een groepsreservatie. De maatregel is ook gericht op omkadering en veiligheid en een plaats aan boord wordt gegarandeerd. Dit nieuwe aanbod komt inderdaad tegemoet aan verschillende verzoeken van de jeugdsector en biedt een oplossing voor de zogenaamde spookgroepen. Hiermee bedoelt men grote groepen kinderen die reizen zonder reservatie onder de regeling *kids for free* met alle risico's van dien. Het globale aanbod blijft zeer voordelig voor alle groepen.

Tot slot kom ik bij uw vraag over de vernieuwde website van de NMBS. Het door u aangehaalde probleem betreft in feite een technische fout.

De NMBS vernieuwt momenteel haar website. Deze modernisering gebeurt in opeenvolgende fases, waardoor de oude en de nieuwe website tijdelijk naast mekaar bestaan. Vanuit het menu van de nieuwe website is er geen toegang mogelijk tot de vermelde pagina's. Zoekmotoren als Google kunnen de klanten echter steeds verwijzen naar de oude versie van de website. Dit verwijzingsproces via Google is complex. De NMBS, met name de dienst Informatica, werkt samen met Google om hierin verbetering te brengen. Omzeilingsoplossingen, de zogenaamde *redirects*, worden momenteel geïmplementeerd om dergelijke problemen in de toekomst te voorkomen.

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

Le **président**: Les questions n$^{os}$ 28644 et 28645 de M. Van den Bergh, ainsi que la question n° 28646 de Mme Dierick sont transformées en questions écrites. Il en va de même des questions n$^{os}$ 28648 et 28655 de Mme Goffinet. La question n° 28657 de M. Geerts est reportée. Les questions jointes n$^{os}$ 28664 et 28670 de MM. Geerts et Yüksel sont transformées en questions écrites.

**Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vision du rail et les besoins d'argent d'Infrabel ainsi que le démantèlement des lignes secondaires qu'ils impliquent" (n° 28667)**
**Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de visie op het spoor van Infrabel en de daarin kaderende afbouw van de secundaire spoorlijnen en behoefte aan financiële middelen" (nr. 28667)**

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons déjà évoqué, à plusieurs reprises cet après-midi, l'audition qui a eu lieu au sein de cette commission au mois de janvier durant laquelle nous avons entendu le management d'Infrabel et de la SNCB.

C'est sur ce sujet que je voudrais vous poser quelques questions.

Les entreprises ont dit estimer qu'il est de leur ressort d'exécuter la vision politique pour le rail et donc d'avoir une vision propre. Cependant, M. Lallemand a, en toute franchise, exprimé la sienne. Celle-ci m'a interpellée.

M. Lallemand estime que le transport ferroviaire doit servir de transport de masse entre les grands centres et le train serait l'ossature d'une offre de transport complétée par des moyens plus légers et électriques. Le réseau belge fait 3 700 kilomètres de lignes pour 11 millions de personnes alors qu'aux Pays-Bas, a-t-il précisé, le réseau fait 3 000 kilomètres pour 17 millions d'habitants.

Il estime donc qu'il faudrait remplacer les lignes secondaires par du macadam sur lequel rouleraient des véhicules électriques autonomes. Selon lui, si on décide d'aller dans cette direction, on aura besoin de moins de moyens. En tout cas, vu cette vision, il pense ne pas avoir besoin de plus d'argent dans un futur très proche. A contrario, faire rouler un train sur une infrastructure à double voie avec caténaire qui doit être entretenue pour avoir un train par heure, avec un taux d'occupation de 10 à 20%, est un gaspillage de ressources publiques. Cela ne correspond pas à la pertinence du produit train en économie des transports. Il estime d'ailleurs qu'Infrabel aura besoin d'argent en plus, si on décide de continuer la desserte actuelle avec du chemin de fer. Cela rejoint ce qu'Infrabel disait lors de son audition sur le PPI, à savoir que, sans refinancement d'ici à 2021, Infrabel ne sera plus en mesure d'assurer l'exploitation de toutes les lignes.

Infrabel estime donc ne pas avoir besoin de plus de moyens financiers à court terme, vu sa vision de démantèlement à terme des lignes secondaires. Cela contraste fortement avec l'article 3 de l'accord de coopération relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, qui a été récemment adopté et qui précise que jusqu'en 2031, l'ensemble du réseau serait maintenu, en particulier les lignes desservant des zones à faible densité de population, sans qu'aucun kilomètre de ligne ferrée nécessaire au trafic ne soit supprimé.

Infrabel, qui est supposée implémenter la vision du politique et demander les moyens correspondants, applique donc sa propre vision, dans une politique du fait accompli.

