COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 MAART 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 22 MARS 2017

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.40 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.40 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Blue-bikepunten" (nr. 16705)**

01 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points Blue-bike" (n° 16705)**

01.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, Blue-bike is een initiatief van de NMBS, B-parking, De Lijn, FIETSenWERK en Tec. Als we de website raadplegen, dan zijn er momenteel 53 Blue-bikelocaties in België waar men automatisch een fiets kan huren of ontlenen. In mijn provincie zijn er 7 punten: in Brugge, Ieper, Kortrijk, Oostende, Roeselare, Torhout en Waregem.

In mijn thuisstad heeft men de noodzakelijke aanvraag gedaan bij Blue-mobility nv. Nu is men bezig met het opstellen van een overeenkomst, die ter goedkeuring aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd. Het zou de bedoeling zijn om het Blue-bikepunt nog dit jaar te kunnen openen.

Blue-mobility nv bezorgde het stadsbestuur de financiële gegevens voor het voorzien in een nieuw Blue-bikepunt. Er is een eenmalige investering vereist van 7 000 euro exclusief btw voor de e-sloten en de stad moet in de fietsenstalling en de communicatie op de fietsenstalling voorzien.

Naast die eenmalige investering is er een jaarlijkse kostprijs voor onder andere het beheer en het onderhoud van de fietsen. Voor Poperinge, waar acht fietsen zouden worden gestald, betekent dit een jaarlijkse maximumkostprijs van 4 400 euro exclusief btw.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat er vandaag 53 Blue-bikelocaties zijn in België? Zijn die alle 53 gelegen aan NMBS-stations? Wordt de komende jaren in uitbreiding voorzien? Zo ja, hoeveel punten zouden er nog bijkomen en waar?

Wordt op voorhand een marktonderzoek gedaan in de gemeenten die een aanvraag indienen? Wat met eventuele concurrentie voor de lokale zelfstandigen? Wordt bij de installatie van een Blue-bikepunt financiële ondersteuning geboden aan de gemeente door bijvoorbeeld de NMBS of De Lijn?

01.02 **Minister François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat er op dit moment 53 Blue-bikelocaties zijn, waarvan 49 aan een NMBS-station.

Blue-mobility breidt haar netwerk de komende jaren met minstens 15 locaties per jaar uit, zowel aan lijnhalttes, (PNRS) als aan NMBS-stations. Er wordt vanuit Blue-mobility geen marktonderzoek in de gemeente gedaan.

De Blue-bikegebruiker betaalt jaarlijks lidgeld om van het systeem gebruik te kunnen maken. Deze gebruikt het systeem voor de laatste kilometers van een veelal functionele verplaatsing. Toeristische fietstochten zijn

niet de doelgroep van de Blue-bikedienstverlening en kunnen door de kleinhandel worden aangeboden.

Er zijn geen conflicterende situaties gekend in het huidige netwerk. De bestaande NMBS-locaties zijn alleen gefinancierd door NMBS-B-Parking. Er wordt steeds samengewerkt met de lokale overheid alvorens een nieuwe locatie op te starten. Er is een jaarlijkse financiële bijdrage aan Blue-mobility voor de werking ervan en de lokale promotie.

Sinds 2015 is B-Parking, dochteronderneming van NMBS, hoofdaandeelhouder van Blue-bike. B-Parking staat in voor het beheer en de exploitatie van de parkings voor auto's, fietsen en motorrijwielen van de reizigers, voor de opvolging en het beheer van de fietspunten, het opvolgen van het fietsdelen, de studie, de opvolging en/of het beheer van projecten inzake mobiliteit en intermobiliteit in de stations en het exploiteren van de parkings, via een centraal beheer en volgens de strategie van de NMBS.

Op deze manier zijn een efficiënt klantbeheer en opvolging mogelijk, is er slechts één aanspreekpunt voor de exploitatie van alle parkings in de stations en dragen de inkomsten van het autoparkeren bij tot een kwalitatieve exploitatie van de tweewielerparkings, voor fietsen, bromfietsen en moto's.

De andere aandeelhouders zijn De Lijn, FIETSenWERK en SRWT.

01.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van de parking aan het station te Poperinge" (nr. 16735)

02 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'agrandissement du parking de la gare de Poperinge" (n° 16735)

02.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een jaar geleden gaf uw voorgangster een overzicht van werken die de NMBS plant in enkele stations in de Westhoek. Voor 2017 werd onder andere de uitbreiding van de parking aan het station van Poperinge aangekondigd, waar 48 extra parkeerplaatsen zouden worden gecreëerd. Het gerucht gaat evenwel dat de uitbreiding niet zou doorgaan.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de aangekondigde parking met 48 plaatsen er in 2017 komt?

Ten tweede, welke andere werken staan in de periode tot 2020 op stapel in en aan stations in de Westhoek? Kunt u ook een timing geven?

02.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Lahaye-Battheu, er is inderdaad een evolutie tussen het antwoord dat ik u gaf in maart 2016 en wat ik u nu kan mededelen.

Het huidige voorstel van meerjareninvesteringsplan houdt rekening met de nieuwe budgettaire drempels, die lager zijn dan voorheen. Dat betekent dat in het voorstel van meerjareninvesteringsplan 2017-2020 slechts een deel van de projecten is opgenomen. Het is voorbarig om, zolang de onderhandelingen ter zake niet zijn afgerond, over de projecten in detail te treden.

Voor Poperinge is in het huidige voorstel van meerjareninvesteringsplan 2017-2020 inderdaad geen uitbreiding van de parking gepland.

In Ieper zijn tijdens de voorbije periode reeds verschillende werken uitgevoerd, zoals de aanleg van een nieuwe parking, de heraanleg van de bestaande parking en de heraanleg van het stationsplein in samenwerking met de stad. In het huidige voorstel van meerjareninvesteringsplan zijn er vóór 2020 geen werken gepland.

In Veurne is tijdens de voorbije periode een nieuwe onderdoorgang gebouwd. Over overige projecten zijn nog onderhandelingen aan de gang.

In Diksmuide zijn reeds werken aan de omgeving en het stationsgebouw gebeurd. Over overige projecten zijn nog onderhandelingen aan de gang.

In Kortemarke zijn de trapoverkapping en de fietsenstalling vernieuwd en is een nieuwe parking aangelegd. Over overige projecten zijn nog onderhandelingen aan de gang.

02.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor de gegeven stand van zaken.

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

La **présidente**: La question n° 16991 de M. Stefaan Van Hecke est transformée en question écrite.

03 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Wavre" (n° 16992)

03 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station van Waver" (nr. 16992)

03.01 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je me permets de vous interpellier une nouvelle fois concernant l'état de la gare de Wavre et de ses abords. Il semblerait, selon les autorités communales, que des promesses auraient été formulées à la commune de Wavre il y a quelques temps déjà. Ces promesses d'aménagement, malheureusement, n'ont toutefois pas été mises en oeuvre.

Une motion a été votée à l'unanimité lors du conseil communal d'octobre afin de réitérer une nouvelle demande auprès de la SNCB pour que les travaux nécessaires soient effectués aux abords de la gare de Wavre. On pense notamment au nettoyage du tunnel souterrain, au remplacement des vitrages cassés, au nettoyage des *tags* et à la remise en état des toilettes qui semblent être fermées en permanence.

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

03.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'indique qu'elle veille à réagir rapidement aux actes de vandalisme, et qu'elle doit parfois prendre des mesures transitoires comme, par exemple, le placement de panneaux dans l'attente du remplacement des vitres brisées.

La gare de Wavre, dont l'infrastructure n'est pas neuve, est victime d'un vandalisme accru: incivilités, vitres cassées, *tags*, etc. Les interventions de remise en état étaient programmées et ont été réalisées, selon la SNCB. L'automate de vente constamment vandalisé sera déplacé, pour permettre un meilleur contrôle social. En matière de sanitaires, l'accès aux toilettes peut se faire pendant les heures d'ouverture de la gare, en demandant la clé au guichet.

Afin de pallier à plus long terme ces problèmes d'insécurité et d'incivilités récurrents, une étude est en cours afin de faire placer des caméras de surveillance.

03.03 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Elles me surprennent, parce que rien n'a été fait en matière de travaux. Vous avez beau nous dire que des travaux d'urgence ont été effectués, je peux vous confirmer que non. J'y passe régulièrement. Les travaux n'ont pas été effectués. Je ne comprends donc pas votre réponse, qui est très lacunaire.

Je vous avoue que je ne manquerai pas de continuer à mettre la pression à ce sujet. Les caméras peuvent être une piste. Je pense que la commune travaille au placement de caméras à divers endroits. Effectivement, le dossier de la gare et de son plateau reste problématique. Je soutiens l'étude et la proposition de mise en place de caméras.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des passages à niveau à Wavre" (n° 16993)

04 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de overwegen in Waver" (nr. 16993)

04.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Monsieur le ministre, je vous interpelle concernant le courrier que je vous ai envoyé le 2 février dernier à la suite d'un incident survenu à un passage à niveau situé sur le territoire de Wavre. Nous avons frôlé la catastrophe de justesse, car une voiture s'était engagée sur le passage à niveau à cause d'embouteillages et le train s'est arrêté à trois centimètres de la voiture, à bord de laquelle se trouvait un enfant.

Dans ce courrier, je vous demandais d'organiser une réunion en urgence entre tous les acteurs concernés par la sécurisation des passages à niveau sur le territoire de Wavre (à savoir vous-même, Infrabel, le ministre wallon de la Mobilité et les autorités communales wavriennes).

Cette réunion aurait dû être l'occasion de faire le point sur la situation en matière de sécurisation des passages à niveau et de permettre aussi de voir dans quelle mesure il serait possible de renforcer la sécurité aux abords de ces passages.

Monsieur le ministre, j'ai appris par la presse qu'une réunion avec les autorités de la ville de Wavre s'était déroulée le 15 février. Pouvez-vous me faire le débriefing de cette réunion? Avez-vous évoqué l'idée d'organiser une réunion avec tous les acteurs concernés comme je vous l'avais suggéré dans le courrier cité plus haut? Si oui, pouvez-vous m'en dire plus?

04.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, Infrabel me dit avoir effectivement participé à une réunion avec les autorités de la ville de Wavre qui faisait suite à un incident intervenu le 1^{er} février, dont les raisons ont été clairement identifiées, sans mettre en cause Infrabel. Bien au contraire, le personnel de la SNCB et d'Infrabel ont réagi de manière prompt de sorte à éviter un incident à la suite du stationnement d'un véhicule sur les voies pour cause d'encombrement routier.

Selon Infrabel, cette réunion a été l'occasion de mener un dialogue constructif sur la sécurité aux abords des sept passages à niveau de Wavre. Infrabel m'indique qu'elle se montre totalement disponible pour poursuivre les échanges à ce sujet et étudier les différents travaux à exécuter. En ce qui me concerne, j'ai effectivement eu une réunion au sein de mon cabinet pour faire le point à ce sujet. Elle a surtout porté sur l'explication des différents dossiers étudiés jusqu'à présent et de la chronologie des éléments.

Concernant le passage à niveau de Basse-Wavre, son remplacement ou sa suppression ne sont pas envisagés à court terme. Par contre, des travaux sont envisagés sur d'autres passages à niveau. Nous reviendrons sur le sujet quand Infrabel et la Région wallonne auront fait leur choix. Comme il s'agit en partie de routes régionales, des choix doivent être faits sur le plan technique pour savoir à quel endroit les voiries doivent passer. Ce projet est en cours de finalisation; il sera prêt dans les deux ou trois mois qui viennent.

04.03 **Stéphane Crusnière** (PS): Je remercie M. le ministre pour ses réponses. Effectivement, Infrabel n'était pas du tout responsable de l'incident. Je salue d'ailleurs, comme vous venez de le faire, le courage des employés d'Infrabel qui étaient présents sur place et qui ont permis d'éviter l'accident parce que c'est vraiment eux qui ont pu alerter le conducteur du train.

Je pense, en effet, qu'il est nécessaire d'asseoir l'ensemble des acteurs autour de la table. Vous me dites que des réunions ont lieu avec la Région wallonne et la Direction générale des routes. C'est nécessaire, non pas pour l'axe de Basse-Wavre qui est une route communale, mais pour les autres routes où nous sommes sur des axes plus importants. Je pense qu'il faut tenter de trouver des solutions tant pour la sécurité que pour la mobilité dans le centre de Wavre. Je me réjouis d'entendre que des propositions seront faites d'ici deux à trois mois. Je ne manquerai pas de vous interroger à nouveau.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la façade de la gare de Leuze-en-Hainaut" (n° 16999)

05 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevel van het station van Leuze-en-Hainaut" (nr. 16999)

05.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, il y a quelques mois, la façade de la gare de Leuze-en-Hainaut a fait l'objet d'un travail de revitalisation bien nécessaire. Le problème est que les travaux ont été arrêtés prématurément et restent inachevés. Cela signifie très concrètement qu'une moitié de façade a été repeinte et que l'autre moitié est toujours défraîchie. Cette asymétrie esthétique fait tache depuis plus de sept mois.

Selon la porte-parole de la SNCB, les travaux ont dû être interrompus en juin 2016 à cause d'intempéries et le personnel ouvrier a, entre-temps, été redirigé vers d'autres chantiers.

Monsieur le ministre, je pense que ce chantier doit faire partie des priorités pour la SNCB étant donné le caractère loufoque de la façade. Cela dure depuis trop longtemps. Quand allez-vous faire le nécessaire pour remédier à cette situation? Puis-je avoir un agenda précis?

05.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, nous ne passerons pas nos vacances de Pâques, ni vous ni moi, à prendre nos pinceaux pour terminer de peindre cette façade. Il y a 560 gares, je ne connais pas la situation de toutes les gares et j'interroge la SNCB, entreprise autonome. La SNCB me fait savoir que la mise en peinture de la partie manquante sera terminée pour le 15 mai prochain. La couche de finition, pour un aspect général harmonieux, sera ensuite appliquée sur l'ensemble des façades pour fin juin 2017.

05.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Ce sont des réponses très concrètes à un problème qui l'est tout autant. Je ne suis pas un grand technicien, mais ne traînez pas trop. Dans le cas contraire, vous devriez tout recommencer. Le planning que vous me donnez est tout à fait correct.

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

06 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le temps de réservation pour les PMR utilisant le train" (n° 17000)

06 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reserveringstijd voor de assistentie voor reizigers met beperkte mobiliteit" (nr. 17000)

06.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous interroge régulièrement dans cette commission concernant la problématique de l'accessibilité au transport en train des personnes à mobilité réduite (PMR). Dès juin 2016, je vous interpellais sur la mesure consistant à réduire le temps d'attente de réservation pour les PMR désirant prendre le train. En effet, dans une quinzaine de gares de Belgique, ce délai sera diminué et passera de 24 à 3 heures, ce qui est une bonne chose. Malheureusement, la gare de Tournai ne figure pas dans la liste des gares retenues alors qu'apparemment, il y aurait du personnel disponible avec une camionnette en gare d'Ath située à quelques minutes de Tournai.

Monsieur le ministre, la gare de Tournai est un point de passage important pour beaucoup de navetteurs voulant transiter sur la dorsale wallonne pour se rendre à Bruxelles ou encore à Lille. Il serait donc inacceptable que le service mis à disposition des PMR au sein de la gare ne soit pas à la hauteur. Quels ont été les critères permettant de déterminer les gares du pays où le temps de réservation pour les personnes à mobilité réduite sera diminué? Enfin, est-il dans vos intentions de permettre aux PMR utilisant le train au départ de Tournai de bénéficier d'un temps de réservation de 3 heures et non plus 24 heures?

06.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, la SNCB m'informe que la sélection des gares pour l'assouplissement des mesures de réservation pour les PMR s'est effectuée sur la base de trois critères, à

savoir la fréquentation de la gare en nombre de voyageurs montés, le nombre de demandes d'assistance et la disponibilité permanente du personnel en gare.

La SNCB me signale que l'application du délai de réservation réduit à 3 heures implique une organisation relativement complexe, en particulier en ce qui concerne le personnel qui doit être présent et disponible pour la prise en charge des voyageurs PMR avant l'heure de départ du premier train de la matinée et jusqu'après l'arrivée du dernier train.

Actuellement, la SNCB ne prévoit pas d'étendre à la gare de Tournai l'application du délai réduit de réservation puisqu'elle ne figure pas parmi les quarante premières gares où la rencontre des trois critères donne lieu à un ordre de priorité.

06.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Cela dit, vous comprendrez que je sois beaucoup moins enthousiaste que je ne l'ai été lors de votre précédente réponse. Je vais donc analyser votre réponse, les données relatives à la fréquentation ainsi qu'une éventuelle coopération avec la gare d'Ath avant de revenir vers vous pour vous réinterroger.

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

07 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la solution permettant de rouvrir des toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 17002)

07 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorgestelde oplossing om opnieuw openbare toiletten ter beschikking te stellen in het station Doornik" (nr. 17002)

07.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, via les réseaux sociaux, vous m'avez traité de misogyne sous prétexte que je vous demandais d'analyser la proposition d'engager une "madame pipi" aux toilettes de la gare de Tournai, fermées depuis un an et demi.

