

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 juin 2020

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**relative à la participation d'Infrabel
et de la SNCB à la réalisation d'un réseau
de pistes cyclables rapides****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Laurence ZANCHETTA****SOMMAIRE****Pages**

I. Exposé introductif	3
II. Procédure	3
III. Discussion générale	3
IV. Discussion des considérants et du dispositif	8
V. Votes	14
VI. Annexes	17

*Voir:*Doc 55 **0944/ (2019/2020):**

001: Proposition de résolution de M. Roggeman et Mme Van Camp.

002 à 004: Modification auteur.

005 et 006: Amendements.

Voir aussi:

008: Texte adopté par la commission.

**EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ
PRÉCÉDEMMENT**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 juni 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende de medewerking van Infrabel
en NMBS bij de realisatie van een netwerk
van fietssnelwegen****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Laurence ZANCHETTA****INHOUD****Blz.**

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Procedure	3
III. Algemene bespreking	3
IV. Bespreking van de consideransen en het verzoekend gedeelte	8
V. Stemmingen	14
VI. Bijlagen	17

*Zie:*Doc 55 **0944/ (2019/2020):**001: Voorstel van resolutie van de heer Roggeman en
mevrouw Van Camp.

002 tot 004: Wijziging indiener.

005 en 006: Amendementen.

Zie ook:

008: Tekst aangenomen door de commissie.

**TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE
STUK**

02348

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Jan Spooren, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Zakia Khattabi, Tinne Van der Straeten, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Benoît Friart, Katrin Jadin
Jan Briers, Franky Demon, N N
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Christian Leysen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions du 4 février 2020 et du 19 mai 2020. La réunion du 12 mai 2020 a été organisée *face-to-face* pour les participants qui étaient physiquement présents dans la salle de commission de la Chambre des représentants, ainsi qu'avec l'aide d'un logiciel de vidéoconférence pour les membres présents à distance.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Tomas Roggeman (N-VA) renvoie aux développements de la proposition de résolution (DOC 55 0944/001).

II. — PROCÉDURE

Conformément à l'article 28, n°1, alinéa 1^{er}, du Règlement de la Chambre, votre commission a décidé de recueillir l'avis écrit des instances suivantes sur la philosophie de la proposition de résolution, ses modalités et d'autres aspects de celle-ci:

- la SNCB;
- Infrabel;
- la *Vereniging van Vlaamse Provincies*;
- les administrations provinciales;
- la *Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten*;
- l'Union des Villes et Communes de Wallonie;
- l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les avis reçus sont annexés au présent rapport.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

Souscrivant aux objectifs poursuivis par la proposition, *Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen)* souligne qu'il est urgent de s'atteler aux nouveaux contrats de gestion à

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 4 februari 2020 en 19 mei 2020. De vergadering van 19 mei 2020 werd *face-to-face* georganiseerd voor de deelnemers die fysiek aanwezig waren in de commissiezaal van de Kamer van volksvertegenwoordigers, alsook met behulp van videoconferentiesoftware voor de op afstand aanwezige leden.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Tomas Roggeman (N-VA) verwijst naar de toelichting bij het voorstel van resolutie (DOC 55 0944/001).

II. — PROCEDURE

Uw commissie heeft beslist om schriftelijk advies in te winnen over de strekking van het voorstel van resolutie, de modaliteiten en andere aspecten, (art. 28, 1, 1^e lid, van het Reglement van de Kamer), en wel bij:

- de NMBS;
- Infrabel;
- de Vereniging van Vlaamse Provincies;
- de provinciebesturen;
- de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- l'Union des Villes et Communes de Wallonie;
- de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De ontvangen adviezen werden opgenomen in de bijlagen bij dit verslag.

III. — ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) onderschrijft de doelstellingen van het voorstel en beklemtoont dat er dringend werk dient te worden gemaakt van de nieuwe

conclure avec Infrabel et la SNCB, qui doivent préciser les objectifs exposés.

La crise sanitaire causée par la pandémie de COVID-19 démontre au demeurant que les déplacements sont généralement moins essentiels qu'on ne le suppose. Le gouvernement bruxellois crée davantage d'espace pour les cyclistes et les piétons, alors que le gouvernement wallon prend des mesures afin d'accroître l'attractivité des abonnements pour certains usagers des transports publics. Il s'agit de manières de réduire l'utilisation de la voiture, et la proposition à l'examen va exactement dans le même sens. La promotion d'un transfert modal et de la combinaison vélo – rail encourage en outre les déplacements ferroviaires.

Le groupe de l'intervenante soutiendra donc la proposition.

Mme Mélissa Hanus (PS) partage la vision des objectifs de base de la proposition de résolution – le groupe de l'intervenante est favorable à l'utilisation de la bicyclette –, mais elle doute de la faisabilité de la demande n° 2 relative à la mise à disposition de certains espaces pour un montant symbolique. Cela revient à appauvrir l'autorité fédérale au profit des entités fédérées. On doit cependant avoir la certitude que les espaces ainsi mis à disposition profitent à la mobilité durable. À l'instar des contrats RAVeL¹, il ne pourrait s'agir que d'espaces désaffectés, cédés en emphytéose (pas de transfert de propriété) et exclusivement affectés à la mobilité douce, ces contrats étant conclus au niveau communal.

