

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 8 MAART 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 8 MARS 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.24 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les annonces dans les aéroports étrangers pour les vols à destination de Brussels Airport" (n° 16069)

01 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de aankondiging van de vluchten naar Brussels Airport op buitenlandse luchthavens" (nr. 16069)

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, les passagers belges de Ryanair au départ de Lisbonne ont découvert une étrange pratique quant aux annonces des vols en partance pour Bruxelles. Les annonces sont toujours faites dans la langue pratiquée dans le pays où se trouve l'aéroport de départ, l'anglais, langue internationale, et la langue pratiquée dans le pays où se trouve l'aéroport d'arrivée.

Ainsi, pour un vol au départ de Lisbonne et à destination de Berlin, le portugais, l'anglais et l'allemand sont utilisés pour toute communication en direction des passagers. De même, pour tout départ de Bruxelles, le néerlandais, le français, l'anglais et la langue du pays de destination sont utilisés. Or il appert que sur les vols Ryanair au départ de Lisbonne, à destination de Bruxelles, le portugais, l'anglais et le néerlandais sont utilisés pour les annonces, mais on oublie le français.

Monsieur le ministre, est-ce une indélicatesse à mettre au compte de Ryanair? Est-ce un accord entre l'aéroport de Bruxelles International, se trouvant en région flamande, mais aéroport belge, et l'aéroport de Lisbonne? Que vous ont dit les autorités aéroportuaires de Zaventem à ce sujet? Y a-t-il une demande et un accord de la part de Ryanair, des autorités aéroportuaires de Brussels Airport, pour que seul le néerlandais, langue parlée à Zaventem mais ne représentant qu'une des composantes de la nation belge, soit utilisé lors des annonces dans les aéroports étrangers? Si tel est le cas, cela ne risque-t-il pas d'exacerber – alors que ce n'est pas nécessaire – les tensions communautaires qui sous-tendent le règlement de la question du survol des zones habitées autour de Zaventem? Les francophones ne risquent-ils pas de se conforter dans l'idée qu'à Brussels Airport, les bénéfices et les avantages sont pour les néerlandophones et les nuisances pour les francophones, en caricaturant bien sûr?

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous éclairer sur cette affaire? Pouvez-vous nous dire quelle suite y sera donnée? Quelles règles claires vont-elles être posées afin que tous les citoyens belges prenant l'avion pour Bruxelles gardent le sentiment qu'ils sont encore à égalité de traitement, membres d'une seule nation et non étrangers à leur propre pays?

01.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, les annonces précédant l'embarquement sont réalisées par des agents des lignes aériennes, en utilisant les infrastructures de communication de l'aéroport. Ces annonces sont un service commercial offert par les compagnies aériennes à leurs clients, en redondance des tableaux et autres services d'information offerts par l'aéroport lui-même. Ce pourrait être une indélicatesse ou plus simplement l'absence ou le manque de personnel maîtrisant le français.

Même en Belgique, les activités effectuées à l'aéroport de Bruxelles-National par d'autres compagnies que les collaborateurs, adjudicataires ou experts privés de Brussels Airport, qui est une entreprise soumise à la législation relative à l'emploi des langues en matière administrative et qui est tenue au bilinguisme dans ses communications publiques, sont à considérer comme de simples activités commerciales pour lesquelles la législation relative à l'emploi des langues en matière administrative n'est pas d'application.

Ce cas est valable *a fortiori* dans un aéroport portugais pour une compagnie aérienne irlandaise. Dans l'annexe 9, "Facilitation", chapitre 6, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) émet des recommandations à destination des États et des exploitants d'aéroports, sur l'information des passagers, mais ne donne pas de précisions sur l'emploi des langues. En ce qui concerne les vols à proprement parler, le règlement UE 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 s'applique au niveau européen et détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes, conformément au règlement européen du Conseil 216/2008.

Ce règlement prévoit notamment en matière d'information des passagers: "L'exploitant s'assure que les passagers sont informés et reçoivent des instructions visuelles relatives à la sécurité, selon une forme qui facilite l'application des procédures pertinentes dans le cas d'une situation d'urgence." Il ne dit pratiquement rien sur l'emploi des langues, sauf pour l'équipage: "L'exploitant s'assure que tous les membres de l'équipage peuvent communiquer dans une même langue."

01.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, la question ne vous était pas destinée mais à Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Économie.

Par ailleurs, j'aurais posé exactement la même question s'il s'agissait d'un vol à destination de Charleroi, c'est à dire Bruxelles-Sud. L'ensemble des langues doivent s'appliquer en Belgique. C'est surtout une indélicatesse de Ryanair et non des autorités publiques belges. Cela n'est pas très commercial de la part de cette compagnie d'oublier une partie de ses clients. Ryanair brasse des clients, non seulement de la Belgique du sud, mais aussi de la France du nord. Beaucoup de Français du nord prennent leur avion avec Ryanair en Belgique.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van chroom-6 bij de Belgische spoorwegen" (nr. 16509)

02 Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de chrome VI par les chemins de fer belges" (n° 16509)

02.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een klein jaar geleden, toen er nogal wat commotie ontstond rond het gebruik van chroom-6 in de werkplaats van Gentbrugge, stelde ik over de chroom-6-problematiek bij de Belgische spoorwegen een vraag aan uw voorganger, mevrouw Galant. De toegestane norm van chroom-6, een product dat sinds 1990 niet meer in gebruik is bij de NMBS maar dat wel vrij komt bij verwijdering van oudere verflagen van oude treinstellen, werd 4 tot zelfs 13 maal keer overschreden. De minister verzekerde ons echter dat de gezondheid van de werknemers niet in gevaar was. We hebben nu via krantenberichten vernomen dat er momenteel in een andere werkplaats nog steeds chroom-6 zou worden vrijgemaakt.

Hierbij dan ook mijn volgende vragen.

Wat is de stand van zaken in dit dossier?

Ten eerste, zijn er momenteel in de werkplaats in Gentbrugge renovatiewerken aan treinstellen bezig waar mogelijk nog chroom-6 vrijkomt, terwijl die werken eigenlijk zouden moeten plaatsvinden in Mechelen? Indien ja, zijn de werkplaatsen in Gentbrugge aangepast?

Ten tweede, zijn de mensen bij wie een risico voor chroomvergiftiging zou bestaan, blijvend opgevolgd? Zo ja, wat zijn de resultaten?

Ten derde, klopt het dat er onlangs bij de werknemers in Mechelen, ondanks de voorzieningen aldaar, een verhoogd aantal waarden vastgesteld zijn? Zo ja, wat zijn de oorzaken hiervan en welke maatregelen plant NMBS?

02.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat me weten dat de renovatiewerken aan treinstellen waar mogelijk nog chroom-6 vrijkomt, begin 2016 gestopt zijn in de centrale werkplaats van Gentbrugge en verhuisden naar de werkplaats in Mechelen.

Alle medewerkers in Gentbrugge bij wie een risico van chroomvergiftiging zou bestaan, werden gescreend. Bij dit onderzoek werden geen overschrijdingen van grenswaarden voor beroepsbevolking vastgesteld. Ook de medewerkers van de centrale werkplaats in Mechelen die een risico lopen op blootstelling aan chroom-6 worden op regelmatige basis medisch gescreend. Bij de onderzoeken aldaar werden ook geen overschrijdingen van grenswaarden voor beroepsbevolking vastgesteld.

Sinds begin 2016 is er een nieuwe bloedtest op de markt die de hoeveelheid chroom-6 in de rode bloedcellen meet. De test is zo nieuw dat er voor beroepsmatige blootstelling geen grenswaarde vastgelegd of bekend is. Er bestaat dus geen referentiekader. CPS, de externe dienst voor preventie op het werk van de NMBS, is zonder referentiekader toch gestart met het uitvoeren van die bijkomende bloedtest tijdens het periodieke medisch onderzoek. Voor de bevolking die niet beroepsmatig met chroom in contact komt, ligt de waarde tussen 0,4 en 1,8.

In augustus en september 2016 werd de nieuwe bloedtest in de CW Mechelen afgenomen. Acht personen hadden een licht hogere waarde dan 1,8.

Omdat voor de nieuwe bloedtest nog geen grenswaarde voor de beroepsbevolking is bepaald en de resultaten van de andere tests binnen de grenswaarde voor beroepsmatige blootstelling liggen, werden de licht hogere waarden aanzien als een signaalniveau, om de bestaande maatregelen in de werf nog strikter toe te passen en in herhalingsopleiding te voorzien.

Op 25 oktober 2016 heeft de FOD Toezicht op het Welzijn op het Werk de CW Mechelen bezocht om de getroffen maatregelen en veiligheidsvoorzieningen ter bescherming tegen mogelijke blootstelling aan chroom-6 te bekijken en te evalueren. Hun evaluatie was dat de lopende maatregelen en veiligheidsvoorzieningen volstaan en geen bijkomende acties worden gevraagd.

Op 1 februari 2017 is de FOD TWW nogmaals in de CW Mechelen op controlebezoek geweest om de getroffen maatregelen en veiligheidsvoorzieningen ter bescherming tegen mogelijke blootstelling aan chroom-6 te bekijken en te evalueren. Hun evaluatie was dat de lopende maatregelen en veiligheidsvoorzieningen volstaan en geen bijkomende acties worden gevraagd.

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

Het is goed dat men dit blijft opvolgen en dat men de waarden blijft meten. Ook al is het maar een lichte verhoging, het blijft natuurlijk een lichte verhoging. Ik stel echter vast dat het redelijk goed wordt opgevolgd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de la gare de Linkebeek" (n° 16521)**

03 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Linkebeek" (nr. 16521)**

03.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, les quais de la gare de Linkebeek se situent à cheval sur la Région bruxelloise et la Région flamande. Il en résulte des difficultés pour les passagers qui la fréquentent. En effet, les usagers qui habitent, se rendent au travail ou fréquentent une école du côté du Homborch, du Moensberg, du Bourdon, de l'avenue Dolez et, bien évidemment, de Linkebeek, ne peuvent pas y prendre le train sans devoir payer un surcoût de 145 euros. Celui-ci est dû au fait qu'un quai est situé sur le territoire d'Uccle, tandis que l'autre est localisé à Linkebeek, donc en Flandre.

Cette petite histoire belge pourrait prêter à sourire si elle n'était pas la source de problèmes concrets pour les citoyens, ainsi qu'un mauvais signal, alors qu'on les encourage à utiliser davantage les transports publics.

Monsieur le ministre, ce cas mériterait une solution pragmatique de la part des pouvoirs publics. Aussi, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Avez-vous été informé des difficultés vécues dans cette gare et, le cas échéant, avez-vous chargé vos services d'étudier des pistes de solutions équilibrées? Des discussions sont-elles envisagées avec vos homologues régionaux, notamment dans le cadre de l'extension éventuelle de l'abonnement MTB aux haltes à cheval sur les frontières des différentes Régions? Enfin, avez-vous connaissance de cas similaires dans d'autres gares du pays? Le cas échéant, quelles sont les pistes explorées pour celles-ci ?

03.02 François Bellot, ministre: La SNCB me confirme que la gare de Linkebeek est effectivement située sur la limite entre les Régions flamande et bruxelloise, et que la question de son incorporation à la zone tarifaire bruxelloise a déjà été posée. Le principe retenu est que seules les gares intégralement situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale peuvent prétendre à faire partie de la zone tarifaire bruxelloise.

Tout système basé sur des zones tarifaires implique inévitablement que les voyageurs embarquant à proximité de la zone au tarif moins élevé ont *de facto* l'impression d'être désavantagés par rapport aux voyageurs embarquant dans les gares voisines appartenant à la zone tarifaire concernée. Cette perception s'observe également dans d'autres villes.

Par ailleurs, lorsque la nouvelle gare d'échange de Moensberg, toute proche de celle de Linkebeek, sera mise en service, les voyageurs proches pourront se déplacer tant vers le centre-ville que vers le quartier européen en bénéficiant de la tarification MTB Jump et MTB propre aux habitants et aux personnes qui prennent le train sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

03.03 Gautier Calomne (MR): Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre.

Vous parlez effectivement de gares qui peuvent être voisines. Je suis conscient qu'il faut mettre une limite et qu'il y aura toujours quelqu'un qui se sentira désavantagé. Cependant, dans le cas qui nous occupe, il s'agit de la même gare avec un quai situé dans chacune des Régions, ce qui rend la situation difficile. Il me semble nécessaire de l'expliquer aux citoyens car cela a des conséquences très concrètes, notamment sur le plan financier, étant donné le surcoût. Je prends bonne note que ce problème pourra être en partie résolu grâce à la nouvelle gare.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16552 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 16554 van mevrouw Temmerman werd reeds schriftelijk beantwoord. Mevrouw Smaers is momenteel niet aanwezig.

04 Vraag van de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het level playing field van de NMBS" (nr. 16570)

04 Question de M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le level playing field de la SNCB" (n° 16570)

04.01 Egbert Lachaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de pers heeft deze vraag een paar dagen geleden in komkommertijd en bij gebrek aan nieuws sneller opgepikt dan ik ze zelf kon stellen.

Dit is voor mij een belangrijk thema. Wij proberen natuurlijk het openbaarvervoernetwerk in ons land zo goed mogelijk uit te bouwen en voor mij zijn daarom meer reizigers zeer welkom bij de NMBS.

Ik stel dan ook met verrassing vast dat het eigenlijk de NMBS is die talmt. Verschillende bronnen hebben mij dat gemeld. Het woord talmen is daarbij nog zacht uitgedrukt. De NMBS wacht nu eigenlijk al jaren met het

afsluiten van onderhandelingen met nieuwe ontwikkelaars van applicaties die in het kader van het mobiliteitsbudget zich bezighouden met de ontwikkeling van verschillende vervoersmodi en dit in één applicatie samen willen brengen. Ik denk, gezien het regeerakkoord en de aankondigingen van de premier en de regering naar aanleiding van de laatste begroting, dat wij voor een mobiliteitsbudget willen gaan. Wij moeten dit soort initiatieven stimuleren. De NMBS moet volop op die kar springen.

Het is verwonderlijk om dan te zien of te horen dat de NMBS één akkoord heeft gesloten met NV Olympus Mobility voor het bieden van een platform om verschillende vervoersmodi in ons land te kunnen combineren en daarbij tickets van de NMBS te kunnen verkopen. Toch talmt men met onderhandelingen met andere ontwikkelaars waardoor men de markt onmogelijk maakt. Men geeft een soort monopoly aan één speler en men geeft die een strategische voorsprong van jaren die de anderen niet kunnen inhalen.

Ik heb dus de volgende vragen.

Kunt u bevestigen dat de NMBS met NV Olympus Mobility een samenwerking is aangegaan voor een dergelijk platform, waarbij tickets van de NMBS kunnen worden verkocht? Kunt u mij toelichten waarom deze vennootschap er wel in geslaagd is om een samenwerking met de NMBS aan te gaan en andere vragende partijen daar tot op vandaag niet in slagen? Bent u het met mij eens dat dergelijke handelwijze als het ware een soort staatssteun is die de vrije mededinging verstoort en een buitenproportioneel concurrentienadeel geeft aan concurrenten? Bent u het met mij eens dat start-ups die zouden kunnen concurreren met NV Olympus Mobility net zouden moeten worden aangemoedigd? Wat kan in de toekomst gebeuren om die markt wel te kunnen laten spelen?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

04.02 Minister **François Bellot**: Mijn politieke wil is duidelijk, zoals sedert juli 2015 is aangegeven in de strategische visie voor de ontwikkeling van nieuwe verkoopkanalen tot de te volgen wegen. Dit moet het niet alleen mogelijk maken om tickets te verkopen, ondanks de sluiting of de beperking van de openingsuren van de loketten, maar ook ertoe bijdragen dat meer reizigers tot de trein aangetrokken worden. De digitale weg valt zeker te ontwikkelen, gelet op de globale evolutie van het koopgedrag. Aankopen gebeuren immers meer en meer langs deze weg. In het kader van de intermobiliteit bieden deze nieuwe applicaties ook een antwoord op de vraag naar meer eenvoud om zich te verplaatsen, ook al zijn hiervoor meerdere vervoersmodi nodig.

Ik kan niet begrijpen dat de NMBS tussenbeide zou komen in de ontwikkeling van een beloftevolle markt door een onderneming te bevoordelen ten nadele van andere. De uitleg die tot nu toe van de NMBS werd ontvangen, is van algemene aard en laat niet toe om de kritiek uitgaande van de concurrenten van Olympus met een snedige argumentatie te beantwoorden. Het lijkt mij bijgevolg noodzakelijk dat de NMBS haar denkoefening zo snel mogelijk afrondt en zich ertoe verbindt om het aan Olympus toegekend recht op ticketverkoop in te trekken, dan wel om dit recht tegen dezelfde voorwaarden als die voor Olympus te veralgemenen naar andere aanvragers.

De termijn waarbinnen deze denkoefening over de nieuwe verkoopkanalen beslecht moet worden, moet zo vlug mogelijk worden bepaald. Deze termijn moet zo kort mogelijk zijn om te verhinderen dat de NMBS een bepaalde actor verder blijft bevoordelen. De termijn moet zo snel mogelijk worden meegedeeld, zodat de NMBS een rationele stelling van openheid kan innemen overeenkomstig haar commerciële beleid dat gericht is op een verbetering van de dienstverlening voor de klanten en de mobiliteit ten goede komt.

Ik ben evenwel de mening toegedaan dat de rol van de politiek erin bestaat een te volgen richting aan te geven en dat de ondernemingen daarna zelf de nodige stappen moeten ondernemen om dit voornemen tot werkelijkheid te maken. Ik zal bijgevolg het project niet aansturen in de plaats van de NMBS maar ik verwacht van de NMBS dat ze het dossier met de vereiste prioriteit ter harte neemt.

04.03 **Egbert Lachaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord dat voor mij bevredigend is, in die zin dat u het er eigenlijk mee eens bent dat het niet kan dat de NMBS één actor bevoordeelt in dit verhaal.

Als parlementslid heb ik natuurlijk maar twee mogelijkheden. Ik kan u een vraag stellen en ik kan er in de krant iets over zeggen.

De situatie zoals ze nu is, is in ieder geval totaal onaanvaardbaar op een ogenblik waarop wij beleidsmatig vanuit meerderheid en oppositie pleiten voor de invoering van een mobiliteitsbudget, waarbij we applicaties moeten hebben om dat goed te laten functioneren. Het is onaanvaardbaar dat de NMBS dan op deze manier te werk gaat en daar één enkele actor bij wil betrekken terwijl er allerlei concurrenten zijn die dat beleidsinitiatief kunnen helpen ondersteunen en uitvoeren. Dat kan echt niet.

Uw collega Alexander De Croo heeft dit weekend ook gereageerd op die heisa. Ook vanuit het oogpunt van de digitale agenda is het zo dat onze partij dit ondersteunt en eigenlijk zeer ontgoocheld is over de houding van de NMBS en de antwoorden die zij geeft over dit thema. Zij schuift dit eigenlijk voor zich uit zonder – een snedig antwoord hebt u gezegd – een concreet antwoord te geven. Ik meen dat de tijd beperkt is. Zij moeten echt op een correcte manier met de concurrenten van Olympus omgaan. Als dat niet zo is, dan zal dat zeker nog gevolgen krijgen.

Ik kan niet anders dan u na een tijdje een opvolgvraag stellen, hoewel ik begrijp dat u de NMBS niet bent. Het is echter mijn middel als parlements lid om u enigszins aan te sporen om hen achter de veren te zitten. We hopen van harte dat het dan op korte termijn in orde komt.

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

De **voorzitter**: We keren even een stukje terug in de agenda. Ik heb punt 7 aan de agenda zonet overgeslagen omdat mevrouw Smaers er niet was maar dat blijkt een vraag te zijn van mevrouw De Coninck. Mevrouw Smaers is dus foutief vermeld bij die vraag. Zoekt u de vraag even op, mevrouw De Coninck?

04.04 Inez De Coninck (N-VA): (...)

De **voorzitter**: Ik zal eerst het woord geven aan de heer Flahaux.