Cet enfumage maladroit ne sert, j'en suis convaincu, qu'à éluder un vrai problème. Cependant, il m'aura fallu avoir 50 ans pour que quelqu'un, ministre de surcroît, me traite de misogyne, c'est-à-dire selon la définition du dictionnaire: "Un homme qui n'aime pas les femmes, qui les hait, qui les méprise ou qui leur témoigne du mépris, voire de l'hostilité." À Tournai, là où je suis connu, votre propos a bien fait rire. C'est déjà cela!

Cependant, profitant du dictionnaire ouvert, je me suis orienté sur le terme "madame pipi". Monsieur le ministre, si vous faites la même démarche que moi, vous pourrez lire qu'une madame pipi est "un employé, traditionnellement féminin, préposé au bon fonctionnement et au nettoyage des toilettes installées dans les lieux publics".

Pour en revenir à ma proposition d'envoyer un agent sous contrat Article 60, j'ai demandé au CPAS de Tournai de calculer ce que cela pourrait coûter à la SNCB. Sachant que ces montants peuvent varier selon certains critères comme l'âge, la situation familiale, etc., j'ai demandé que ce calcul soit réalisé en tenant compte de tous les critères de manière à ce que le chiffre proposé soit le montant le plus élevé. Dans un mail, le CPAS me répond que si on prend le salaire le plus haut, pécules de vacances et de sortie compris, sur la base d'un engagement de douze mois, le coût mensuel pour la SNCB reviendrait à 494,83 euros.

Monsieur le ministre, les toilettes de Tournai étant équipées de monnayeurs, les sommes récoltées reviendraient également à la SNCB. Nous parlons donc ici de *peanuts*. Il ne manque que la volonté d'agir et contrairement à vous - ce n'est pas un reproche -, je suis de Tournai et j'ai la faiblesse de croire que je connais ma ville. Si je vous fais cette proposition, c'est parce que je suis persuadé que c'est une excellente solution et que cela va concourir à diminuer certaines incivilités.

Monsieur le ministre, je souhaiterais donc connaître votre position. Dans l'hypothèse où ma proposition ne rencontre pas votre volonté, que comptez-vous faire pour régler le problème?

07.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, il y a plusieurs questions qui semblent faire la confusion entre une entreprise département d'État et une entreprise publique autonome. Il faut que les

choses soient claires: ce n'est pas le ministre qui va ouvrir et fermer les portes. Je n'ai pas d'ordre à donner à un préposé, un chef de gare ou un sous-chef de gare. L'État actionnaire dispose de délégués au sein du conseil d'administration et il y a un contrat de gestion qui fixe un certain nombre d'obligations.

Par ailleurs, cher collègue, je vais tout de même répondre à votre question sur la base des éléments que la SNCB m'a communiqués car c'est plus complexe que ce que vous voulez présenter.

La SNCB m'informe que la réouverture des sanitaires en gare de Tournai n'est pas envisagée pour le moment et qu'il n'est donc pas dans ses intentions de faire appel à du personnel du CPAS ni de recruter des préposés pour l'exploitation des sanitaires, que ce soit à Tournai ou dans des gares comparables.

Je ne puis que répéter que la SNCB a mené des consultations pour l'exploitation des sanitaires, lesquelles n'ont rien donné, car la clientèle potentielle n'est pas suffisante. Seules les gares avec une grande affluence sont intéressantes pour des concessionnaires.

Dans l'hypothèse où un système de gestion avec un préposé serait mis en place, il subsisterait néanmoins un problème. Comment garantir la sécurité de ce préposé? En effet, l'insécurité reste une question délicate en gare de Tournai. La rénovation des sanitaires publics a été intégrée à la modernisation de la gare. Du mobilier anti-vandalisme a été installé. D'après les photos que j'ai reçues, il y a eu deux remises en état. C'est donc problématique.

Après seulement quelques semaines d'entrée en service, la facture des réparations s'élevait à 3 000 euros: débouchage journalier; remplacement des poubelles, des miroirs et des barres PMR (personnes à mobilité réduite), etc. S'y ajoute le fait que, plusieurs fois par jour, l'alarme incendie se déclenchait, puisque cet espace était devenu un véritable fumoir de substances diverses. Dès lors, il est devenu indispensable de demander l'assistance des services de police pour évacuer les individus qui se livraient à de telles consommations. Le personnel de gare n'est en effet pas en mesure de gérer un comportement aussi atypique.

Il convient également que vous sachiez que les services de police ont recommandé à la SNCB de fermer l'endroit.

Il me revient enfin qu'une déclaration d'intention en termes de sécurité ...

07.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, de quels services de police parlez-vous?

07.04 François Bellot, ministre: Je n'en sais rien. C'est un document qui émane de la SNCB.

Il me revient enfin qu'une déclaration d'intention en termes de sécurité dans et autour de la gare a été signée entre la SNCB, la Ville de Tournai et la police locale. Une collaboration pourrait, dès lors, prendre forme afin de sécuriser davantage le lieu, en partageant les responsabilités en la matière.

Nous pourrions envisager que la SNCB prête gracieusement le local à la Ville après un état des lieux. À charge de cette dernière d'y installer un préposé ou d'entreprendre des réparations éventuelles. Si l'on vous écoute, cela équivaut à ce que vous appelez vous-même des *peanuts*.

Dans l'état actuel des choses, la SNCB n'envisage donc pas une réouverture en tant que telle.

07.05 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, avant de répliquer, je vais faire un peu d'humour parce que vous n'avez pas fait d'allusion au terme "misogyne" que vous m'aviez attribué. J'ai un frère qui veut devenir sage-femme, je suppose que cela ne crée pas de problème! Mon commissaire de police m'a dit que, dernièrement, il y avait une femme qui était l'homme de paille des marchands de sommeil. Je suppose que je ne dois pas le reprendre! Et mon commandant des pompiers m'a dit qu'il y avait une femme qui voulait devenir homme-grenouille. Dois-je lui demander s'il doit maintenant parler de femme-crapaud? (*rires*)

Monsieur le ministre, je ne ris plus quand vous me parlez d'insécurité et de police et je connais bien le dossier. Mme Galant n'est plus là, mais sachez qu'elle tenait les mêmes propos que vous au début de son mandat et qu'elle s'est ensuite rendu compte que d'aucuns l'instrumentalisaient. Pourquoi? Je n'en sais rien.

Actuellement, la police des Chemins de fer n'est plus à Tournai, elle est partie à Mons. Lorsque Infrabel et la

police sont en gare, elles partent sur la dorsale wallonne et elles sont donc peu présentes sur place. La seule police présente, c'est la police de Tournai. Lorsqu'on fait des analyses précises, la gare est, il est vrai, confrontée à des incivilités réelles, je ne le nie pas. Ce n'est pas un endroit où il ne se passe jamais rien mais l'image est tronquée: ces incivilités ont lieu uniquement parce qu'il n'y a personne! Le jour où il y aura une présence - une présence féminine serait préférable -, le problème sera réglé à la minute!

J'ai demandé à la police canine, qui patrouille sur les lieux de la gare, si une dame préposée à l'entretien des toilettes courrait un risque quelconque. La réponse a été claire: le jour où il y aura une présence physique dans ces toilettes, il n'y aura plus de problèmes. Les problèmes proviennent du fait qu'il n'y a pas de préposé dans ce lieu.

Demander à la Ville de Tournai de payer ce système me semble exagéré. La police d'Infrabel n'est jamais là, c'est toujours la police communale qui s'en charge. Et vous dites que, s'il y a un problème, nous devons payer pour le régler. La gare est toute nouvelle, et il n'y a pas de toilettes! Et je ne parle pas que des navetteurs, mais aussi des gens qui travaillent dans la gare, notamment des femmes, pour qui cette situation est très gênante.

07.06 François Bellot, ministre: Je crois savoir qu'il existe des toilettes réservées au personnel. Et n'oubliez pas qu'en Belgique, il y a 550 gares et que les toilettes de celles-ci sont gérées de manière uniforme, selon des catégories de gares. Il n'y a pas de raison que nous placions du personnel dans certaines et pas dans d'autres.

La SNCB m'indique simplement qu'ils peuvent remettre les toilettes en état et placer un monnayeur. Mais, s'il y a encore des incidents, il faudra en faire le constat.

Je ne sais pas s'il y a des caméras, je suis d'accord de me pencher sur le dossier pour analyser la situation. Cependant une présence humaine n'est pas envisageable parce que, sur les 550 gares, 400 n'ont pas de problèmes. Et ce n'est pas parce que certaines posent problème que nous devons y placer un préposé.

07.07 Paul-Olivier Delannois (PS): Nous en reparlerons à un autre moment, mais je peux vous garantir qu'il y a des solutions.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 17060)

08 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 17060)

08.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, fin février, vous avez déclaré travailler sur un projet de loi sur le service minimum à la SNCB pour juin. Un texte sur lequel vous travaillez de votre côté, sans concertation avec les syndicats. Ce projet serait le résultat d'un ultimatum arrivé à terme fin décembre, faute d'accord conclu effectivement entre direction et syndicats de la SNCB sur un service minimum en cas de grève. Il sera demandé au personnel de se déclarer à l'avance apte à travailler ou gréviste.

Monsieur le ministre, les grèves ne sont pas populaires. Elles constituent pourtant la seule arme des travailleurs pour faire entendre leur voix face à leurs employeurs ou au monde politique. Le droit de grève a été acquis de haute lutte et ne peut, selon moi, être remis en cause.

Monsieur le ministre, je souhaiterais dès lors vous interroger sur ce point: qu'entendez-vous concrètement par "service minimum"? Quelles en seraient les modalités pratiques? Comment les cheminots pourraient encore exercer pleinement leur droit de grève dans le cadre d'un service minimum qui demanderait la mise au travail de 85 % du personnel, voire dans certaines fonctions, y compris de sécurité, jusqu'à 100 %? Que se passerait-il si un travailleur souhaite changer d'avis après avoir déclaré qu'il travaillerait? Comment imaginez-vous concrètement gérer la base de données des "volontaires" et à quelles fins?

08.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, comme je l'ai déjà indiqué à plusieurs reprises, je souhaite, en ma qualité de ministre de tutelle, instaurer une base légale pour la continuité du service au sein

des chemins de fer belges. J'ai entamé ces travaux après avoir dressé le constat, fin 2016, malgré l'appel à la conclusion de la concertation en cours, que les sociétés n'ont pu dégager une formule praticable en la matière dans le cadre d'une concertation avec les organisations syndicales.

Le dispositif sera conçu de manière à ne pas porter atteinte au droit de grève mais également, par ailleurs, de manière à garantir le droit à la mobilité des travailleurs, des navetteurs et le droit des cheminots à travailler s'ils s'y sont volontairement engagés.

Je ne souhaite pas anticiper sur l'élaboration d'une réglementation légale appropriée, qui est toujours en cours d'examen, en divulguant d'ores et déjà des éléments concrets à ce jour.

08.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse qui, vous vous en doutez, ne me satisfont absolument pas. J'entends qu'il n'y a aucune concertation avec les syndicats et je le regrette. Cela constituera un point problématique dans les semaines et les mois à venir.

En ce qui concerne la notion de service minimum, je ne vous ai pas entendu répondre sur la manière dont vous comptez contourner les difficultés qui risquent de se poser. En effet, un grand pourcentage du personnel doit être mobilisé pour pouvoir assurer un service en toute sécurité. En instaurant ce service minimum, selon toute vraisemblance, vous allez mettre à mal le droit de grève des travailleurs et je ne vous ai absolument pas entendu, même de manière générale, expliquer comment vous comptez préserver ce droit en instaurant ce service minimum.

La **présidente**: Nous y reviendrons, j'en suis certaine.

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

Chers collègues, il y a beaucoup de questions jointes et il y a encore beaucoup d'absents. Je vois que M. Raskin a une question au point 27 de l'ordre du jour.

09 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS-parkings in Limburg" (nr. 17268)

09 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 parkings de la SNCB dans le Limbourg" (n° 17268)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, voor mij is het geen enkel probleem, om de vragen uit te stellen. Ik heb een deal met de medewerkster van de heer Geerts gemaakt, om mijn samengevoegde vraag nr. 17182 uit te stellen. Ik moet immers ook vertrekken. Ik wil wel even wachten, maar indien mijn beide andere vragen zijn gesteld, zou ik ook de vraag over Leuven willen stellen en vertrekken. Ik wil dus wel even wachten, maar niet tot het einde der dagen.

La **présidente**: Vous voulez donc attendre jusqu'à ce que M. Geerts arrive.

09.02 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel nu mijn vraag nr. 17268.

De NMBS zou tegen 2020 meer dan 12 200 nieuwe autostaanplaatsen en ook zowat 10 000 nieuwe fietsplaatsen willen realiseren. Ook in Limburg zou in een verdere uitbreiding van de parkeercapaciteit worden geïnvesteerd.

Ik heb drie vragen.

Ten eerste, welke Limburgse stations en stopplaatsen zullen de komende jaren op extra parkeerplaatsen voor auto's en fietsen kunnen rekenen?

Ten tweede, om hoeveel parkeerplaatsen gaat het? Graag kreeg ik de cijfers per station of stopplaats, opgesplitst per vervoermiddel, zijnde auto of fiets.

Ten derde, welk bedrag zal daarvoor worden uitgetrokken? Graag kreeg ik ook daarvoor een opsplitsing per station of stopplaats.

09.03 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Raskin, er werd een overleg met Infrabel opgestart, nadat haar raad van bestuur op 22 februari 2017 een ontwerp van meerjareninvesteringsplan had goedgekeurd. Na afloop van het overleg zal in het kader van de werkzaamheden van de Investeringscel worden overgegaan tot de organisatie tussen de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en van Infrabel.

Na deze twee fases zullen de meerjareninvesteringsplannen van beide ondernemingen zijn gestabiliseerd en zal het mogelijk zijn nader aan te geven welke werven effectief in het vooruitzicht worden gesteld.

09.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarmee ik, met alle respect, voorlopig niks ben.

Uiteraard weet ik dat een en ander in overleg is en dat er druk over en weer wordt gepraat. Ik hoop echter dat ik op u mag rekenen, om stilaan tot een meerjareninvesteringsplan te kunnen komen en duidelijkheid te verschaffen, niet alleen aan de reizigers maar ook aan de regio's, die al heel lang wachten op een trein die nooit komt.

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

10 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaats van speed pedelecs op de weg" (nr. 17272)**

10 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la place des speed pedelecs sur la voie publique" (n° 17272)**

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb deze keer geen vraag over de fietsvergoeding voor de *speed pedelecs*. Ik neem immers aan dat daaraan hard wordt gewerkt en dat dat weldra in orde komt.

Deze vraag gaat over de plaats op de weg van de *speed pedelecs*. Zoals bekend is door de gelijkstelling met de bromfiets klasse B – we konden niet anders, het was een vraag van Europa – in het koninklijk besluit dat in werking is getreden op 1 oktober 2016, een hybride systeem gecreëerd, waarbij de *speed pedelec* kan worden toegelaten op wegen die voorbehouden zijn voor fietsen, op voorwaarde dat dat met een bord wordt aangeduid.

Kort door de bocht, maar ik denk dat het misschien beter was geweest als wij de redenering hadden omgedraaid en de *speed pedelec* overal zouden toelaten waar de fiets is toegelaten, behalve waar dat expliciet niet wordt toegelaten door aanduiding van een verkeersbord. Ik denk dat dat alles wat eenvoudiger had gemaakt.

Ook Fietsberaad, een adviesorgaan met betrekking tot het fietsbeleid onder de koepel van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten, heeft een advies uitgebracht met betrekking tot de plaats van *speed pedelecs* op de openbare weg. Zijn uitgangspunt is dat de *speed pedelec* een actieve mobiliteitsvorm is die de actieradius van de bestaande elektrische fietsen nog verhoogt en daardoor een belangrijke bijdrage kan leveren aan enkele maatschappelijke uitdagingen van onze tijd, zoals de files, het klimaat en de gezondheid. Daarom pleit Fietsberaad ook voor een meer doorgedreven gelijkstelling met de klassieke fietsen en de tragere elektrische fietsen, de gewone *pedelecs*, bijvoorbeeld met betrekking tot het rechts afdraaien bij rood voor fietsers of met betrekking tot de toelating in voetgangerszones en op gemengde voet- en fietspaden aangeduid met D9- of D10-borden. Kortom, het is een pleidooi om de *speed pedelec*, wat plaats op de weg betreft, meer gelijk te stellen met de fiets dan vandaag het geval is.

Bent u op de hoogte van het advies van Fietsberaad? Deelt u het uitgangspunt van Fietsberaad dat de *speed pedelec* een heel interessante mobiliteitsvorm is, die een antwoord kan bieden op de te hoge druk van de automobieliteit in ons land?