L'intervenante présente l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006). Elle souligne qu'un transfert de droits ne peut avoir lieu pour un montant symbolique et que la personne morale qui acquiert les droits – tels que l'emphytéose, mais en aucun cas un droit de propriété – sur les espaces doit explicitement les affecter à des pistes cyclables. Les auteurs de l'amendement souhaitent adapter la proposition de résolution à la réalité du RAVeL. Les autorités fédérales concluent des engagements avec les régions, et non avec les communes ou d'autres pouvoirs. Pour de plus amples détails, il est renvoyé à la justification de l'amendement.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) indique que s'il est vrai que la SNCB et Infrabel réalisent des investissements à l'intérieur et autour des gares afin de permettre la réussite de l'utilisation combinée du train et du vélo

beheersovereenkomsten met Infrabel en NMBS, waarin de uiteengezette doelstellingen dienen te worden opgenomen.

De gezondheidscrisis die de COVID-19-pandemie veroorzaakt, toont trouwens aan dat verplaatsingen veelal minder essentieel zijn dan men zou vermoeden. De Brusselse regering geeft meer ruimte aan fietsers en voetgangers, terwijl de Waalse maatregelen treft om abonnementen ten aanzien van bepaalde gebruikers van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Dit zijn opties om het automobielgebruik af te remmen, en voorliggend voorstel sluit daar perfect op aan. Het aanmoedigen van een *modal shift* en de combinatie fiets-trein werkt bovendien verplaatsingen op het spoor in de hand.

De fractie waartoe de spreekster behoort, zal derhalve het voorstel steunen.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) deelt de visie over de basisdoelstellingen van het voorstel van resolutie – de fractie van de spreekster staat achter het gebruik van de fiets –, maar betwijfelt de haalbaarheid van verzoek nr. 2 betreffende het ter beschikking stellen van bepaalde gronden voor een symbolisch bedrag. Dat komt neer op de verarming van de federale overheid ten gunste van de gefedereerde eenheden. De aldus ter beschikking gestelde gronden moeten wel met zekerheid ten goede komen aan duurzame mobiliteit. Naar het voorbeeld van de RAVeL-contracten¹ zou het uitsluitend om buiten gebruik gestelde gronden mogen gaan, in erfpacht gegeven (geen eigendomsoverdracht) en exclusief bestemd voor zachte mobiliteit, waarbij deze overeenkomsten worden gesloten op gemeentelijk niveau.

De spreekster dient een amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) in. Ze beklemtoont daarbij dat een overdracht van rechten niet voor een symbolisch bedrag mag geschieden, en dat het ook uitdrukkelijk de bedoeling moet zijn van de rechtspersoon die rechten verkrijgt – zoals erfpacht, maar in geen geval eigendomsrecht – op de gronden om die als fietspad te bestemmen. De auteurs van het amendement wensen het voorstel van resolutie aan te passen aan de RAVeL-reëliteit. De verbintenissen van de federale overheid worden gesloten met de gewesten, niet met gemeenten of andere overheden. Voor nadere details wordt verwezen naar de verantwoording bij dit amendement.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) stelt dat NMBS en Infrabel weliswaar investeringen verrichten in en rond stations om de combinatie trein - (elektrische) fiets te doen slagen, maar dat ze inzake fietssnelwegen

¹ RAVeL: Réseau Autonome des Voies Lentes.

¹ RAVeL: Réseau Autonome des Voies Lentes.

(électrique), ils n'accordent pas une attention suffisante à la coopération avec les autorités locales en ce qui concerne les pistes cyclables rapides.

Durant la pandémie de COVID-19, le confinement a provoqué une hausse de la fréquentation des pistes cyclables. Il est frappant de constater à quel point on peut se passer de sa voiture, au fond. Il faut espérer que la (re)découverte du vélo à des fins récréatives aura également des répercussions sur son utilisation fonctionnelle.

En qualité de co-auteur de plusieurs amendements (DOC 55 0944/006), M. Vandenbroucke partage la préoccupation de l'intervenante précédente: l'objectif ne peut pas être d'appauvrir l'État belge. C'est aussi l'objectif de l'amendement n° 5, qui préconise le transfert d'un droit réel différent du droit de propriété.

M. Emmanuel Burton (MR) souscrit également aux objectifs de la proposition de résolution à l'examen, tout en attirant l'attention sur les compétences régionales. Il ne faut pas s'attendre à ce que le plan soit financé par l'autorité fédérale. Par ailleurs, la décision visant Infrabel et la SNCB est trop unilatérale et la mise à disposition proposée de terrains en échange d'une indemnité symbolique ne permettrait pas à la SNCB de se conformer à l'exigence de valorisation de ses biens immobiliers. Heureusement, plusieurs amendements présentés permettront de résoudre ce problème.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) soutient l'objectif d'augmenter le nombre de pistes cyclables, mais le don de terrains par la SNCB et Infrabel n'est pas la meilleure solution à cette fin. De plus, l'extension du réseau ferroviaire présente un grand intérêt public, mais la réaffectation d'anciennes voies ferrées risque d'entraîner cette extension, d'autant plus que les communes rurales ne s'intéressent généralement qu'aux intérêts locaux. La SNCB et Infrabel devront être préalablement consultées à ce sujet.

L'intervenante étant opposée à la donation de terrains en échange d'une somme dérisoire, elle rejoint, sur ce point, les auteurs des amendements à l'examen. Elle plaide également pour une concertation avec la SNCB et Infrabel.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) souligne l'importance d'une attitude constructive de la part d'Infrabel et de la SNCB et déclare que le train et le vélo ne sont nullement incompatibles. Elle présente l'amendement n° 1 (DOC 55 944/005) renvoyant à la résolution adoptée

onvoldoende aandacht hebben voor samenwerking met lokale overheden.