05 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression du train direct reliant Tubize à Louvain-la-Neuve, le dimanche soir" (n° 16586)

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de rechtstreekse treinverbinding tussen Tubeke en Louvain-la-Neuve op zondagavond" (nr. 16586)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le direct qui reliait Tubize à Louvain-la-Neuve, le dimanche soir, a été supprimé. Ce train permettait aux étudiants retournant dans leur kot à la fin du week-end de voyager sans avoir à changer de train à Bruxelles, avec tout leur paquetage. Cela apportait aussi une certaine sécurité, notamment aux jeunes filles, en leur évitant de devoir circuler dans les couloirs de la gare du Midi à une heure avancée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer les raisons de cette suppression? Est-il possible et envisagé de remettre ce train en service afin de permettre aux étudiants non seulement de Tubize et du Brabant wallon mais aussi du Hainaut de se rendre dans de bonnes conditions et en toute sécurité du domicile de leurs parents à leur kot lors du prochain plan de transport, en cours de réflexion? Je vous remercie par avance de votre réponse à cette question, monsieur le ministre, qui est aussi rapportée par la députée régionale Lyseline Louvigny.

05.02 François Bellot, ministre: Monsieur Flahaux, *a priori*, la SNCB me communique les éléments suivants. Actuellement, il n'y a pas de train direct reliant Tubize à Louvain-la-Neuve le dimanche soir. La SNCB m'indique qu'il n'y en a jamais eu. Il n'est donc pas question de supprimer un train qui n'existe pas me dit la SNCB. Par contre, la demande a bien été examinée dans le cadre du prochain plan de transport et des améliorations sont envisagées. Ce plan devrait vous être présenté par la SNCB et Infrabel le 14 mars 2017 en commission de l'Infrastructure. Vous aurez alors tout le loisir d'évaluer les améliorations qui vous sont proposées.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Comme quoi, il vaut toujours mieux vérifier soi-même les choses plutôt que de les rapporter. Ceci étant, d'après ce que vous me dites, monsieur le ministre, vous semblez évoquer une possibilité qui ne peut qu'aller dans le bon sens. Nous verrons bien, à ce moment-là, ce qu'il en sera.

Puisque le fond du problème est bien réel, il pourra rencontrer une demande concrète de notre population.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstelling van het RAAS-systeem" (nr. 16565)

06 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 "la présentation du système RAAS" (n° 16565)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u al eens een vraag gesteld over het RAAS-systeem.

Dit systeem werd onlangs voorgesteld aan een aantal partners van de luchthaven, waaronder ook de actiecomités. Het biedt volgens ons mogelijk een oplossing voor het wespennest waarin de vluchtroutes zich bevinden omdat het systeem op basis van enkele objectieve parameters het optimale baangebruik vaststelt. Volgens ons kan dit het dossier depolitiseren.

De keuzes van het baangebruik worden gemotiveerd op basis van objectieve factoren in plaats van de huidige politieke keuzes. Wie kan tegen een systeem met technische parameters zijn als dat op een transparante, eerlijke en neutrale wijze gebeurt?

Onder meer de actiecomités werden uitgenodigd op die voorstelling. Het RAAS-systeem moet onder andere zorgen voor een groter draagvlak, vermits de vluchtroutes op een objectieve, niet-politieke wijze worden bepaald. Klaarblijkelijk zijn niet alle actiecomités hiermee tevreden. Blijkbaar werden er reeds juridische stappen ondernomen om het RAAS-systeem te verbieden.

Vandaar de volgende vragen aan u, mijnheer de minister.

Kan u bevestigen dat er reeds juridische stappen werden ondernomen door derden om het gebruik van het RAAS-systeem te verbieden? Wat is de motivering van de tegenpartijen om het RAAS-systeem te verbieden? Hoever staat het met de testen met het RAAS-systeem? Wat zijn de eerste bevindingen? Zal u het systeem valideren, iets waarvoor Belgocontrol vragende partij is?

06.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Coninck, in 2015 werd aan Belgocontrol gevraagd om hulpsoftware aan te kopen voor het nemen van de beslissingen inzake de baankeuze op de luchthaven van Brussel-Nationaal. Ik heb er persoonlijk op aangedrongen dat de aankoop prioritair zou gebeuren.

Dit systeem wordt al verschillende jaren met succes gebruikt op de luchthavens van Schiphol en Bazel-Mulhouse. Naast een hulpmiddel voor de verkeersleiders bij de keuze van de banen wordt hierdoor een grotere transparantie en een betere informatie van de stakeholders geboden met betrekking tot de afwijkingen van het preferentiële baangebruikschema en tot de vooruitzichten inzake het baangebruik. Met een dergelijk systeem berust de automatische baankeuze op objectieve parameters, maar de verkeersleider behoudt altijd de mogelijkheid om af te wijken van de baanconfiguratie die door de hulpsoftware wordt voorgesteld. Elke afwijking moet evenwel worden gerechtvaardigd.

Het nieuwe systeem werd eind september 2016 geïmplementeerd in de controletoren en doorstond de vereiste technische test in december. Belgocontrol heeft het systeem begin februari 2017 operationeel ingezet in de controletoren van de luchthaven Brussel-Nationaal, maar het valideringsproces van de parameters die door Belgocontrol worden gebruikt, is nog aan de gang bij de DGLV. Er waren onlangs nog gesprekken tussen de beide entiteiten betreffende de parameters die moeten worden gebruikt. Belgocontrol heeft totnogtoe geen weet van een eventuele rechtsvordering tegen het gebruik van het systeem.

06.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, het is positief dat er geen juridische stappen worden ondernomen tegen zo'n systeem door derden of actiecomités. Het is ook positief dat Belgocontrol sinds vorige maand het RAAS-systeem operationeel inzet. Het is nu zaak om het valideringsproces van de parameters af te ronden. Daarbij is het voor ons natuurlijk ook belangrijk dat de normen van het windgebruik vastgelegd zijn en dat daar niet over kan worden gediscussieerd.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Lalieux en de heer Hellings hebben gevraagd om hun samengevoegde vragen onder agendapunt 9 op het einde van de vergadering te stellen. Vraag nr. 16570 van de heer Lachaert is reeds behandeld. Vraag nr. 16630 van mevrouw Van Hoof werd al in de plenaire vergadering van 16 februari behandeld.

07 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parkeertoren van de NMBS in Halle" (nr. 16668)

07 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tour de stationnement de la SNCB à Hal" (n° 16668)

07.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, Halle heeft een van de drukste treinstations in de regio Halle-Vilvoorde. Dagelijks nemen meer dan zesduizend mensen de trein en dat aantal gaat in stijgende lijn.

De groeiende stroom reizigers die de wagen aan kant laten staan, heeft echter ook minder aangename gevolgen zoals de parkeerdruk in de stationsomgeving. De NMBS plant daarom al enkele jaren de bouw van een parkeertoren voor zo'n 300 wagens in Halle achter de molens. Concrete uitvoeringsplannen zouden er echter nog niet zijn.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de grondenruil en de grondenverwerving voor de bouw van die toren? Kunt u wat meer toelichting geven bij de planning inzake bouwvergunning, openbaar onderzoek, de geplande start en het einde van de werken?

De parkeertoren zou plaats bieden aan 300 wagens. Klopt dit? Of komen er nog bijkomende parkeerplaatsen? Uit hoeveel verdiepingen zal de parkeertoren bestaan? Wat is de geraamde kostprijs van de bouw van de parkeertoren?

07.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat ze het project ondersteunt, dat belangrijk is voor de reizigers en voor de mobiliteit in en rond Brussel. Zodra het Investeringscomité een beslissing heeft genomen wanneer en of de middelen hiervoor beschikbaar zijn, zal de NMBS het project opstarten binnen het volgende meerjareninvesteringsplan 2017-2020.

Voor de stand van zaken met betrekking tot de grondenruil en de grondenverwerving voor de bouw van de parkeertoren in Halle verwacht de NMBS binnenkort de schatting van het Aankoopcomité. Vervolgens kan de aankoopprocedure worden opgestart. Dat zal ongeveer zes maanden duren. Zoals de plannen er nu uitzien, zal de parking 330 parkeerplaatsen aanbieden. Het parkeergebouw telt drie bouwlagen, drie trapkokers en een lift. De NMBS schat de totale kostprijs op 5,7 miljoen euro. In dat bedrag zijn de aankoop van de gronden, de studie en de opvolging en de bouwkosten inbegrepen.

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

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

De **voorzitter**: De vragen nrs 16705 en 16735 van mevrouw Lahaye-Battheu worden uitgesteld.

08 Questions jointes de

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation de managers de lignes" (n° 16738)
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains sur la ligne 96" (n° 17099)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van lijnmanagers" (nr. 16738)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen op lijn 96" (nr.

17099)

08.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la dégradation de la régularité des trains et donc de la qualité du service ferroviaire apparaît clairement dans les statistiques de ces derniers mois. Vous avez annoncé avoir rencontré, le 23 novembre dernier en votre cabinet, les responsables ponctualité de la SNCB et d'Infrabel afin de discuter des nombreux problèmes de ponctualité qui touchent le rail actuellement.

À cette occasion, vous auriez suggéré la désignation de managers de ligne chargés d'analyser les lignes malades. Ceux-ci devraient être opérationnels début 2017. Monsieur le ministre, ces managers de ligne ont-ils été désignés? Si oui, combien sont-ils? En quoi consiste exactement leur tâche? Quelles sont les lignes considérées comme "malades"? Sinon, pour quelle(s) raison(s) ne sont-ils pas encore désignés et quand le seront-ils?

08.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la ponctualité des trains est un des points sur lesquels la SNCB et Infrabel sont interpellés depuis plusieurs années. Vous affirmez, chaque fois que l'occasion vous en est donnée, votre priorité de satisfaire le voyageur, en matière d'accueil, en matière de sécurité et de qualité des transports. Aussi, selon votre note de politique générale, vous demandez un respect de la ponctualité de 91 % en 2017, 92 % en 2019, sans neutralisation.

Cette question des retards sur la ligne 96 a atteint, en novembre 2016, un tel degré de dégradation des conditions de transport que les élus communaux sont venus vous rencontrer. Mes collègues et moi-même vous avons interpellé et les navetteurs se sont réunis dans une pétition pour vous faire part de leurs préoccupations. Votre réaction a été rapide et forte. Vous avez demandé à la SNCB et à Infrabel de désigner des managers de ligne chargés du suivi de la ponctualité. Ils ont pour mission de noter les défaillances et problèmes et de proposer des solutions. Désormais une Plate-forme d'entente et de ponctualité (PEP) est organisée entre la SNCB et Infrabel pour suivre les problèmes rencontrés sur le réseau et y répondre par les mesures appropriées. Le résultat est là: il y a une très nette amélioration pour ce qui est de la ponctualité. Les correspondances se font de manière plus souple, de manière à attendre les navetteurs concernés. Les utilisateurs, à titre individuel comme ceux réunis en association, notent avec satisfaction cette évolution encourageante.

Toutefois, monsieur le ministre, il reste encore des marges de progrès dans certains domaines. Les trains au départ de Bruxelles souffrent toujours de retards en heure de pointe, avec encore des risques de correspondances ratées. Le goulot d'étranglement de la gare de Bruxelles-Central y est sans doute pour beaucoup. En cas de problème, les voyageurs bloqués se plaignent d'être mal informés. Notamment, lors d'un problème à hauteur de Hal, les informations ne sont données qu'en néerlandais alors que le train est majoritairement, voire uniquement, occupé par des Hennuyers francophones.

Les correspondances ne se font pas toujours de quai à quai en vis-à-vis.

Monsieur le ministre, votre action énergique et déterminée a porté ses fruits bien au delà de la ligne 96, l'amélioration se faisant sur tout le réseau, mais pouvez-vous objectiver l'amélioration de la ponctualité depuis fin 2016, quand vous avez réagi à la dégradation de la ponctualité d'octobre et novembre 2016?

Quand et comment les points sensibles mentionnés plus haut recevront-ils une solution?

Quelles autres améliorations comptez-vous apporter aux questions soulevées par les navetteurs?

08.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, comme vous le savez, j'avais constaté en novembre une dégradation assez préoccupante de la ponctualité sur un certain nombre de lignes. J'avais donc demandé une réaction de la part de la SNCB et d'Infrabel, qu'ils se réunissent et notamment qu'ils désignent des managers de ligne, comme cela se fait dans d'autres pays.

Bien qu'ils soient entrés officiellement en fonction en février dernier, les managers de ligne désignés par le management de la SNCB et d'Infrabel ont débuté leurs activités d'analyse à partir de janvier 2017.

Le manager de ligne a pour mission d'assurer un suivi strict de la ponctualité d'une ou plusieurs lignes fragilisées qui connaissent un problème récurrent de ponctualité et de dégager des pistes d'amélioration concrètes. Il n'intervient donc pas en temps réel et n'est pas membre des organes de gestion du trafic. Ses

missions consistent en trois éléments: suivre activement et analyser la ponctualité des trains et les conséquences des incidents; identifier les solutions concrètes et les implémenter; suivre l'efficacité et la pertinence des mesures prises conjointement.

Il y a cinq managers de ligne. Chaque manager de ligne a un point de contact unique dans l'autre société, qui porte le nom de SPOC (*single point of contact*), et a pour mission de faciliter les contacts au sein de cette société avec le manager de ligne.

Les lignes dont le taux de ponctualité n'atteignait pas les 90 %, tel que défini dans le contrat de gestion, sont considérées comme fragilisées. Plus spécifiquement, il s'agit des lignes 94, 96, 161, 162, 50A, 89 mais d'autres lignes peuvent également entrer en ligne de compte si elles présentent un taux de ponctualité inférieur aux valeurs fixées dans le contrat de gestion.

En ce qui concerne la ponctualité, la SNCB et Infrabel m'informent que les mesures prises par les deux sociétés dans le courant de 2016 pour améliorer la ponctualité sur la ligne 96 (idem sur les lignes 161,162 et 50A) ont effectivement porté leurs fruits. Une poursuite de ces actions est prévue.

Parmi les mesures spécifiques pour la ligne 96 figurent des actions au niveau du plan de transport, à savoir des modifications d'horaires des trains identifiés comme fragiles ou "malades"; une étude de faisabilité par Infrabel en vue de déplacer certains sillons de marchandises qui viennent s'insérer dans les trains de voyageurs aux heures de pointe.

Deuxième grande catégorie de mesures prises: la désignation de managers de ligne depuis début 2017, managers dont j'ai expliqué les responsabilités et les missions.

En ce qui concerne l'optimisation des délais d'attente de correspondances à Mons vers Quévy, etc., les projets pilotes concernant les correspondances ont été mis en place le 9 janvier 2017. Cela concerne Mons, Marloie ainsi que d'autres gares. Une évaluation sera faite lors de chaque Plate-forme d'entente et de ponctualité (PEP) entre les managers de ligne, réunion mensuelle organisée entre Infrabel et la SNCB.

Ces projets pilotes seront évalués sur les aspects suivants: les minutes de retard générées par l'allongement des délais d'attente, l'évolution du nombre de correspondances assurées, le nombre de voyageurs bénéficiant des correspondances. L'amélioration de la ponctualité est le souci quotidien tant de la SNCB que d'Infrabel.

La SNCB dit être actuellement confrontée à de nombreux travaux effectués partout sur le réseau, ainsi qu'à des incidents (matériel roulant et infrastructures ou tiers). Un grand quotidien a récemment publié l'analyse qui a été faite à l'issue de l'année 2016 sur la répartition des causes des retards. Vous aurez noté qu'il y a 46 % de causes externes et le reste est réparti équitablement entre les deux entreprises. Ces éléments ont un impact important sur la ponctualité, mais font l'objet d'un suivi quotidien pour identifier les solutions possibles pour régler les causes structurelles des retards.

Nombre d'actions sont en cours au sein de la SNCB pour améliorer la ponctualité. Priorité est donnée aux actions visant à réduire le nombre de pannes de matériel: réparation performante de celui-ci dans les ateliers d'entretien grâce à de meilleurs outils de diagnostic, accroissement du personnel au *help-desk* des conducteurs de train, augmentation des équipes d'ingénieurs par type de matériel et mise en service de nouveaux ateliers pour augmenter la capacité technique. Derrière cela, il y a ce qu'on appelle les entretiens prédictifs. Les nouveaux matériels sont équipés d'ordinateurs de bord qui lancent déjà des signaux sur les problèmes qui apparaissent.

Une attention permanente est aussi accordée au départ à l'heure précise des premiers trains de journée puisqu'il apparaît que 25 % des trains ne partent pas à l'heure. Il faut savoir que la majorité de ces retards sont inférieurs à une minute.

La SNCB se concerta régulièrement avec Infrabel en vue de planifier le plus efficacement possible les travaux d'infrastructure importants pour en diminuer l'impact sur la ponctualité.

De nombreuses actions sont en cours chez Infrabel pour diminuer le nombre d'incidents liés à l'infrastructure, comme des dérangements de passages à niveau, des signaux, des circuits de voies.

En outre, des plans d'action sont élaborés en collaboration avec Infrabel pour diminuer les incidents à charge de tiers telles que les collisions de personnes, la présence de personnes dans ou le long des voies.

En ce qui concerne plus particulièrement l'information dans les trains, l'accompagnateur doit respecter les prescriptions définies dans les lois linguistiques. Ainsi, les annonces émises dans les trains doivent respecter les principes suivants: en néerlandais en Région flamande, en français en Région wallonne, en allemand et en français - priorité à l'allemand - en Région germanophone, dans les deux langues dans les communes à facilités, etc.

En ce qui concerne les correspondances, la SNCB et Infrabel visent à assurer un maximum de correspondances quai à quai. Cependant, pour des raisons techniques et, surtout, en heure de pointe, ce n'est pas toujours possible.

Je voudrais vous donner les pourcentages, reçus voici quelques heures, des correspondances assurées du point de vue du trafic intérieur des voyageurs SNCB. À Mons, en janvier 2016: 89,8 %; en novembre 2016: 87,2 %; en janvier 2017: 92,9 %.

Ne tirons pas de conclusions hâtives générales sur la base d'un seul mois. Nous pouvons cependant observer les premiers effets de l'action des managers de ligne. De nombreux faits externes ont marqué octobre et novembre: alerte à la bombe, déclenchement intempestif de signaux, etc.

En janvier 2016, les pourcentages des correspondances assurées du point de vue du trafic intérieur des voyageurs SNCB à Charleroi étaient de 92,2 %; en janvier 2017, de 94,5 %. Nous possédons aussi des chiffres concernant les lignes 161, 162, que je ne connais plus de mémoire. Ils ont augmenté aussi de manière significative, sachant qu'au mois d'août ou septembre, nous étions descendus à près de 60 %. En janvier, nous étions autour de 90 %, si pas au-dessus. Cet effort mérite d'être poursuivi.

Nous analyserons les prochains résultats dans quelques mois ou en fin d'année, et nous verrons si cette solution était opportune. En tout cas, elle est mise en œuvre, depuis de nombreuses années, tant en Allemagne, qu'en France, sur des lignes paraissant fragilisées. SNCB et Infrabel ont concrétisé ce projet avec des résultats encourageants, qui ont fait l'objet d'articles de presse, écrits par des navetteurs, qui dénonçaient la mauvaise qualité du service, mais qui ont eu l'honnêteté et la franchise d'en pointer les progrès.

08.04 Isabelle Poncelet (cdH): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse assez étoffée.

Effectivement, attendons quelques mois pour mesurer la pertinence de ces engagements et leur effet plus ou moins positif sur le réseau. Nous reviendrons vers vous pour obtenir ces évaluations.

08.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je suis aussi extrêmement satisfait des réponses formulées. Tout comme le ministre, nous espérons que la tendance se vérifiera sur l'ensemble de l'année 2017. L'idée du manager de ligne nous semble être le bon moyen de coller plus à la réalité de la situation.

08.06 Isabelle Poncelet (cdH): Je n'ai pas dit que j'étais "extrêmement" satisfaite. J'ai dit que nous allions attendre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de modernisation de la ligne 162" (n° 16739)

09 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moderniseringswerken op lijn 162" (nr. 16739)

09.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, les travaux sont aussi l'une des causes de retard, notamment les travaux de modernisation de la ligne 162.

Un peu d'historique. En mars 2007, la SNCB inaugurerait le début des travaux de modernisation des

infrastructures ferroviaires sur les lignes 161 et 162 reliant Bruxelles à Luxembourg. Ce vaste projet de modernisation a pour objectif de relever la vitesse de référence à 160 km/h sur les tronçons suffisamment longs pour permettre une accélération et décélération et permettre ainsi un gain de temps estimé entre onze et vingt minutes en fonction du type de train utilisé.