Deelt u de mening van Fietsberaad over de volgende onderwerpen: het openstellen van rechts vrij door rood voor fietsers; het toelaten van *speed pedelecs* op gemengde voet- en fietspaden en de toelating voor alle *speed pedelecs* om fietsers in fietsstraten in te halen, wat vandaag strikt genomen niet bestaat? Indien ja,

zult u hiertoe stappen ondernemen?

Wat is uw mening over de invoering van een maximale snelheid op fietspaden en waarom? Het is een gewestelijke bevoegdheid, maar u kunt daarover overleggen met uw gewestelijke ambtsgenoten.

Ten slotte, is er al een overleg geweest met de Gewesten over het advies van Fietsberaad om tot een coherente visie te komen? Na overleg met de regionale ministers van Mobiliteit zou het goed zijn dat er een duidelijke visie komt over de plaats van de speedpedelec in ons verkeer, want ik heb de indruk dat die er vandaag nog niet is.

10.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, ik ben op de hoogte van het advies van Fietsberaad en deel zijn uitgangspunt dat de *speed pedelec* een actieve mobiliteitsvorm is die de actieradius van de bestaande elektrische fietsen verhoogt en een belangrijke bijdrage kan leveren aan enkele maatschappelijke uitdagingen van onze tijd. Ik denk daarbij onder andere aan de fileproblematiek, de luchtkwaliteit en de volksgezondheid.

De borden B22 en B23 gelden inderdaad alleen voor fietsers. Zoals ik eveneens reeds meermaals vermeld heb in het antwoord op parlementaire vragen over het thema, is de wijziging van het verkeersreglement in ruim overleg en met gunstig advies van de Gewesten tot stand gekomen. Een uitbreiding van het toepassingsgebied van de borden B22 en B23 naar de *speed pedelecs* werd nooit echt overwogen gelet op de maximale snelheid en het acceleratievermogen van *speed pedelecs*.

Op voorbehouden wegen voor voetgangers en fietsers aangeduid door D9- en/of D10-borden, zijn *speed pedelecs* inderdaad niet toegelaten. Die borden worden gebruikt wanneer er te weinig plaats is voor een volwaardig fietspad. Het is er wegens een potentieel conflict tussen bestuurders van *speed pedelecs* en onder andere voetgangers en fietsers niet raadzaam *speed pedelecs* toe te laten. Mochten de wegbeheerders van oordeel zijn dat er op plaatsen waar nu wordt gebruikgemaakt van D9- of D10-borden, ook speedpedelecs moeten worden toegelaten, volstaat het die borden te vervangen door D7-borden. Als er in dat geval geen begaanbare berm of trottoir is, dan mogen voetgangers het fietspad volgen en moeten zij voorrang verlenen aan de fietsers en *speed pedelecs*. Tegelijkertijd mogen de bestuurders van *speed pedelecs* de andere weggebruikers die zich op het fietspad bevinden, niet in gevaar brengen.

Ik ben het met Fietsberaad eens dat de huidige regelgeving betreffende het inhalen in fietsstraten voor *speed pedelecs* niet erg duidelijk is. Tijdens de werkzaamheden rond de herziening van de Wegcode is het punt al aan bod gekomen en heeft de werkgroep geoordeeld dat in fietsstraten het inhalen van fietsers door *speed pedelecs* van alle types best expliciet wordt toegelaten. Hoewel ik niet bevoegd ben voor de bepaling van een snelheidsbeperking op fietspaden, ben ik het idee genegen. Het komt echter de bevoegde gewestministers toe om daartoe het initiatief te nemen.

Zoals ik eveneens meermaals vermeld heb in antwoord op parlementaire vragen over het thema, is de wijziging van het verkeersreglement in ruim overleg en met gunstig advies van de Gewesten tot stand gekomen. Ik sta open voor voorstellen tot wijziging van het verkeersreglement op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Op het moment ben ik er niet van overtuigd dat die er zijn. Vanzelfsprekend ben ik steeds bereid om daarover met de Gewesten te praten, mocht die vraag worden gesteld.

10.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Daar zitten een aantal defensieve elementen in, met name dat er sinds 1 oktober een KB is, waarmee u verdergaat. Ik begrijp dat ergens ook wel. Er is toen een overlegprocedure afgerond met de nodige adviezen. Maar de verkoop en het gebruik van *speed pedelecs* zijn sindsdien in een stroomversnelling gekomen. Als u bovendien de fietsvergoeding uitbreidt tot *speed pedelecs* – en ik reken er echt op dat dat snel in orde komt –, dan zal dat alleen nog maar een extra hefboom zijn voor een ruimer gebruik van die voertuigen.

Dan moeten we toch nog eens goed kijken naar de plaats op de weg van de *speed pedelecs*. Een aantal punten die ik heb aangehaald, zijn zeker het overwegen waard op het moment waarop de wegcode in haar geheel opnieuw wordt bekeken.

We hebben dankzij uw KB de mogelijkheid gecreëerd om een onderscheid te maken tussen *speed pedelecs* en bromfietsen. Dat is een goede zaak. We moeten dat nu ten volle gebruiken om offensief de *speed*

pedelecs meer plaats te geven op de weg. Gecombineerd met een snelheidsbeleid, dus via noodzakelijk overleg met de Gewesten, zouden daar ook mogelijkheden zijn.

De mensen zijn namelijk bang dat de *speed pedelecs* te snel rijden en de klassieke fietsers bedreigen. Als men dat combineert met snelheidsbeperkingen, zoals op de gedeelde voet- en fietspaden, dan is het wel mogelijk om die *speed pedelecs* toe te laten op die plaatsen.

Ik denk dat hier dus nog wel kansen liggen. Ik heb ook een wetsvoorstel uitgewerkt. Misschien kan dat ook een bron van inspiratie zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- **Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la liaison ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 17108)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rétablissement de la liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons" (n° 17342)**

11 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 17108)**

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wederindienststelling van de spoorverbinding tussen Valenciennes en Bergen" (nr. 17342)**

11.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, supprimée, il y a plus de vingt ans, la liaison ferroviaire entre la ville française de Valenciennes et la ville belge de Mons, a fait l'objet de plusieurs demandes de rétablissement afin de permettre aux Belges et aux Français résidant dans cette zone transfrontalière de se déplacer de part et d'autre de la frontière, sans avoir à remonter vers Lille et Tournai ou passer par Erquelinnes et Charleroi, pour voyager par train en Belgique, jusqu'à Anvers ou en France vers les Hauts-de-France et le bassin parisien, ce qui prend actuellement une journée supplémentaire.

Cette demande est renforcée par la nécessité de faciliter la circulation des personnes afin qu'elles puissent travailler des deux côtés de la frontière, sans avoir à utiliser des moyens de transports routiers. De grandes entreprises, comme Toyota par exemple, grandes pourvoyeuses d'emplois y compris pour des Belges, pourraient trouver avec plus de facilité les profils qui leur font défaut dans la mise en œuvre de leurs processus industriels, d'autant que l'on sait à quel point le chômage est important dans le Borinage. Elle faciliterait aussi l'accès au port d'Anvers pour les marchandises des entreprises du Valenciennois qui sont, pour l'instant, obligées de passer par Lille pour aller vers Anvers.

La France, dans le cadre du contrat État-Région des Hauts-de-France, a décidé de budgéter la réhabilitation de cette ligne ferroviaire avec l'électrification et la remise de voies sur le tronçon de près d'un kilomètre qui en manque, côté français puisqu'on avait enlevé les voies.

Dans la mesure où le plan pluriannuel d'investissement n'a pas encore été arrêté à Infrabel, l'intercommunale IDEA, dont je suis membre du conseil d'administration, revendique auprès de vos services la réouverture de cette liaison afin de redynamiser le développement économique du Hainaut-Centre. Le chimiste Yara, fabricant d'engrais à Tertre, aimerait déjà y faire circuler ses wagons-citernes. À ce titre, la réouverture du fret ferroviaire sur cette ligne dédensifierait la circulation des poids lourds sur la liaison autoroutière entre Valenciennes, Mons, Bruxelles et Anvers.

Dans la mesure où tous les acteurs économiques et politiques des deux côtés de la frontière demandent cette reconnexion, que la France a déjà mis sur la table 15 millions d'euros, il ne manque plus que la volonté d'Infrabel et sa participation pour deux millions d'euros à la réouverture de la ligne 97.

Monsieur le ministre, au-delà du coût, pouvez-vous nous indiquer si une étude a défini la plus-value de cette réouverture sur le plan économique, pour le Hainaut-Centre et au-delà pour la Belgique? Cette réouverture

pourrait-elle être économiquement viable pour le réseau ferroviaire belge? Comptez-vous appuyer ce projet auprès d'Infrabel?

Comptez-vous solliciter les grandes entreprises concernées par ce trafic passagers et marchandises afin qu'elles participent – elles le peuvent – financièrement à la réalisation de cet objectif? Enfin, considérez-vous que ce projet puisse rentrer dans la politique d'investissements vertueux mise en place pour redynamiser les travaux ferroviaires?

Je place un bémol qui va vous faire sourire. Si au mois de mai, Marine Le Pen devient présidente, il ne faut pas rouvrir cette voie!

11.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il 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 Paris et Bruxelles, plusieurs points frontières permettent de relier les deux pays par le rail: la ligne 96 par Quévy, la ligne 130A via Erquelinnes, la ligne 165 via Athus, la ligne 94 via Froyennes ou encore la ligne 75 via Mouscron.

Les autorités politiques des Hauts-de-France ont en effet pris contact avec moi au sujet de la réouverture au fret du tronçon Mons-Valenciennes. Le conseil d'administration du 20 février dernier a donné mandat à son CEO de présenter et négocier avec la tutelle un projet de plan d'entreprise et un PPI. Je parle d'Infrabel.

Ce projet doit encore faire l'objet de modification et certaines modalités de son financement doivent encore être précisées. Un grand nombre de projets seront analysés et arbitrés, notamment celui concernant la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons. *In fine*, ce sera la cellule d'investissements dans laquelle les Régions sont représentées qui objectivera les différentes priorités.

Je souhaiterais terminer en rappelant que choisir, c'est renoncer. Par conséquent, retenir ce projet impliquera d'en rejeter d'autres et vice versa. Tout le monde doit garder cette évidence en tête. C'est ainsi que se font les choix, c'est ainsi qu'ils ont toujours été effectués et c'est ainsi qu'à l'avenir, ils se feront encore.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je retiens le point positif de votre réponse, à savoir que le 20 février, le conseil d'administration d'Infrabel a lancé le dossier.

Vous posez à juste titre un bémol sur le financement. Choisir, c'est renoncer. C'est pourquoi il serait intéressant de nouer un partenariat, par exemple avec Toyota qui emploie plusieurs milliers de travailleurs dans la région de Valenciennes, dont beaucoup de Belges. Cela permettrait à Toyota de faire des économies car ils doivent passer par Lille vers Anvers. Je pense que ce pourrait être une opportunité. Je pense aussi à la firme de Tertre, le chimiste Yara.

Je vous remercie pour votre réponse.

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

La **présidente**: Comme M. Geerts n'arrive pas, nous revenons, à la demande de M. Raskin, au point 21 de l'ordre du jour.

12 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. 17148)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Leuven" (nr. 17182)

12 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° 17148)
- M. Wouter Raskin 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° 17182)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, uit voorlopige bevindingen zou blijken dat het

treinongeval ter hoogte van Leuven, waarbij vorige maand één persoon om het leven kwam, te wijten is aan een te hoge snelheid. Dat heeft althans het parket bevestigd.

De treinbestuurder zou een wissel genomen hebben aan een snelheid van ongeveer 100 kilometer per uur, terwijl er een snelheidsbeperking van 40 kilometer per uur geldt. Die snelheidsbeperking wordt aangeduid door seinen.

Ik heb een aantal vragen.

Kunt u de voorlopige conclusies van het parket bevestigen?

Naast het onderzoek van het parket voeren ook de spoorbedrijven en de FOD Mobiliteit een onderzoek naar de omstandigheden waarin het ongeval gebeurde. Wanneer mogen wij de conclusies van deze onderzoeken verwachten? Kunt u misschien al enkele voorlopige bevindingen meegeven, mijnheer de minister? Stemmen de voorlopige bevindingen overeen met de conclusies van het parket?

De treinbestuurder zou het sein met de snelheidsbeperking niet gezien hebben. Een bestuurder moet bij het buiten rijden van het station van Leuven rekening houden met een veelvoud aan seinen. Dat zou tot verwarring kunnen leiden. Is dat een gekend probleem?

Is er ter hoogte van het station van Leuven significant meer seingeving aanwezig dan ter hoogte van andere stations met een vergelijkbare grootte? Had de treinbestuurder voldoende kennis van de lijn? Had hij al eerder op de lijn gereden?

Ten slotte, kunt u bevestigen dat de uitrol van het veiligheidssysteem ETCS nog steeds op schema zit?

Alvast bedankt voor uw antwoord.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

12.02 Minister **François Bellot**: Het parket meent inderdaad dat overdreven snelheid de oorzaak was van het ongeval te Leuven op 18 februari laatstleden. Het parket heeft de gegevens van het ongeval in beslag genomen en de NMBS heeft hier geen toegang toe.

Uit de beschadigingen kan de NMBS de vermoedelijke snelheid afleiden. Die komt overeen met de bevindingen van het parket.

Hoe dan ook, de onderzoeken in verband met dit ongeval zijn nog hangende, waaronder het onderzoek van het Onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen.

De signalisatie die in acht moet worden genomen, houdt onvermijdelijk verband met het samenvallen van de lijnen 36, 36N, 139, 53 en 35, en van de hogesnelheidslijn 2, ter hoogte van het station van Leuven. Er is evenwel geen sprake van een grotere complexiteit aan seinen dan bij vele andere stations.

Wat de snelheidsbeperking betreft, is het zo dat er wel degelijk sprake is van een niet-inachtnaam van een permanente snelheidsbeperking van 40km/u die reeds bestaat sinds 1 maart 2012. Deze snelheidsbeperking hangt samen met de configuratie van de spoorinfrastructuur op de betrokken plaatsen. De bestuurder van de betrokken trein had vanaf het vertrek aan het perron tot aan de plaats van het ongeval, meer dan 1,5 km verder in totaal 2 seinen en een permanent snelheidsbord na te leven. Een memolamp aan boord van zijn rijtuig diende hem te herinneren aan de opgelegde snelheidsbeperking.

De NMBS bevestigt mij dat de machinist over de nodige lijnkennis beschikte en dat de trein op tijd, om 13u 09 was vertrokken in het station van Leuven. De NMBS heeft geen weet van ontsporingsgevoeligheid van de Breaks MR 80.

De reden waarom een trein op tegenspoor vertrekt en terugkeert op normaalspoor houdt verband met het streven naar een zo groot mogelijke optimalisatie van het gebruik van de perrons, alsmede naar het zoeken van de beste reisweg. Om spoor 1 tijdens het weekend niet al te lang bezet te houden in het station van Leuven, werd ervoor gekozen om de trein soms van spoor 7 te laten vertrekken. De trein rijdt dan via lijn 36

op tegenspoor richting Brussel. Indien de trein op normaalspoor zou rijden, dan moet hij de lijn 35 en/of 53 kruisen, wat hinderlijk is voor het verkeer op deze lijnen.

Tijdens weekdagen bestaat evenwel de noodzaak niet om de trein vanop een ander spoor dan spoor 1 te laten vertrekken, en bestaat derhalve evenmin de noodzaak om de trein ten dele op tegenspoor te laten rijden.

De uitrol van ETCS op het rollend materieel van de NMBS zit wel degelijk op schema. Het TBL1+-programma is voltooid en wat de installatie van ETCS betreft was al 20 % van de hoofdlijnen, 1 264 kilometer, uitgerust met het ETCS-systeem op 1 januari 2017.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik hoor van u dat de NMBS op basis van het wrak vermoedt dat de snelheid van het toestel inderdaad te hoog lag en dat de bevindingen van het parket wat dat betreft wellicht juist zijn. Ik hoor u echter ook zeggen dat het onderzoek nog loopt.

Ik heb ook genoteerd dat de signalisatie op een plek waar diverse lijnen elkaar kruisen en samenvallen een gegeven is maar dat er anderzijds ook geen grotere complexiteit is aan seingeving op die plek in Leuven dan bij andere stations. Ik wil u ook danken voor de rest van uw uitvoerige uitleg. Daar ga ik echter gezien het lopende onderzoek vandaag niet verder op in.

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

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval van Buizingen en de mogelijke vervolging van de NMBS en Infrabel" (nr. 17183)
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervolgen van de NMBS en Infrabel wegens nalatigheid voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17189)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervolgen van de NMBS en Infrabel wegens nalatigheid voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17190)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervolging van de NMBS, Infrabel en de bestuurder door het parket voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17192)

13 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire de Buizingen et les poursuites possibles contre la SNCB et Infrabel" (n° 17183)
- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites à l'encontre de la SNCB et d'Infrabel pour leur négligence dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17189)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites à l'encontre de la SNCB et d'Infrabel pour leur négligence dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17190)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites du parquet contre la SNCB, Infrabel et le conducteur dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17192)

De **voorzitter**: Mijnheer Raskin, u bent de enige aanwezige van de vraagstellers.