Als gevolg van de lockdown tijdens de COVID-19-pandemie is gebleken dat de fietspaden intensiever werden gebruikt. Het valt op hoe goed men autoverkeer eigenlijk kan missen. Hopelijk zal de recreatieve (her)ontdekking van de fiets ook een impact hebben op het functionele gebruik van de velocipède.

Als mede-indiener van een aantal amendementen (DOC 55 0944/006) deelt de heer Vandenbroucke de bezorgdheid van de vorige spreekster: het kan niet de bedoeling zijn om de Belgische Staat te verarmen. Dat is ook het oogmerk van amendement nr. 5, dat de overdracht van een van eigendom verschillend zakelijk recht voorstaat.

De heer Emmanuel Burton (MR) onderschrijft eveneens de doelstellingen van de resolutie, al vestigt hij de aandacht op de regionale bevoegdheden. Men kan niet verwachten dat de financiering van het plan door de federale overheid zou gebeuren. De focus op Infrabel en NMBS is tevens te eenzijdig en bovendien strookt de voorgestelde terbeschikkingstelling van gronden tegen een symbolische waarde niet met de eis van valorisatie van het onroerend goed van de NMBS. Een aantal ingediende amendementen lost dat probleem gelukkig wel op.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) schaaft zich achter het streven naar meer fietspaden, maar het wegschenken van gronden van NMBS en Infrabel is niet de beste oplossing. Bovendien is de uitbreiding van het spoorwegnetwerk van groot algemeen belang, terwijl een nieuwe bestemming voor oude spoorbeddingen dit dreigt te belemmeren, te meer plattelandsgemeenten vaak alleen oog hebben voor plaatselijke belangen. NMBS en Infrabel moeten hierover vooraf worden geraadpleegd.

Aangezien de spreekster zich verzet tegen het wegschenken van gronden voor een appel en een ei treedt ze de indieners van de amendementen op dit punt bij. Ook pleit ze voor overleg met de NMBS en Infrabel.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) wijst op het belang van een constructieve houding vanwege Infrabel en NMBS en verklaart dat spoor en fiets elkaar geenszins uitsluiten. Ze dient een amendement nr. 1 (zie DOC 54 944/005) in, dat naar de op 25 februari

le 25 février 2016 relative à l'amélioration des pistes cyclables d'accès aux gares (DOC 54 1253/006).

M. Frank Troosters (VB) souscrit à son tour aux objectifs de la proposition de résolution à l'examen. L'absence d'accords de gestion est source d'incertitude dans le chef des entreprises ferroviaires, dont les besoins financiers sont importants. La mise à disposition gratuite de terrains ne semble pas être compatible avec la situation de ces entreprises. Le coût de ces mises à disposition pour Infrabel et la SNCB a-t-il déjà été calculé? Quelle est la signification exacte des mots "apportent leur soutien" dans l'amendement n° 1?

Bien que l'intervenant s'interroge sur le caractère contraignant de certaines dispositions, il soutiendra néanmoins la proposition de résolution à l'examen.

M. Tomas Roggeman (N-VA) rappelle l'objectif de sa proposition, qui vise à encourager la SNCB et Infrabel à coopérer de manière constructive en vue de la réalisation de projets de mobilité comme l'aménagement de pistes cyclables rapides et de RAVeLs. Il souligne que les terrains ne devront pas nécessairement être gratuitement mis à disposition et que de nombreuses interprétations créatives sont possibles en ce qui concerne la constitution de droits réels alternatifs (droit de superficie, droit d'emphytéose, contrats d'occupation, etc.), comme le montre d'ailleurs la pratique. Si un transfert de propriété devait néanmoins être nécessaire, il devrait s'opérer à moindre coût. Des compensations non financières sont également envisageables. Par exemple, Infrabel demande déjà une compensation sous la forme de la suppression d'un passage à niveau en échange de la cession de terrains pour l'aménagement de pistes cyclables. L'aménagement de pistes cyclables ne doit évidemment pas constituer un obstacle au développement éventuel de nouvelles lignes de chemin de fer. L'emphytéose constitue du reste un instrument approprié à cet effet. La mesure dans laquelle la SNCB et Infrabel ont bien apporté "leur soutien" pourrait être évaluée à l'aune de la notion juridique de bonne foi.

L'intervenant se réjouit de constater que les avis rendus sont positifs. Il présente les amendements n°s 2 à 7 (DOC 55 0944/006) tendant notamment à tenir compte de plusieurs observations formulées par les membres. Pour plus de détails, il est renvoyé à la justification desdits amendements.

M. Bert Wollants (N-VA) évoque le succès des "pistes cyclables rapides" dans sa commune, qui permettent de valoriser le patrimoine de la SNCB et d'Infrabel, le financement étant pris en charge par le pouvoir local.

2016 aangenomen resolutie voor het verbeteren van de fietsverbindingen van en naar stations verwijst DOC 54 1253/006).

De heer Frank Troosters (VB) steunt op zijn beurt de doelstellingen van het voorstel van resolutie. Het ontbreken van beheersovereenkomsten creëert onzekerheid bij de spoorwegbedrijven, die grote financiële noden hebben. Het gratis ter beschikking stellen van gronden lijkt niet verzoenbaar met de situatie van de bedrijven. Is al berekend hoeveel dit aan Infrabel en NMBS zou kosten? Wat betekent het begrip 'zich dienstbaar opstellen' in het amendement nr. 1 precies?