Alors que la fin de ces travaux avait, à un moment, été annoncée pour 2014, nous sommes aujourd'hui en 2017, soit dix ans quasiment jour pour jour après l'inauguration du début des travaux. Et pourtant, ceux-ci ne sont apparemment toujours pas sur le point d'être terminés puisque vient de débiter un important chantier entre Habay et Lavaux dont la fin est prévue pour août 2019. Les navetteurs, dont le temps de parcours est constamment allongé depuis dix ans pour cause de travaux, commencent à désespérer d'en voir la fin et attendent de pouvoir gagner sur leur trajet ces quelques minutes qui leurs sont promises depuis si longtemps.

Monsieur le ministre, pouvons-nous espérer que ces travaux de modernisation soient définitivement terminés en août 2019? Si non, quels sont les chantiers restant à réaliser? Dans quels délais le seront-ils? Confirmez-vous que le gain de temps se situerait entre onze et vingt minutes selon le type de train utilisé?

09.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, la programmation actuelle prévoit de réaliser les travaux de modernisation sur le tronçon Lavaux-Habay jusqu'en août 2019. Cette date de fin de chantier est établie sous réserve de l'obtention des coupures de voies nécessaires. Parallèlement à ces travaux, il est prévu de poursuivre la modernisation de la ligne 162 sur le tronçon entre Hatrival et la frontière luxembourgeoise, via notamment les travaux de caténaire en gare de Libramont et en gare d'Arlon; la construction et l'aménagement d'une sous-station de traction à Heinsch et les postes autotransformateurs entre Hatrival et la frontière; les travaux de caténaire et de signalisation entre Hatrival et la frontière pour permettre le passage à 25 000 volts.

La programmation actuelle prévoit la fin des travaux mentionnés pour fin 2019 et est également conditionnée par l'obtention des coupures de voie nécessaires.

Après la réalisation de ces travaux, le basculement aux 25 kilovolts de la ligne sera graduellement implémenté sur le tronçon Hatrival-Frontière luxembourgeoise jusqu'en 2020.

Le gain de temps de parcours de maximum 20 minutes sur le trajet Bruxelles-Luxembourg pourra être atteint dès la fin de l'ensemble des travaux de modernisation de l'axe 3, 161-162, Ottignies-Frontière luxembourgeoise, ainsi que du basculement aux 25 kilovolts de l'alimentation de la ligne 162.

09.03 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très technique.

Vous confirmez que les travaux prendront un certain temps, que le calendrier de départ ne sera jamais respecté. Vous avez même parlé de fin 2019 pour la fin des travaux. Nous ne bénéficierons donc de trains plus rapides pour nous permettre de gagner 20 minutes de trajet qu'en 2020.

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

10 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke vereffening van de nv Hasselt Stationsomgeving" (nr. 16741)

10 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle liquidation de la SA Hasselt Stationsomgeving" (n° 16741)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in een eerdere mondelinge vraag vroeg ik u of de nv Hasselt Stationsomgeving in vereffening was. Uw antwoord luidde dat dit niet het geval was. Wel overweegt de vennootschap een vereffening. Dat staat alvast te lezen in het jaarverslag voor het boekjaar 2015, want daar staat in – ik citeer: “De aandeelhouders overwegen een eventuele vereffening. Momenteel is er nog geen beslissing genomen, de activiteiten liggen momenteel stil. Een nieuwe samenwerking wordt onderzocht”.

Uit het verslag van de gemeenteraad van de stad Hasselt in januari 2017 blijkt bovendien dat de stad

Hasselt de vertegenwoordigers van het AGB in de raad van bestuur van de nv Hasselt Stationsomgeving gevraagd zou hebben om over te gaan tot een vereffening wegens "zonder voorwerp".

Ten eerste, bent u op de hoogte van het jaarverslag van de nv HSO en de overweging tot vereffening?

Ten tweede, de vraag van de stad Hasselt om over te gaan tot een vereffening, blijft vooralsnog onbeantwoord. De vennootschap is nog steeds actief. Wat is de reden voor het uitblijven van een beslissing over een vereffening? Welke redenen haalt aandeelhouder Eurostation aan om voorlopig niet in te gaan op de vraag van de stad Hasselt?

Ten derde, lijkt het u logisch dat met het oog op een eventuele vereffening de nv HSO in het lopende boekjaar geen nieuwe verbintenissen zal aangaan?

Ten slotte, wat zullen de financiële gevolgen zijn van een vereffening van de nv HSO voor aandeelhouder Eurostation?

10.02 Minister **François Bellot**: De nv Hasselt Stationsomgeving werd opgericht op 10 december 2003 en heeft als doel de coördinatie van de ontwikkelingen in de stationsomgeving Hasselt en de omliggende gebieden. Door de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, de NMBS Holding, de Vlaamse Vervoersmaatschappij, de stad Hasselt en de nv Hasselt Stationsomgeving werd de nv Hasselt Stationsomgeving aangeduid als projectcoördinator.

Volgens de NMBS hebben de verschillende projectpartners in de samenwerkingsovereenkomst in 2016 beslist om de coördinatieopdracht einde 2016 te stoppen, aangezien er momenteel geen verdere projecten meer gepland worden in het kader van de samenwerkingsovereenkomst waarvoor de partners dienen samen te werken. Het betekent dat er daarna in feite geen coördinatieopdracht voor nv Hasselt Stationsomgeving meer is en dat haar bestaansreden verdwijnt. Vandaar dat de beide aandeelhouders van de nv HSO, zowel de stad Hasselt als Eurostation, de intentie hebben geuit om de vereffening van de nv Hasselt Stationsomgeving te onderzoeken. De NMBS is op de hoogte van de overweging tot vereffening.

Het is dus niet zo dat de stad de vereffening heeft gevraagd en dat Eurostation hier niet op is ingegaan. De NMBS laat mij weten dat alles besproken werd tussen de partners.

Wat de financiële resultaten betreft, het saldo zal bij de vereffening tussen de beide partners verdeeld worden. Het resultaat is momenteel positief.

10.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u.

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

De **voorzitter**: De heer Daerden is niet aanwezig.

11 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la signalétique des chantiers d'Infrabel" (n° 16769)**

11 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de signalisatie met betrekking tot de spoorwerven van Infrabel" (nr. 16769)**

11.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, j'en ai déjà parlé dans ma question précédente. Les chantiers réalisés par Infrabel le long des voies de chemin de fer nécessitent souvent des aménagements afin d'assurer la sécurité aux abords de ces chantiers. Quelquefois également, des déviations routières sont nécessaires. Pour les mettre en place, il est impératif de demander des autorisations à la commune dans laquelle ont lieu les chantiers.

Je suis personnellement concernée en tant que bourgmestre par ces demandes d'autorisation qui sont trop souvent tardivement déposées. Dès lors, des problèmes se posent au niveau de la mise en place de la signalétique. Par exemple, des travaux sont en cours à hauteur du passage à niveau qui se situe à Houdemont, dans la commune de Habay. De gros problèmes de signalétique se sont posés et ont nécessité l'intervention de la police et du service des travaux de la commune, pour réorganiser toutes les déviations.

Cela fait perdre beaucoup de temps et d'énergie à tout le monde. Il serait bon d'organiser entre les services d'Infrabel et/ou ses sous-traitants et les communes une meilleure collaboration, pour que les chantiers soient réalisés dans de bonnes conditions pour tout le monde. Ces travaux sont généralement prévus de longue date. Il conviendrait de pouvoir anticiper les demandes d'autorisation et d'arrêtés de police pour que tout puisse être correctement mis en place le premier jour des travaux.

Monsieur le ministre, ne faudrait-il pas revoir la procédure et notamment les délais au niveau d'Infrabel, pour demander les autorisations nécessaires à l'exécution des travaux? Existe-t-il à Infrabel une personne chargée d'organiser la signalétique et la sécurité en cas de travaux et de déviations? Dans ce cas, il serait bon de communiquer le nom de cette personne aux communes. Les contacts seraient ainsi directs, ce qui améliorerait la qualité des services. Pourriez-vous demander de mettre en œuvre une meilleure collaboration entre Infrabel et les communes?

11.02 François Bellot, ministre: Dans le cadre de l'exécution des marchés d'entreprise par Infrabel, les documents de marché prévoient de façon standard qu'il appartient à l'adjudicataire de solliciter et d'obtenir à temps les autorisations nécessaires, conformément aux procédures applicables, des autorités qui gèrent les voiries concernées et en accord avec ces autorités. Cette règle est applicable à tous les gestionnaires travaillant sur les voiries. Ces conditions prévalaient aussi dans le cas spécifique de la commune pour le passage à Houdemont dont vous parlez.

Par ailleurs, l'article 79/1 du fascicule 61 d'Infrabel, reprenant les dispositions complémentaires pour les marchés publics de travaux, de fournitures et de services, que je vais vous citer, s'applique d'office dans le cadre des travaux d'entreprise. Cet article est très clair: "Circulation routière - Seules les autorisations de principe relatives aux entraves à la circulation routière sont négociées par Infrabel avec les autorités gestionnaires des voiries. Celles-ci sont décrites dans le cahier spécial des charges. Ces autorisations de principe et d'éventuelles autorisations complémentaires doivent faire l'objet d'un accord définitif commun entre l'entreprise adjudicataire et les autorités concernées.

La sécurité du trafic doit en tout temps être assurée. "Il appartient à l'adjudicataire de prendre toutes les dispositions nécessaires pour ne pas occasionner à la circulation routière d'autres entraves que celles autorisées par le cahier spécial des charges, et d'assurer la sécurité de celle-ci. Il est tenu d'installer la signalisation routière réglementaire de jour et de nuit, en accord avec les autorités gestionnaires de la voirie. L'adjudicataire prend contact suffisamment tôt, à l'avance, et avant le début des travaux, avec la ou les administrations gestionnaires des voiries dans la zone de travaux. Il se conforme aux indications de celles-ci quant à la signalisation provisoire à implanter. Le fonctionnaire dirigeant se réserve le droit d'interdire le commencement des travaux tant que l'adjudicataire n'a pas fourni les autorisations requises et ce, sans qu'il puisse prétendre à une quelconque indemnité, ni à une prolongation du délai. L'adjudicataire est seul responsable de l'implantation de la signalisation et de son entretien".

Infrabel met par conséquent tout en œuvre pour que les adjudicataires soient obligés de demander à temps les autorisations nécessaires auprès des autorités concernées, dans le cadre des dispositions contractuelles pour les travaux d'entreprise.

Le maître d'ouvrage est Infrabel. Il indique, dans son cahier des charges, des obligations que les adjudicataires ont, sur la base d'un schéma de circulation initialement négocié entre Infrabel et les administrations concernées avant l'adjudication. Il y a un schéma de principe. Il appartient ensuite à l'entrepreneur de mettre en œuvre et de solliciter les règlements, les arrêtés des bourgmestres, etc, pour placer la signalisation dans les délais et selon les prescriptions requises.

11.03 Isabelle Poncelet (cdH): Merci, monsieur le ministre, pour ces explications.

Pour l'avoir vécu sur le terrain, je peux vous dire que les *timings* ne sont pas vraiment respectés par les entreprises. La qualité de la signalisation mise en place n'est pas au rendez-vous non plus, ce qui occasionne de gros soucis de circulation, et même de sécurité. Nous, les responsables des communes, nous allons donc aussi durcir nos exigences, notamment sur les délais, pour accorder l'autorisation aux entreprises. Même si c'est clairement défini dans les textes, les choses ne sont pas vécues ainsi sur le terrain. Je le répète, nous allons durcir nos exigences.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Daphné Dumery** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgroep tot herziening van de wegcode" (nr. 16753)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 17035)

12 **Questions jointes de**

- **Mme Daphné Dumery** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le groupe de travail chargé de la révision du Code de la route" (n° 16753)

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la simplification du Code de la route" (n° 17035)

De **voorzitter**: Mevrouw Lahaye-Battheu is niet aanwezig.

12.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, we hebben al een paar keer gehoord dat de wegcode zal worden herzien. Er zou ter zake ook een werkgroep worden opgericht. Ongeveer een jaar geleden heeft uw voorganger, mevrouw Jacqueline Galant, naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, de start gegeven voor de herziening van de wegcode en de oprichting van die werkgroep.

Werd de werkgroep ondertussen opgericht? Wie is er allemaal actief in de werkgroep? Welke punten zullen worden besproken? Welke resultaten werden ondertussen geboekt?

12.02 Minister François Bellot: Zoals reeds vermeld in het antwoord op de gelijkaardige vraag nr. 1880 van 1 november 2016 van uzelf, mevrouw Dumery, werd in maart van vorig jaar met de vertegenwoordigers van de gewestregeringen een werkwijze overeengekomen. Omdat het verkeersreglement niet langer een exclusieve federale bevoegdheid is, werd ervoor geopteerd het huidige verkeersreglement als vertrekpunt te behouden en het idee van een compleet nieuwe tekst met een nieuwe structuur te laten varen.

De aanpassingen die in het meest recente ontwerp tot herziening van het verkeersreglement, dat dateert van vóór de jongste staatshervorming, zijn ingeschreven, zullen in de mate van het mogelijke worden ingepast in de huidige structuur van het verkeersreglement.

Een technische werkgroep, die maandelijks samenkomt, is op 14 april 2016 gestart met zijn werkzaamheden. In die werkgroep zetelen vertegenwoordigers van de Gewesten, de FOD Justitie, de politie, de politierechters, het parket, mijn kabinet en de administratie. Het is de bedoeling dat de werkgroep tegen eind 2017 zijn werkzaamheden voltooit met het oog op publicatie in 2018.

De artikelen uit de wegcode worden stuk voor stuk overlopen en, indien het noodzakelijk wordt geacht, worden er aanpassingen voorgesteld. De meeste wijzigingen gebeuren, zoals aangegeven in het antwoord op uw eerdere vraag, op basis van het meest recente ontwerp tot herziening van het verkeersreglement. De werkgroep heeft tot op heden 41 artikelen geanalyseerd. De voorgestelde aanpassingen worden onmiddellijk in *track changes* in een gecoördineerde versie van het huidige verkeersreglement opgenomen. Eens de oefening voor het volledige verkeersreglement zal zijn afgerond, zullen de voorgestelde aanpassingen in een koninklijk besluit tot wijziging van het verkeersreglement worden opgenomen.

12.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik hoor dat u zich beperkt tot de artikelen van de wegcode die in het kader van de zesde staatshervorming moeten worden hervormd en meer niet. Op de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid gaat u dus niet in.

Ook het Parlement heeft een aantal ideeën over de manier waarop de wegcode moet worden hervormd en vooral moet worden gemoderniseerd. Het volstaat niet om enkel de artikelen te overlopen en na te gaan welke er in het kader van de zesde staatshervorming moeten worden aangepast. Natuurlijk moeten we dat ook doen. Maar wij moeten ook bekijken wat wij vandaag in het verkeer nodig hebben omwille van meer verkeersveiligheid. Ook moeten wij de alsnog federale bepalingen aanpassen.

Mijnheer de minister, ik vrees dat wij inderdaad een stapje verder moeten gaan. Ons voorstel van de schoolstraat is er bijvoorbeeld niet in vervat. Er zijn ook een aantal nieuwe technologieën, denk maar aan elektrische fietsen en elektronische borden. Voorts moeten we tegemoetkomen aan andere noden en zijn er vereenvoudigingen nodig. Er is dus meer nodig. Misschien moeten wij ons baseren op de conclusies van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

Ik ben echter al blij dat de oefening gebeurt. Het is misschien niet nodig dat daarvoor maandelijks wordt samengezeten. Volgens mij hoeft een en ander niet te duren tot eind 2017; dat kan sneller.

Ik zal het dossier blijven opvolgen. Ik ben er zeker van dat het ook uw betrachting is de verkeersveiligheid te garanderen en ervoor te zorgen dat onze wegcode is aangepast.

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

13 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankoop van het stationsgebouw in Heist" (nr. 16754)

13 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'acquisition du bâtiment de la gare de Heist" (n° 16754)

13.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, de stad Knokke-Heist zou in 2016 modaliteiten hebben afgesproken met de NMBS om het station van Heist te kopen. In het najaar zou verder worden onderhandeld om in 2017 over te gaan tot de aankoop van het gebouw. Daarvoor werd ook 695 000 euro voorzien op het budget voor 2017.

Ik heb de volgende vragen.

Plant de NMBS het stationsgebouw Heist te verkopen? Zo ja, zijn er al afspraken met Knokke-Heist? Wat is de procedure en de timing? Wat is de schatting van het stationsgebouw?

13.02 Minister François Bellot: Mevrouw Dumery, uit het antwoord van de NMBS blijkt dat het stationsgebouw van Heist momenteel enkel in de schoolvakanties wordt gebruikt voor ticketverkoop en dus voor de openbare dienst. De rest van het gebouw staat leeg.

De NMBS heeft inderdaad de intentie om het stationsgebouw van Heist te verkopen, want het gebouw is in de toekomst niet meer nodig voor haar taken van openbare dienst. In het gebouw bevinden zich een paar technische installaties. Deze worden in de loop van de komende maanden verwijderd. Het is dan ook te verantwoorden dat naar oplossingen voor het gebouw wordt gezocht.

Conform haar valorisatiestrategie heeft de NMBS eerst contact met de gemeenten genomen om samen een oplossing te vinden. Het is de gemeente zelf die bereid is tot de aankoop van het gebouw in plaats van een erfpacht of domaniale concessie. Er zijn echter geen afspraken gemaakt met het gemeentebestuur over een rechtstreekse verkoop aan hen of voor een bepaald bedrag. De NMBS verkoopt haar gebouwen en terreinen zoveel mogelijk via marktconsultatie. Gemeentebesturen kunnen dan mee bieden. Er wordt dan ook logischerwijs vooraf geen schatting van de waarde van het gebouw meegedeeld, maar in respect voor de valorisatiestrategie gebeurt de verkoop via marktconsultatie om het gelijkheidsprincipe van elkeen te respecteren.

Als daarbij de mogelijkheid voor een loket tijdens de schoolvakanties gegarandeerd blijft, valt die oplossing te verkiezen boven de leegstand van het gebouw gedurende het grootste deel van het jaar. Het is echter niet zeker of dat zal gebeuren in 2017, dan wel in 2018. Er dienen nog enkele bouwkundige werkzaamheden vooraf te gebeuren, bijvoorbeeld de toegang tot het perron aan de andere zijde van de sporen, alsook ook een paar technische werkzaamheden.

De loketten zijn enkel in de zomermaanden geopend. De NMBS zal de loketfunctie in Heist behouden zolang als nodig. De NMBS zal aan de koper de voorwaarde opleggen dat het loket gratis ter beschikking moet blijven van de NMBS.

13.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de goedkeuring van het ontwerp van voorlopig rijbewijs" (nr. 16770)

14 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'approbation du projet de permis de conduire provisoire" (n° 16770)

14.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, de federale regering heeft in het regeerakkoord zeer duidelijke doelstellingen inzake verkeersveiligheid gesteld. Zo moet het aantal verkeersdoden tegen 2020 afnemen met 50 % ten opzichte van 2010. Ook in Vlaanderen neemt minister Weyts de handschoenen op tegen wat hij de schande van de 400 verkeersdoden in Vlaanderen noemt. In zijn verkeersveiligheidsplan staat de hervorming van de rijopleiding, overeengekomen in de zesde staatshervorming, dan ook centraal.

Op 1 juni van dit jaar gaat de lat inzake de rijexaminering alvast omhoog en wenst minister Weyts ook de rijopleiding aan te pakken. Opdat elk Gewest naar eigen inzicht de rijopleiding zou kunnen hervormen, moet evenwel het model van het voorlopig rijbewijs, dat bij de staatshervorming federaal gebleven is, worden hervormd. Minister Weyts heeft daarom samengezeten met u en met de andere Gewesten en heeft een eensluidend voorstel gedaan. In de toekomst kunnen de Gewesten met een uniform blanco voorlopig rijbewijs de gewenste hervormingen uitvoeren.

Op 21 december van vorig jaar zaten de ministers van Mobiliteit samen en gaf u aan de door hen voorgestelde wijzigingen door te zullen voeren. Daarvoor werd verwezen naar de bijzondere wet, artikel 6, §4, ten derde, die u daar trouwens toe verplicht. Uit verschillende hoeken hoor ik dat er niet zou worden samengewerkt.