U hebt het woord.

13.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in september 2016 werd het gerechtelijk onderzoek naar de treinramp in Buizingen afgerond. Op basis van de conclusies van dat onderzoek heeft het parket van Halle-Vilvoorde aan de raadkamer gevraagd om de treinbestuurder, maar ook de NMBS en Infrabel, te verwijzen naar de politierechtbank in Halle. In april doet de raadkamer daarover een uitspraak.

Volgens het parket zouden de NMBS en Infrabel door nalatigheid onopzettelijk de oorzaak van het

treinongeval zijn geweest: de NMBS door treinstellen te gebruiken die niet waren uitgerust met het veiligheidssysteem en Infrabel omdat de sporen onveilig waren.

Wat is uw reactie op de beslissing van het parket van Halle-Vilvoorde om de spoorbedrijven te vervolgen?

Tijdens de bijzondere commissievergadering naar aanleiding van het treinongeval in Leuven bevestigde u nog dat er geen ETCS geïnstalleerd was op de ontspoorde trein. Vreest u niet dat het parket ook daar de spoorbedrijven zal willen vervolgen, in het kader van dat treinongeval? Bestaat het risico dat de NMBS en Infrabel vervolgd zullen worden omdat het ETCS-veiligheidssysteem nog niet geïnstalleerd was op de ontspoorde trein?

Als de afwezigheid van het ETCS-systeem zou kunnen leiden tot de aansprakelijkheid van de NMBS en/of Infrabel, dan heeft dat mogelijk grote gevolgen. Hoe denkt u zo'n situatie in de toekomst te vermijden?

Kunt u een overzicht bezorgen van alle rollend materieel van de NMBS met de daarop aanwezige veiligheidssystemen?

13.02 Minister **François Bellot**: Een deel van mijn antwoord is in het Frans opgesteld omdat het om samengevoegde vragen ging.

Tout d'abord, vous me demandez mon avis. J'aimerais rappeler que la justice est indépendante. Tout accusé est présumé innocent tant que le jugement n'est pas tombé.

L'équipement en ETCS est en cours sur base du plan adopté suite à la catastrophe de Buizingen.

Il n'y a pas d'obligation légale d'équiper, à l'heure actuelle, l'ensemble du matériel et du réseau mais avancer au mieux et au plus vite, faire plus de sécurité est une obligation morale. Elle est d'ailleurs valable dans tous les secteurs où des risques sont présents.

Dans ce contexte si, dans le futur, des évolutions permettraient d'accélérer encore la sécurisation du rail, je ne manquerai pas de vous les proposer.

Enfin, les entreprises me transmettent les informations suivantes.

Wat de uitrol van het ETCS en het onderhoud van het materieel betreft, heeft de NMBS mij het overzicht bezorgd van de planning voor de uitrol van het ETCS op haar materieel en ik zal u dit bezorgen als bijlage.

Wat de steeds strengere deadlines betreft waarnaar de heer Hedeboom verwijst, laat de NMBS mij weten dat er geen aanpassingen zijn geweest in de takenpakketten van de treinbegeleiders. Om de arbeidsomstandigheden te waarborgen, beschikt de NMBS over een plan om zowel de exploitatie- als de arbeidsveiligheid te verbeteren.

De geplande budgettaire beperkingen voor de NMBS hebben geen gevolgen voor de projecten om de exploitatieveiligheid te verbeteren, met name de uitrol van het ETCS op het bestaande materieel en de aankoop van nieuw materieel ter vervanging van het materieel waarvan het economisch gezien niet meer opportuun is om het uit te rusten met het ETCS.

Om de controle en het onderhoud van het rollend materieel te verbeteren, wordt het onderhoud van het materieel permanent opgevolgd, zowel op het vlak van omvang als periodiciteit. De NMBS heeft de kwaliteitscontroles in de werkplaatsen opgedreven en een systeem ingevoerd waarmee de centrale diensten de uitvoering van het onderhoud kunnen monitoren.

Wat de verweten nalatigheden betreft, ontbreekt op dit ogenblik het nog aan duidelijkheid over de feiten die ten laste worden gelegd aan elkeen van de partijen. De geplande rechtsgang moet over die verantwoordelijkheid duidelijkheid brengen. Ik wens mij dan ook voorzichtig op te stellen en dienaangaande geen standpunten in te nemen.

Waar het thans op aankomt, is ervoor te zorgen dat wat werd beslist in gevolge het ongeval te Buizingen op het terrein wordt uitgevoerd.

Wat de verbetering van de arbeidsomstandigheden betreft, vinden Infrabel en de NMBS het belangrijk om de arbeidsomstandigheden van hun personeel voortdurend te verbeteren.

Hierbij slechts een greep uit de talrijke voorbeelden van gedane acties.

Ten eerste, de vereenvoudiging van de reglementering met duidelijkere werkprocedures en werkinstructies als resultaat.

Ten tweede, processen in kaart brengen en documenteren om een correcte kennisoverdracht mogelijk te maken.

Ten derde, nieuwe werkposten zo ergonomisch mogelijk inrichten ter bevordering van een optimale samenwerking.

Ten vierde, de invoering van veiligheidssystemen voor een betere beveiliging van het personeel tijdens de uitvoering van werken op het spoor en op de werkplaatsen teneinde een betere veiligheidscultuur te ontwikkelen en het veiligheidsniveau te verhogen, zowel op het vlak van de exploitatieveiligheid als van het welzijn op het werk.

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

Ik volg u in uw respect voor de scheiding der machten. Wij moeten die uitspraak afwachten. Het vonnis zal zijn wat het zal zijn. Ik begrijp dat u de nodige voorzichtigheid en omzichtigheid in uw antwoord aan de dag legt en dat u zich ervoor hoedt om vandaag een al te uitgesproken standpunt aan te nemen. Daarvoor alle begrip.

Ik denk echter toch dat wij ons ervan bewust moeten zijn dat het vonnis dat binnen korte termijn op ons afkomt mogelijk – ik blijf ook zeer voorwaardelijk – een grote impact op het spoorvervoer heeft.

Stel dat er inderdaad een veroordeling zou volgen, dan zullen wij toch een initiatief moeten nemen om een aantal hiaten of problemen op te lossen.

Een beslissing zou kunnen zijn, ik ben nu aan het freewheelen, het versneld uitvoeren van de uitrol van het ETCS. Zelfs als dat een beslissing zou zijn, is dat niet voor morgen. De uitrol is pas voor 2023. Zelfs indien wij beslissen om daar een tandje bij te steken, zal dat nog een aantal jaren duren. In de periode van overbrugging zal er toch een houvast moeten zijn, kan ik mij voorstellen, voor de spoorbedrijven met het oog op mogelijke schade naar aanleiding van toekomstige spoorongevallen waarvan wij met zijn allen hopen dat ze niet gebeuren maar waarvan men nooit mag uitsluiten dat zoiets nog voorvalt.

Ik denk dus, in alle bescheidenheid, dat we toch klaar moeten zijn om te anticiperen op het vonnis dat komt en dat we een vervolg moeten zien te treffen, nadat het vonnis geveld is, dat er voor zorgt dat we het vervoersaanbod kunnen blijven garanderen. Daarom denk ik dat het niet onverstandig zou zijn om met uw kabinet proactief die denkoefening alvast te starten.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mijn vraag nr. 17273 is een vrij technische vraag en ik stel voor om ze om te zetten in een schriftelijke vraag.

14 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Daphné Dumery** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verplichten van een alcoholslot voor dronken bestuurders" (nr. 17203)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 17419)

14 **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 "l'obligation pour les conducteurs ivres de placer un éthylotest antidémarrage dans leur véhicule" (n° 17203)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éthylotest antidémarrage" (n° 17419)

14.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, in de media konden we enkele weken geleden heel wat lezen over het alcoholslot, onder andere dat de regering bezig is met een wetsontwerp daaromtrent en men noemt het een discussie. Ik denk dat er daarover geen discussie bestaat. Ook in deze commissie hebben we het hierover al meermaals gehad en meerdere fracties zijn het erover eens dat de reglementering over het alcoholslot er zeker moet komen.

Om uit te maken of het om een discussie of een gewoon gesprek binnen de regering gaat, wil ik de volgende vragen stellen. Zal de nieuwe wet die eraan komt de overtreder verplichten een alcoholslot te installeren of zal hij kunnen kiezen tussen een alcoholslot en een alternatieve straf? Dat is een cruciale discussie, want als men het niet meer verplicht en men het kan afkopen, dan is de impact niet dezelfde.

Vanaf hoeveel promille moet men verplicht een alcoholslot installeren? In elk artikel staat immers iets anders. Kan u daarover wat meer duidelijkheid verschaffen?

Klopt het dat de nieuwe maatregel ook zou gelden voor elke bestuurder die onder invloed van alcohol een ongeval veroorzaakt? Houdt u in de nieuwe wet ook rekening met een mogelijk preventief gebruik van een alcoholslot in taxi's, vrachtwagens, autocars of schoolbussen? Indien dat niet het geval is, waarom wordt daarvoor niet geopteerd?

14.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, sinds bijna zeven jaar kunnen rechters een alcoholslot opleggen. Uit het antwoord op de vele vragen die daarover al zijn gesteld, blijkt dat dit maar in een beperkt aantal gevallen gebeurt.

Een van de redenen daarvoor zou de hoge kostprijs zijn voor de installatie en de huur van het alcoholslot, alsook voor het begeleidingsprogramma, ongeveer 3 000 euro per jaar.

In een antwoord op mijn vraag stelde u eind oktober dat momenteel wordt onderzocht hoe de technische voorschriften van het toestel op Europees niveau zoveel mogelijk kunnen worden genormeerd, opdat de fabrikanten niet langer in elk land de kosten van de homologatie zouden moeten dragen en de kostprijs op die manier zou kunnen worden gedrukt.

Wat het preventief alcoholslot betreft, bijvoorbeeld voor schoolbussen, stelde u toen dat uw administratie alle aspecten aan het onderzoeken was en dat het overleg met de verschillende instanties en betrokken federaties nog moest worden opgestart.

Ook vorig jaar werd enkele keren het voornemen aangekondigd om rechters te verplichten een alcoholslot te laten uitspreken voor alcoholrecidivisten, tenzij de rechter uitvoerig motiveert waarom dit niet de meest efficiënte sanctie is.

Mijnheer de minister, hoeveel personen heeft de BIVV al begeleid of zijn er nog onder begeleiding? Van hoeveel veroordelingen heeft het BIVV weet die nog niet ten uitvoer werden gebracht?

Wat is de stand van zaken in het onderzoek om de technische voorschriften van het alcoholslot op Europees niveau te normeren?

Wat is de stand van zaken in het onderzoek naar een preventief alcoholslot?

Kunt u de krachtlijnen van het aangekondigde wetsontwerp al toelichten?

14.03 Minister François Bellot: Beste collega, na verscheidene maanden van werkzaamheden en overleg is het wetsontwerp dat een gezamenlijk project van mobiliteit en van justitie betreft, nog in bespreking bij de verschillende stakeholders, in het bijzonder de magistraten en de politie. In de voorlopige tekst is de rechter in een aantal gevallen verplicht om een alcoholslot op te leggen aan de overtreder.

Zoals het nu voorligt, zou een persoon met alcoholpromillage van 1,8 of meer verplicht met een alcoholslot moeten rijden gedurende één tot drie jaar, tenzij hij ervoor opteert om tijdens dezelfde periode niet te rijden. Daarbij speelt het geen rol of deze persoon betrokken is bij een ongeval. Ook bij dronkenschap en recidive

binnen de drie jaar zal het alcoholslot verplicht worden.

Op dit ogenblik zijn er 55 personen veroordeeld tot een alcoholslot die zich hebben aangeboden bij het BIVV. 21 personen hebben de periode van het alcoholslot afgerond, 5 personen hebben geen alcoholslot geplaatst en 29 personen rijden nu nog rond met een alcoholslot. Op Europees niveau maakt de installatie van een alcoholslot deel uit van de introductie van intelligente veiligheidssystemen in voertuigen.

Het gaat dan in de eerste plaats over de technische uitrusting van de interface om een alcolock gemakkelijk in het voertuig te installeren. Die maakt deel uit van de besprekingen die nog moeten worden gevoerd in de werkgroep Voertuigen van de Europese Commissie.

Het preventief installeren van een alcolock voor het vervoer van personen of van goederen kan zeker de verkeersveiligheid ten goede komen, maar die verplichting moet per afzonderlijke sector worden afgewogen volgens de omstandigheden. Wat personenvervoer in het algemeen en het goederenvervoer in het bijzonder betreft, bestaat er een economische concurrentie. De aanwezigheid van talrijke buitenlandse vrachtwagenchauffeurs op onze wegen is problematisch omdat buitenlandse voertuigen niet onder de verplichting zouden vallen.

Wat het preventief alcoholslot betreft, ik ben voorstander van het verplicht gebruik van het alcoholslot in het personenvervoer, meer bepaald voor schoolvervoer, zoals in Frankrijk het geval is, maar ik moet vaststellen dat in België het schoolvervoer een geregionaliseerde materie is. Het is bijgevolg aan de Gewesten om het alcoholslot te verplichten in autobussen die voor schoolvervoer worden gebruikt.

14.04 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb één iets niet gehoord: is er een timing tegen wanneer de stakeholders bevestigd zullen zijn en wanneer het wetgevend werk zou kunnen worden aangevat? Dat is wel belangrijk.

14.05 Minister François Bellot: (...)

14.06 Daphné Dumery (N-VA): Na het zomerreces?

14.07 Minister François Bellot: Ja.

14.08 Daphné Dumery (N-VA): Wij volgen het ook zeer nauwgezet op. Ik weet dat bijna alle fracties er voorstander van zijn. U zult dus zeker een ruime steun krijgen voor het wetsontwerp. Wij hopen dat het snel naar de commissie komt.

14.09 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik onthoud dat de normering op Europees niveau nog niet voor morgen is, omdat zij in de grote werkgroep zit. Over het preventief installeren van een alcoholslot zegt u terecht dat dat de bevoegdheid van de regio's is. Wij zullen eens aan de overkant horen hoe ver het daarmee staat.

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

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de massificatie van de werken aan de spoorwegen" (nr. 17294)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de 'massificatie van infrastructuurwerken'" (nr. 17388)

15 Questions jointes 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 massification des travaux aux chemins de fer" (n° 17294)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la 'massification des travaux d'infrastructure'" (n° 17388)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, tijdens de vorige hoorzitting van de NMBS en Infrabel kwam de massificatie van werken aan de spoorwegen aan bod. Infrabel heeft de intentie de werken aan de

spoorinfrastructuur zo veel mogelijk samen te voegen en overdag te organiseren. Dat biedt een aantal voordelen voor Infrabel, zoals de veiligheid van de werknemers, het feit dat alle werken op een moment gezamenlijk worden uitgevoerd en het feit dat overdag werken goedkoper is dan 's nachts

Voor de reizigers staan daar echter grote nadelen tegenover. Spoorverbindingen zouden tijdelijk geheel worden onderbroken gedurende de dag en de dienstverlening opgeschort. Infrabel zegt dat dat tot eenmaal per maand tijdens de week zou gebeuren. Dat lijkt mij een ingrijpende maatregel te zijn voor het treinverkeer, terwijl het net zaak is om zo veel mogelijk pendelaars ervan te overtuigen om de overstap naar de trein te maken.

Mijnheer de minister, hoe staat u, ten eerste, tegenover het voorstel van de massificatie van de werken?

Ten tweede, hoeveel ongevallen zijn er al gebeurd tijdens werken aan sporen 's nachts?

Ten derde, Infrabel verklaarde in de commissie dat sommige werken echt niet 's nachts kunnen worden uitgevoerd. Welke werken aan de sporen hebben nood aan daglicht?

Ten vierde, Infrabel verklaarde dat er benchmarkstudies bestaan omtrent werken aan sporen, een vergelijking met andere landen. Kunt u daarover iets meer zeggen? Wat is de gangbare methode? In Nederland zijn ze ervan teruggekomen om overdag te werken en doen ze dat opnieuw 's nachts. Is het mogelijk om de benchmarkstudie aan het Parlement te bezorgen?

15.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw De Coninck.

Tijdens de hoorzittingen vorige week had men het plots over de massificatie van infrastructuurwerken. Infrabel gaf daarvoor als redenen op dat dat veiliger was voor het personeel, werken langer op voorhand kunnen worden ingepland, werken beter over het spoornet kunnen worden gespreid, men een betere kwaliteit van de infrastructuur kan garanderen, de spoorondernemingen en hun klanten efficiënter kunnen worden geïnformeerd en de middelen optimaal kunnen worden ingezet. Dat laatste lijkt de belangrijkste reden.

Er zijn echter belangrijke nadelen verbonden aan een massificatie van de werken. De impact op de dienstverlening, en dus op de reiziger, zal erg groot zijn wanneer men infrastructuurwerken overdag en in de week zal uitvoeren. Niet het minst zal de dagelijkse woon-werk- of woon-schoolpendelaar in de kou blijven staan.