Hoewel de spreker vragen heeft rond de afdwingbaarheid van een en ander, zal hij niettemin het voorstel van resolutie steunen.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) herinnert aan het opzet van zijn voorstel, namelijk NMBS en Infrabel aanmoedigen tot een constructieve samenwerking om mobiliteitsprojecten tot stand te brengen, zoals de aanleg van fietssnelwegen en RAVeLs. Hij wijst erop dat de gronden niet noodzakelijkerwijs gratis ter beschikking moeten worden gesteld en dat heel wat creatieve invullingen mogelijk zijn met de vestiging van alternatieve zakelijke rechten (recht van opstal, erfpacht, bezettingscontracten...), zoals trouwens ook de praktijk uitwijst. Indien eigendomsoverdracht toch noodzakelijk zou zijn, dient dit wel tegen minimale kosten te geschieden. Ook niet-financiële compensaties zijn mogelijk; zo vraagt Infrabel immers nu reeds in ruil van afstand van gronden voor de aanleg van fietspaden een compensatie in de vorm van de afschaffing van een overweg. Uiteraard mag de aanleg van fietspaden geen hinderpaal zijn voor de uitbouw van eventuele nieuwe spoorlijnen; erfpacht is daartoe trouwens een geschikt instrument. Het begrip 'zich dienstbaar opstellen' zou kunnen worden getoetst aan de juridische notie van goede trouw.

De spreker stelt met verheuging vast dat de meegeerde adviezen zich positief uitdrukken. Hij dient de amendementen nrs. 2 tot 7 (DOC 55 0944/006) in, die onder meer rekening houden met een aantal opmerkingen van de leden. Voor details wordt verwezen naar de verantwoording bij deze amendementen.

De heer Bert Wollants (N-VA) verwijst naar de positieve ervaringen met "fietsostrades" in zijn gemeente, omdat ze toelaten het patrimonium van NMBS en Infrabel op te waarderen, waarbij de financiering gedragen wordt door het lokaal bestuur.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) place beaucoup d'espoir dans l'intermodalité vélo – train. Dans la résolution précitée, une des demandes visait à insister pour que le nouveau contrat de gestion oblige la SNCB à harmoniser sa politique vélo avec celle des autorités compétentes. On pourrait également proposer à la SNCB et à Infrabel d'aménager partiellement des "pistes cyclables rapides" le long des voies ferrées comme chemins de chantier, ce qui créerait une situation win-win pour toutes les parties.

Le membre soutiendra la proposition de résolution, ainsi que les amendements.

M. Josy Arens (cdH) défend l'idée d'octroyer des droits d'emphytéose sur des terrains appartenant à la SNCB. Par le passé, des terrains prévus pour l'exploitation de lignes de tram ont été vendus à des particuliers et cela ne peut plus se reproduire. L'emphytéose permet à la SNCB de récupérer la pleine propriété après un certain temps et d'aménager éventuellement de nouvelles lignes ferroviaires. Les transports publics sont une bonne chose.

M. Tomas Roggeman (N-VA) comprend les préoccupations exprimées par différents intervenants à propos de la situation financière de la SNCB. La proposition de résolution n'est pas axée sur la vente de terrains de la SNCB, mais vise à établir des droits réels comme l'emphytéose et la superficie. Les pistes cyclables rapides et le RAVeL ne peuvent mettre en péril les intérêts de la SNCB et d'Infrabel sur le long terme. C'est également la portée de l'amendement n° 5.

La philosophie de la proposition de résolution est de promouvoir des modes de transport durables. Considérant que les entreprises publiques SNCB et Infrabel vont définir et établir les droits dans des conventions conclues avec les autorités compétentes, l'efficacité de la mise à disposition est garantie, d'une part, et les intérêts financiers des entreprises précitées sont pris en compte, d'autre part.

Mme Mélissa Hanus (PS) marque son accord sur la proposition de résolution et tous les amendements présentés en la matière, qui tendent à en améliorer le texte. Son groupe soutiendra la proposition et les amendements.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt grote hoop in de combinatie fiets – trein. Voormelde resolutie vroeg om in de nieuwe beheersovereenkomst te eisen dat de NMBS haar fietsbeleid zou afstemmen op dat van de bevoegde overheden. Men zou aan NMBS en Infrabel ook kunnen voorstellen om de "fietsostrades" langsheen het spoor tevens gedeeltelijk in te richten als werfweg, waardoor een win-winsituatie zou ontstaan voor alle partijen.

Het lid zal het voorstel van resolutie en de amendementen steunen.

De heer Josy Arens (cdH) is voorstander van de toekenning van erfpachtrechten op NMBS-gronden. In het verleden werden gronden waarop tramlijnen werden geëxploiteerd aan privépersonen verkocht en dat mag niet meer gebeuren. Erfpacht maakt het mogelijk dat de NMBS na verloop van tijd opnieuw de volle eigendom verkrijgt en eventueel nieuwe spoorlijnen aanlegt. Openbaar vervoer is een goede zaak.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) begrijpt de bezorgdheden die door verscheidene sprekers rond de financiële situatie van de NMBS worden uitgedrukt. Het voorstel van resolutie is niet op de verkoop van NMBS-grond gericht, en beoogt de vestiging van zakelijke rechten zoals erfpacht of opstal. Fietssnelwegen en RAVeLs mogen de belangen van NMBS en Infrabel op de lange termijn niet aantasten. Dit is ook de draagwijdte van amendement nr. 5.

Het ligt in de geest van het voorstel van resolutie om duurzame vervoersmodi te bevorderen. Overwegende dat de overheidsbedrijven NMBS en Infrabel de rechten zullen omschrijven en vaststellen in overeenkomsten met de bevoegde overheden, wordt de doelmatigheid van de terbeschikkingstelling gewaarborgd, enerzijds, en wordt anderzijds met de financiële belangen van voornoemde bedrijven rekening gehouden.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) is het eens met het voorstel van resolutie en alle amendementen ter zake, die een verbetering op de tekst inhouden. Haar fractie zal het voorstel en de amendementen steunen.