Ik kan het me niet voorstellen, mijnheer de minister, dat u, terwijl er een overeenstemming is tussen de verschillende ministers van de Gewesten en wanneer u verplicht bent om hun voorstel uit te voeren, dwars zou gaan liggen. Daarom durf ik u de volgende vraag stellen en verwacht hierop een positief antwoord.

Krijgen de ministers van de Gewesten uw medewerking inzake het voorlopig rijbewijs? Kan het model dat zij hebben voorgesteld, ingevoerd worden? Kunt u mij ook een timing meegeven?

14.02 Minister François Bellot: Ik heb inderdaad op 21 december vorig jaar een gemeenschappelijke vergadering gehad met mijn drie collega's van de Gewesten. De conclusies van die vergadering werden bevestigd door een schrijven van elk Gewest, waarin ze gemeenschappelijk het volgende vragen. Ten eerste, vragen zij de opheffing van de wachttijd van drie jaar, met als vertrekbasis het voorstel van besluit van het Vlaams Gewest. Ten tweede, wensen zij de aanpassing van het model van het voorlopig rijbewijs, zoals gemeenschappelijk voorgesteld door de drie Gewesten.

De federale en de gewestelijke administraties zullen in maart samenkomen om het voorstel samen te bespreken. Als er na dat overleg een consensus bestaat over het voorstel, zal de federale overheid de wijzigingen goedkeuren en in een koninklijk besluit opnemen. Ik hoop daar zo snel mogelijk mee klaar te zijn.

14.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt een geruststellend antwoord gegeven, want men vreesde een beetje dat een en ander op de lange baan zou worden geschoven.

Als ik het goed begrijp, er is één moment in maart waarop men zal moeten kunnen bevestigen dat er een consensus is en als die bevestiging daar gezamenlijk wordt gegeven, dan gaat u over tot de uitvaardiging van een KB waarin de vraag van de Gewesten wordt uitgevoerd. U hebt mij gerustgesteld, maar ook iedereen die achter het voorstel staat.

De **voorzitter:** Alweer een probleem minder.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de productielocatie van de M7-rijtuigen" (nr. 16771)

15 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 site de production des voitures M7" (n° 16771)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, de vestiging van Bombardier Brugge is deze week of vorige week nog op het nieuws geweest.

Eind januari kondigde Bombardier aan dat ze in hun vestiging te Brugge sterk zouden herstructureren maar zij hebben gezegd dat er hoofdzakelijk zou worden gesnoeid in de ondersteunende diensten. NMBS heeft hier uiteraard een belang in vermits haar aankoopcontract met Bombardier voor de M7-rijtuigen verplicht dat deze worden geproduceerd in Brugge. Ik heb u daar eerder een vraag over gesteld en u antwoordde toen dat dit niet was bepaald in het bestek en dat dit niet mag omdat het niet wettelijk is, maar dat dit in een bijlage bij het contract was bepaald op welke site de M7-rijtuigen zouden moeten worden geproduceerd. Dat was toen een hele geruststelling.

Het productieorder is cruciaal voor het voortbestaan van de vestiging in Brugge en bijgevolg voor honderden jobs in dit land. Het is dan ook essentieel dat de NMBS mee erop toeziet dat Bombardier die contractuele verplichting naleeft.

Vandaar heb ik de volgende vragen voor u.

Welk gevolg heeft de aangekondigde herstructurering in Bombardier Brugge voor de garantie dat de M7-rijtuigen in Brugge zouden worden gebouwd? Kan daar alsnog iets mislopen?

Ten tweede, had de NMBS reeds contact met Bombardier over de aangekondigde herstructurering bij Bombardier en de implicaties daarvan op de bestelling van de M7-rijtuigen? Zo ja, wat is de samenvatting van deze contacten?

Ten derde, welke initiatieven gaat de NMBS nemen indien Bombardier deze contractuele verplichting niet naleeft?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

15.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de wetgeving inzake overheidsopdrachten laat in het algemeen niet toe dat er een specifieke lokalisatie voor productie wordt opgelegd.

De principes van het M7-rijtuigencontract luiden als volgt:

Ten eerste, de lijst van sites en onderaannemers die door de NMBS erkend zijn, is expliciet opgenomen in een bijlage van het contract.

Ten tweede, de site Brugge is als enige opgenomen voor diverse operaties op de 355 rijtuigen: bij A/B en BDx, B tweede klas, A/B eerste en tweede klas, BDx stuurpostrijtuigen.

Ten derde, de 90 op te richten Bmx-rijtuigen worden in Frankrijk geassembleerd.

Ten vierde, de geplande operaties in Brugge op de 355 rijtuigen zijn: het assembleren van rijtuigkasten, schilderen van rijtuigkasten, de montage van systemen en de plaatsing van wielstellen, statische serieproeven en de eindcontrole.

Ten vijfde, het betreft dus een rol van integratie en assemblage van stukken die op diverse sites kunnen worden geproduceerd.

Ten zesde, de vooropgestelde sites mogen niet zonder voorafgaand akkoord van de NMBS worden gewijzigd. In geval van weigering moet de NMBS evenwel haar beslissing motiveren, bijvoorbeeld op basis van kwaliteitsaudits of een gebrek aan referenties.

Ten zevende, de bijkomende kosten die voortvloeien uit de verandering van site, die desgevallend door de NMBS werd aanvaard, zijn ten laste van de leverancier.

Ten achtste, concreet betekent dit dus dat het contract eerst niet toelaat om beslissingen rond een wijziging van site te blokkeren. Dat zou immers juridisch niet conform zijn. Bovendien is het proces van een wijziging van site wel degelijk omkaderd teneinde de belangen van de NMBS veilig te stellen, met betrekking tot de kwaliteit van het materieel en de mogelijke financiële gevolgen.

De NMBS laat mij weten dat er geen garantie is dat de M7-rijtuigen in Brugge zullen worden gebouwd. Momenteel heeft Bombardier nog geen beslissing genomen in het kader van de herstructureringen.

De NMBS voegt eraan toe dat zij regelmatig contact heeft met Bombardier in verband met dit contract. In afwachting van een beslissing van de constructeur betreffende de herstructureringen en de vertrouwelijkheid van dit dossier konden de gevolgen nog niet in detail worden geanalyseerd.

De NMBS garandeert dat zij voor een strikt respect van de verschillende clausules van het contract zal zorgen, maar zal niet de verandering van site kunnen blokkeren als deze verandering volgens een contract wordt uitgevoerd.

15.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik zal het verslag er zeker op nalezen. Ik heb in het begin gehoord dat de site Brugge soms als enige is opgenomen om bepaalde taken uit te voeren maar dat het anderzijds nog altijd mogelijk is – mits zij motiveren op basis van kwaliteit en dergelijke – dat ze de order toch nog zouden mislopen. Ik ben ervan overtuigd dat u alvast alle inspanningen zult doen om die order toch in Brugge te houden. Ik zal het dossier verder opvolgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de La Louvière-Centre" (n° 16813)

16 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station La Louvière-Centrum" (nr. 16813)

16.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, il me semble, selon la presse, que vous comptez passer ou que vous êtes déjà passé par cette gare.

16.02 François Bellot, ministre: J'y suis passé à l'improviste hier. Il y avait 40 personnes qui m'y attendaient.

16.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous y êtes donc passé. Ce qui nous inquiète, monsieur le ministre, c'est que la une de *La Nouvelle Gazette* du 16 février titrait: "La gare de La Louvière-Centre va fermer ses portes". Le journal indique que le bâtiment serait remplacé par un container, mais précise que l'incertitude est de mise quant à l'avenir de la gare: "L'opportunité de réaliser des travaux ou de fermer définitivement la gare? La question reste en suspens. Pour l'instant".

Dans le cadre du projet Strada de rénovation du quartier avoisinant la gare de La Louvière, il était question de rénover celle-ci, voire d'en construire une nouvelle. Mais le projet immobilier ayant du plomb dans l'aile, les habitants s'inquiètent du sort de La Louvière-Centre qui, comme son nom le laisse deviner, occupe une place centrale dans la ville.

Selon mes informations, le bâtiment souffrirait de problèmes au niveau des fondations et de la toiture. Et, par ailleurs, un container actuellement en place à Saint-Ghislain devrait arriver à La Louvière vers le début du mois d'août.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la fermeture prochaine de la gare de La Louvière-Centre? Confirmez-vous le placement vers le mois d'août ou à un autre moment d'un container en guise de gare? Si oui, combien de temps ce container sera-t-il maintenu? Savez-vous qu'à La Louvière-Sud, un container présenté comme "provisoire" - et surnommé par certains le Stalag en référence aux camps de prisonniers de la Seconde Guerre mondiale - a été "provisoire" pendant 17 ans? Vous comprenez qu'il y a un certain

ressentiment à l'égard de ce genre de dispositif. Actuellement, le guichet de La Louvière-Centre est ouvert de 6 h 30 à 13 h 45 en semaine et de 7 h 00 à 14 h 15 le week-end, ce qui est déjà très peu. Sera-t-il maintenu au minimum selon le même horaire? Y aura-t-il un autre guichet avec un autre horaire ou pas de guichet du tout? Est-il prévu de rénover le bâtiment de La Louvière-Centre, d'en reconstruire un nouveau ou de le détruire sans le remplacer? Quel est le coût pour réparer le bâtiment existant? Y a-t-il un budget disponible pour construire une nouvelle gare? La gare contient une fresque d'un grand intérêt historique et culturel. Que compte en faire la SNCB?

16.04 François Bellot, ministre: Chers collègues, je tiens à rappeler tout d'abord que la SNCB a décrété un moratoire jusque 2020 en ce qui concerne la fermeture complète des fonctions de guichet dans les gares. Je précise par ailleurs qu'il n'est pas question de supprimer la desserte de la gare de La Louvière-Centre mais que la SNCB et la ville examinent conjointement l'avenir du bâtiment de la gare. Ce bâtiment comporte en effet de nombreux locaux inoccupés et fait notamment l'objet d'actes de vandalisme dans les locaux inoccupés. La gare totalise aujourd'hui une surface de 2 600 m² alors que les besoins réels sont de 300 m².

Les discussions entre la SNCB et la ville sont en cours. Il est donc prématuré de se prononcer sur l'affectation future du bâtiment de la gare qui est décidée en concertation entre la ville de La Louvière et la SNCB. Quoi qu'il en soit, la fresque située dans la salle des pas perdus ne sera pas détruite. Elle sera peut-être un jour déplacée mais le tout résultera des décisions qui auront été conjointement prises par la SNCB et la ville de La Louvière.

16.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse assez succincte. Elle renvoie pratiquement toutes les réponses à cette concertation dont vous parlez entre la SNCB et la ville.

16.06 François Bellot, ministre: Puis-je rajouter un élément? Elles ont décidé de faire aboutir leur discussion dans un délai de trois mois.

16.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est effectivement intéressant de savoir que dans trois mois, on doit être fixé sur le sort de la gare. Je prends note en tout cas de votre rappel. J'avais en effet déjà posé la question sur la possibilité de fermeture du guichet et de la gare sous cette législature. Vous rappelez le moratoire de 2020. J'espère toutefois, monsieur le ministre, que tout en laissant le guichet, on ne va pas réduire le temps d'accès qui est déjà assez faible à ce guichet actuellement accessible uniquement le matin. Il serait donc assez dommageable qu'on réduise encore ce temps d'accès au guichet. Pour le reste, malheureusement, je n'ai pas de réponse. Donc, je ne peux pas commenter vos non-réponses.

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

17 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval te Leuven" (nr. 16815)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Leuven" (nr. 16828)

17 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 "l'accident de train survenu à Louvain" (n° 16815)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire de Leuven" (n° 16828)

De **voorzitter**: Wij hebben hierover 14 dagen geleden een gedachtewisseling gehad.

17.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, wij hebben daar uitvoerig over kunnen praten met de twee ministers. Ik neem aan dat er nog geen bijkomende elementen bekend zijn. Dus is de vraag eigenlijk zonder voorwerp.

17.02 Laurent Devin (PS): Je suis évidemment d'accord avec M. Geerts. Je voudrais juste savoir si de nouveaux éléments ne sont pas apparus depuis que nous avons reçu l'éclairage des deux ministres en commission il y a deux semaines.

17.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, je vais vous décevoir car je n'ai pas reçu de nouveaux éléments depuis notre intervention lors de la commission de l'Infrastructure du 22 février dernier. M. Borsus vous a indiqué les délais concernant l'organe d'enquête. Le parquet n'a pas fait de communication publique et ne me communiquera pas de pièces s'il ne les divulgue pas publiquement.

17.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, de vraag was ingediend vóór de hoorzitting en ik dacht dat ze eigenlijk van de agenda was gehaald.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 16827 de M. Foret est transformée en question écrite.

18 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès PMR en gare d'Arlon" (n° 16860)

18 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Aarlen voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 16860)

18.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, en juillet 2015, j'interrogeais votre prédécesseure concernant l'accès de la gare d'Arlon aux personnes à mobilité réduite (PMR). En effet, suite aux travaux de modernisation de la gare d'Arlon qui ont coûté près de 3 millions d'euros, il est apparu que l'accès aux quais pour les PMR n'était pas optimal à la fin des travaux. M. Jo Cornu, présent lors de l'inauguration avait pourtant expliqué que: "l'accès pour les PMR a également été inscrit dans les plans de rénovation." Oui, en effet, l'accès PMR a été intégré pour le quai n° 1 uniquement, mais il n'y a pas d'ascenseur prévu pour accéder aux autres quais. Il m'avait alors été répondu: "La SNCB va actualiser son plan d'investissement pluriannuel, en tenant compte d'une analyse complète des besoins. Ce plan d'investissement actualisé permettra de fixer le planning des projets qu'il contient."

Face à cette importante rénovation, il est regrettable de constater que cette très belle gare, qui accueille près de 4 000 voyageurs par jour, ne soit pas accessible à tous les usagers. La gare d'Arlon est pourtant la gare la plus fréquentée de la province de Luxembourg.

Monsieur le ministre, le plan d'investissement a-t-il été actualisé? Des ascenseurs permettant aux PMR d'accéder à l'ensemble des quais en gare d'Arlon sont-ils prévus? Si non, envisagez-vous de réaliser ces travaux? Quand pourront-ils être réalisés?

18.02 François Bellot, ministre: Pour la gare d'Arlon, la SNCB m'informe qu'afin d'améliorer l'accessibilité aux PMR, elle a planifié la pose de plates-formes élévatrices permettant à ces personnes de transiter du couloir sous voies vers les quais et inversement. Ces plates-formes seront manipulées par du personnel de la SNCB.

18.03 Isabelle Poncelet (cdH): Merci, monsieur le ministre. C'est une bonne nouvelle, mais vous ne m'avez pas dit quand c'est prévu.

18.04 François Bellot, ministre: C'est planifié en 2017.

18.05 Isabelle Poncelet (cdH): Très bien. Nous resterons attentifs.

18.06 François Bellot, ministre: C'est une innovation pour la SNCB. C'est une plate-forme comme on en utilise dans d'autres pays.

18.07 Isabelle Poncelet (cdH): C'est donc une première. Merci, monsieur le ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi médical des cheminots" (n° 16875)

19 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medische opvolging van het spoorwegpersoneel" (nr. 16875)

19.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous avez été récemment interrogé en séance plénière sur les révélations parues dans *L'Echo* concernant ce qui apparaît - et vous me répondrez à ce sujet - comme des dysfonctionnements au sein du service de suivi médical des cheminots. Ces derniers dénonçaient de sérieux problèmes portant sur "la justesse et la fiabilité des chiffres des rapports officiels, l'inefficacité des logiciels informatiques utilisés et des failles dans la surveillance médicale des agents". Cet article relève notamment des problèmes relatifs à "la reproductibilité, à la validité et aux procédures de délivrance des formulaires d'évaluation de la santé après examen de la médecine du travail et/ou psychologique des agents des compagnies ferroviaires". Bref, le journal souligne d'éventuels soupçons de conflits d'intérêts pesant sur le service concerné.

Ces dysfonctionnements, s'ils sont avérés, sont graves et posent question. Monsieur le ministre, depuis votre réponse en séance plénière, avez-vous obtenu de nouvelles informations sur ce dossier? Si des dysfonctionnements sont avérés, HR Rail compte-t-elle prendre des mesures pour améliorer la gestion de ce service? Je vous remercie.

19.02 François Bellot, ministre: Monsieur Cheron, alors que *Corporate Prevention Services* (CPS) est accusé de graves dysfonctionnements par l'un de ses collaborateurs licenciés, les différents audits et agréments légaux sont passés sous silence.

En application de l'article 150 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des chemins de fer belges, CPS a été reconnu comme service externe pour la prévention et la protection au travail au sein de HR Rail. Cette dernière société me communique qu'en tant que service externe, CPS doit introduire tous les cinq ans un dossier d'agrément auprès du SPF Travail & Concertation sociale. L'agrément actuel court jusqu'à la fin de l'année. Conformément à la législation, un nouveau dossier a été introduit à la fin 2016.

CPS doit, en outre, être titulaire d'un certificat ISO 9001-2008 et détient ce label de qualité. Chaque année, un audit est mené par un bureau externe. Le dernier a été réalisé en 2016 par le bureau Vinçotte. Le prochain est prévu pour juin ou juillet de cette année.

CPS est aussi reconnu en qualité de centre psycho-médical par le SPF Mobilité & Transports. En tant que tel, il fournit les attestations médicales et psychologiques nécessaires.

Chaque année, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) mène aussi des audits dans le cadre du Code ferroviaire belge. Le prochain audit est prévu pour ce 14 mars.

Je ne mentionnerai pas la liste exhaustive des nombreux audits internes menés au sein de CPS.

L'organisation, le fonctionnement et les moyens financiers de CPS sont non seulement suivis par des instances externes et indépendantes, mais aussi en interne par le comité d'avis de CPS. Au sein de ce comité, qui se réunit tous les trois mois, siègent les représentants des employeurs et des membres du personnel ainsi qu'un délégué du SPF Emploi, Travail & Concertation sociale.

Pour conclure, d'après les informations dont je dispose à ce stade, je ne puis qu'affirmer que CPS est soumis à de nombreux audits et contrôles visant à garantir son bon fonctionnement. Aucun de ces audits n'aurait - je parle bien au conditionnel - révélé de graves manquements dans le fonctionnement de CPS. Cependant, avant de me prononcer sur cette situation bien précise, j'attends des réponses claires et précises à mes questions relatives au cas que vous évoquez.

19.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse exhaustive quant aux audits déjà réalisés, mais aussi quant à ceux qui seront menés.

Je resterai attentif à ce qui pourrait éventuellement en ressortir. Autrement dit, j'adopte la même prudence que vous à l'égard de ce qui a été annoncé comme d'éventuels dysfonctionnements. Par conséquent, je reviendrai vous interroger compte tenu des audits programmés. Je pense notamment à celui qui a été décidé à l'initiative de l'organe d'interopérabilité, même s'il dépend du ministre Borsus - si je me rappelle bien.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage autour du PPI 2017-2020 d'Infrabel" (n° 16876)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies supplémentaires chez Infrabel" (n° 16941)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'entreprise 2017-2020 d'Infrabel" (n° 17054)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences des économies du gouvernement pour Infrabel, le gestionnaire d'infrastructure" (n° 17063)

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geblokkeerde dossier van het MIP 2017-2020 van Infrabel" (nr. 16876)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra besparingen bij Infrabel" (nr. 16941)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ondernemingsplan 2017-2020 van Infrabel" (nr. 17054)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de besparingen van de regering op de infrastructuurbeheerder Infrabel" (nr. 17063)

20.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, il semble que la situation soit compliquée au sein du conseil d'administration d'Infrabel. Comme vous le savez, je dispose de très peu d'informations sur ce qui peut se produire au conseil d'administration d'Infrabel. Peut-être des collègues sont-ils mieux informés, je n'en sais rien. J'ai eu des échos d'un important conseil d'administration.

Monsieur le ministre, je compte sur votre précision. Je sais que vous avez fait l'ENA. Vous allez nous dire s'il est question du PPI 2017-2020 ou du plan d'entreprise. La presse mentionne les deux. On les mélange. Je ne sais pas si c'est un canular ou si vous allez m'apporter des précisions, compte tenu de votre responsabilité de ministre de tutelle. S'agit-il du PPI d'Infrabel, du plan d'entreprise, d'un mélange des deux? Je suis très inquiet de la confusion qui semble s'être installée.