Ook de reizigersorganisaties bleken niet gewonnen te zijn voor het idee en hebben het over "desastreuze gevolgen" voor de NMBS en bijgevolg ook voor de reiziger en over de impact op de stiptheid en op aansluitingen.

Bovendien stellen zij dat Infrabel volgens artikel 5 van zijn beheerscontract bij werken die een impact hebben op de dienstregeling, alles in het werk moet stellen, opdat die wijzigingen in overeenstemming zouden zijn met de strategische doelstellingen van die ondernemingen.

Het lijkt erop dat de massificatie niet tegemoetkomt aan de doelstelling in artikel 5 van het beheerscontract.

Mijnheer de minister, wat is uw visie op een massificatie van de werken? Hoe zal die visie bewerkstelligd worden?

Welke impact zal de massificatie hebben op de spoorwegondernemingen enerzijds en op de reiziger anderzijds?

Kan Infrabel zomaar overgaan tot een dergelijke manier van werken of moet hiervoor de toestemming gevraagd worden aan de minister en/of aan de spoorwegondernemingen?

Deelt u de mening van de reizigersverenigingen dat massificatie in strijd lijkt te zijn met artikel 5 van het beheerscontract? Zal hierover iets bepaald worden in het nieuwe beheerscontract?

Werd hierover al een advies gevraagd aan het Raadgevend Comité van de Treinreizigers? Zo ja, wanneer

en door wie?

15.03 Minister **François Bellot**: Bij massificatie combineert men verschillende werken aan de spoorinfrastructuur in hetzelfde tijdsvenster. De NMBS laat me weten dat ze heel wat vragen heeft over de manier waarop Infrabel het concept massificatie van werken concreet zal invullen. Infrabel zal hierover toelichting geven tijdens nog in te plannen werkvergaderingen. Pas daarna zal de NMBS de impact van het voorstel beter kunnen inschatten, zowel op de reiziger als op de interne organisatie.

Zonder vooruit te lopen op de uitkomst van de werkvergaderingen, vreest de NMBS vooral de negatieve impact op de kwaliteit van haar dienstverlening aan de reizigers, zoals een onderbreking van het aanbod en de vermindering van de punctualiteit. Voorts vreest zij voor gedeelde inkomsten, hogere operationele kosten en een aantal operationele moeilijkheden.

Volgens Infrabel werd in 2016 een medewerker van een onderaannemer tijdens werken tussen 8 uur 's avonds en 8 uur 's morgens zwaar gewond. Infrabel is van oordeel dat de werken die overdag uitgevoerd worden, over het algemeen zorgen voor een betere uitvoeringskwaliteit, een hoger rendement en een verhoogde veiligheid voor het personeel en bovendien de psychosociale last verminderen die eigen is aan nachtelijke prestaties.

Infrabel heeft mij op de hoogte gebracht van haar project van massificatie, dat ze in haar ontwerp van bedrijfsplan heeft opgenomen. Ik heb aan Infrabel een vergelijking met de buurlanden gevraagd aan de hand van een gedetailleerde benchmark. Ik verwacht ook van vijf ondernemingen een gemeenschappelijk advies over de impact van de massificatieprojecten op de klanten van de NMBS, op het goederenvervoer en op het internationaal reizigersvervoer.

Ik heb via de media kennisgenomen van het standpunt van navetteurs.be en TreinTramBus in verband met de massificatie van werken. De kwaliteit van de diensten aan de reizigers is voor mij belangrijk.

15.04 **Inez De Coninck** (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik volg u in uw redenering dat de reiziger en de dienstverlening voorop moeten staan. Ik noteer dat de NMBS kennelijk nog vragen heeft bij de werkwijze, terwijl het in de hoorzitting leek alsof het ging om een besliste en afgesproken zaak tussen de twee spoorbedrijven.

Het is positief dat u om een benchmark heeft gevraagd. Ik hoop dat de commissieleden die ook zullen krijgen.

Inzake de beslissingen van Infrabel heb ik u in het kader van de bespreking van het investeringsplan al gezegd dat u over een regeringscommissaris beschikt. Het is misschien interessant of nuttig om langs die weg een rol te spelen bij zekere beslissingen.

15.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij aan bij de repliek.

Tijdens de hoorzitting is gebleken dat er nog wel wat overleg nodig is. We moeten vooral erover tevreden zijn dat u als uitgangspunt gebruikt dat de reiziger centraal staat en dat de impact op de reiziger zo veel mogelijk moet beperkt worden. We kijken uit naar de uitkomst van de benchmark en van verdere onderzoeken en overleg tussen de gebruikers en Infrabel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het engagement van de voormalige CEO van de NMBS om de NMBS niet te beschadigen" (nr. 16948)**

16 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement pris par l'ancien CEO de la SNCB de ne pas nuire à la SNCB" (n° 16948)**

De **voorzitter**: Dat is een vraag met een intrigerende titel, mijnheer Geerts.

16.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb een interview gelezen in de krant *De Morgen* van 25 februari. Een passage in dat interview heeft mij ertoe gebracht deze vraag te stellen. Ik citeer: "Tja, ik vind dat een zeer eigenaardig verhaal, toch zeker als je weet wat er allemaal is gebeurd. Mijnheer Descheemaeker is hier acht jaar CEO geweest. Hij heeft elk jaar 200 miljoen euro schulden opgebouwd, waarna hij zich een afscheidsvergoeding van 1,2 miljoen euro heeft laten uitbetalen. Hij heeft toen een engagement ondertekend waarin hij zich engageerde om het imago van de NMBS niet te beschadigen. Vervolgens schreef hij een boekje "Dwarsligger" waarin hij niets anders heeft gedaan. En hij blijft dit doen."

Kunt u toelichting geven bij dat engagement? Is er effectief een engagement getekend? Kan het Parlement inzage daarin krijgen? Als er effectief inbreuken gepleegd zijn, in welke sancties is er dan derhalve voorzien?

16.02 Minister François Bellot: Beste collega, de overeenkomst die werd ondertekend tussen Marc Descheemaeker en de NMBS bevat een vertrouwelijkheidsclausule die voor beide partijen geldt. Ik mag de inhoud van die overeenkomst bijgevolg niet onthullen, zelfs niet gedeeltelijk. Het communiceren naar de buitenwereld van elementen uit die overeenkomst, zoals bedragen of enige andere informatie, zonder dat beide partijen daarmee instemmen, vormt een schending van de overeenkomst.

Ik wil mij houden aan de plicht om de verbintenissen na te komen die in het kader van dergelijke documenten worden aangegaan.

16.03 David Geerts (sp.a): Ik dank u voor uw antwoord mijnheer de minister.

Ik begrijp uw antwoord, maar het is alleen een antwoord op mijn eerste vraag. U kunt geen toelichting geven en mij de overeenkomst niet bezorgen, wegens de vertrouwelijkheidsclausule, maar ik heb ook gevraagd of er inbreuken zijn gepleegd en of er daarvoor in sancties is voorzien. Zijn er sancties genomen? Volgens de toenmalige CEO, in dat interview, zijn er toch inbreuken gepleegd?

Mijn vraag blijft dan ook overeind. Zijn daar gevolgen aan gegeven? Ik stel vast dat die vraag onbeantwoord blijft. Ik zal die vraag dan ook opnieuw stellen. Ik neem aan dat de voorzitter van de raad van bestuur in dezen zal worden gevat.

De **voorzitter**: Wordt vervolgd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het project inzake de vervanging van installaties aan spoorwegovergangen" (nr. 17061)

17 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet relatif au remplacement d'installations situées aux passages à niveau" (n° 17061)

17.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben in deze commissie al meermaals vragen gesteld over het actieplan Overwegen. Aanvankelijk ging het over het actieplan Overwegen 2008/2015. Ik meen mij zelfs te herinneren dat wij hier in deze commissie ooit een presentatie hebben gekregen over de uitrol van die timing en de investeringsbedragen die er tegenover stonden.

In het oorspronkelijke plan wou men 200 overwegen afschaffen tegen eind 2015. 119 overwegen werden volgens mij ook effectief afgeschaft. Vervolgens is er een nieuw actieplan gekomen, maar dan begon de onduidelijkheid over de budgetten die daarvoor zouden worden uitgetrokken.

Uit de verschillende vragen en antwoorden blijkt volgens mij dat er sprake is van een enorme vertraging. Ik besef terdege, mijnheer de minister, dat het afschaffen van overwegen heel veel geld kost. De vraag is dan ook wat de marginale meerwaarde is op het vlak van de veiligheid. Gelet op de jaarlijkse ongevallen lijken de investeringen echter volkomen terecht.

In 2012 werd aan de firma VRS een opdracht gegund voor de ontwikkeling en plaatsing van nieuwe overgangen. Na een aantal jaren blijkt die opdracht te zijn ingetrokken, wat andermaal een grote vertraging

betekent.

Ik heb dan ook een aantal vragen. Wanneer en waarom precies werd de opdracht aan VRS voor de vernieuwing van de spoorwegovergangen door Infrabel ingetrokken? Wat was de waarde van dat contract? Wat was de voorziene timing van de ontwikkeling van het nieuwe systeem en de uitrol ervan op het terrein? Over hoeveel spoorwegovergangen gaat het precies? Zijn er door beiden juridische stappen gezet? Wat is nu het plan van aanpak voor de vernieuwing van de spoorwegovergangen? Welke impact heeft de intrekking van dit contract op de originele planning?

17.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Geerts, Infrabel heeft het contract met VRS beëindigd op 17 november 2016 en dit omwille van het feit dat VRS de contractuele bepalingen niet heeft nageleefd. Het contract met VRS werd afgesloten voor een bedrag van ongeveer 64 miljoen euro.

Het contract voorzag erin dat het prototype van een nieuwe spoorwegovergang twaalf maanden na de bestelling door Infrabel moest zijn gevalideerd. Het betrof een uitrol, gespreid over tien jaar. Er was gepland dat achthonderd overwegen zouden worden vernieuwd.

Als gevolg van de beslissing van Infrabel van 17 november 2016 tot verbreking van de overeenkomst met VRS, lanceerde VRS een procedure in kort geding voor de aanstelling van een deskundige. De vordering van VRS werd als ongegrond afgewezen. VRS heeft tot op vandaag nog geen procedure ten gronde opgestart ter bevestiging van de verbrekingsbeslissing.

Infrabel gaat inmiddels voort met de vernieuwing van de overwegen, met name op basis van de bestaande technologie en tegen hetzelfde ritme, zoals dat met VRS was gepland. De vernieuwing valt dus allerminst stil.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Zaken in verband met de afwikkeling van de verbreking van het contract komen mij niet toe, maar wel de rechtbank.

Mijnheer de minister, wat ik belangrijk vind, is dat u zegt dat er geen impact is op de uitrol van de beveiliging van de overwegen. Dat was wel vooral mijn vrees. Dat programma kende vijf jaar studie en ik vreesde dat de verbreking van het contract ervoor zou zorgen dat die vijf jaar vertraagd zou worden. In deze en ook in andere commissies hebben wij al besproken dat het belangrijk is om genomen beslissingen uit te rollen, want anders dreigen er problemen. Ik hoop dat de uitrol, zoals u hier antwoordt, geen uitstel kent door die beslissingen.

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

18 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de splitsing van een treinstel met passagiers ter hoogte van Ans" (nr. 17146)**

18 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la séparation d'un train de passagers à hauteur de Ans" (n° 17146)**

18.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal kort zijn, want het gegeven is bekend: een M6-toestel verloor enkele wagons met een totaal van zevenhonderd passagiers. Gelukkig vielen er geen gewonden.

Wat zijn de mogelijke verklaringen voor het afbreken van het koppelstuk?

Wanneer werden de treinstellen voor het laatst nagekeken?

Heeft men nu nazicht gedaan bij of gepland voor alle M6-toestellen?

Wat zijn de extra vertragingen in de ochtendspits door dat incident?

Tot slot, in de rapporten van vertragingen van de NMBS en Infrabel heeft men het over vertragingen door derden. Wat is het percentage vertragingen te wijten aan defecten van materiaal?

18.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS onderzoekt momenteel de mogelijke oorzaken van de ont koppeling van twee wagons ter hoogte van Ans op donderdag 9 maart 2017. Het afbreken van een koppeling valt niet uit te sluiten. De NMBS heeft hier dan ook een specifieke procedure voor.

Het incident heeft getoond dat de bestuurder snel en efficiënt reageert. De remuitrustingen zijn aangepast voor zo'n situatie en grijpen automatisch in.

Het betrokken rijtuig werd een laatste maal gereviseerd in september 2016. De laatste visuele controle vanuit een schouwput dateert van 21 december 2016. Hierbij werden geen anomalieën vastgesteld aan de koppeling.

Het incident heeft er inderdaad toe geleid dat alle koppelingen van alle M6-rijtuigen aan een diepgaande controle zullen onderworpen worden.

De extra vertraging ten gevolge van het betreffende incident tijdens de ochtendspits van 6 uur tot ongeveer 9.30 uur, aankomst in Brussel, kan ik als volgt samenvatten. Er werd een reizigerstrein afgeschaft. Negen reizigerstreinen werden gedeeltelijk afgeschaft. Tweëntwintig reizigerstreinen liepen in totaal 319 minuten vertraging op. Twee internationale reizigerstreinen liepen 34 minuten vertraging op. Een Thalystrein liep 6 minuten vertraging op. In totaal liepen dus 35 treinen 359 minuten vertraging op.

Globaal gezien is de dalende trend in de stiptheidscijfers van 2014, 2015 en 2016 te wijten aan incidenten met het materieel. Als bijlage vindt u een document met daarin een overzicht voor de periode 2010-2016 van het aantal minuten vertraging opgenomen in de rapporten "incidenten toegewezen aan het materieel. Wij zullen u dat geven.

18.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank de minister voor zijn heel concrete antwoorden. Gelukkig is het incident zonder slachtoffers gebleven.

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

19 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsvergoeding voor speed pedelecs, de fiscale ondersteuning en de stand van zaken van het mobiliteitsbudget" (nr. 17191)**

19 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnité vélo pour les speed pedelecs, le soutien fiscal et l'état d'avancement du budget mobilité" (n° 17191)**

19.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ook de *speed pedelecs* stonden hier inderdaad op de agenda. De vaststelling is dat er een stijging was met 13 % in 2016 ten opzichte van 2015 aangaande het aantal fietsende pendelaars. Er zijn verschillende transportstudies waarin men zich afvraagt wat de toekomst zal zijn. In mijn schriftelijke neerslag heb ik er een aantal opgesomd.

Wat is de reactie van u en uw administratie op die verschillende onderzoeken? Het gaat er dan niet zozeer over of u ze gelezen hebt, maar wat is de reactie effectief inzake het beleid? Uiteindelijk, als iedereen kan vaststellen dat het een nieuwe tendens is, misschien een tendens ook die een oplossing kan geven voor onze statistieken van filekampioen, kunnen daaruit misschien lessen worden getrokken.

De fietsvergoeding bestaat nu reeds voor gewone fietsen, komt deze er ook voor elektrische fietsen? Wij hebben in de begrotingsdiscussie gezien dat er niets beslist is over het mobiliteitsbudget.

Sp.a heeft een voorstel ingediend, maar ook andere collega's hebben voorstellen ingediend, ik wend mij tot collega Van den Bergh, om *speed pedelecs* fiscaal aftrekbaar te maken. Wat is uw houding daartegenover?

Ten slotte, wat is de stand van zaken inzake het mobiliteitsbudget? Maar dat zal waarschijnlijk afwachten zijn.

19.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, talrijke studies wijzen inderdaad op terreinwinst van de fiets voor woon-werkverplaatsingen. Deze tendens vindt men ook terug in de diagnostiek woon-werkverkeer. Het gebruik van de fiets als verplaatsingsmiddel moet worden aangemoedigd binnen een globaler intermodaal beleid. De elektrische fiets verdient hierin zeker een plaats, aangezien hij een positieve oplossing biedt voor zowel het fileprobleem als de milieu-uitdagingen.

Om de mobiliteit met elektrische tweewielers te bevorderen, heb ik verschillende maatregelen voorgesteld, die het gebruik van *speed pedelecs* en gemotoriseerde rijwielen moeten aanmoedigen voor woon-werkverplaatsingen en andere verplaatsingen. Momenteel is er overleg met mijn collega de minister van Financiën Johan Van Overtveldt.

Mijn collega minister van Financiën Johan Van Overtveldt werkt momenteel aan een voorstel om mensen met een bedrijfswagen aan te zetten tot het afstaan van hun voertuig in ruil voor een positieve mobiliteitstoelage. Deze toelage zal hen toelaten hun mobiliteit op een andere manier te bekostigen en toegang te krijgen tot andere vervoersmodi. Er zijn momenteel interkabinettengesprekken aan de gang.

19.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Hebt u binnen die interkabinettengroep een zicht op de kostprijs, zowel op fiscaal vlak als voor de RSZ? Bestaan die cijfers binnen de administratie van de FOD?