IV. — DISCUSSION DES CONSIDÉRANTS ET DU DISPOSITIF

A. Considérants

Considérant A

Ce considérant concerne l'importance sociétale et les nombreux avantages du transfert modal en matière de mobilité.

Ce considérant ne donne lieu à aucune autre observation.

Considérant B

Ce considérant exprime l'ambition de la Région flamande, des provinces, des villes et des communes flamandes de mettre en place un réseau de pistes cyclables rapides.

Ce considérant fait l'objet de l'amendement n° 2 (DOC 55 0944/006) présenté par M. Tomas Roggeman et consorts, qui tend à prendre également en compte les ambitions de la Région wallonne, des provinces wallonnes et des villes et communes de mettre en place un *Réseau Autonome des Voies Lentes* (RAVeL et pré-RAVeL).

Considérant C

Ce considérant reconnaît le rôle crucial et la responsabilité d'Infrabel et de la SNCB dans l'aménagement de ces pistes cyclables rapides.

Ce considérant fait l'objet de l'amendement n° 3 (DOC 55 0944/006) présenté par M. Tomas Roggeman et consorts, qui tend à mentionner, outre les pistes cyclables rapides, le RAVeL et pré-RAVeL dans le texte de la résolution.

Considérant D

Ce considérant souligne que les objectifs opérationnels d'Infrabel et de la SNCB sont également des moyens et que la promotion du transfert modal constitue le but ultimement poursuivi.

Ce considérant ne donne lieu à aucune autre observation.

IV. — BESPREKING VAN DE CONSIDERANSEN EN VAN HET VERZOEKEND GEDEELTE

A. Consideransen

Considerans A

Deze considerans betreft het maatschappelijke belang en de voordelen van de *modal shift* op het vlak van mobiliteit.

Over deze consideransen worden geen bijkomende opmerkingen gemaakt.

Considerans B

Deze considerans heeft betrekking op de ambities van het Vlaamse Gewest, de Vlaamse provincies en de steden en gemeenten tot realisatie van een netwerk van fietssnelwegen.

Op deze considerans werd een amendement nr. 2 (DOC 55 0944/006) van de heer Tomas Roggeman c.s. ingediend, dat ook de ambities van het Waalse Gewest, de Waalse provincies en de steden en gemeenten tot realisatie van een *Réseau Autonome des Voies Lentes* (RAVeL en pré-RAVeL) in beschouwing neemt.

Considerans C

Deze considerans drukt de erkenning uit van de cruciale rol en verantwoordelijkheid van Infrabel en NMBS bij de aanleg van fietssnelwegen.

Op deze considerans werd een amendement nr. 3 (DOC 55 0944/006) van de heer Tomas Roggeman c.s. ingediend, teneinde naast fietssnelwegen ook de RAVeLs en pré-RAVeLs in de tekst van de resolutie te vermelden.

Considerans D

Deze considerans wijst erop dat ook operationele doelstellingen van Infrabel en NMBS een middel zijn en dat de bevordering van de *modal shift* het uiteindelijke doel is.

Over deze consideransen worden geen bijkomende opmerkingen gemaakt.

Considérant E

Ce considérant renvoie à la modalité selon laquelle Infrabel et la SNCB détiennent leur patrimoine immobilier et l'exploitent pour le compte de l'État fédéral.

Considérant F (*nouveau*)

L'amendement n° 1 de Mme Verhaert et consorts (DOC 55 0944/005) tend à ajouter un considérant F renvoyant à la résolution relative à l'amélioration des pistes cyclables d'accès aux gares (DOC 54 1253/006), qui a été adoptée le 25 février 2016 par la Chambre des représentants.

B. Demandes

Demande 1

Dans cette demande, il est demandé au gouvernement fédéral de souligner, auprès d'Infrabel et de la SNCB, la nécessité d'une coopération constructive avec d'autres autorités publiques en vue de la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides, y compris la nécessité de la mise à disposition bienveillante des espaces nécessaires.

M. Tomas Roggeman et consorts présentent l'amendement n° 4 (DOC 55 0944/006) à cette demande afin de préciser que les difficultés en matière de coopération ne se limitent pas au réseau de pistes cyclables rapides en Région flamande, mais se font également ressentir en ce qui concerne les initiatives en Région wallonne.

Demande 2

Il est demandé au gouvernement fédéral de veiller à ce que les espaces nécessaires soient mis à disposition par le biais d'une vente ou de la constitution d'un droit réel de durée indéterminée pour un prix ou une indemnité symbolique (par exemple d'un euro), les frais nécessaires à cette mise à disposition (arpentage, bornage, frais de transaction) pouvant quant à eux être mis à charge des autorités bénéficiaires.

M. Tomas Roggeman et consorts présentent l'amendement n° 5 (DOC 55 0944/006) à cette demande afin de préciser que les espaces nécessaires sont de préférence mis à disposition par le biais de la constitution d'un droit réel ou de la conclusion d'un contrat d'occupation ou d'utilisation.

Considerans E

Deze considerans verwijst naar de wijze waarop Infrabel en NMBS hun vastgoed bezitten en exploiteren voor de Federale Staat.