Il me revient qu'une première proposition a été bloquée au conseil d'administration en raison d'un endettement de 200 millions d'euros. Le CEO, M. Lallemand, a constaté ce blocage par rapport à une demande d'endettement. Il n'est pas question d'un endettement vertueux, monsieur le ministre. Je fais la distinction. Il y a la vertu; sans doute y a-t-il aussi le vice. Certains ont dû considérer qu'il y avait du vice, qui est antonyme de la vertu.

La proposition de M. Lallemand a été recalée. Je rappelle quand même que s'il a dû faire cette proposition de 200 millions d'endettement supplémentaire, c'est en raison d'une tutelle qui lui impose des économies de près de 2,1 milliards sur l'ensemble de la législature. Nous le savons déjà depuis quelques mois. Ayant été recalé, M. Lallemand est revenu avec un nouveau projet, qu'il estime budgétairement neutre. Cela induit probablement des économies substantielles à l'intérieur du budget pour le futur d'Infrabel.

Cette nouvelle proposition a été présentée au conseil d'administration et aurait été adoptée à une majorité si courte qu'elle a eu un certain nombre de répercussions. Plusieurs raisons à ce blocage sont évoquées. Parmi celles-ci, on évoque la possible mise en place de ralentissements temporaires sur certaines lignes, essentiellement wallonnes, afin de ne pas affecter la sécurité du trafic dans les zones où les voies sont dégradées.

Je rappelle ici que j'ai déposé une proposition de résolution sur le maintien de capacité, en particulier dans la partie sud du pays. Les problèmes de maintien de capacité avaient en particulier été révélés par un audit de l'École polytechnique de Lausanne. Monsieur le ministre, vous aimez bien la Suisse, comme moi. Vous savez combien cette École polytechnique, dont je suis sûr qu'elle est chère à votre cœur, est capable de

réaliser pour nous des audits particulièrement intéressants. Monsieur le ministre, j'essaye vraiment de susciter votre intérêt. Je vous parle de ce que vous aimez bien pour que vous puissiez me donner une bonne réponse.

Monsieur le ministre, tout cela signifie-t-il que l'état du réseau wallon, au regard des moyens financiers disponibles pour en garantir le renouvellement et l'entretien, est à ce point dégradé? Dans la perspective de ce PPI d'Infrabel ou du plan d'entreprise, dans les conditions que j'ai développées, quelles lignes pourraient-elles être concernées dans le futur par ces alertes de réduction de trafic?

Plutôt que d'imposer à Infrabel de nouvelles économies à hauteur de 200 millions d'euros au détriment de la sécurité du réseau et du maintien de capacité, ne serait-il pas envisageable de mobiliser des moyens dans le cadre, soit de l'emprunt vertueux que j'ai cité, soit d'un nouvel emprunt vertueux? En tout cas, la question du maintien de la capacité étant par essence elle-même vertueuse, il me semble, monsieur le ministre, que cette piste est à étudier.

Voici les questions que je souhaitais vous poser pour cette importante question de l'avenir des chemins de fer, comme on le soulignait dans le débat sur la ponctualité. On y disait que, s'il y avait des causes externes, il y avait aussi des causes dues – si je suis de bon compte, monsieur le ministre, je dirais à hauteur de 25 % – aux problèmes d'infrastructures, caténaires, voies, etc. Ce sujet est donc évidemment un sujet fondamental.

20.02 David Geerts (sp.a): Collega Cheron heeft exhaustief de inleiding gedaan.

Mijn twee vragen betreffen, enerzijds, de extra besparingen, waarover hoofdzakelijk in Franstalige media artikels verschenen en, anderzijds, de gevolgen van die besparingen, waarover ik vooral artikels las in *Het Belang van Limburg*. Er wordt onder andere op gewezen dat de bijkomende besparing van 150 miljoen euro waartoe de raad van bestuur op 20 februari heeft beslist, mogelijk leidt tot een verslechtering van de stiptheid, het terugbrengen van een lijn op twee sporen naar een op een spoor, voornamelijk in Wallonië, en zelfs de sluiting van lijnen.

Mijnheer de minister, ik ben de tabel die ik vandaag van u ontvangen heb, nog aan het studeren, maar heb alvast de volgende vragen.

Klopt het cijfer van 150 miljoen extra besparingen en waarop is dat bedrag gebaseerd? Gebeurt dat enkel om in de lijn te blijven van wat de regering heeft opgelegd? Wat is de impact voor 2017, 2018, 2019? Hanteert u de 63/47-verdeelsleutel? Wat zijn de gevolgen voor de bestaande lijnen en hun onderhoud? Zullen er derhalve snelheidsbeperkingen opgelegd worden? Ik lees namelijk dat, indien het onderhoud niet kan worden uitgevoerd, er snelheidsbeperkingen zullen worden opgelegd. Wat is de globale impact van het meerjareninvesteringsplan?

Ik kom nu tot mijn opmerkingen en vragen over de gevolgen, waarbij ik het specifiek heb over het project voor de sneltram Hasselt-Maastricht.

Daarvoor moesten 14 overwegen afgeschaft worden. Zowel vanuit Open Vld, bij monde van Marino Keulen, als vanuit de N-VA, bij monde van mevrouw Brepoels, is onderstreept dat daar niet op mag worden bespaard, gelet op de nefaste gevolgen voor de mobiliteit. Ik dacht zelfs dat hun collega's op hun aangeven zich hier in de Kamercommissie voor de Infrastructuur bij mijn vraag zouden hebben aangesloten. Dit is een voorbeeld uit de krant, maar er zijn er ongetwijfeld veel andere, waaruit eens te meer blijkt dat men niet kan besparen zonder gevolgen.

Mijnheer de minister, blijft u ervan overtuigd dat besparingen bij Infrabel geen impact hebben op het personeel, de investeringen en de veiligheid? Gaan alle Vlaamse regeringspartijen ermee akkoord dat de besparingen bij Infrabel een impact hebben op de mobiliteit? In dit geval gaat het specifiek over de Limburgse mobiliteit, waarin momenteel sowieso al niet veel geld wordt geïnvesteerd. Ik weet dat er een discussie is over de vraag of het meerjarenplan 2013-2025 al dan niet gefinancierd was. Zijn er al tabellen met punten die niet in de lijst 2017-2020 zijn aangehouden?

20.03 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le plan d'entreprise 2017-2020 d'Infrabel qui contient notamment son plan d'investissement tarde à venir. Fin novembre dernier, une première version du plan avait été soumise au conseil d'administration. Celle-ci préconisait un recours à

l'endettement d'Infrabel à hauteur de 200 millions d'euros et n'a pas été acceptée. Une nouvelle version aurait été présentée en février prévoyant une stabilisation voire une réduction de l'endettement. Dès lors, les moyens qui ne seront pas apportés par la dette devront être compensés ailleurs et donc, sans révision de la dotation publique, sur le budget d'exploitation ou d'investissement.

Ces économies risquent de peser sur l'entretien de l'infrastructure et donc sur le maintien de sa capacité. La presse relate qu'afin de ne pas affecter la sécurité du trafic, des ralentissements temporaires pourraient être décidés sur certaines lignes, essentiellement au sud du pays.

Monsieur le ministre, vous avez toujours affirmé que votre priorité était le voyageur. Dans une interview accordée à la RTBF le mardi 24 janvier, vous avez en effet expliqué : "Dès mon arrivée, j'ai indiqué au Groupe SNCB que ma priorité était le voyageur et que toute action et décision devait être mise en perspective par rapport à cet objectif." Vous avez également affirmé vouloir améliorer l'offre urbaine et suburbaine sans que cela ne soit au détriment des lignes des zones rurales. Fin décembre 2016, le conseil d'administration de la SNCB a d'ailleurs approuvé un nouveau renforcement de son offre à partir de décembre 2017. Celui-ci concernerait également les zones plus rurales.

Monsieur le ministre, où en est le plan d'entreprise 2017-2020 d'Infrabel? Comment s'articule-t-il avec le milliard d'investissements supplémentaires dans le réseau? Comment s'articule-t-il avec le contrat de gestion à venir? Avez-vous rencontré M. Luc Lallemand à ce sujet? Si non, est-ce prévu? Si oui, qu'est-il ressorti de cette rencontre? Quelle est la position du gouvernement?

Dans le plan d'entreprise attendu, de quelle manière les moyens qui ne seraient pas apportés par la dette pourraient-ils être compensés? Quelles lignes pourraient-elles être concernées par ces "ralentissements temporaires"? Que faut-il entendre par là? Quel est l'impact pour l'utilisateur?

20.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le conseil d'administration d'Infrabel a en effet approuvé, le 20 février 2017, un projet de plan d'entreprise qui comporte aussi un volet de PPI, couvrant les années 2017 à 2020. Ce plan d'entreprise du conseil d'administration prévoit de réduire l'endettement de l'entreprise de 187 millions entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2020, alors que l'intention du gouvernement, reprise dans la déclaration gouvernementale, est de stabiliser la dette puis d'envisager sa réduction.

Pour réaliser cette importante réduction de l'endettement, Infrabel prévoit une diminution de 197 millions de ses investissements par rapport à son projet de plan d'entreprise de novembre-décembre 2016. Ils avaient un premier projet de plan d'entreprise en novembre-décembre 2016. Dommage que certains administrateurs ne l'aient pas approuvé à l'époque! Qu'on ne s'en plaigne pas aujourd'hui!

De vermindering heeft onder meer betrekking op de vernieuwing van de infrastructuur en zal volgens Infrabel aanleiding geven tot het ontstaan van vertragingszones op bepaalde lijnen. Tijdens zijn vergadering van 20 februari heeft de raad van bestuur ook een mandaat gegeven aan het management om overleg te plegen met de minister. In dat kader heb ik een ontmoeting gehad met de voorzitter en met de gedelegeerd bestuurder van Infrabel. Het overleg loopt nog en ik zal de afloop ervan afwachten, alvorens meer details te geven.

Le milliard d'investissements supplémentaires vient en plus des plans pluriannuels d'investissement d'Infrabel et de la SNCB.

Lorsqu'une zone de ralentissement temporaire est imposée sur une ligne, les temps de parcours sont allongés jusqu'à la réalisation de travaux de renouvellement. Selon l'allongement des temps de parcours, il peut être nécessaire d'adapter les horaires pour préserver les correspondances et, sur les lignes largement à voie unique, pour préserver les croisements de trains sur les tronçons à double voie.

Ma vision est claire. Chaque denier public doit être justement dépensé, c'est-à-dire qu'il ne doit pas l'être si c'est sans valeur ajoutée pour la mobilité mais il doit l'être si cela peut avoir un effet positif sur la mobilité. C'est cette vision que je veux voir appliquée dans les sociétés ferroviaires sous ma tutelle, ni plus ni moins.

20.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses; j'aime bien comprendre les choses.

Je pense avoir mieux compris la confusion qui s'est installée entre le plan d'entreprise et le nouveau PPI, raccourci. Il est un peu difficile de s'y retrouver puisque, avant, il y avait un PPI unique, qu'on appelait le PPI, qui portait sur une plus longue durée et qui concernait les deux entreprises. Maintenant, on est dans un schéma plus raccourci de PPI par entreprise et plus raccourci aussi dans les années; on en a débattu. Je ne suis même pas certain qu'il y ait des désaccords là-dessus. Il ne sert à rien d'avoir des PPI trop éloignés si c'est pour ne rien réaliser ou réaliser des projets qui ne sont pas suffisamment finalisés.

Vous nous dites ici que le plan d'entreprise est venu au conseil d'administration, avec un volet PPI. Je vois un peu plus clair.

La conclusion que j'en tire est que cela revient un peu au même, c'est-à-dire qu'on est toujours dans le même débat de savoir en quoi l'impact des mesures d'économies se retrouvera au niveau du plan de transport. J'ai bien compris. Le conseil d'administration vote en février mais vous dites vous-même qu'il aurait mieux fait de voter le texte qui était venu avant. Je partage votre avis.

Bref, cette situation vous amène à devoir jouer le négociateur avec M. Lallemand, le CEO d'Infrabel. À quel sujet? L'impact pour le voyageur. En effet, c'est l'une des questions que je poserai à Mme Dutordoir la semaine prochaine, puisque nous allons la recevoir. On appelle cela la Joyeuse Entrée. Je me souviens de celle de Charles-Quint. Je n'y étais pas, mais je vois bien ce que cela peut donner. Pour la Joyeuse Entrée de Mme Dutordoir, ma première question serait la suivante: en quoi ce qui n'est pas encore décidé, mais qui est potentiellement pendant en ce qui concerne Infrabel, risque-t-il d'avoir, au travers des zones de ralentissement causant l'allongement des temps de parcours, un impact?

On nous annonce un plan de transport génial avec des améliorations, qui reposent sur des éléments qui risquent de miner les choses. En effet, si on nous propose ce plan de transport, qui est une amélioration par rapport au précédent, mais qu'Infrabel vote certaines choses dans le même temps et confirme ce qu'elle a déjà presque adopté – je veux parler d'une diminution substantielle, sur un certain nombre de lignes, de travaux qui, n'étant pas faits, justifient qu'on instaure des zones de ralentissement – qui subit l'impact?

La question de M. Flahaux tout à l'heure était très optimiste. La ponctualité? Tout va mieux, tout est réglé. Il y a des managers de crise sur les lignes. Mais la base même de ce qui permet la ponctualité, c'est-à-dire des voies et des caténaires entretenus, est menacée par une décision d'un conseil d'administration qui est toujours pendant puisque, si j'ai bien compris, les tractations continuent.

Mon commentaire de type politique vient alors, après que j'aie essayé de comprendre la technique. Il faudra qu'on m'explique, et vous savez combien je peux être dur à la tâche dans ce cas-là, comment concilier un plan de transport sympathique pour les voyageurs – et tant mieux si ceux-ci sont au centre – et les économies qu'Infrabel va décider de faire, et qui auront un impact sur ces mêmes voyageurs. On ne peut pas d'un côté annoncer une amélioration et de l'autre, décider des choses qui ont un impact.

Nous aurons donc un débat très intéressant la semaine prochaine sur l'impact d'un certain nombre de décisions qui ne permettent pas une amélioration des choses pour le voyageur. Ou alors, il faut qu'on m'explique comment. Je reviendrai donc à ce moment-là pour savoir si cet objectif de stabilisation avant diminution de l'endettement, dont vous avez parlé, est vraiment tenable quand on sait que par ailleurs l'Europe, la Commission européenne en particulier, nous dit que, dans un certain nombre de domaines stratégiques, il est plutôt question de réinvestir. Et que cite-t-elle? La mobilité, les infrastructures, le numérique et l'éducation. C'est ici un débat fondamental si l'on veut non seulement préserver, mais améliorer la situation pour le voyageur. Parmi toutes les questions posées, celle-ci est une des plus importantes, à mon sens pour l'avenir du rail et des voyageurs.

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

Wat mijn specifieke vraag voor mijn Limburgse vrienden betreft, heb ik geen antwoord gekregen, maar ik zal schriftelijk bijkomende vragen stellen.

Het antwoord toont aan dat mijn eerste interventie naar aanleiding van de besparingen van de regering, destijds gericht aan mevrouw Galant, terecht was. Ik heb haar gevraagd op welke basis zij beslist had tot een besparing van 2,1 miljard. Mij leek het dat de regering dit 's nachts had beslist, zonder na te gaan of een dergelijke besparing wel realistisch was voor de NMBS en voor Infrabel. Op basis van objectieve criteria, waaronder het aantal kilometers spoor, de onderhoudskosten, het aantal treinen en de ambities moet men

toch kunnen bepalen wat men nodig heeft. Toen is daar nooit op geantwoord, ook door de bedrijven niet. Toen ik die vraag stelde aan de verschillende CEO's, konden of mochten zij daar niet op antwoorden. Vandaag stellen ook collega's van de meerderheid vaak terechte vragen, vertrekkend vanuit het standpunt van de reizigers.

Welnu, collega's, ik meen dat u vandaag met de neus op de feiten gedrukt wordt. Nu merkt u wat de gevolgen zijn van de besparingen die u hebt goedgekeurd. Het verwondert mij dat op de agenda van onze commissievergadering 70 vragen staan veelal over capaciteitsproblemen, ook van de meerderheid, terwijl zij de besparingen heeft goedgekeurd.

Mijnheer de minister, mijn verwijt aan u en aan de regering is dat u geen klare taal hebt gesproken. Ik vind het zeer duidelijk als men zegt hoeveel men zal besparen en wat daarvan de consequenties zijn, maar dat hebt u niet aangedurfd. Ik vind dat jammer. U allen, leden van de meerderheid, wordt nu geconfronteerd met de gevolgen van de besparingsmaatregelen ten belope van 150 miljoen, virtueel een miljard, die u de voorbije jaren hebt goedgekeurd.

20.07 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, on subit les effets des décisions démesurées prises au moment des discussions sur les réductions et économies nécessaires. Elles se chiffraient en milliards. Nous verrons par la suite. Nous ne pourrons pas faire de miracle, même si on parle de petits réinvestissements. C'est très décevant. Nous serons attentifs à ce qui sera décidé pour la suite.

De **voorzitter:** Collega's, wij hebben iedereen de nodige tijd gegeven, om zich uit te spreken over een onderwerp dat meer tijd verdient dan een specifieke vraag over een specifiek station. Daarom leek mij die bijkomende spreektijd wel zinvol.

Voor de volgende vragen zullen wij de spreektijd echter opnieuw wat beter in het oog proberen te houden.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

21 Question de M. Éric Thiébaut au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 16880)

21 Vraag van de heer Éric Thiébaut aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 16880)

21.01 Éric Thiébaut (PS): Monsieur le ministre, j'ai accueilli avec beaucoup d'enthousiasme votre annonce concernant l'emprunt d'un milliard d'euros prévu pour des investissements supplémentaires dans le rail au cours des prochaines années. Cela ouvre des perspectives pour plusieurs projets actuellement au point mort. Parmi ceux-ci, je songe à la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons, dossier qui me tient à cœur depuis des années et pour lequel j'attends toujours une issue positive.

Il s'agit d'un projet dont l'enjeu stratégique et économique est primordial pour les agglomérations de Mons et Valenciennes, situées à moins de 35 km l'une de l'autre et qui regroupent ensemble quelque 600 000 habitants. Aujourd'hui, l'absence d'un tronçon de seulement 1 200 mètres au niveau de la frontière, déconnectant les réseaux ferroviaires français et belge de fret est, en effet, un sérieux handicap pour les échanges commerciaux. Conscients des retombées positives de cet axe de transport, nos voisins français ont déjà trouvé un accord sur le budget pour rouvrir la ligne et prennent en charge la majorité du financement, soit 15 millions d'euros. Pour la partie belge, c'est un budget de moins de 2,7 millions d'euros qu'il convient de trouver. Cette somme est loin d'être astronomique et représente à peine 0,3 % du milliard d'euros dont vous disposerez pour rouvrir une ligne internationale.

Au vu de la relative faiblesse du budget nécessaire pour la réouverture de cette ligne, pouvons-nous compter sur votre soutien pour la défense de ce projet? Existe-t-il une possibilité pour qu'il fasse encore partie des priorités du futur plan d'investissements ou dans la liste des investissements prévus dans l'emprunt que vous avez annoncé?

21.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, c'est un fait que le rail belge contribue déjà fortement à encourager les échanges commerciaux entre la France et la Belgique. Outre la ligne à grande vitesse entre

Bruxelles et Paris, plusieurs points frontières permettent actuellement de relier les deux pays par rail. La ligne 96 à Quévy, la ligne 131 à Erquennes, la ligne 165 via Athus, la ligne 94 via Froyennes ou encore la ligne 76 à Mouscron.

Le plan d'investissement d'Infrabel est toujours en cours de discussion. Un grand nombre de projets y seront analysés et arbitrés, dont notamment celui concernant la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons. Quand on raisonne en termes d'investissements, il ne faut pas penser uniquement aux voies. Il y a l'impact pour la SNCB. Il faut voir s'il dispose du matériel bicourant, le type d'activités qui y est développé et quelle charge commerciale cela engendre pour la SNCB et la SNCF. Il faut tenir compte des deux pendants.