19.04 Minister **François Bellot**: We hebben nog geen bedragen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès PMR et le parking de la gare de Binche" (n° 17274)**

20 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Binche en de toegankelijkheid van het station voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 17274)**

20.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'actualité nous rattrape. Vous êtes au courant que la SNCB a fermé la gare de Binche avant hier. Je profite donc de cette question qui avait trait essentiellement à l'accès PMR et l'agrandissement du parking de la gare de Binche.

La gare de Binche a été inaugurée en 1911 en même temps que la gare d'Anvers. Ces deux gares n'ont pas reçu les mêmes soins ces dernières années. Pourtant, le site de la gare de Binche est un site classé même si la gare en elle-même ne l'est pas. Tout cela pour bien comprendre le dossier qui nous occupe aujourd'hui.

La gare a été fermée lundi soir. J'en ai été prévenu par les services de la SNCB. Je me suis rendu sur place hier matin. Il m'a été signalé, cet après-midi, que les travaux étaient terminés. Ces travaux relient l'entrée du bâtiment voyageurs aux quais de la gare où les personnes prennent leur train. La gare a été réouverte au public cet après-midi ce dont je me réjouis.

Néanmoins des questions se posent quant aux investissements à venir de ce bâtiment. Dans le texte écrit de ma question, je vous parlais de l'accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite, de l'amélioration de l'éclairage, de l'extension du parking actuel de la gare de Binche avec la sécurisation le long des voiries. J'aimerais également que vous me donniez des informations sur les travaux de rénovation de la toiture et de l'ensemble de la gare.

Vous connaissez peut-être cette gare. On vient de loin pour y tourner des films. Ruppert Everett y était encore à la Toussaint pour retracer l'histoire d'Oscar Wilde, Dany Boon y était présent pour un de ses derniers films.

On connaît l'évolution des chemins de fer. Le sentiment des Binchois est qu'on isole progressivement leur gare, qu'on n'y investit pas. Il y a une ASBL, le Royal Caméra Club Binchois, qui a pris possession d'une aile afin de pouvoir continuer à faire vivre cette gare.

Aujourd'hui, la pierre bleue se descelle, les toilettes sont condamnées, les personnes à mobilité réduite

n'arrivent pratiquement plus à monter dans le train, il reste deux voies. La verrière, qui était magnifique, n'est plus entretenue. Les boiseries, qui sont absolument magnifiques, sont laissées à l'abandon.

Je peux vous dire que nous assistons aujourd'hui à un meurtre patrimonial qui se déroule sous nos yeux en silence.

Je sais que cette année, vous allez dévoiler le plan pluriannuel d'investissements. J'ai longuement reçu les responsables administratifs de la SNCB dans mon bureau de l'hôtel de ville. Ils sont tous amoureux de la gare de Binche. Ils me disent, monsieur le ministre: "On peut dire que c'est une des gares les plus magnifiques de notre Royaume, avec la gare de Tournai." Je sais les soins qu'a reçus la gare de Tournai. Je le sais. Je connais les investissements qui se font un peu partout en Belgique. L'ensemble des travaux qui pourraient redonner tout son lustre à une gare qui a plus de cent ans a été estimé à 3,2 millions d'euros. C'est une centenaire qui pourrait faire notre fierté qui, aujourd'hui, s'effrite et se détruit devant nous.

J'en appelle à votre responsabilité. J'en appelle à votre ministère pour qu'enfin, ce que nous clamons depuis bien longtemps soit entendu. Je crois que cela réjouirait beaucoup de gens et que nous ferions œuvre utile devant l'histoire qui nous jugera un jour.

Voorzitter: Jean-Jacques Flahaux.

Président: Jean-Jacques Flahaux.

20.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, restons modestes. Nous allons essayer d'écrire l'histoire de la gare de Binche. Je vais tout d'abord répondre à la question originelle. La SNCB m'indique qu'elle a planifié un montant de 200 000 euros afin de stopper les dégradations de la gare en attendant de trouver une solution définitive et/ou de dégager les montants permettant sa rénovation.

L'étude relative aux travaux de rénovation de la toiture débutera en 2017 pour s'achever mi-2018. La rénovation des quais ou l'installation des dispositifs facilitant les accès aux quais aux personnes à mobilité réduite s'avèrent, comme vous le savez, plus compliquées, puisque le bâtiment de la gare et l'ensemble du site sont classés.

Pour le reste, je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit: une concertation a débuté avec Infrabel suite à l'approbation d'un projet de PPI par son conseil d'administration du 20 février. Une fois cette concertation menée à bien, nous allons harmoniser les PPI de la SNCB et d'Infrabel dans le cadre des travaux de la cellule d'investissements.

Après ces deux phases, les PPI des deux sociétés seront stabilisés et il sera possible de préciser quels chantiers seront effectivement prévus.

Je voudrais ajouter deux éléments. Premièrement, j'ai bien entendu été sensible aux incidents survenus lundi soir. La surface de la gare de Binche dépasse largement les besoins actuels du fonctionnement de la gare. C'est un bâtiment dont le patrimoine doit être préservé et j'ai été informé qu'il y avait déjà eu des contacts par le passé entre la SNCB et votre administration communale pour tracer l'avenir de ce bâtiment.

Je suggère qu'une rencontre soit organisée sur place avec les responsables de la SNCB, l'administration communale, un représentant de mon cabinet, afin de faire le tour de la question. L'urgence semble réglée, mais je pense qu'il faut aussi une solution structurelle, en vue de trouver la meilleure destination pour la gare, de préserver le bâtiment et de faciliter la vie des voyageurs. Il faut définir quelle collaboration est possible, quels sont les locaux qui ne sont plus nécessaires pour l'activité de la SNCB et qui pourraient être affectés à autre chose. Pour cela, le meilleur interlocuteur pour la SNCB est l'administration communale, comme je le rappelle souvent aux agents de la SNCB.

Voilà ce que je vous propose de faire. Je donnerai les impulsions nécessaires dès demain matin pour qu'il en soit ainsi.

20.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, tout d'abord, je vous remercie pour votre écoute et votre réaction rapide. Ces deux cent mille euros vont permettre de réaliser immédiatement des travaux.

Je prends bonne note des travaux qui vont commencer à la mi-2017 en matière de toiture, comme vous l'avez signalé.

Pour la rénovation des quais, l'ensemble du site est classé, mais je ne crois pas que cela empêche les travaux. Comme je vous l'ai dit, c'est le site qui est classé, et non le bâtiment ou les deux verrières. Il n'y a pas d'empêchement pour réaliser certains travaux, mais il n'y a pas, malheureusement non plus de subsides wallons disponibles dans le cadre du patrimoine. En effet, ce ne sont pas les bâtiments qui sont classés, mais bien le site.

Je salue le fait que vous proposiez une réunion sur place. J'imagine qu'un membre de votre cabinet va prendre contact avec moi afin de fixer la date la plus rapprochée possible. Je sais, monsieur le ministre, que vous vous êtes rendu à La Louvière récemment. Si c'est un membre de votre cabinet qui vient, nous le recevrons avec grand plaisir, et nous pourrons avancer ensemble sur le dossier.

Vous le savez bien. Si vous venez à Binche, nous vous accueillerons avec grand plaisir. D'ailleurs, M. Destrebecq m'a dit que vous alliez venir un jour, mais que cela a été reporté. Venez-y, vous y serez bien accueilli.

Savez-vous que le plus important, ce seront les montants inscrits au Plan pluriannuel d'investissements? C'est de votre ressort, monsieur le ministre. La Ville de Binche est toute prête à collaborer en vue d'une issue favorable du dossier. S'il vous plaît, entendez le cri des personnes qui défendent leur patrimoine. Je sais que vous aurez un rôle essentiel à jouer en la matière.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

21 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des terrains appartenant à la SNCB à Morlanwelz" (n° 17275)

21 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van de terreinen van de NMBS te Morlanwelz" (nr. 17275)

21.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, la commune de Morlanwelz nous a fait part de problèmes d'entretien de plusieurs terrains appartenant à la SNCB situés à la rue des Déportés, à la rue de la Tour, à la rue du Trichon. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des informations sur les travaux d'entretien prévus sur ces terrains? À quelle échéance débiteront-ils dans la cité des Normaliens?

21.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB entretient les espaces accessibles à la clientèle du point d'arrêt non gardé de Morlanwelz. La SNCB m'informe que le dernier indice propreté du 13 février 2017 donne un résultat de 89,83 %. La SNCB précise que la friterie proche du point d'arrêt génère de nombreux déchets dans ses installations.

Prochainement, les abris situés sur le quai seront repeints par la SNCB. Les terrains situés rue des Déportés appartiennent à la SNCB. Ceux situés dans les rues du Trichon et de la Tour sont propriété d'Infrabel. Sur ces terrains, un dépôt clandestin de déchets ménagers a été constaté. Bien que cela génère un coût non négligeable pour ses services, Infrabel a prévu de l'évacuer prochainement.

21.03 Laurent Devin (PS): Je remercie M. le ministre pour la précision de sa réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

22 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 "l'extension du parking de la gare de Soignies" (n° 17276)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement" (n° 17277)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Leval" (n° 17283)

22 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van de parking van het station Zinnik" (nr. 17276)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan" (nr. 17277)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Leval" (nr. 17283)

22.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, je sais que vous connaissez bien la question car vous suivez les travaux de la Communauté urbaine du Centre dont l'une des réunions regroupe les bourgmestres et députés de la région du Centre, à Braine-le-Comte. C'est tous ensemble que nous défendons le maintien de la gare de cette commune afin qu'elle puisse remplir, comme prévu, son rôle dans le cadre du passage du RER.

Monsieur le ministre, la Communauté urbaine du Centre nous a transmis un dossier relatif à l'extension du parking de la gare de Soignies, une demande que la Ville de Soignies a émise dans le passé. En effet, devant la gare se trouvent d'anciennes forges appartenant à la SNCB. La démolition de ces forges permettrait la création de nouveaux emplacements de stationnement.

Monsieur le ministre, des travaux d'extension du parking de la gare de Soignies sont-ils prévus dans le futur plan pluriannuel d'investissements?

J'en viens à ma deuxième question. Monsieur le ministre, votre prédécesseure, Mme Jacqueline Galant, annonçait débloquer une enveloppe de 6 millions d'euros pour la région du Centre, ce qui correspond à 7 % du montant investi dans le PPI 2013-2025 pour l'ensemble des gares belges.

Monsieur le ministre, à quelle échéance connaissons-nous les principaux investissements prévus dans les gares de la région du Centre dans le prochain PPI? Pouvez-vous nous confirmer qu'une partie de ce plan sera consacrée à cette région?

J'en arrive ainsi à ma troisième question. Autant Binche a une magnifique gare, autant le parking de Leval que j'ai fréquenté de manière très assidue quand je travaillais au cabinet du ministre Demotte est délabré. Il se résume à quelques pavés avec de la poussière ou de la boue quand il pleut. Il suffirait d'une remise en état du revêtement de sol et d'une amélioration de l'éclairage pour sécuriser les lieux. Il est ici question d'une couche de tarmac et non de la construction d'une gare nécessitant un investissement de 4,3 milliards d'euros. Je répète qu'il ne s'agit que d'une couche de tarmac pour que les gens puissent se garer et prendre leur train dans de bonnes conditions.

Monsieur le ministre, cet investissement utile, nécessaire, peu coûteux qui peut franchement améliorer les matinées et/ou les soirées de nombre de gens, de navetteurs, de travailleurs, d'usagers du rail est-il prévu dans le plan pluriannuel d'investissements?

22.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Devin, je vais peut-être vous décevoir puisque vous me réclamez du concret. J'aime beaucoup parler en termes tangibles, mais quand je ne peux pas le faire, je ne m'y risque pas.

Aujourd'hui, nous sommes en concertation avec Infrabel à la suite de l'approbation d'un projet de PPI par son conseil d'administration qui s'est réuni le 20 février dernier. Vous savez que celui-ci a chargé le management de me rencontrer ainsi que mes équipes techniques. Dès que cette discussion aura été menée à bien et que les grands choix auront été délimités, il faudra harmoniser les plans d'investissement de la SNCB et d'Infrabel. Supposons qu'Infrabel prévoie de rehausser les quais à un endroit, il faut savoir que le revêtement incombe à la SNCB. Dès que cela aura été fait, le tout sera présenté à la cellule d'investissement. Après ces deux phases, les PPI des deux sociétés seront stabilisés. Il sera alors possible de préciser quels seront les chantiers prévus.

Toutes les demandes provenant des trois Régions ont été collectées. Nous avons demandé à la SNCB et Infrabel d'objectiver les choix selon plusieurs critères tels que l'offre de transport et le plan de transport – qui vous sera bientôt présenté dans le Hainaut. Ces choix sont classés en fonction de six critères. Nous veillerons à voir comment, au travers des investissements réalisés, améliorer significativement l'essentiel, à savoir l'offre pour les voyageurs, tout en préservant le patrimoine.

En tout cas, je ne vais pas vous confirmer ou vous infirmer des pourcentages ou des montants. Si je le faisais, ce ne serait pas correct, car je n'en dispose pas aujourd'hui.

22.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je comprends votre réponse, car vous avez besoin de temps. Je vous demandais quelle était l'échéance à laquelle vous comptiez rendre votre verdict. J'entends bien qu'il faille mettre en concordance les plans d'investissement d'Infrabel et de la SNCB. Avez-vous une idée de l'échéance? Sera-ce cet été ou en automne?

Je tiens aussi à vous indiquer l'espoir que je place en vous pour pouvoir être entendu. Il ne s'agit pas là de dépenses excessives ou pharaoniques. Ce sont des dépenses utiles, nécessaires, bien que limitées.

22.04 François Bellot, ministre: J'aurais souhaité recevoir l'ensemble des documents en octobre 2016. Il se fait que je ne les ai pas. J'en ai déjà une grande partie mais je ne les ai pas tous. Des choix doivent encore être faits. Le plus tôt sera le mieux.

Par ailleurs, je veux aussi être très correct. Je ne vais pas promettre monts et merveilles. Des moyens, il y en a pour étoffer l'offre. J'ai demandé que ce soit validé par rapport à la satisfaction des besoins d'abord, de l'offre ensuite. Je dois bien avouer qu'il y a 550 gares. Il y en a sans doute 300 qui sont à peu près dans le même état. Je ne vais pas faire le procès du passé, je l'ai déjà dit. S'il faut un million par gare, cela fait 300 millions. Nous ne les avons pas. C'est pour cela que je demande d'objectiver suivant un certain nombre de critères.

Si je prends l'exemple de Binche, de La Louvière-Centre ou d'autres gares, les surfaces des bâtiments sont beaucoup trop importantes par rapport aux besoins réels. Ce que je demande, c'est une approche commune vis-à-vis de l'ensemble des acteurs locaux. De plus, je demande de voir, d'abord, s'il y a une affectation et, ensuite, une raison dans les tarifs, dans les prix, dans les clauses, une uniformisation de l'approche. Je pense que c'est ainsi qu'on aura une stratégie avec une visibilité et une objectivation dans les choix.

Le **président:** M. Devin est le président de la Communauté urbaine du Centre qui coordonne toutes les communes de la région du Centre. Donc, un petit travail de priorisation peut effectivement être fait.

22.05 François Bellot, ministre: Une réunion aura lieu prochainement pour le plan de transport. Il serait peut-être intéressant que vous passiez pour demander à la SNCB ce qu'il en est de vos gares.

22.06 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, comme notre président Flahaux le dit, je préside aux destinées de la Communauté urbaine du Centre. On a réuni tous les bourgmestres, tous les députés. On est passé bien au-delà des limites de partis, des limites d'intérêts divers. Villes, politiques, syndicats, entrepreneurs, nous nous sommes réunis sur des priorités.

J'entends votre propos plein de bon sens et la capacité financière limitée aussi. Si vous suivez ce que vous dites, je ne doute pas que la région du Centre qui est délaissée depuis bien trop longtemps récoltera les subsides nécessaires eu égard à ses nombreux voyageurs.

Je vous remercie.

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

23 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 aménagements nécessaires de la gare de Familleureux" (n° 17278)

23 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodzakelijke aanpassingen aan het station Familleureux" (nr. 17278)

23.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, vous connaissez la gare de Familleureux. Par conséquent, vous êtes au courant de la situation que je vais évoquer.

23.02 François Bellot, ministre: (...) dans une autre vie j'étais (...)

23.03 Laurent Devin (PS): Je m'adresse donc à l'amoureux de la région du Centre. Je croyais que M. Flahaux présidait aux destinées du MR en ce qui concerne ses voyages à l'étranger mais s'il sillonne la région du Centre, j'en suis très heureux.

Plus sérieusement, monsieur le ministre, la gare de Familleureux manque de places de parking et ne dispose pas d'agencement facilitant l'accès aux quais des personnes à mobilité réduite (PMR). De plus, vu la faible hauteur des quais, il est très difficile de monter dans les trains à cet endroit.

En matière d'offres de train, il semble nécessaire de développer des cadences en journée, en week-end et aux heures de pointe en raison de l'augmentation de fréquentation induite par la création de nouveaux zonings et par l'extension des zonings existants.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer des informations au sujet de l'installation d'un dispositif PMR sur les quais de la gare de Familleureux?