Considerans F (*nieuw*)

Amendement nr. 1 van mevrouw Marianne Verhaert c.s. (DOC 55 0944/005) beoogt de invoering van een nieuwe considerans F waarin wordt herinnerd aan de resolutie voor het verbeteren van de fietsverbindingen van en naar stations (DOC 54 1253/006) die op 25 februari 2016 werd aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

B. Verzoeken

Verzoek 1

In dit verzoek wordt bij de federale regering gevraagd bij Infrabel en NMBS aan te dringen op een constructieve samenwerking met andere overheden tot realisatie van het netwerk van fietssnelwegen, inclusief welwillende terbeschikkingstelling van de benodigde gronden.

Op dit verzoek werd een amendement nr. 4 (DOC 55 0944/006) van de heer Tomas Roggeman c.s. ingediend om te verduidelijken dat de moeilijkheden inzake medewerking zich niet beperken tot het netwerk van fietssnelwegen in het Vlaamse Gewest, maar ook gelden ten overstaan van de initiatieven in het Waalse Gewest.

Verzoek 2

Dit verzoek vraagt de federale regering erover te waken dat de benodigde gronden ter beschikking worden gesteld via verkoop of vestiging van een zakelijk recht van onbepaalde duur voor een prijs of vergoeding van symbolische waarde (één euro bijvoorbeeld), doch dat de noodzakelijke kosten die met de terbeschikkingstelling verband houden (opmeting, afpaling, transactiekosten) daarentegen wél ten laste van de begunstigde overheid mogen worden gelegd.

Op dit verzoek werd een amendement nr. 5 (DOC 55 0944/006) van de heer Tomas Roggeman c.s. ingediend om te verduidelijken dat de terbeschikkingstelling van de benodigde gronden bij voorkeur geschiedt middels de vestiging van een zakelijk recht of het sluiten van een bezettings- of gebruiksovereenkomst.

Mme Mélissa Hanus et consorts présentent également l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006) à cette demande n° 2 tendant à la remplacer par une nouvelle demande dont le texte est axé sur une affectation à la mobilité douce et privilégie la conclusion d'un bail emphytéotique avec les autorités régionales.

La présentation de ces deux amendements suscite une discussion au sujet de la compatibilité formelle des deux textes à laquelle succède une discussion concernant les compétences des entités régionales en ce qui concerne la conclusion de baux emphytéotiques avec la SNCB et Infrabel.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) demande une explication aux auteurs: comment ces amendements n° 5 et 8 s'articulent-ils entre eux? Quelles sont les différences?

M. Tomas Roggeman (N-VA) répond que les deux amendements sont dictés par la même préoccupation mais proposent une approche différente. Tandis que Mme Mélissa Hanus évoque le bail emphytéotique à titre d'exemple, l'amendement de l'intervenant permet d'envisager d'autres formes de contrats, tels que les contrats d'occupation, plus courants en Région flamande.

En outre, la formule de l'amendement n° 5 permet de conclure un contrat assorti d'une compensation symbolique, tandis que l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006) pourrait occasionner la facturation de frais supplémentaires.

L'intervenant privilégie une indemnisation symbolique pour un contrat d'occupation ou d'utilisation, ou une indemnisation à concurrence des frais administratifs qu'un tel contrat impliquerait pour l'entreprise publique. Il serait en effet regrettable que les entreprises publiques imputent des frais supplémentaires qui empêcheraient la réalisation des projets poursuivis.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo-Groen) demande si l'amendement n° 5 (DOC 55 0944/006) vise également l'emphytéose. Si tel est le cas, l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006) devient sans objet.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) suggère d'intégrer la notion d'emphytéose dans l'amendement n° 5 (DOC 55 0944/006) au moyen d'un sous-amendement.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) considère l'emphytéose comme un droit réel. Étant donné que l'amendement n° 5 (DOC 55 0944/006) mentionne explicitement la constitution de droits réels, on peut en déduire qu'il vise également l'emphytéose. Par souci de clarté, toutefois, on

Op dit verzoek werd tevens een amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) van mevrouw Mélissa Hanus c.s. ingediend dat verzoek nr. 2 met een nieuw verzoek wil vervangen. De tekst ter vervanging van het bestaande verzoek nr. 2 is gericht op zachte mobiliteit en geeft de voorkeur aan een erfpachtovereenkomst met de gewestelijke overheden.

Beide amendementen geven aanleiding tot een discussie over de formele verzoenbaarheid van de twee voorgestelde teksten, waarop een discussie volgt over de bevoegdheden van de gewestelijke entiteiten wat betreft het sluiten van erfpachtovereenkomsten met NMBS en Infrabel.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) vraagt de indieners om uitleg: hoe verhouden deze amendementen nrs. 5 en 8 zich tot elkaar? Wat zijn de verschillen?

De heer Tomas Roggeman (N-VA) antwoordt dat beide amendementen ingegeven zijn door dezelfde bekommerning. Het verschil ligt in de invulling. Daar waar mevrouw Mélissa Hanus de erfpachtovereenkomst als voorbeeld opgeeft, laat het amendement van de spreker ruimte voor ander vormen van contracten, zoals de courantere bezettingsovereenkomsten in het Vlaamse Gewest.

Bovendien biedt de formule van amendement nr. 5 de mogelijkheid om een overeenkomst te sluiten met een symbolische compensatie, terwijl amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) aanleiding zou kunnen geven tot bijkomende facturaties.