En ce qui concerne l'emprunt d'un milliard d'euros, je viens d'entendre dans la question précédente que c'étaient des peccadilles. Un milliard d'euros, et j'ai entendu qu'on n'investissait pas grand-chose dans le rail. Je ne sais pas si un autre pouvoir public, en Belgique, décide d'investir un milliard d'euros, en cinq ou six ans, pour une infrastructure de mobilité.

L'emprunt d'un milliard d'euros pour les investissements ferroviaires sera essentiellement consacré, pour la Région wallonne, à la finalisation du RER, tel que cela nous est demandé. J'ai compris que le RER était tout de même important pour la Région. Tout n'y sera pas consacré. Les membres de la commission ont reçu le tableau. Vous voyez la distribution.

In fine, ce sera la cellule d'investissements, dans laquelle les Régions sont représentées et où elles travaillent maintenant depuis un an et demi, qui objectivera les différentes priorités sur les fonds disponibles par Région, pour choisir ce qu'il leur tient à cœur de voir réaliser dans les prochaines années. Que cela coûte beaucoup ou pas, il conviendra d'avoir cette discussion au sein de la cellule d'investissement.

Nous avons bien noté et étudié l'effet en termes d'investissements et en termes d'une exploitation future.

21.03 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, vous avez répondu de manière très globale à ma question très précise. Je dirais qu'il y a un élément déterminant dans le dossier qui me préoccupe, c'est la part des Français. Les Français ont déjà prévu 15 millions d'euros pour réouvrir cette ligne.

On va donc leur dire aujourd'hui: "Chers amis français, vous avez 15 millions d'euros prêts à être investis dans une réouverture de ligne qui va redynamiser une partie du territoire wallon, certainement au niveau économique mais, nous, nous n'avons pas 2-3 millions d'euros pour compléter le kilomètre qui manque". Je suis désolé de le dire mais on frôle le ridicule.

21.04 **François Bellot**, ministre: C'est la cellule qui choisit.

21.05 **Éric Thiébaud** (PS): Je sais bien. Ces prévisions me font toujours un peu peur. Je n'ai pas oublié qu'initialement, un investissement de 500 millions d'euros était prévu en Wallonie, dont l'affectation devait être choisie par les autorités wallonnes qui ont fait tout un travail, une sélection et qui ont émis des priorités. Et puis, il leur a été dit qu'il n'y avait plus rien de ces 500 millions d'euros. Cela se résume à cela pratiquement.

21.06 **François Bellot**, ministre: J'ai compris que c'était le RER. Si le gouvernement wallon fait un autre choix que le RER, qu'il nous le dise!

21.07 **Éric Thiébaud** (PS): Au départ, on n'était pas là-dessus!

21.08 **François Bellot**, ministre: Si le gouvernement wallon fait un autre choix que le RER, qu'il me le dise! Je reçois des courriers, des interpellations. Il reste des soldes.

21.09 **Éric Thiébaud** (PS): Finalement, quand vous annoncez un milliard, ... Vous êtes en train de dire qu'une fois le RER terminé, il ne restera plus rien pour le reste. Est-ce bien ce que vous dites?

21.10 **François Bellot**, ministre: Le tableau a été transmis à tous les membres de la commission. On investit 1,485 milliard d'euros, dont une bonne part est dévolue au RER et il reste encore une part dont l'affectation sera décidée par la Cellule d'investissement. Il reste donc encore des montants à côté de ceux affectés au RER. Je vous invite à demander la note.

21.11 **Éric Thiébaut** (PS): Je le ferai!

Le **président**: Peut-on conclure car nous avons encore une trentaine de questions à l'ordre du jour?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 **Question de M. Éric Thiébaut au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réaffectation de la gare de Quiévrain" (n° 16881)**

22 **Vraag van de heer Éric Thiébaut aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een nieuwe bestemming voor het station Quiévrain" (nr. 16881)**

22.01 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous ne restons pas loin de la France, toujours sur la même ligne. Je vous invite à venir faire un tour à Quiévrain pour constater de visu l'état de la gare.

Connaissant votre attachement aux zones rurales, je souhaite attirer votre attention sur l'état de la gare de Quiévrain qui constitue un important lieu de passage pour les élèves et les navetteurs se rendant à Mons et à Bruxelles – peut-être un jour à Valenciennes. Elle se limite aujourd'hui à un ancien bâtiment mal entretenu, donnant une image d'un laisser-aller total.

D'abord abandonnée, un conteneur a été placé à côté pendant des années avec un guichet. Aujourd'hui, le conteneur est abandonné aussi. Quand vous y prenez le train, vous êtes en dessous d'un préau troué, non sécurisé. Il n'y a par ailleurs aucune présence physique.

Je sais que la SNCB étudie depuis plusieurs années, en collaboration avec la commune et des partenaires locaux ou régionaux, des pistes pour trouver une affectation nouvelle à la gare de Quiévrain. Plusieurs projets de restauration et de création de logements sur le terrain appartenant à la SNCB ont ainsi été évoqués mais sans résultat. Je vous parle de discussions ne datant pas d'hier. Je suis parlementaire depuis dix ans et cela fait plus de dix ans que des négociations sont en cours pour la réaffectation de cette gare.

Aujourd'hui, il me revient qu'un investisseur aurait répondu à un appel d'offres de la SNCB mais n'aurait reçu aucune réponse en retour concernant le projet qu'il propose: la création d'un foyer pour personnes handicapées et d'une clinique de cure et de post-cure. Si tel était le cas, il s'agit d'une situation pour le moins peu compréhensible.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance du projet de réhabilitation de la gare de Quiévrain tel que je viens de l'évoquer? Si oui, quel traitement y est-il apporté par la SNCB et Infrabel? Au vu de l'état de délabrement de la gare, comprenez-vous qu'il soit important d'accorder toute l'attention nécessaire aux projets présentés par les investisseurs désireux de réhabiliter le site de cette gare?

22.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Thiébaut, j'ai en effet pris connaissance du projet.

La SNCB m'informe qu'à ce jour, la procédure de réaffectation est toujours en cours de négociation avec les porteurs du projet qui ont proposé la création d'un foyer pour personnes handicapées, d'une clinique de cure et de post-cure ainsi que d'un projet immobilier. Par ailleurs, il me revient que d'autres personnes ont manifesté leur intérêt pour le site.

Des pistes de réaffectation de la gare de Quiévrain existent donc bel et bien. Je vais demander à la SNCB de tenter d'aboutir et de ne pas laisser traîner les choses si la situation est telle que vous la percevez.

22.03 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je pense que la bourgmestre MR de Quiévrain pourra, au demeurant, vous confirmer la situation. En tout cas, j'espère que cela ne durera plus encore dix ans. Je vous ai parlé d'une telle durée, mais je crois que cela fait bien vingt ans que la gare, qui est un énorme bâtiment, est abandonnée.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

23 Question de M. Éric Thiébaut au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réaffectation de la gare de Boussu" (n° 16882)

23 Vraag van de heer Éric Thiébaut aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een nieuwe bestemming voor het station Boussu" (nr. 16882)

23.01 **Éric Thiébaut** (PS): On est toujours sur la même ligne, qui me tient évidemment à cœur. Je voudrais vous parler maintenant de la gare de Boussu. J'en avais déjà parlé à plusieurs de vos prédécesseurs. Je suis donc très volontaire.

La gare de Boussu, comme sa consœur de Quiévrain, donne l'image d'un chemin de fer d'une autre époque. Le bâtiment est complètement fermé, criblé de tags, sans vie, sans âme et est repoussant. Ici aussi, depuis plusieurs années, les autorités communales avec la SNCB et Infrabel recherchent des solutions, en collaboration avec des partenaires locaux ou régionaux, pour trouver une affectation nouvelle à la gare de Boussu.

Tout en préservant son caractère urbanistique et en essayant de maintenir une salle d'attente, différents projets ont été évoqués, mais sans résultats concrets à ce jour. Vous comprendrez, monsieur le ministre, qu'il est difficile de concevoir que l'on laisse des gares, quel que soit leur niveau de fréquentation, dans un pareil état.

Des contacts existent-ils toujours avec les autorités communales pour restaurer le bâtiment de la gare de Boussu? Si oui, quel est le fruit de ces discussions? Par ailleurs, des initiatives sont-elles prises par la SNCB et Infrabel pour attirer des éventuels investisseurs? Des appels d'offres sont-ils régulièrement publiés?

23.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que plusieurs réunions ont eu lieu pour aboutir à un accord verbal pour la reprise de la gare de Boussu par la commune. Le projet de bail emphytéotique a été transmis le 2 juin 2016 pour accord du conseil communal. La SNCB l'attend toujours malgré plusieurs rappels.

La priorité a été donnée à la commune, car divers services pour les voyageurs sont inclus dans le bail. La SNCB précise que ce n'est que lorsqu'une commune n'est pas intéressée par la reprise d'un bâtiment de gare en service, avec le respect pour la clientèle de la SNCB, qu'elle s'adresse à des investisseurs privés avec appel d'offres publiés. Ce n'est pas le cas ici, puisqu'on attend la concrétisation par la conseil de Boussu.

23.03 **Éric Thiébaut** (PS): Ce que vous services n'ont peut-être pas précisé – parce que vous vous doutez que j'ai quelques contacts avec la commune de Boussu - c'est qu'il y a un problème d'accord sur les termes du bail. J'ai beaucoup de cas pratiques en tête par rapport à l'avenir des gares inoccupées: souvent, l'opérateur ferroviaire est trop gourmand et demande des sommes importantes pour des ruines, finalement. L'opération est intéressante pour la SNCB, puisqu'on reprend un bâtiment qui ne l'intéresse plus et dont elle n'a plus envie d'assurer la charge, mais elle voudrait encore qu'on continue à le louer.

Il y a là une logique qu'il serait bon de casser pour limiter les chancres ferroviaires dans le pays. Il y a un travail à faire à votre niveau. Je transmettrai votre réponse aux autorités communales.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

24 Question de M. Éric Thiébaut au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rétablissement du Thalys wallon" (n° 16883)

24 Vraag van de heer Éric Thiébaut aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de Thalysverbinding op de Waalse spoorwegas" (nr. 16883)

24.01 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, c'est une question que j'avais également posée à votre

prédécesseur. La suppression du Thalys reliant les gares de la dorsale wallonne (Liège, Namur et Mons) à Paris a créé une grande déception parmi les voyageurs, notamment ceux en provenance de Mons-Borinage et du Centre. Interrogé à plusieurs reprises sur l'éventuel retour du Thalys wallon, vous avez indiqué que des discussions ont bien eu lieu sur différentes pistes structurelles pour rétablir la liaison. À ce jour, malheureusement, des problèmes de fréquentation et des raisons de sécurité sont toujours évoqués pour justifier l'absence d'un retour de cette ligne. Pour autant, vous reconnaissez, comme l'ensemble des autorités wallonnes et la population, que l'absence d'une liaison à grande vitesse entre la Région wallonne et son pays voisin constitue un sérieux handicap.

Convaincu que vous êtes aussi sensible aux enjeux de ce dossier, j'aimerais insister, monsieur le ministre, sur l'importance de votre engagement pour permettre le retour du Thalys en Wallonie. À ce jour, prenez-vous des initiatives dans ce dossier? Des négociations ont-elles lieu avec les responsables de Thalys pour rétablir son retour en Wallonie? Si oui, quel est le fruit de celles-ci? Des pistes sont-elles sur la table?

24.02 François Bellot, ministre: Comme je l'ai déjà exposé dans ma réponse à la question orale posée par votre collègue Laurent Devin, le dossier relatif aux liaisons transfrontalières avec la France fait l'objet d'une attention particulière depuis plusieurs mois au sein du cabinet.

Thalys International étant un opérateur ferroviaire autonome, il décide lui-même de son offre en fonction de ses rames et de l'impact sur le résultat financier des engagements contractuels conclus. Quant à la SNCB, elle ne dispose pas de rames à grande vitesse. Même si elle parvenait à louer de telles rames auprès de la SNCF, les villes de Liège et de Namur ne pourraient pas être desservies parce que ces rames françaises ne sont pas équipées d'une version ETCS compatible avec celle actuellement installée sur le tronçon Namur-Auvelais.

Par conséquent, en ce qui concerne la desserte grande vitesse, l'alternative proposée actuellement aux voyageurs par la SNCB est le passage via Bruxelles.

Néanmoins, la SNCB m'informe que dans le cadre des évolutions futures de l'offre à 2020, elle envisage d'analyser avec son partenaire, la SNCF, la pertinence, les potentiels, la faisabilité technique et tous les aspects socioéconomiques des dessertes futures, nouvelles éventuellement entre la France et la Belgique.

24.03 Éric Thiébaud (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications, mais l'offre actuelle pour les habitants de ma région n'est pas satisfaisante, pour une raison très simple. Nous demandons de rétablir le système antérieur. Autrefois, il y avait un Thalys qui arrivait le matin vers 8 h 20 et un autre qui revenait de Paris vers 21 heures. Un usager qui prenait le Thalys le matin à Mons rejoignait Paris, gare du Nord, une heure quart plus tard. Aujourd'hui, vous dites que la solution est de se rendre à Bruxelles. Pour aller à Paris, les habitants de ma région ne vont pas à Bruxelles, ils vont à Valenciennes. En effet, le trajet de Mons à Bruxelles dure une heure et, avec les temps d'attente, la durée du voyage est doublée. Il n'est donc plus très utile de prendre un train à grande vitesse, alors que le temps de transport est comparable à un voyage en voiture. L'avantage du Thalys pour les habitants de la région de Mons-Borinage, du Centre et d'une grande partie du Hainaut est complètement gommé par l'absence du passage sur la dorsale wallonne. Il n'est pas non plus nécessaire de bénéficier de rames à grande vitesse sur la dorsale puisque, de Mons, même sans la ligne à grande vitesse, on reliait Paris en une heure quart, ce qui constitue un atout important. De plus, Mons disposera bientôt d'une belle gare qui ne verra plus de liaisons internationales. Cela n'a pas beaucoup de sens.

Enfin, on parle souvent de fréquentation et, dans ce cadre, chaque fois que j'ai emprunté ce train, il était pratiquement rempli. Par contre, je sais aussi que le Thalys qui venait d'Ostende était vide. A-t-on supprimé notre Thalys parce que celui d'Ostende était vide et qu'il fallait dès lors supprimer aussi celui de la dorsale wallonne? Est-ce la vérité? Je ne le sais pas, mais c'est ce qui se dit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du chantier de la gare de Mons" (n° 16884)

25 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortgang van de werken in het station

Bergen" (nr. 16884)

25.01 **Éric Thiébaud** (PS): J'ai beaucoup de questions mais j'ai attendu que vous preniez vos fonctions, que vous preniez vos marques, pour venir avec les problèmes que je pose à vos prédécesseurs depuis des années, toujours sans solution, mais je vous les remets dans les mains, en faisant confiance à votre expertise.

Donc, la gare de Mons. Comme vous le savez, le chantier de la gare de Mons a connu de nombreuses péripéties. Les suspensions de travaux ont été fréquentes et les critiques formulées par les navetteurs, lassés par les désagréments liés aux retards, ont alimenté les débats. Aujourd'hui, toutefois, il semblerait que le chantier avance enfin avec une certaine continuité. Depuis un mois environ, les travaux ont en effet repris sur le chantier de la gare où de nouvelles grues sont entrées en activité alors qu'en octobre 2016, pour rappel, les travaux avaient connu un énième arrêt. La société Eurogare, maître d'œuvre, était contrainte de lancer un nouvel appel à candidatures pour poursuivre les travaux sur la passerelle. Une situation trop souvent vécue malheureusement depuis le lancement du chantier. Désormais, alors que les choses paraissent bien repartir, je crois qu'il est utile de faire le point sur la situation, monsieur le ministre. Pourriez-vous m'indiquer où en sont les procédures pour l'exécution et la suite des travaux? De nouveaux marchés publics doivent-ils encore être lancés? Si oui, sur quels volets portent-ils? Enfin, et surtout, pourriez-vous me donner une *deadline* des prochaines étapes pour la finalisation du chantier et, éventuellement, une date pour la réception de la nouvelle gare de Mons?

25.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, concernant les marchés de travaux de la gare de Mons et leur état d'avancement, la SNCB nous communique ce qui suit. Le marché "gros œuvre, béton et infrastructure ferroviaire hors caténaires", est exécuté à 95 % et se poursuit. Le marché "caténaires" est réalisé à 75 % et se poursuit. Le marché "charpentes métalliques" a été interrompu suite à la défaillance généralisée de l'adjudicataire. En novembre 2016, le marché relatif à l'achèvement de la passerelle, aux avant-perrons et aux escaliers a été attribué et les travaux ont repris et sont en cours. La procédure d'attribution du marché relatif aux abris de quai et aux auvents: une procédure négociée avec publicité est actuellement en cours. Le marché "couvertures et façades" est en cours d'exécution. Le marché "escaliers mécaniques et ascenseurs" a été commandé en septembre 2016 et est en cours d'exécution.

Le marché "techniques spéciales et revêtement inférieur du caisson de la passerelle" a été approuvé par la SNCB ce 24 février 2017. Le marché "second œuvre et parachèvement" et le marché "abords" sont au stade de la finalisation des études du projet. La SNCB m'informe que l'objectif est la mise en service de la gare à la fin 2018. Mais mon naturel pragmatique reste prédominant. Par conséquent, je suis prudent avant de reprendre à mon compte une telle échéance. Dans le courant de l'année 2019, divers parachèvements seront réalisés sur les quais. Des opérations de démontage de la gare provisoire et des accès seront exécutées, de même que l'aménagement des abords.

25.03 **Éric Thiébaud** (PS): Je vous remercie pour ces précisions.

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

26 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geluidsoverlast aan het station van Neerpelt als gevolg van een stilstaande goederentrein"** (nr. 16901)

26 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores provoquées par un train de marchandises à l'arrêt à la gare de Neerpelt"** (n° 16901)

26.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, in de stationsomgeving van Neerpelt zijn er de laatste tijd heel wat klachten te horen over geluidsoverlast door een stilstaande goederentrein of –treinen.

Elke middag komt een zware goederentrein terug van een zinkfabriek in het Nederlandse Budel en die trein wordt normaliter getrokken door twee diesellocomotieven. In het station van Neerpelt moet die trein dan vaak wachten alvorens zijn rit verder te zetten. De wachttijd kan oplopen tot een uur of langer. De locomotieven worden niet stilgelegd maar blijven de hele tijd draaien. Dat veroorzaakt niet alleen lawaai voor de omwonenden maar leidt ook tot energievervalsing en milieuverontreiniging. De buurtbewoners zijn al bij verschillende instanties te rade geweest – bij hun burgemeester en bij de ombudsdienst van de NMBS –

maar voorlopig zonder resultaat.

Ik heb drie concrete vragen voor u.

Ten eerste, bent u op de hoogte van het probleem van de geluidsoverlast ten gevolge van die stilstaande goederentrein in het station van Neerpelt?

Ten tweede, hoe kan verklaard worden dat die locomotieven niet stilgelegd worden zolang de trein voor langere tijd niet verder kan rijden?

Ten slotte, welke potentiële oplossing ziet u voor het probleem en welke stappen zult u zetten?

26.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, uw vraag gaat over de trein met nummer 47617 die tussen Antwerpen en Budel rijdt en waarvan B Logistics de operator is. Deze trein heeft een voorziene halte in Neerpelt van 12 u 53 tot 13 u 43. Deze trein rijdt echter op sommige dagen te vroeg binnen op het Belgische spoornetwerk en moet dus in Neerpelt wachten, met andere woorden hij moet langer wachten vooraleer zijn rit verder te kunnen zetten.

Infrabel laat mij weten dat ze via haar dienst Informatie voor Buurtbewoners hierover geen enkele klacht heeft ontvangen. Via deze dienst kunnen de buurtbewoners in contact treden met Infrabel. Zij zijn telefonisch gratis beschikbaar, 7 dagen op 7 en dit tussen 7.00 en 22.00 uur. Verzoeken kunnen ook per mail worden verstuurd. Daarnaast kunnen klachten over geluidsoverlast eveneens worden ingediend via een formulier dat gemakkelijk terug te vinden is op hun website.

De cel Geluid en Trillingen van Infrabel doet continu onderzoek naar pragmatische oplossingen om geluidshinder te verminderen. Dit betreft aanpassingen aan de infrastructuur voor reductie van geluid aan de bron via onder meer *rail pads* – rubberen onderleggers tussen dwarsliggers en spoor, – raildempers en akoestisch slijpen. Daarnaast volgt de cel de resultaten op van de monitoringstations waar de geluidsniveaus worden gemeten.