L'augmentation du nombre de trains à la gare de Familleureux est-elle prévue?

23.04 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'assistance aux personnes en chaise roulante est prévue dans 114 gares qui sont définies dans le contrat de gestion avec l'État.

La SNCB m'informe qu'aucun dispositif n'est dès lors installé ni prévu sur les quais du point d'arrêt de Familleureux.

Comme répondu le mois dernier à la question n° 16113 concernant les changements prévus dans le cadre du plan de transport des lignes 96 et 108, le plan de transport 2017 s'articule principalement autour de trois axes de développement. Outre l'extension quantitative de l'offre de transport à travers l'ajout de nouveaux trains, plus 5,1 % en moyenne sur le pays, la SNCB vise également une amélioration qualitative de son plan en augmentant autant que possible la vitesse commerciale de ses relations les plus fréquentées (en moyenne 3 % de temps de parcours) et veille au développement des correspondances train-train et bus-train.

En ce qui concerne les projets concrets, je vous invite à vous rendre au *roadshow* pour le Hainaut qui a lieu, je pense, le 31 mars prochain.

23.05 Laurent Devin (PS): Ce sera le vendredi 31 mars à 14 h 00, avant les vacances de Pâques. Nous aurons donc tout le temps pendant ces vacances scolaires d'approfondir ce qui nous aura été dit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 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 "les investissements à la gare de La Louvière-Centre" (n° 17279)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le devenir de la gare de La Louvière-Centre" (n° 17471)**

24 Samengevoegde vragen van

- **de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station La Louvière-Centrum" (nr. 17279)**

- **de heer Jean-Jacques Flahaux 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. 17471)**

24.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, le bourgmestre de la ville de La Louvière, M. Jacques Gobert, a fait état de problèmes d'entretien et d'insécurité aux abords de la gare de La Louvière-Centre. Alors que des budgets étaient disponibles dans l'ancien Plan pluriannuel d'investissements (PPI) de la SNCB pour sa réfection, il semble que ce ne soit plus le cas aujourd'hui. La SNCB envisage même de déposer des containers sur le parking afin d'accueillir les voyageurs et de fermer

la gare sans procéder aux moindres travaux et établir clairement un planning pour sa réouverture.

Une rencontre à ce sujet entre la CEO de la SNCB, Mme Dutordoir, le bourgmestre de La Louvière et vous-même s'est notamment déroulée au début du mois de mars. À ce sujet, monsieur le ministre, quelles sont les mesures à court terme et à moyen terme que vous comptez mettre en place pour entretenir la gare de La Louvière-Centre et améliorer la sécurité aux abords de la gare? Dans le précédent Plan pluriannuel d'investissements, des travaux de rénovation et d'entretien de la gare du Centre étaient prévus. Ces travaux figurent-ils également dans le prochain PPI? Si des containers devaient accueillir les navetteurs, quel est le planning de rénovation prévu des locaux actuels de la gare de La Louvière-Centre?

24.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, suite à l'émoi provoqué par l'annonce de la fermeture de la gare de La Louvière-Centre et à sa possible destruction, vous vous êtes rendu sur place en compagnie de Mme Dutordoir le lendemain de sa prise de fonction.

À cette occasion vous avez réaffirmé la volonté de maintenir la desserte de La Louvière-Centre. Pour ce qui est de l'avenir du bâtiment, la SNCB et la ville doivent examiner ensemble ce qui en sera fait, notamment pour ce qui est des nombreux espaces aujourd'hui inoccupés. Elles doivent assurer de concert le contrôle et la sécurité des lieux.

La fresque qui orne la salle des pas perdus ne sera pas détruite. Les navetteurs continueront à être accueillis à l'abri et au chaud. Plusieurs pistes avaient été préalablement évoquées quant au devenir des bâtiments désormais fermés: la destruction du bâtiment et son remplacement par un autre, de taille plus réduite; la réduction de la taille de la gare existante; l'organisation d'un partenariat entre la ville et la SNCB pour occuper les locaux vides. Pas plus tard qu'avant hier, j'ai entendu parler du fait que le service prévention de La Louvière pourrait éventuellement s'y installer. Enfin, l'installation d'activités de la Maison de l'Entreprise toute proche.

La discussion est en cours. Aucune décision n'a été actée à ce jour. La ville et la SNCB se sont donné trois mois pour trancher. Nous confirmez-vous ces délais? La majorité communale PS-MR a rappelé qu'un projet de rénovation existe qui intégrerait la gare et l'ancien site Boch avec de nouveaux logements, des commerces et du loisir.

La ville pointe aussi la situation idéale de cette gare en centre-ville, permettant aux habitants du centre de la Louvière de se rendre à Bruxelles notamment, sans recourir à la voiture. Cette piste vous semble-t-elle viable?

Parmi les éléments avancés dans ce projet, la SNCB s'engageait à maintenir l'accueil dans la gare, à aménager un parking de 450 places et à financer à hauteur de 450 000 euros la rénovation du bâtiment, la ville de La Louvière s'engageant, elle, à en financer le solde. Le promoteur, en fonction du budget imparti, devait choisir entre rénovation et reconstruction. Qu'en est-il de ce projet? Est-il toujours d'actualité? Est-il susceptible d'apporter les solutions attendues par les différentes parties prenantes dont les clients de la SNCB?

Je vous remercie, tout comme M. Devin, pour votre réponse.

24.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le 7 mars dernier, j'ai participé à une visite de la gare de La Louvière-Centre en présence du bourgmestre de La Louvière et de Mme Dutordoir, CEO de la SNCB. C'était sa première visite sur place.

La SNCB doit faire face à l'entretien d'un bâtiment de près de 2 700 m², dont une grande partie n'est plus utile pour ses besoins. À la suite de cette visite, il a été décidé d'organiser de nouvelles rencontres entre la Ville et la SNCB, afin d'étudier et de dégager des pistes de réflexion pour l'ensemble du site de la gare. J'ai proposé que la conclusion de tout cela nous soit communiquée au plus tard dans trois mois.

Les options envisagées à ce jour sont: la rénovation complète du bâtiment et l'aliénation de la partie excédentaire, la rénovation partielle du bâtiment et la démolition de la partie excédentaire, la démolition de l'ensemble du bâtiment et la reconstruction d'un bâtiment plus fonctionnel et adapté aux besoins futurs de la SNCB. J'ajoute une quatrième option, c'est l'aliénation du bâtiment, tel qu'il est, et la construction sur le côté, d'un bâtiment fonctionnel par la SNCB pour rencontrer ses besoins.

Une première réunion technique s'est tenue le 14 mars 2017. On n'a pas traîné. Lors de celle-ci, la Ville a chargé l'intercommunale IGRETEC de collationner les besoins de services internes à la Ville mais également de rechercher d'autres acteurs publics susceptibles d'occuper partiellement le bâtiment de la gare. Une prochaine réunion est d'ores et déjà programmée. Lorsque cette étude sera finalisée et que les accords seront trouvés entre les différents partenaires, la SNCB sera en mesure de planifier et de quantifier le budget à prévoir dans le Plan pluriannuel d'investissements.

En ce qui concerne la problématique de la sécurité, la gare de La Louvière est équipée de caméras de surveillance, suite à une visite de Mme Galant il y a un an, lors de laquelle des problèmes de sécurité avaient été signalés. En outre, les équipes de Securail y patrouillent quotidiennement.

La SNCB m'informe en outre que les autorités communales de La Louvière et le Corporate security service de la SNCB devraient très prochainement signer la déclaration d'intention en vue d'établir le plan de sécurité commun tripartite (zone de police, commune et SNCB).

24.04 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, en résumé, tout est possible. Tout est possible à l'avenir pour la gare de La Louvière-Centre. Je prends bonne note et je me réjouis de ce qu'une réunion technique a déjà eu lieu et que, dans les trois mois, nous allons connaître précisément l'avenir réservé à ce bâtiment de la Cité des Loups.

24.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, en ce qui me concerne, je dirais qu'effectivement, c'est un éventail de possibilités. Il faut saluer Mme Dutordoir, qui a consacré sa toute première visite à la gare de La Louvière. Je crois qu'elle porte bien son nom. Dutordoir est un nom d'origine champenoise qui signifie qu'on tord le cep. Là, les différentes propositions possibles vont être tordues pour trouver la substantifique moelle de la meilleure solution.

24.06 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, considérant qu'il y a deux députés de la région du Centre dans votre commission, et qu'ils restent jusqu'au bout, à votre place, j'investirais dans la région du Centre.

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

25 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 investissements de la SNCB dans les dispositifs PMR dans les gares" (n° 17280)

25 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen van de NMBS in specifieke voorzieningen in de stations voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 17280)

25.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous ai déjà interpellé sur l'accès des PMR à la gare de Binche, et à d'autres gares. Ici, nous constatons un manque chronique d'investissements de la SNCB dans des équipements qui permettent aux PMR d'embarquer ou de débarquer dans les gares. Ce manque d'attention condamne les personnes en chaise roulante à être dépendantes de l'assistance. Rendre accessible les quais des gares aux personnes à mobilité réduite permettrait à chacun de profiter d'un voyage de qualité. Que comptez-vous mettre en place pour faciliter l'accès aux trains aux personnes à mobilité réduite?

25.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, pour être concret et précis, la SNCB m'informe qu'une procédure d'achat de rampes mobiles et de plate-formes élévatrices est en cours. Dans une optique plus large que la mise en oeuvre des obligations émanant du règlement UE n° 13000/2014, un plan national de mise en oeuvre, appelé PNI, a été établi et reprend les objectifs d'accessibilité des gares pour les années à venir. Ce plan vise l'élimination progressive de tous les obstacles à l'accessibilité qui ont été recensés. Le *timing* de la mise en oeuvre du plan national et la portée des mesures y ont été définis.

Le plan belge a été établi en concertation entre la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité. La mise en oeuvre du PNI et sa planification feront l'objet d'une analyse par le SPF, dans le cadre de la coordination des PPI des deux sociétés, pour vérifier que le plan est bien respecté, et ce dès que les PPI d'Infrabel et de la SNCB auront été finalisés.

25.03 **Laurent Devin** (PS): Une fois encore, je me montrerai patient jusqu'au dévoilement du PPI. Nous serons alors très attentifs aux chiffres des investissements.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

26 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord entre Infrabel et la SNCB sur la baisse du taux de ponctualité" (n° 17281)**

26 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overeenkomst tussen Infrabel en de NMBS over de verlaging van de stiptheidsgraad" (nr. 17281)**

26.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, Infrabel et la SNCB se sont entendues pour revoir à la baisse le taux de ponctualité. En 2016, la ponctualité des trains s'affiche à 89,2 % à cause des mesures de sécurité prises dans la foulée des attentats et le phénomène de *trespassing* en hausse.

Les deux entreprises estiment qu'il n'est pas réaliste de s'engager à atteindre un taux de ponctualité de 91 % pour 2017 et de 92 % pour 2019. Par conséquent, on parle aujourd'hui d'un objectif de ponctualité de 89,5 % pour 2017, 90 % en 2018 et 90,5 % en 2019.

Monsieur le ministre, quelle est votre position sur l'ambition d'Infrabel et de la SNCB de baisser le taux de ponctualité?

Les navetteurs sont exaspérés par les trains continuellement en retard, particulièrement sur les lignes 96 Mons-Bruxelles et 108 Binche-Turnhout. Des pétitions ont d'ailleurs été lancées à ce sujet. Dès lors, pourquoi abaisser le taux de ponctualité? N'est-ce pas envoyer un mauvais message aux navetteurs?

26.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, en 2016, la ponctualité des trains s'affiche à 89,2 % - cela signifie qu'il y a 89,2 % des trains qui arrivent avec moins de six minutes de retard -, partiellement à cause des attentats terroristes et des mesures de sécurité prises dans la foulée ainsi que les phénomènes de *trespassing* en hausse. Les grèves ont aussi fortement pénalisé le trafic en 2016, ce qui a fait augmenter sensiblement le nombre de trains supprimés.

Bien que la ponctualité en 2016 soit plus faible qu'en 2015, le résultat de 2016 est le deuxième meilleur résultat de ces huit dernières années. De fait, les chiffres de la ponctualité au niveau réseau et par année de 2009 à 2016 sont: 88,9 %, 87,5 %, 87 %, 87,2 %, 85,6 %, 88,2 %, 90,9 % et 89,2 %. Derrière chaque train, il y a des cheminots qui se battent pour que tout se passe bien. Je n'accepte pas qu'on nie cet engagement quotidien de milliers de travailleurs en jetant en pâture un chiffre sans le situer dans un contexte. Mais derrière chaque minute de retard, il y a aussi de très nombreux navetteurs qui attendent un service de qualité. Par conséquent, je ne peux pas non plus me satisfaire de la situation actuelle. L'amélioration continue est un objectif que toute organisation orientée "client" doit poursuivre. À ce titre, je considère que la SNCB et Infrabel, ensemble, doivent poursuivre cet objectif.

Ceux qui s'écarteraient de cette ligne s'écarteraient de la volonté du gouvernement de mettre le client au cœur des préoccupations des sociétés ferroviaires, volonté dont j'ai été chargé d'être le garant absolu.

J'ai fixé comme objectif une augmentation de la qualité de l'offre aux usagers, qui doit se traduire par un niveau plus élevé de la sécurité et une amélioration de la ponctualité. À ce stade, Infrabel et la SNCB mènent une réflexion sur la ponctualité dans les années futures, mais aucune décision n'a encore été prise. La poursuite de l'amélioration de la ponctualité reste un de mes objectifs dans le cadre de la négociation des contrats de gestion avec les entreprises et dans le champ de ma responsabilité.

Entre les dix premiers mois de 2015 et les dix premiers mois de 2016, les faits externes à l'entreprise ont augmenté de 50 %, expliquant près de 47 % des retards. Les objectifs poursuivis en matière de ponctualité devront très certainement être établis sur la base de différents éléments. Depuis lors et à ma demande, des mesures concrètes ont été prises, notamment la désignation de managers de ligne et la révision des délais d'attente dans certaines gares pilotes.

J'avais reçu des pétitions pour la ligne 96, et je souligne que la personne initiatrice de cette pétition en novembre 2016 est aussi l'initiatrice d'un communiqué dans lequel elle constate une amélioration significative de la ponctualité en décembre et en janvier sur la ligne 96. Avec navetteurs.be, ces personnes ont critiqué et secoué le cocotier, mais ensuite ont reconnu que la situation s'était améliorée par rapport au mois d'octobre, qui avait été un mois désastreux pour les navetteurs. Toutefois rien n'est définitif en ces matières et nous devons poursuivre pour rendre ces améliorations structurelles et augmenter de manière durable la ponctualité sur ces lignes.

26.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse.

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

27 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retrait de la SNCB du cluster BeMobEx" (n° 17284)

27 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de terugtrekking van de NMBS uit de cluster voor stads- en spoorvervoer BeMobEx" (nr. 17284)

27.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, nous apprenions que la SNCB a décidé de se retirer du cluster ferroviaire BeMobEx, qui a pour ambition de rassembler les entreprises belges actives dans la mobilité, afin de décrocher des contrats à l'international, principalement en Afrique et en Asie. Cette décision a été entérinée lors d'une assemblée générale début janvier. Cela représente un coup dur pour les PME, qui auraient pu s'accrocher à la locomotive SNCB et aux autres grandes sociétés du cluster pour défendre le savoir-faire belge à l'étranger.

Monsieur le ministre, quelles sont les raisons du retrait de la SNCB de ce cluster? Quelles sont les mesures que vous comptez mettre en place pour promouvoir le savoir-faire belge en matière ferroviaire à l'étranger?

27.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il me revient que l'assemblée générale extraordinaire de l'ASBL BeMobEx du 4 janvier 2017 a unanimement accepté la proposition du conseil d'administration de cette association pour sa mise en liquidation. Selon la SNCB, les raisons de cette décision sont multiples:

- taille insuffisante, défection de certains membres importants et incapacité à attirer efficacement de nouvelles entreprises pour réaliser efficacement la mission de BeMobEx;
- situation institutionnelle de la Belgique, la politique économique étant gérée principalement par les Régions, alors que le cluster a un rayonnement national;
- trop peu de moyens financiers, entre autres par manque de soutien public régional, permettant de financer le fonctionnement de l'ASBL;
- manque d'intérêt des membres à l'égard des nombreuses activités organisées.

Le conseil d'administration a négocié des conditions favorables chez Agoria pour les membres de BeMobEx qui souhaitent adhérer à cette association qui a des objectifs semblables.

27.03 Laurent Devin (PS): Je prends acte de la déclaration de M. le ministre.

*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 "les difficultés pour recruter des conducteurs de train" (n° 17285)

28 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moeizame aanwerving van treinbestuurders" (nr. 17285)

28.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, vous avez évoqué les difficultés que rencontrait la SNCB pour recruter des conducteurs de train. La semaine passée, les responsables de la SNCB nous ont dit qu'en Flandre, ils ne parvenaient plus à recruter des conducteurs de train en raison d'un trop plein d'emplois. C'est le propos qui nous a été tenu.