De spreker geeft de voorkeur aan een symbolische vergoeding voor een bezettings- of gebruiksovereenkomst, of een vergoeding ten belope van de administratieve kosten voor het overheidsbedrijf die een dergelijke overeenkomst zou impliceren. Het zou immers jammer zijn indien de overheidsbedrijven bijkomende kosten zouden aanrekenen, die dan de realisatie van de nagestreefde projecten verhindert.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo-Groen) vraagt of amendement nr. 5 (DOC 55 0944/006) ook de erfpacht voor ogen heeft. Als dat zo is, wordt amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) zonder voorwerp.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) suggereert om het begrip erfpacht via een in te dienen subamendement in amendement nr. 5 (DOC 55 0944/006) op te nemen.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) beschouwt erfpacht als een zakelijk recht. Aangezien amendement nr. 5 (DOC 55 0944/006) expliciet de vestiging van zakelijke rechten vermeldt, mag hieruit afgeleid worden dat dit amendement ook op erfpacht betrekking heeft.

pourrait effectivement inscrire explicitement le bail emphytéotique dans l'amendement n° 5 (DOC 55 0944/006) au moyen d'un nouveau sous-amendement.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) partage l'analyse de l'intervenant précédent. L'emphytéose est une forme de droit réel. D'un point de vue juridique, il n'est donc pas nécessaire d'ajouter cette notion qui, sur le fond, n'apporterait rien. Mais la membre ne s'oppose pas non plus à un sous-amendement dans ce sens.

M. Tomas Roggeman (N-VA) souscrit à ces suggestions: si ce sous-amendement peut rassurer les auteurs de l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006), il approuve l'ajout de cette précision.

Mme Mélissa Hanus (PS) n'a pas d'objection contre l'amendement n° 5 (DOC 55 0944/006): l'emphytéose est un droit réel. L'intervenante insiste toutefois sur le maintien de l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006). Elle estime en effet qu'il est important de renvoyer au bail emphytéotique. De plus, l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006) formule une demande qui renvoie à un contrat conclu avec les entités régionales, et donc pas avec les autorités locales. La membre propose de soumettre les deux amendements au vote.

M. Tomas Roggeman (N-VA) émet des réserves à propos de la compatibilité formelle des deux amendements. Bien qu'il n'ait aucune objection, sur le fond, contre l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006), l'adoption de cet amendement impliquera que l'amendement n° 5 ne pourra pas être retenu.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) propose de déposer un sous-amendement consensuel tendant à remplacer l'actuel amendement n° 8 (DOC 55 0944/006).

M. Jean-Marc Delizée, président, invite Mme Mélissa Hanus à faire un choix: la membre souhaite-t-elle maintenir l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006) tendant à remplacer la demande n° 2 ou souhaite-t-elle plutôt conférer une portée complémentaire à l'amendement à l'examen? Dans la seconde de ces deux hypothèses, l'amendement ne doit pas viser à remplacer la demande, mais bien à ajouter une demande.

M. Josy Arens (cdH) s'interroge en outre sur la durée de l'emphytéose. Il attire l'attention sur le fait que ce droit peut pratiquement être considéré comme un droit de propriété. Il s'oppose à tout texte, même à toute demande formulée dans le cadre d'une proposition

Voor de duidelijkheid echter kan inderdaad uitdrukkelijk de erfpachtovereenkomst via een nieuw subamendement in amendement nr. 5 (DOC 55 0944/006) worden opgenomen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) deelt de analyse van de vorige spreker: erfpacht is een vorm van zakelijk recht. Juridisch is dus niet vereist het begrip toe te voegen; het brengt inhoudelijk niets bij. Maar het lid heeft ook geen bezwaar tegen een dergelijk subamendement.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) stemt in met deze suggesties: als het subamendement de indieners van amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) kan geruststellen, gaat hij akkoord met een dergelijke precisering.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) heeft geen bezwaar tegen amendement nr. 5 (DOC 55 0944/006): erfpacht is een zakelijk recht. Toch dringt de spreekster aan op het behoud van amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006). Ze acht het namelijk van belang om te verwijzen naar de erfpachtovereenkomst. Bovendien verwoordt amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) een verzoek dat verwijst naar een overeenkomst die gesloten wordt met gewestelijke overheden, en dus niet met lokale overheden. Het lid stelt voor beide amendementen ter stemming voor te leggen.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) maakt voorbehoud over de formele compatibiliteit van beide amendementen. Ofschoon hij inhoudelijk geen bezwaren heeft tegen amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) zal het achter-eenvolgens aannemen van de beide amendementen nrs. 5 en 8 (DOC 55 0944/006) ertoe leiden dat amendement nr. 5 uiteindelijk niet in de gewenste aangenomen tekst kan worden opgenomen.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) stelt voor om een consensueel subamendement in te dienen in de plaats van amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) in de bestaande vorm te behouden.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, verzoekt mevrouw Mélissa Hanus een keuze te maken: wil het lid het amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) behouden dat de vervanging van verzoek nr. 2 beoogt, of wil het lid veeleer een complementair karakter verlenen aan het bewuste amendement? In het tweede geval dient het amendement niet de *vervanging* na te steven, maar een verzoek *toe te voegen*.

De heer Josy Arens (cdH) verneemt nog graag hoe lang de erfpacht zou lopen. Hij vestigt de aandacht erop dat erfpacht bijna als een eigendomsrecht kan worden beschouwd. Hij kant zich tegen elke tekst, zelfs een verzoek in een voorstel van resolutie, dat naar een

de résolution, renvoyant à un bail emphytéotique, dès lors que l'emphytéose peut avoir pour effet d'entraver l'exploitation de nouvelles lignes ferroviaires.

Mme Maria Vindevoghel (PTB-PVDA) partage l'inquiétude de l'intervenant précédent. Un bail emphytéotique pourrait empêcher l'extension du réseau ferroviaire.

Madame Cécile Thibaut (Ecolo-Groen) entend les craintes de différents collègues au sujet d'une emphytéose convenue pour une durée excessive. Ce problème se résout par l'inclusion d'un droit de retrait dans le contrat. Ainsi, la SNCB a pu réinvestir du jour au lendemain l'assiette de la ligne Libramont-Bastogne qui demeure la propriété d'Infrabel.