26.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben blij te horen dat treinen soms te vroeg komen in dit land.

26.04 Minister **François Bellot**: (...)

26.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Dat is zo. Blijkbaar hebben de buurtbewoners het verkeerde pad gevolgd voor hun klacht. Ik zal hen wijzen op de kanalen die u hier opgeeft. Ik noteer ook dat Infrabel, althans de cel die zich daarmee bezighoudt, openstaat voor pragmatische oplossingen, die dan opgevolgd worden.

Ik denk dat dit inderdaad een antwoord is op de vraag om samen een pragmatische oplossing te zoeken. Zolang mensen in overleg staan en de goede wil van Infrabel ondervinden, lijkt mij dat een aanvaardbaar voorstel. Ik zal dit dan ook terugkoppelen naar de buurt.

Bedankt voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Questions jointes de

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation de managers de lignes" (n° 16738)

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains sur la ligne 96" (n° 17099) (*continuation*)

27 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van lijnmanagers" (nr. 16738)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen op lijn 96" (nr. 17099) (*voortzetting*)

27.01 François Bellot, ministre: Monsieur le président, tout à l'heure quand j'ai répondu sur la ponctualité, même si les auteurs ne sont pas là, je voudrais signaler que la SNCB a communiqué aujourd'hui les chiffres officiels sur la ponctualité. Sur le trafic intérieur, au niveau global, janvier 2016: 89,9 %; janvier 2017: 90,7 %. Pour les correspondances assurées qui posaient un problème à Mons, en janvier 2016, c'était 91,4 %; en janvier 2017: 94,3 %. Donc, une augmentation de 2,9 %. Pour Charleroi-Sud, les correspondances sont passées de 92,2 % à 94,5 %. C'est officiel. Il y a un communiqué de la SNCB.

Enfin, voici des chiffres concernant la ponctualité sur les lignes 96, 161 et 162. Sur la ligne 96, en novembre 2016, la ponctualité était de 82,2 % et en janvier 2017 de 88,7 % soit une augmentation de 6,5 %. Il s'agit de la ligne de Mons. Une dame avait fait une pétition en disant que ce n'était plus possible mais elle a dit à un journaliste que cela allait beaucoup mieux. Et M. Tabone l'a reconnu aussi. Mais ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un mois que c'est définitif. Sur la ligne 161, la ponctualité de novembre 2016 était de 77 % pour atteindre 91 % en janvier 2017, soit une augmentation de 13,3 %. Sur la ligne 162, au sud de Namur vers Arlon, la ponctualité était de 56,7 % en novembre 2016 et, en janvier 2017, de 79,8 %, soit une amélioration de 23,1 %. Quand j'ai donné des chiffres tout à l'heure, ces chiffres étaient beaucoup plus globaux. Cela résulte d'une communication que la SNCB a faite ce matin.

De **voorzitter**: Dit zijn aanvullingen op de vragen van de heer Flahaux en mevrouw Poncelet over de stiptheid. Ik betreur wel dat de NMBS u een antwoord bezorgt dat vandaag wordt gecorrigeerd. De cijfers van januari had men toch al eerder in een antwoord kunnen geven. Dit terzijde.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse de l'absentéisme à la SNCB" (n° 16919)

28 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het absentéisme bij de NMBS" (nr. 16919)

28.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en 2015, le taux d'absentéisme était de 5,32 % à la SNCB contre 4,98 % l'année précédente, mais peut-être de nouveaux chiffres viennent-ils de tomber. Comment expliquez-vous cette augmentation de l'absentéisme? Quelles mesures comptez-vous prendre en la matière?

28.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, monsieur Devin, par rapport à 2014, le pourcentage d'absentéisme a effectivement connu une augmentation à la SNCB en 2015. Cela concorde avec la tendance à la hausse de l'absentéisme observé dans tout le secteur public, selon les chiffres publiés par Medex et dans le secteur privé, selon les chiffres des *white papers* de Securex, telle qu'elle apparaît dans le tableau dont je vous remets une copie en annexe.

En ce qui concerne le suivi médical de l'absentéisme, il n'y a pas eu de modification au cours de la période 2015-2016. Une analyse de l'absentéisme est actuellement en cours au sein de la SNCB et un certain nombre d'actions seront menées sur la base des résultats obtenus, ceux-ci devant permettre d'aboutir à des solutions à court terme ainsi qu'à des solutions structurelles réalisables à long terme.

Donc, à la SNCB, d'une année à l'autre, on a une augmentation de 0,34 % comme vous l'avez justement dit. Pour le Medex, c'est + 0,27 % et, pour le secteur privé, c'est + 0,43 %.

28.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions.

On a tous comme réponse que c'est en court. Quand cela va-t-il atterrir? Une étude en cours peut durer un an, deux ans, trois ans. Quand cette étude a-t-elle commencé et quand attendez-vous les résultats? Ce n'est pas une question piège. Si vous ne savez pas y répondre, vous me le dites et je redéposerai la question plus tard.

28.04 François Bellot, ministre: Vous pourriez peut-être poser la question en marge de l'audition des responsables de la SNCB prévue la semaine prochaine. Je veux bien leur poser la question de savoir où ils en sont. Je veux bien chercher la réponse mais je n'ai pas tous les leviers de tous les bureaux d'études, de tous les marchés qui sont passés à la SNCB. Je m'en excuse mais il faudrait peut-être aussi poser la

question la semaine prochaine. S'ils n'ont pas la réponse, revenez vers moi pour me demander quel est l'échéancier, quelles sont les étapes, etc.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Benelux" (n° 16920)

29 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-verbinding" (nr. 16920)

29.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, vous vous souviendrez, peut-être, combien votre réflexion sur le Thalys wallon, sur la ligne du Benelux et sur la ligne qui pourrait relier Bruxelles à la Suisse m'a intéressé.

Pourriez-vous me donner plus d'informations sur la ligne reliant Bruxelles, Anvers, Roosendaal, Dordrecht-Rotterdam-Central, La Haye, Schiphol, Amsterdam-Central? Quel est son taux de fréquentation? Quels sont les moyens budgétaires mis sur la table par la Belgique et les Pays-Bas pour assurer la liaison entre Bruxelles et Amsterdam?

Vous m'avez expliqué que le Thalys wallon était déficitaire. Je m'inquiète de savoir si la ligne précitée est bénéficiaire ou déficitaire et quelles sont les sommes qui lui ont été consacrées, en termes d'investissements, durant ces dernières années.

29.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, pour l'historique de cette ligne, je vous renvoie à la réponse donnée à la question n° 1372 posée par M. Di Rupo.

Le service assuré actuellement est similaire à la situation de l'ancien train Benelux, à savoir une relation à la vitesse commerciale significativement inférieure à celle du Fyra circulant via la ligne 12 et Roosendaal sans réservation et avec une double fonction de mission publique intérieure en Belgique et aux Pays-Bas et une mission commerciale à l'international.

Le taux d'occupation varie selon les sections et doivent se comparer au taux d'occupation dans les trains du service intérieur en Belgique qui est de 26,2 %.

Le taux d'occupation moyen sur la base des ventes est de 42 % à la frontière. Cela correspond aux ventes 2015 de la SNCB plus DNS divisées par le nombre de sièges à bord des trains.

Cependant, lors de comptages périodiques, il n'est pas exceptionnel de constater une occupation représentant 64 % de la capacité comme, par exemple, entre Rotterdam et Bruxelles. À ces voyageurs viennent s'ajouter, entre Bruxelles et Anvers ainsi qu'entre Roosendaal et Amsterdam, les voyageurs en trafic domestique.

L'IC Bruxelles-Amsterdam est un train sans réservation obligatoire. Dès lors, de nombreux voyageurs choisissent de l'emprunter avec des titres de transport bon marché (moins chers que pour le Thalys) comme les abonnements, les libres-parcours, les Pass. En pareil cas, il est très difficile de procéder à des comptages fiables sur la base "origine-destination" précise.

Pour l'année 2013, le résultat d'exploitation de la SNCB était positif. En 2014, avec l'augmentation du nombre de fréquences, le résultat est devenu négatif. En 2015, le déficit d'exploitation s'est encore aggravé, mais il a été fortement compensé par le mécanisme négocié avec NS et l'État hollandais par lequel les NS compensent la perte de la SNCB si celle-ci dépasse 1,5 million par an pour la circulation sur les lignes classiques.

L'augmentation des fréquences au-delà de douze allers-retours et le passage par des lignes à grande vitesse, négociés dans le *samenwerkingsafspraken* avec les NS et l'État néerlandais en 2013, augmentent fortement le déficit de la desserte pour la SNCB. Heureusement, le mécanisme négocié de limitation de déficit de la SNCB par une compensation venant des NS amoindrit l'impact pour compte de la SNCB.

Depuis 2013 et selon les accords entre NS et la SNCB, avec l'accord du ministre de l'époque, le déficit

éventuel à supporter par la SNCB est plafonné à 1,5 million. Ce fut le cas en 2015 et en 2014.

29.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, on voit bien là la différence de traitement entre le Thalys wallon et ce qui relie...

29.04 François Bellot, ministre: Qui a négocié l'accord?

29.05 Laurent Devin (PS): Je ne suis pas un historien. Je m'attache aux faits. Toutefois, je veux bien ouvrir le débat. Monsieur Bellot, qui a décidé d'arrêter le Thalys wallon?

C'est une différence de traitement très claire. Les Pays-Bas veulent garder cette ligne et sont prêts à payer des compensations. La Belgique affirme pouvoir supporter 1,5 million de perte. Par ailleurs, en Wallonie, la Belgique ne veut rien supporter et n'est même pas prête à mettre de l'argent sur la table pour entretenir le Thalys wallon vis-à-vis des partenaires français.

Il est vrai que c'est un changement de mentalité profond qui s'est installé: changement de gouvernement, changement de mentalité avec deux Régions différentes!

Vous venez de nous démontrer que la Hollande avait une attitude différente et qu'on ne traitait pas de la même manière les différentes parties en Belgique. Si Elio Di Rupo a posé la question, c'est que la réponse est très intéressante.

29.06 François Bellot, ministre: Je rappelle que le ministre de l'époque qui a négocié cela, c'est M. Magnette. Deuxième chose: la différence avec un train classique vers les Pays-Bas sur deux sections de trafic intérieur, c'est que chacun supporte le déficit de sa partie. En plus, la SNCB couvre tout au plus 1,5 million de la charge.

Thalys est une compagnie privée. Il faut savoir que la SNCF fait payer à la SNCB la charge du passage du train sur le réseau français. Quand nous leur avons proposé, en 2010, en 2011, en 2012, le même accord que celui avec la NS, la SNCF a refusé. Ils disent: "Si vous passez avec des trains, vous payez vous-même le coût du passage de vos trains sur le réseau français." Avec les Pays-Bas, c'est différent.

Ce serait tellement plus facile d'avoir un effet miroir. Cela me plairait de faire cela. De refaire du Namur-Paris comme le train classique international qui existait avant; que chaque compagnie couvre la charge de l'exploitation du train sur son territoire. Pour la liaison vers les Pays-Bas, ce sont les Néerlandais qui sont demandeurs. Pour la liaison vers la France, ce sont les Belges qui sont demandeurs.

Je n'ai aucun souci à appliquer sur le réseau entre Namur et Paris le même système qu'avec les chemins de fer néerlandais. Je serais un homme heureux. Le problème, c'est que la SNCF n'accepte pas de couvrir les charges d'exploitation d'un train classique sur le réseau sur son territoire. Je suis prêt à retourner demain voir M. Pepy pour lui demander. Malheureusement, il ne veut pas le faire pour l'instant. Le déficit du chemin de fer français est actuellement colossal.

29.07 Laurent Devin (PS): Vous pouvez me répondre quinze fois que c'est M. Paul Magnette qui a négocié cela avec les Pays-Bas. Je ne lui donne pas tort. Mais si on a une telle attitude, on le fait pour les trois parties de notre pays. Vous m'expliquez qu'il n'est pas possible de faire avec les Français ce qu'on fait avec les Néerlandais.

Dans ce cas, l'histoire de cette ligne n'est pas close. Parce que si on partage le même objectif, la réalité des Wallons n'est aujourd'hui plus celle des Flamands. Et on ne traite pas une partie comme l'autre partie. Vous allez me dire: "Ce n'est pas de ma faute, c'est de la faute de la SNCF."

Mais il y a un constat implacable, c'est qu'on peut allègrement voyager de Flandre vers les Pays-Bas mais qu'il n'est pas possible de le faire de la Wallonie vers la France. Vous avez beau m'expliquer ce que vous voulez, c'est la vérité. Il y a des sections intérieures en Wallonie, plusieurs, Liège, Namur, Charleroi, Mons, comme il y en a d'autres en Flandre, que j'ai citées dans ma question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 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 manque de transparence de la SNCB" (n° 16921)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport et le contrat de gestion" (n° 16922)

30 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan transparantie bij de NMBS" (nr. 16921)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan en de beheersovereenkomst" (nr. 16922)

30.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, nous allons tout doucement finir par y arriver. Je parle du Plan de transport 2017 de la SNCB.

L'association de voyageurs Navetteurs.be s'inquiète du manque de transparence de la SNCB. En effet, malgré diverses réunions d'information, organisées par le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF) au sujet du Plan de transport 2017, l'association ne dispose à ce stade que d'une liste générale de projets retenus et non retenus et ce, même pour le projet qu'elle a remis comme "prioritaire" concernant la ligne 132 Charleroi-Couvin.

À ce sujet, monsieur le ministre, quels sont les projets retenus et non retenus dans le Plan de transport 2017 de la SNCB? Quels sont les changements prévus pour la ligne 132 Charleroi-Couvin et pour la ligne 108 Binche-Turnhout?

30.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, comme répondu le mois dernier à la question n° 16113 relative aux changements prévus dans le cadre du Plan de transport sur les lignes 96 et 108, ledit plan s'appuie principalement sur trois axes de développement.

Outre l'extension quantitative de l'offre de transport à travers l'ajout de trains à hauteur de 5 %, la SNCB a veillé à une amélioration qualitative de son plan de transport en augmentant autant que possible la vitesse commerciale de ses relations les plus importantes en termes de volume de voyageurs et a accordé une attention particulière au développement des correspondances train-train et bus-train dans plusieurs nœuds de correspondance.

S'agissant des projets concrets, je vous renvoie à nouveau vers les *road shows* qui vont commencer à l'initiative de la SNCB dès ce mois. Leur objectif est de communiquer en détail les prochaines modifications de l'offre en termes de volume, de vitesse commerciale et de correspondance. Le 14 mars, la SNCB et Infrabel viendront, au demeurant, en commission apporter des explications quant au Plan de transport.

Le contrat de gestion est bien avancé et devrait entrer dans sa phase de finalisation, à la suite de l'entrée en fonction de Mme Dutordoir. Nous avons en effet attendu qu'elle soit en place pour prendre les engagements qu'elle devra ensuite défendre.

Pour ce qui est d'Infrabel, son CA vient de mandater son management afin de négocier le plan d'entreprise et le contrat de gestion avec mon cabinet. Nous sommes loin d'aboutir avec Infrabel, croyez-moi!

30.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, c'est vrai qu'on attendait Mme Dutordoir, mais depuis le temps que M. Cornu avait annoncé son départ! On est d'accord là-dessus. Et si M. le ministre me dit qu'on n'est pas prêt d'atterrir, je ne lui demanderai pas quels sont les délais. On verra ce qu'il en est. Je n'irai pas plus loin dans le développement de ma réplique.

(...): (...)

30.04 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations au sujet du contrat de gestion? Vous m'avez parlé des *road shows*. Des dates ont-elles déjà été communiquées aux uns et aux autres?

30.05 François Bellot, ministre: Je pense que cela commence le 20. Je crois savoir que les gouverneurs ont été informés de cela. Je ne connais pas le planning mais ils viennent vous présenter le Plan de transport

la semaine prochaine.

30.06 Laurent Devin (PS): Vont-ils nous présenter le contrat de gestion en même temps? Tant qu'à faire, autant économiser l'énergie des uns et des autres. On aura donc la présentation la semaine prochaine.

Pour le contrat de gestion, monsieur le ministre, peut-on avoir une information en la matière? J'ai entendu une partie de votre réponse à mon collègue Cheron. On parlait de délais. Vous allez me dire que c'est en cours. Une échéance a-t-elle été prévue? Pourriez-vous nous la communiquer? Où en est l'état d'avancement des négociations? Bref, quel est votre calendrier en la matière?

30.07 François Bellot, ministre: Je n'ai pas de calendrier particulier. Vous devez savoir que, depuis le mois de juin 2016, les grands choix du gouvernement ont été posés et communiqués aux deux entreprises. J'attends des deux entreprises et des deux conseils d'administration qu'ils me transmettent les documents. J'ai ceux de la SNCB mais comme la logique veut qu'on présente simultanément l'ensemble des documents Infrabel et SNCB puisque les contrats de gestion notamment ont un effet miroir et qu'ils ont exactement la même structure, il ne serait pas logique de présenter l'un sans l'autre. J'ai rappelé aux uns et aux autres les attentes qui étaient les nôtres.

30.08 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, simplement, vous agissez en toute transparence et vous nous l'aviez déjà dit mais le temps passe. Vous avez déposé les documents au mois de juin.

30.09 François Bellot, ministre: J'ai déposé les choix gouvernementaux, la répartition des dotations, la répartition des redevances d'infrastructure. Tous les grands choix ont été faits fin juin, début juillet. Ils ont eu toutes les indications, donc j'attends du management et des conseils d'administration d'une entreprise autonome qu'ils me transmettent les documents indispensables.

Je dispose de tout en ce qui concerne la SNCB, point!

30.10 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, c'est le temps d'une grossesse, neuf mois! Aujourd'hui, on a annoncé un heureux événement. J'étais en réunion ce matin avec Mme Galant, que j'ai félicitée, d'ailleurs. J'espère que, prochainement, nous allons avoir de bonnes propositions en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les systèmes d'arrêt d'urgence TBL1+ et ETCS" (n° 16923)

31 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodstopsystemen TBL1+ en ETCS" (nr. 16923)

31.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, le 5 juin dernier, une collision ferroviaire entre un train de marchandises et un train transportant des passagers a causé la mort de trois personnes à Saint-Georges-sur-Meuse. La collision aurait pu être évitée si le signal avait été équipé d'un système d'arrêt d'urgence tel que le TBL1+ ou l'ETCS. Quelle est l'évolution en matière d'installation de TBL1+ et d'ETCS depuis cet accident ?

31.02 François Bellot, ministre: En ce qui concerne l'infrastructure, comme annoncé lors des différentes auditions liées à la sécurité qui ont eu lieu dans cette assemblée, le programme TBL1+ a été mené à son terme par Infrabel. Ce système équipe à présent l'ensemble des nœuds ferroviaires.

Conformément aux engagements pris devant la commission Infrastructure, l'installation d'ETCS se poursuit selon le masterplan. Au 1^{er} janvier 2017, 20 % des voies principales, soit 1 264 kilomètres, ont été équipés. Infrabel poursuit l'installation du système. On parle parfois aussi de plus de 1 500 kilomètres. Les 1 264 kilomètres concernent le réseau intérieur, hors LG 1, 2 et 3, hors lignes TGV.

En ce qui concerne le matériel roulant, l'ensemble de la flotte SNCB affecté aux missions de service public est équipé de TBL1+ depuis fin 2013. En juin 2016, 29 % de la flotte SNCB était équipée d'ETCS activés; depuis janvier 2017, 33 % de la flotte SNCB est équipée d'ETCS activés. L'objectif du masterplan est

d'équiper pour fin 2023 avec l'ETCS l'ensemble de la flotte SNCB affectée aux missions de service public.

31.03 Laurent Devin (PS): Merci, monsieur le ministre. Est-ce satisfaisant que cela soit fait en 2023? Je pourrais vous interpellier plus tard si vous ne souhaitez pas me répondre maintenant. Considérez-vous que c'est un délai normal?