Monsieur le ministre, en 2017, la société des chemins de fer belges compte recruter 472 conducteurs de train. Une campagne de promotion du travail de conducteur de train est-elle prévue? Quelles mesures comptez-vous prendre pour combler les postes vacants?

Le **président**: J'imagine que M. Devin voulait dire "en raison du faible chômage" et non "en raison des problèmes d'emploi".

28.02 Laurent Devin (PS): J'ai précisément dit: "un trop plein d'emplois", en Flandre.

28.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, monsieur Devin, nous avons déjà évoqué ce point lors des commissions du 14 décembre 2016 et du 11 janvier 2017. Je ne puis que répéter qu'actuellement, il ne manque absolument pas de conducteurs de train. Les recrutements pour l'année 2017 tiennent compte de la longue période de formation et couvrent, dès lors, les besoins opérationnels jusqu'au premier trimestre 2019. Nous sommes en ordre jusqu'en 2019. Ces besoins prennent en compte non seulement le nouveau plan de transport, mais également les départs de membres du personnel à la suite des mises à la retraite, aux inaptitudes médicales et aux démissions.

Par contre, je souhaite que HR Rail évalue l'efficacité des différentes actions de communication et des différents médias utilisés, en vue d'intensifier l'utilisation des canaux jugés les plus pertinents pour le recrutement de conducteurs. Il apparaît, en effet, que la communication ne serait pas suffisamment étendue et pas la plus adéquate pour toucher le public visé par ces offres d'emploi. Nous avons demandé à HR Rail d'examiner cette problématique.

28.04 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, il est vrai que vous avez déjà été interpellé en décembre et en janvier. Mais vous savez, nous avons de la suite dans les idées. Les propos du responsable principal de la SNCB la semaine passée concernant ce recrutement étaient très clairs à ce propos. Il y avait vraiment une difficulté à recruter des conducteurs de train.

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 "les investissements à la gare de La Louvière-Sud" (n° 17286)

29 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station La Louvière-Zuid" (nr. 17286)

29.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, la gare de La Louvière-Sud se trouve au cœur d'un vaste projet: nouvelle gare de bus, extension du parking, projet de nouveau quartier pour assurer une meilleure connexion entre cette gare et le centre-ville. Une collaboration efficace entre la Ville, la SRWT et les TEC est actuellement en cours.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des informations concernant le démarrage de ce vaste chantier? À quelle échéance débutera-t-il et combien de temps devrait-il durer?

29.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, en décembre 2014, la Ville, la SRWT et la SNCB ont conclu une convention de partenariat en vue de réaliser une étude urbanistique d'orientation du site de la gare de La Louvière-Sud. Cette étude n'est pas terminée mais un rapport urbanistique et environnemental a été approuvé par la Ville, qui a lancé une enquête publique.

En ce qui concerne les autres travaux, comme je l'ai déjà dit, la concertation a débuté avec Infrabel suite à l'approbation de son PPI par le conseil d'administration du mois de février. Les choses deviendront pratiquement définitives lorsque la Cellule d'investissement s'y sera penchée, que les deux CA l'auront approuvé et que les points seront passés au Conseil des ministres.

29.03 Laurent Devin (PS): Vous nous savez très attentifs sur la question. Nous reviendrons encore sur le sujet, jusqu'au moment où vous pourrez nous livrer les chiffres, monsieur le ministre.

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

30 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 ponctualité sur la ligne 108" (n° 17394)

30 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid op lijn 108" (nr. 17394)

30.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, lors de la commission du 8 mars, vous avez donné de nouveaux chiffres concernant la ponctualité des trains sur la ligne 96. Combien de retards y a-t-il eu sur la ligne 108 Binche-Turnhout depuis janvier 2017? Combien d'annulations de trains ont-elles eu lieu sur cette ligne depuis janvier 2017? Un manager de ligne a-t-il été désigné pour cette ligne Binche-Turnhout? Pouvez-vous objectiver l'amélioration de la qualité depuis fin 2016? Que comptez-vous mettre en place à court et à moyen terme pour améliorer la ponctualité sur cette ligne?

Le **président**: C'est une ligne que je connais bien aussi, monsieur le ministre.

30.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, Infrabel et la SNCB m'informent que la ponctualité de la ligne 108 s'est élevée à 93,9 % en janvier et à 91 % en février. Ce serait un rêve si tout le réseau était comme cela! C'est donc une bonne ponctualité.

Pour les mois de janvier et de février, douze trains ont été partiellement supprimés. Quatre trains l'ont été totalement. Il n'y a pas de manager désigné spécifiquement pour la ligne 108 mais les trains qui circulent sur la ligne 108 alimentent également le trafic de la ligne 96 à partir de Braine-le-Comte où un manager a bien été désigné. Actuellement, la ponctualité est au-dessus des objectifs de ponctualité fixés dans les contrats de gestion.

La SNCB et Infrabel poursuivent leurs efforts en prenant différentes mesures pour continuer à améliorer la ponctualité. Quatre types de mesures sont adoptés:

1. le traitement de la ponctualité lors de réunions mensuelles de concertation, des réunions PEP (Plateforme d'entente de la ponctualité) entre la SNCB et Infrabel;
2. des réunions spécifiques, des retours d'expériences liées à des incidents importants;
3. un focus sur le premier départ des convois, la fiabilité du matériel, la présence du personnel;
4. un focus sur la fiabilité des différents composants de l'infrastructure, caténaires, appareils de voies et passages à niveau.

30.03 Laurent Devin (PS): Merci, monsieur le ministre. J'entends votre satisfaction par rapport à la ponctualité sur cette ligne. Je ne peux que vous relayer ce qui m'est écrit et ce qui m'est dit en termes d'exaspération: des trains annulés dès le matin quand on part travailler et des trains également arrêtés voire annulés en gare de La Louvière quand on rentre du travail.

Le drame aujourd'hui pour la gare de Binche est qu'il est quelquefois préférable d'aller prendre le train à Braine-le-Comte car cela va plus vite de prendre la voiture pour y prendre le train. On finit par garer sa voiture à La Louvière parce qu'on se dit qu'il est fort probable que le train retour sera arrêté à cette gare.

J'exprime donc les plus grandes craintes quant à la réaction des personnes qui pourraient désertir la gare de Binche en privilégiant des solutions plus sûres. Ce serait incompréhensible pour moi dans le sens où Binche est la treizième ville de Wallonie – c'est l'équivalent de Beveren en Flandre. Je ne comprendrais pas qu'on ne traite pas ce problème comme la treizième ville de Wallonie le mérite.

30.04 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, vous aurez le dernier mot.

Je vous demande la plus grande objectivité. Je prends les chiffres de la SNCB: 4 trains supprimés en janvier et février sur, sans doute, 130 ou 140 trains. La ponctualité est de 93,9 %. Ne faites pas des généralités! Ne dites pas que parce qu'on supprime un train, cela va mal.

Derrière ces faits, il y a des acteurs de la SNCB et d'Infrabel qui travaillent au quotidien. Ils lisent nos propos. Ces gens ont aussi envie de dire que s'il y a encore peut-être 6 % ou 7 % des trains qui sont supprimés ou en retard, ils travaillent à l'amélioration quotidienne pour que tous les trains soient à l'heure. Je comprends le

désarroi des voyageurs qui, eux, étaient précisément dans un des trains supprimés ou qui l'attendaient et se doutaient qu'il y avait un incident.

J'attire votre attention sur ce point. Collectivement, quelles que soient les périodes, reconnaissons tous les efforts que les gens font, depuis le conducteur jusqu'à l'accompagnateur, pour améliorer la qualité du service. Vous exprimez des craintes sur l'insuffisance des trains, des correspondances, etc., mais je vous demande une réelle nuance. Les travailleurs du rail, les cheminots et l'organisation ont besoin qu'on reconnaisse également les chiffres positifs, comme ceux que je viens de découvrir en même temps que vous. J'ai parfois l'impression, quand je lis un journal, que 10 % des trains arrivent à l'heure et 90 % en retard.

C'est une chose qu'on connaît en tant que bourgmestre ou élu. On ne va chez le médecin que lorsqu'on est malade. Je ne me suis jamais rendu chez le médecin pour dire que tout allait bien. Il faut parfois faire dans la nuance, aussi bien nous –je n'ai pas dit que nous vivions dans un monde idyllique–, les élus, que les représentants des associations.

Il faut y être très attentif. J'ai déjà eu comme retour: finalement, on est à autant et on a fait tel effort. Mais à quoi cela sert-il parce qu'on se fait quand même critiquer? Que vous portiez un regard sur un choix politique ne pose aucun problème. On est là pour débattre et on peut avoir des options différentes. Par contre, les travailleurs du rail et autres travailleurs dans les services publics font tous les efforts. Je pense qu'une grande majorité s'investit au quotidien là-dedans. Soyez attentif à cela! Je ne dis pas cela pour ici mais par rapport à l'expression qu'on peut donner car certaines personnes le vivent parfois un peu difficilement

30.05 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, M. Flahaux me connaît bien, de même que M. Crusnière, ce, dans des sphères différentes: l'un, au sein de mon parti, de mon groupe à la Chambre et, l'autre, dans ma région. M. Flahaux et moi-même ne sommes pas du même parti. Je ne suis pas connu pour être un excessif. Je ne suis pas dans l'emballement. Je ne suis pas dans la crise. Je sais très bien, par contre, que les *slides* qui nous ont été présentés ici mettaient en évidence que la ligne Binche-Turnhout était une des deux lignes victimes du nombre le plus élevé de retards et d'annulations.

Je suis aussi le relais des citoyens. Vous parlez de médecins mais, quand on a été victime à ce point d'annulations et de retards, cela fait tout de suite mal quand il y en a de nouveau. Il faut aussi pouvoir le comprendre. En tant que bourgmestre, je reçois aussi des doléances et on peut expliquer, objectiver des choses. C'est ce que je m'emploie aussi à faire. Ici, vous me donnez des chiffres. Je vais les relayer et voir ce qui va remonter de la part des navetteurs. Si jamais une amélioration était constatée, tant mieux! Je m'en réjouis. Et je n'aurais de cesse de me battre pour que cette région bénéficie enfin de l'attention qu'elle mérite. Vous venez aussi d'une région éloignée des centres de décision mais vous êtes dans les centres de décision. Vous êtes aujourd'hui le décideur. Nous sommes quelques-uns à nous battre pour également faire en sorte que nos régions trop souvent délaissées puissent bénéficier de la même attention.

Vous n'avez pas ici devant vous quelqu'un qui critique le travail des membres du personnel de la SNCB. Je suis peut-être même, dans cette salle, celui qui les défend le plus. Donc, je ne les vise pas; je les remercie pour leur travail.

Comprenez qu'en ma qualité de bourgmestre et de député, je doive vous relayer ce que les gens vivent quotidiennement lorsqu'ils partent travailler. Vous m'avez communiqué de nouveaux chiffres aujourd'hui. Je reviendrai encore vers vous dans quelques semaines ou quelques mois pour constater la nature de l'évolution de ces chiffres.

Le **président**: Je troque peut-être un moment ma casquette de président pour vous signaler que je n'ai pas le sentiment que vous ayez un adversaire dans le ministre Bellot.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

31 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget prévu pour la rénovation de la gare d'Ottignies" (n° 17395)

31 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het budget voor de renovatie van het station

Ottignies" (nr. 17395)

31.01 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me permets de vous interpellier concernant la rénovation de la gare d'Ottignies. Depuis mon entrée en fonction comme député fédéral, j'ai déjà interpellé à de nombreuses reprises votre prédécesseur à cet égard. C'est maintenant votre tour.

Cette gare fut bâtie en 1999 et selon plusieurs acteurs, elle ne répondrait plus aux besoins des navetteurs. Pour rappel, la gare d'Ottignies a été proclamée la gare par laquelle le plus de monde transite quotidiennement en Wallonie.

Dans les projets, il est notamment question de construire un nouveau parking de plus de 600 places pour les usagers de la SNCB.

Dès lors, monsieur le ministre, je souhaite vous poser les questions suivantes.

En 2015, les autorités communales avaient interpellé tous les pouvoirs intervenants en rappelant qu'un budget de 60 millions était inscrit dans le plan pluriannuel de la SNCB pour la période 2016-2020. Confirmez-vous toujours cette information?

La semaine dernière, lors d'une visite à la gare de Namur, vous avez évoqué les futurs travaux de la gare d'Ottignies? Pouvez-vous nous en dire plus sur les travaux prévus et dans quels délais ces derniers seront effectués? Un calendrier est-il déjà disponible?

Une réunion avec les autorités communales sera-t-elle prochainement prévue afin de préparer les différents chantiers et en informer les voyageurs?

31.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il est prévu de moderniser complètement les infrastructures d'accueil de la gare d'Ottignies, ainsi que ce qu'on appelle le "grill", c'est-à-dire la répartition des voies, et ce dans le cadre du dossier RER.

Le budget total alloué à cette modernisation sera déterminé dans le cadre de l'évaluation par Infrabel-SNCB et ensuite par la Cellule d'investissement.

Je peux déjà vous dire que le prolongement du couloir sous voies d'Ottignies a été réalisé et son ouverture est programmée au printemps. Dès l'ouverture du couloir sous voies, la passerelle existante sera démolie.

En ce qui concerne le prolongement de la passerelle provisoire, des discussions ont eu lieu avec différents intervenants, notamment avec la Ville d'Ottignies, pour optimiser la solution. Le cahier des charges sera lancé le 4 avril 2017 et les travaux pourront débuter en août.

Enfin, un escalier complémentaire – mais il s'agit là de travaux intermédiaires – vers les quais 1 et 2 sera construit au niveau du couloir sous voies.

Le timing prévu pour ces travaux est estimé à fin 2017.

Pour ce qui concerne le travail de plus grande ampleur, à savoir l'organisation de la gare, la construction d'un parking, la rénovation d'un autre, etc., permettez-moi de vous demander d'attendre un peu.

Le comité de pilotage du dossier RER sera réuni après la finalisation du dossier financement et organisation et c'est à partir de là qu'on poursuivra les études pour recommencer les travaux sur la ligne RER avec la responsabilité tant d'Infrabel que de la SNCB. À ce jour, je ne peux vous donner ni un programme ni un montant total des travaux.

J'ai demandé qu'on réactualise le masterplan avec la construction d'un parking à étages. En ce qui concerne la valorisation des biens de la SNCB, je pense qu'il y a eu un PCA pour l'aménagement de logements proches de la gare existante, en fonction des terrains disponibles.

L'objectif est de recommencer les travaux RER sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies, d'un côté par la gare d'Ottignies et de l'autre côté par la liaison via Watermael.

31.03 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je prends acte du fait qu'il y a une série d'aménagements pour simplifier la vie des navetteurs, surtout ceux qui se garaiement sur le parking de l'autre côté des voies. C'est quelque chose de positif.

Par contre, je suis plus inquiet pour la rénovation complète de la gare. Cela tombe dans la logique des travaux RER mais, concrètement, il n'y a pas encore de budget. Ce budget est-il prévu dans la manne globale prévue pour les travaux?

31.04 François Bellot, ministre: C'est inclus dans le 1,05 milliard nécessaire pour les travaux du RER.

31.05 Stéphane Crusnière (PS): Ce ne sont pas des moyens supplémentaires.

31.06 François Bellot, ministre: Le tableau que j'ai distribué en commission reprend tous les détails.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

32 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la ligne 130a Charleroi-Erquelines" (n° 17405)

32 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van lijn 130a Charleroi-Erquelines" (nr. 17405)

32.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le Plan de transport 2017 de la SNCB prévoit des changements sur la ligne 130a Charleroi/Erquelines, une voie de communication essentielle pour de nombreux usagers en province de Hainaut. En effet, le Plan indique que la ligne 130a passera à une voie à partir de 2019.

À ce sujet, monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer que cette ligne passera bien à une voie en 2019? Si oui, pouvez-vous nous indiquer les éléments objectifs qui sous-tendent la réflexion de la SNCB pour ce passage à une voie? Ce passage aura-t-il une influence sur l'entretien de cette ligne? Ce passage aura-t-il une influence sur l'amplitude et la fréquence des trains qui empruntent cette ligne?

32.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, conformément à l'article 90 de son contrat de gestion, Infrabel ne peut procéder à des mises à simple voie sans l'accord du SPF et du ministre de tutelle. Il s'agit d'une information relayée par la cellule ferroviaire de la Région wallonne émanant d'un document de travail du conseil d'administration d'Infrabel. En l'absence de décision, je constate qu'une administration régionale joue un jeu politique que je regrette.

La SNCB me confirme que son plan de transport du mois de décembre 2017-2020 ne prévoit aucun changement sur la ligne 130a. Comme sur d'autres points, je rappelle que le PPI d'Infrabel n'a toujours pas été approuvé et je reste attentif à ce que les décisions prises tiennent compte du voyageur et du développement économique du fret.

32.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, j'ai pris bonne connaissance des propos de M. le ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.49 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.