Monsieur le ministre, la vision présentée par M. Lallemand correspond-elle à la vision interfédérale de la mobilité que vous proposez?

Cette vision est-elle partagée par la SNCB? Confirmez-vous qu'Infrabel n'a pas besoin de plus de moyens financiers et avalisez-vous ainsi implicitement la vision d'Infrabel du démantèlement des lignes secondaires? Comment comptez-vous assurer le maintien de l'ensemble du réseau, en particulier pour les lignes à faible densité de population, sans qu'aucun kilomètre de ligne ferrée nécessaire au trafic ne soit supprimé? J'aimerais vous entendre à ce sujet.

**François Bellot**, ministre: Madame Goffinet, je laisse à M. Lallemand la liberté de s'exprimer. En tant que CEO d'une entreprise autonome, il a le droit d'avoir une vision et un point de vue. Par contre, l'État en tant qu'actionnaire doit, lui-même, établir des lignes directrices que le management doit aussi mettre en place. Point à la ligne! M. Lallemand peut avoir une vision mais c'est au gouvernement de définir, de prendre des décisions et de mener des actions.

Mon point de vue est que nous sommes à un *momentum* en matière de mobilité. Jamais la congestion n'a été aussi forte. Différentes études montrent que nous sommes à un point d'inflexion dans l'usage de la voiture. L'année passée, selon le SPF Mobilité et Transports, l'usage de la voiture a été réduit de 1 %. Concomitamment, on constate une croissance du nombre de voyageurs dans les trains de la SNCB de 3,5 % chacune des deux dernières années.

Je rappelle également que le Bureau du Plan, dans une vision qu'il a présentée la semaine passée, a dit qu'à politique inchangée, sur la base de ce qui était en place en 2016, la croissance du nombre de voyageurs était de 1 %. J'ose croire que les mesures que nous avons prises en décembre 2016 - ajouter 72 trains dans et autour de Bruxelles - et dans le Plan de transport 2017 - augmenter l'offre ferroviaire de 5,1 % - sont pour quelque chose dans la croissance supérieure aux prévisions du Bureau du Plan.

Je crois que cela démontre que les lignes bougent dans le rapport entre les modes de transport individuel et les modes de transport en commun. Loin de moi l'idée de crier victoire, mais ces constats sont positivement

interpellants quand on voit la préoccupation croissante des citoyens pour la préservation de la planète. Je me réjouis d'avoir renforcé l'offre ferroviaire en 2016, de même qu'en 2017.

Dans la même ligne, je me suis battu pour que, dans le cadre de l'emprunt du milliard vertueux, l'accord de coopération "chapeau" préserve le réseau dans sa configuration actuelle en prévoyant, à l'article 3: "Les parties s'engagent à assurer le maintien de l'ensemble du réseau, en particulier pour les lignes à faible densité de population, sans qu'aucun kilomètre de ligne ferrée nécessaire au trafic ne soit supprimé."

Je remercie l'ensemble des groupes parlementaires de m'avoir soutenu lors du vote en commission, puis en séance plénière. Voilà qui bétonne pour au moins douze à treize ans le réseau ferroviaire actuel. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, grâce aux 5,3 milliards d'investissements consentis cette année - soit, grosso modo, un peu plus d'un milliard par an -, nous allons ajouter 100 kilomètres de voies au réseau ferroviaire. J'espère que cette information vous rassure, madame Goffinet.

L'État fédéral s'est donc engagé, pour toute la durée de l'accord de coopération, à apporter à Infrabel les moyens nécessaires au maintien de toutes les lignes ferrées indispensables au trafic. Il revient désormais à Infrabel de déterminer les montants requis à cette fin, tout en tenant compte de l'état actuel du réseau.

**Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Je n'étais pas rassurée par les propos de M. Lallemand, qui étaient vraiment en opposition avec l'accord de coopération fraîchement voté au sein de ce Parlement. Je rejoins le ministre sur l'augmentation du nombre de voyageurs, et sur le souhait conscient de chacun d'évoluer vers d'autres moyens de transport, mais j'ose vraiment espérer qu'Infrabel fera bien son travail en ce sens. Il lui faudra évaluer les moyens financiers dont elle a besoin pour maintenir les lignes, pour les entretenir. En effet, le discours que l'on a entendu lors des auditions est totalement en opposition avec ce point.

J'ose espérer que la vision politique et la vision que nous avons tous eue et pour laquelle nous vous avons soutenu seront bien appliquées au sein de la structure.

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

Le **président**: Les questions n$^{os}$ 28668 et 28669 de Mme Goffinet sont reportées à la prochaine réunion. L'agenda étant épuisé, je lève la séance.

*La réunion publique de commission est levée à 17.59 heures.*
*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.59 uur.*