31.04 François Bellot, ministre: Je pense que la commission de suivi des recommandations de Buizingen vérifie régulièrement si les deux entreprises suivent le planning du masterplan. Vous faites ces auditions, moi je n'y participe pas. Je pense qu'ils ont expliqué pourquoi cela prenait du temps. Il y a des questions d'équipement, de fourniture, de matériel... Je n'ai pas de réponse préparée mais je crois savoir qu'ils avaient indiqué que, sur le plan du déploiement de l'ETCS, il n'était pas possible d'aller plus vite, au vu des contrats, des marchés et des contraintes techniques et opérationnelles. Mais je ne sais pas qui fait partie de la commission de suivi. Je pense que c'est la commission dans son ensemble.

Le président: Le comité de suivi n'existe plus. On organise normalement dans cette commission, de temps en temps, une réunion de suivi.

31.05 François Bellot, ministre: Oui, mais c'est votre commission qui s'est instituée en commission de suivi en interrogeant Infrabel et la SNCB.

Le président: Tout à fait.

31.06 François Bellot, ministre: J'imagine que vous faites le point une fois par an. Il faudrait leur demander qu'ils vous indiquent où ils en sont dans le déploiement.

31.07 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. Je note bien cette interpellation à faire dans le cadre de la commission de suivi.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De voorzitter: Vraag nr. 16925 van mevrouw Inez De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

32 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de visuele herwaardering van oude spoorwegbruggen en -tunnels" (nr. 16932)

32 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la revalorisation visuelle des vieux ponts et des tunnels ferroviaires" (n° 16932)

32.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, Infrabel heeft honderden spoortunnels en spoorbruggen in eigendom. Het gaat om een verscheidenheid aan infrastructuur, waarnaar Infrabel steevast verwijst als "kunstwerken." Toch moet vastgesteld worden dat talloze bruggen en tunnels er verre van artistiek uitzien. Meer zelfs, sommige bouwsels zijn esthetisch hinderlijk en kunnen een rem zetten op de stadsontwikkeling in de nabijheid. Relatief bescheiden ingrepen maken het mogelijk dergelijke infrastructuur om te vormen tot een meerwaarde voor de buurt: inkleding met kunst, informatiedragers, *green walls*. Zulke dingen kunnen een totaal ander effect geven. In het verleden werkten dienstenverlenende netwerkbedrijven al samen met gemeentebesturen om visueel hinderlijke infrastructuur anders in te kleden met het oog op stadsontwikkeling. Een voorbeeld daarvan is de watertoren van Gentbrugge langs de E17.

Ik kom tot mijn concrete vragen.

Heeft Infrabel een concrete visie op de visuele herwaardering van oude bruggen en tunnels? Zo ja, in welke gemeenten heeft dit mogelijk al tot resultaten geleid?

Is Infrabel bereid samen te werken met de steden en gemeenten met het oog op de visuele herwaardering door middel van aankleding of beschildering? Onder welke voorwaarden zou dit kunnen?

32.02 Minister François Bellot: Beste collega, Infrabel streeft ernaar bij onderhoudswerken aan

spoorwegbruggen naast het structurele aspect ook de nodige aandacht te besteden aan het esthetische aspect van de brug of de tunnel. Ik geef u een aantal voorbeelden van realisaties en ontwerpen.

Infrabel is steeds bereid in dialoog te treden met steden en gemeenten om samenwerking in lokale initiatieven te onderzoeken. De voorbeelden die ik u geef, tonen aan dat Infrabel reeds in verschillende projecten samengewerkt heeft met openbare besturen en verenigingen om bruggen en tunnels te voorzien van een esthetische aankleding.

Bij zo'n samenwerking zijn afspraken nodig over de installatie, het onderhoud en de afbraak of verwijdering van de inkleding. De inrichting mag bovendien geen belemmering vormen voor het beheer, het onderhoud en de herstelling van de brug of tunnel. Na het verwijderen moet de constructie in haar oorspronkelijke staat hersteld worden. Tevens moeten de veiligheidsvoorschriften in de buurt van sporen gerespecteerd te worden en mag de exploitatie niet in het gedrang komen.

32.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het is duidelijk. Ik dank u ook voor de concrete voorbeelden. Het is duidelijk dat de maatschappij openstaat voor overleg ter zake.

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

De **voorzitter**: Collega's, ik kijk even naar de minister.

32.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, in dat geval laat ik mijn vragen omzetten en neem ik de antwoorden mee.

De **voorzitter**: De volgende vragen worden allemaal omgezet in schriftelijke vragen: vraag nr. 16945 van de heer Raskin, vraag nr. 16960 van de heer Van den Bergh, vraag nr. 16970 van mevrouw De Coninck, vraag nr. 16990 van de heer Van Hecke, vraag nr. 16091 van de heer Gilkinet, vraag nr. 17032 van de heer Van den Bergh, vraag nr. 17053 van de heer Van Hees, vraag nr. 17059 van de heer Raskin, vraag nr. 17064 van de heer Gilkinet, vraag nr. 17065 van de heer Gilkinet, vraag nr. 17095 van de heer Van den Bergh en vraag nr. 17096 van de heer Van den Bergh.

33 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Comité de concertation sur le survol de Bruxelles" (n° 16612)
- M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la marge de tolérance aux normes de bruit bruxelloises relatives au trafic aérien depuis Brussels Airport" (n° 16773)
- M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre demandée par le bourgmestre de Wezembeek d'une procédure permanente d'atterrissage sur la piste 07L de Brussels Airport" (n° 17017)

33 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Overlegcomité over de vluchten boven Brussel" (nr. 16612)
- de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de tolerantiemarge in het kader van de Brusselse geluidsnormen voor het luchtverkeer vanuit Brussels Airport" (nr. 16773)
- de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verzoek van de burgemeester van Wezembeek om een vaste landingsprocedure voor baan 07L van Brussels Airport" (nr. 17017)

33.01 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis désolé d'avoir été absent tout à l'heure mais je parlais d'autres avions, les avions de chasse sur lesquels la majorité vient de prendre une décision. C'est la raison pour laquelle j'ai été absent et je remercie le président d'avoir postposé ma question.

Monsieur le ministre, la décision du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de supprimer la tolérance en matière de constat des infractions à l'arrêté du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien a déjà fait l'objet de nombreuses réactions, à la Chambre et en dehors.

Ces normes régionales ont été systématiquement validées par les plus hautes instances juridiques du pays, y compris européennes. Depuis 3 semaines, Brussels Airport, les compagnies aériennes et les partis de la majorité fédérale agitent honteusement le spectre des pertes d'emploi. Des chiffres alarmistes ont été avancés par les uns et les autres, sans que personne ne puisse vérifier leur véracité, je vous ai d'ailleurs posé une question écrite à ce sujet. Le chantage à l'emploi est, pour moi, indécent.

On sait que les infractions aux normes de bruit bruxelloises sont concentrées sur quelques routes essentiellement (celle du Canal et la route Delta, des routes empruntées essentiellement par des gros porteurs fret) et ailleurs dans Bruxelles pendant la tranche horaire 6 h 00-7 h 00 du matin. Prolonger la nuit jusqu'à 7 h 00, comme Ecolo et Groen le réclament, ainsi que 14 autres associations de défense de riverains depuis hier, résoudrait énormément de problèmes politiques et juridiques.

À défaut de vouloir avancer vers cette nuit environnementale pour toutes les routes aériennes, une nuit environnementale appliquée aux routes aériennes survolant les zones où la majorité des infractions sont constatées à Bruxelles résoudrait à court terme le problème juridique auquel vous êtes actuellement confronté.

De plus, l'article 34 de la licence octroyée à la société Brussels Airport Company prévoit explicitement que "le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'État fédéral ". Brussels Airport ne respecte donc pas les termes de sa propre licence d'exploitation.

D'où, monsieur le ministre, mes quatre questions. Pourriez-vous m'indiquer les résultats engrangés par le Comité de concertation qui s'est réuni ce 19 février 2017? Le premier ministre y a répondu, en séance plénière, il y a quinze jours. Quelles ont été les réponses que vous avez apportées à la proposition de compromis avancée le 16 février 2017 par le gouvernement bruxellois? Quelles restrictions d'exploitation comptez-vous prendre à long terme pour respecter les normes de bruit bruxelloises et d'éventuelles et légitimes futures normes de bruit flamandes? La Région flamande a, en effet, des normes de bruit pour toutes sortes d'activités mais pas, à ce stade, pour les avions. Avez-vous rappelé à Brussels Airport qu'il ne respecte pas l'article 34 de la licence d'exploitation qui lui a été octroyée? Quelles mesures avez-vous prises pour qu'il soit respecté?

Ma deuxième question est une question d'actualité très récente puisque, très récemment, le bourgmestre MR de Wezembeek-Oppem, Frédéric Petit, vous a écrit pour vous dire combien il est, selon lui, urgent de munir la piste 07L de Brussels Airport d'une procédure d'atterrissage PBN (*Performance Based Navigation*).

On se souviendra qu'au printemps 2016, suite à des questions écrites que je vous avais posées, les Bruxellois ont appris que la ministre Galant avait, dans un premier temps, demandé à Belgocontrol de publier un AIP *amendment*, rendant définitivement exploitable cette piste 07L.

Vous avez rectifié le tir plus tard en exigeant de Belgocontrol la publication d'un AIP Sup. Cette instruction temporaire permettait l'intensification de l'usage de cette route aérienne empruntant la piste 07L pour le temps des travaux en piste 01/19 uniquement. C'est ainsi que la mise en œuvre de la procédure PBN sur la piste 07L combinée à votre AIP Sup ont rendu techniquement possibles les atterrissages sur cette piste par tous temps. Ceci a provoqué pour quelques mois d'été un survol très intensif et inédit de plus de 300 000 Bruxellois du nord-ouest et de Brabançons flamands de la périphérie nord.

De façon faussement naïve, M. Petit vous fait remarquer qu'en fait "la PBN avait déjà servi en 2016 pour des approches sur la piste 07L lors des travaux d'entretien sur la piste 01/19. Le système avait été évalué positivement et peut dès lors y être appliqué." Comme par hasard, Belgocontrol a fait savoir dans la foulée que pour ce faire, il n'avait plus qu'à obtenir votre feu vert.

En fait, votre collègue de parti vous demande de republier un AIP *amendment*, celui-là même que vous avez supprimé en mars 2016 à votre avènement comme ministre de la Mobilité.

Monsieur le ministre, envisagez-vous de répondre positivement à la demande du bourgmestre de Wezembeek et donc demander à Belgocontrol de publier prochainement un AIP *amendment*, créant par-là une nouvelle Route Bellot, survolant plus de 300 000 Bruxellois? Si oui, quand? Une intensification de

l'usage de la piste 07L, désormais pourvue du système PBN, est-elle envisagée dans le cadre de la rédaction en cours de la *Vliegwet*?

33.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, en date du 21 février 2017, la Communauté flamande a introduit un second conflit d'intérêts sur base des normes de bruit bruxelloises. Bien que la Région de Bruxelles-Capitale conteste la validité de ce conflit d'intérêts, le gouvernement bruxellois a décidé qu'aucune amende ne sera perçue dans les soixante jours suivant ce nouveau conflit d'intérêts.

Une réunion entre conseillers et une réunion interministérielle se sont déroulées avant l'expiration du délai de soixante jours du premier conflit d'intérêts. Suite au Comité de concertation du 20 février, qui s'est conclu sans accord entre les parties, et au nouveau conflit d'intérêts déclenché, le premier ministre a réuni les ministres-présidents et les ministres compétents des Régions en ma présence le 23 février. Ces réunions se sont tenues dans un climat serein et constructif.

Lors de cette réunion, il a été décidé de mettre en place des groupes de travail sur certains éléments techniques et sur les demandes des différentes Régions selon un agenda et un contenu défini de commun accord entre toutes les parties.

À l'heure actuelle, trois réunions ont déjà eu lieu. Ces groupes de travail se réuniront de façon régulière durant les deux prochaines semaines jusqu'au prochain Comité de concertation. Ces groupes de travail rassembleront des membres de mon cabinet, des membres des cabinets régionaux concernés par la question, des représentants des administrations fédérales et régionales, ainsi que plusieurs acteurs aéroportuaires, économiques, sociaux et autres. Ces réunions permettront d'étudier en profondeur les différents aspects des demandes et de tenter de trouver un point de convergence.

Durant cette période, il est prévu que les ministres se voient afin d'évaluer l'avancée des travaux. Une réunion finale sera prévue par le premier ministre, du même format que celle du 23 février, afin de tirer les conclusions de cette première tournée de concertations.

Au niveau du gouvernement fédéral, je poursuis en parallèle mes travaux en vue d'une solution globale, structurelle et équitable qui sera concertée avec l'ensemble des acteurs, riverains y compris et, bien entendu, toutes les associations.

En ce qui concerne le système PBN, les normes internationales nous obligeront à moyen terme à équiper toutes les pistes de ce système. Je ne peux cependant pas aujourd'hui me prononcer sur telle ou telle piste, ce qui viderait de sens le principe de la concertation loyale.

Je rappelle que la solution devra être globale et ne peut se cantonner à des actions ponctuelles, bilatérales, sans cesse remises en cause et préjudiciable à la cohérence d'un tel dossier.

J'ajouterai, monsieur Hellings, que je reçois énormément de propositions, énormément de courriers, énormément de mails: des très courts, des très longs, des fondés, des moins fondés. Soyez assuré que nous les lisons tous. Nous essayons de comprendre toutes les suggestions, parfois les fausses, parfois les vraies. Je peux vous assurer de la loyauté avec laquelle je veux agir de manière équilibrée, en écoutant tous les intervenants, tous les interlocuteurs et, chaque fois qu'il est possible, en les rencontrant.

Contrairement à certaines informations qui ont circulé, quand des associations ont demandé à nous rencontrer, quand des opérateurs aéroportuaires ont fait de même, ainsi que des représentants politiques, mes collaborateurs du cabinet ou moi-même, les avons rencontrés. Maintenant, nous sommes dans la phase de concertation sur les demandes régionales qui ont été formulées récemment.

33.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Tout d'abord, je répéterai ce que j'ai dit au premier ministre, en votre présence en séance plénière, il est positif de voir les principaux interlocuteurs se parler à savoir les Régions et le gouvernement fédéral. La *Vliegwet* sur laquelle vous êtes en train de travailler aura indéniablement un impact sur les compétences environnementales exercées par les Régions. Je vous encourage vivement avant sa présentation au gouvernement et à *a fortiori* au parlement, à avoir un accord de coopération entre les Régions, qui ont la compétence environnementale, et l'État fédéral pour articuler les différentes compétences entre elles. Si vous présentez la *Vliegwet* sans accord de coopération avec les Régions, ce projet a de fortes chances de

se voir contesté devant la Cour constitutionnelle par les Régions parce que vous savez comme moi que cette *Vliegwet* comporte en son annexe 1 des routes aériennes qui sont bétonnées et qui auront un impact sur les compétences régionales.

En ce qui concerne l'intensification potentielle de l'usage de la piste 07, il est bien entendu que les normes internationales nous contraignent à utiliser, dans un État respectant les principes de sécurité et de sûreté, les systèmes de guidage les plus sûrs. Ils se fait que la piste 07 est utilisée en dernier recours et a toujours été envisagée de cette façon pour atterrir. S'il vous venait la mauvaise idée de publier un AIP *amendment* prévoyant que cette piste peut être utilisée autant que les autres, au nom du fait qu'elle serait aujourd'hui dotée d'un outil technologique lui permettant d'être utilisée par tout temps, vous déplacerez les nuisances de 60 000 personnes qui illégitimement subissent ces nuisances sur 300 000 autres personnes. J'attire votre attention sur le fait que ces personnes ont déjà connu ces nuisances cet été et se sont déjà mobilisées. Il suffit de visiter les réseaux sociaux, elles se sont déjà mobilisées et elles s'inquiètent. Dans le cadre du Plan Wathélet, les 400 000 Bruxellois qui ont été survolés du jour au lendemain ne l'avaient jamais été. Et ils ont réagi. Aujourd'hui, ce sont 300 000 Bruxellois du nord-ouest qui pourraient être survolés par les atterrissages si on intensifiait l'usage de la piste 07. Ils sont déjà mobilisés parce qu'ils ont déjà vécu cette nuisance. Cela pourrait être catastrophique pour votre réputation de voir une Route Bellot voir le jour.

33.04 François Bellot, ministre: Je ne sais pas d'où vous avez tiré cette information!

Avez-vous constaté un acte, un fait de ma part, de la part de l'État fédéral? Le PBN est une obligation. Pour faire partie du schéma de pistes préférentielles, ce n'est pas le PBN, ce n'est pas le VOR qui sont nécessaires, il faut un ILS. La piste 07L n'est pas dotée d'un système ILS.

Je suis inscrit dans une dynamique de concertation, où une ambition et une vision sont nécessaires. Une solution structurelle ne sera trouvée que si toutes les parties autour de la table, les partis politiques, les institutions régionales, les associations de riverains contribuent à sa recherche.

Ma méthode n'est pas celle de mes prédécesseurs. J'ai essayé de comprendre pourquoi ceux-ci avaient rencontré des difficultés. Certains étaient même animés de bonnes intentions. J'ose l'espérer. Si ces méthodes-là n'ont pas fonctionné, il faut changer de moyens. J'aimerais rechercher une forme de consensus, d'adhésion. C'est ensemble que nous trouverons une solution. Si nous échouons, c'est ensemble que nous échouerons.

Pourtant, ce sont des divergences de vue à tous les étages: aucune couche des intervenants ne peut dire que nous possédons un point de vue commun sur cette problématique. Aucune! Nous pouvons vous exposer les preuves et vous les expliquer. Parfois, dans les grandes lignes, une forme d'accord apparaît mais c'est dans le détail, que le diable se cache. Avez-vous observé un point de vue commun patronal, syndical, dans les familles politiques?

33.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): (...)

33.06 François Bellot, ministre: Oui peut être chez vous mais dans tous les autres partis, cela n'est pas le cas. Regardez ce qu'il se passe entre le gouvernement flamand et bruxellois, à l'intérieur des familles politiques. Au niveau juridique, aucun tribunal de première instance n'adopte la même position. Il y a aussi la séparation des pouvoirs, que je respecte. La voie de la concertation est la seule qui dégagera une solution structurelle et qui satisfera la légitime demande de nombreux riverains survolés, qui estiment qu'ils le sont trop, et les légitimes demandes de celles et ceux qui en vivent, qui travaillent et veulent garder leurs activités.

Ce point d'équilibre est délicat. C'est dans cette recherche que je m'inscris. Le chemin n'est pas des plus faciles. Je n'ai pas besoin de créer de routes à Bruxelles. Elles portent toutes déjà le nom de personnalités politiques. J'entends aujourd'hui des gens contester des routes qu'ils ont créées. Moi, j'ai de la mémoire. J'aime bien lire et me documenter: elles ont toutes le nom d'une personnalité politique contestée aujourd'hui. Notre action politique doit être orientée vers une solution. Moi, c'est cette solution que je cherche.

33.07 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, jamais vous ne m'aurez entendu remettre en cause votre bonne volonté. Jamais je ne vous ai fait de procès d'intention. Nous sommes d'accord là-dessus.

Il existe un point de vue commun. Hier, 14 associations néerlandophones et francophones ont remis un point de vue commun sur la nuit. La nuit environnementale a l'avantage de réduire la nuisance à la source sans déplacer la nuisance d'un endroit vers un autre, peuplé ou non. Les deux motifs d'inquiétude qui justifiaient ma question c'était d'abord que votre prédécesseur avait pris les dispositions réglementaires pour publier une route, la 07 de façon permanente. Pas temporaire. Vous avez heureusement rectifié le tir et je suis le premier à le reconnaître. Et mon deuxième motif d'inquiétude c'était que le bourgmestre de Wezenbeek-Oppem de votre parti, M. Petit, vous a écrit pour vous inciter à utiliser plus vaillamment la piste 07 et à prendre les mesures nécessaires, à savoir la publication d'un AIP *amendment* permanent pour l'intensification de l'usage de cette piste. Et il est légitime que, comme député de Bruxelles, je vous renvoie les craintes légitimes de 300 000 Bruxellois potentiellement survolés.

Je terminerai en vous souhaitant bon courage pour le règlement de cette situation. Vous n'avez pas hérité d'un dossier facile et nous serons toujours à vos côtés si vous prenez les décisions logiques qui s'imposent. La première d'entre elles est, évidemment, la nuit environnementale que les Verts, flamands et francophones appellent de leurs vœux.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs 16936 en 16937 van mevrouw Caprasse worden omgezet in schriftelijke vragen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.59 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.59 heures.