Mme Mélissa Hanus (PS) précise que l'emphytéose peut avoir une durée de 99 ans. Elle retire l'amendement n° 8 (DOC 55 0944/006).

Demande 2/1 (nouvelle)

Mme Mélissa Hanus (PS) présente l'amendement n° 9 (DOC 55 0944/006) tendant à insérer un demande n° 2/1 (nouvelle). Cet amendement reprend les dispositions de l'amendement n° 8 (DOC 55 0944 /006), qu'elle a retiré, mais abandonne la référence à la notion d'emphytéose. Bien que son groupe préconise par ailleurs la mobilité douce, l'intervenante estime que le développement du trafic cycliste ne doit pas s'opérer au détriment du rail, qui constitue une priorité absolue pour les socialistes. Cependant, le trafic cycliste n'exclut pas nécessairement le trafic ferroviaire.

M. Tomas Roggeman (N-VA) doute de la pertinence du renvoi aux entités régionales prévu dans l'amendement n° 9 (DOC 55 0944/006). En Région flamande, les entreprises publiques que sont la SNCB et Infrabel ne concluent pas d'accord avec le gouvernement flamand, mais avec les villes et communes. Le membre propose de supprimer le renvoi à un cadre contractuel dans l'amendement. Il est superflu de faire mention de l'autorité qui conclut l'accord. En l'absence de renvoi, l'autorité compétente, quelle qu'elle soit, peut ester en justice.

M. Bert Wollants (N-VA) ajoute que le tracé des pistes cyclables rapides est régulièrement négocié avec les provinces. Si la proposition de résolution invite effectivement à la conclusion préalable d'un contrat entre la Région et les entreprises ferroviaires, la procédure devient inutilement complexe.

erfpachtovereenkomst verwijst, aangezien erfpacht tot gevolg kan hebben dat de exploitatie van nieuwe spoorlijnen in de weg staat.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PTB-PVDA) deelt de bezorgdheid van de vorige spreker. Een erfpachtovereenkomst mag de verdere uitbouw van het spoornet niet verhinderen.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo-Groen) heeft begrip voor de vrees bij meerdere collega's omtrent erfpachten die voor een te lange periode zouden worden gesloten. Dat knelpunt kan worden weggewerkt door in de erfpacht-overeenkomst een recht op terugneming op te nemen. Door aldus te handelen, kan de NMBS bijvoorbeeld de bedding van de spoorlijn Libramont-Bastenaken opnieuw snel in gebruik nemen, waarbij Infrabel eigenaar van de bedding blijft.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) preciseert dat erfpacht 99 jaar kan bedragen. Ze trekt amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) in.

Verzoek 2/1 (nieuw)

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) dient een amendement nr. 9 (DOC 55 0944/006) in, dat de invoeging van een nieuw verzoek nr. 2/1 beoogt. Dit amendement neemt de bewoordingen over van het ingetrokken amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) over, maar de verwijzing naar het begrip erfpacht wordt achterwege gelaten. Ofschoon voor het overige de fractie van de spreekster opkomt voor zachte mobiliteit, meent ze dat de ontwikkeling van fietsverkeer niet ten koste mag gaan van het spoor, dat voor de socialistes een absolute prioriteit is. Fietsverkeer sluit spoorverkeer weliswaar niet noodzakelijk uit.

De heer Thomas Roggeman (N-VA) heeft twijfels rond de pertinentie van de verwijzing naar de gewestelijke entiteiten in amendement nr. 9 (DOC 55 0944/006). In het Vlaamse Gewest sluiten de overheidsbedrijven NMBS en Infrabel geen overeenkomsten met de Vlaamse regering, maar met de steden en gemeenten. Het lid stelt voor om de verwijzing naar een contractueel kader uit het amendement te lichten. De vermelding van de overheid die het akkoord sluit, is overbodig. Zonder verwijzing kan de bevoegde overheid in rechte optreden, welke die ook is.

De heer Bert Wollants (N-VA) voegt eraan toe dat over het tracé van de fietssnelwegen geregeld met de provincies wordt onderhandeld. Indien het voorstel van resolutie werkelijk uitnodigt tot het vooraf sluiten van een overeenkomst tussen gewest en de spoorbedrijven, wordt de procedure nodeloos complex gemaakt.

Mme Mélissa Hanus (PS) rétorque que le nouvel amendement n° 9 (DOC 55 0944/006) correspond à l'ancien amendement n° 8 (DOC 55 0944/006), aux mots "par exemple via la conclusion d'un bail emphytéotique" près.

En réponse à la considération de l'intervenant précédent, l'auteure indique qu'une piste cyclable rapide a un caractère supracommunal et donc, par définition, un impact régional. C'est également la raison pour laquelle il est prévu que les accords seront conclus avec les entités régionales. Seule la Région peut assurer une politique cohérente. L'amendement n'exclut cependant pas la participation des pouvoirs provinciaux. Dès lors que l'emphytéose est un droit réel et que l'amendement n° 5 (DOC 55 0944/006) implique également ce droit réel, la notion d'"emphytéose" ne doit pas nécessairement figurer dans l'amendement n° 9 (DOC 55 0944/006). En revanche, il est important de faire état de l'aspect régional.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique qu'une interprétation littérale du texte empêche l'application de la demande. Il sera compliqué d'adopter l'amendement n° 9 (DOC 55 0944/006).

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) ne voit pas d'objection en ce qui concerne la collaboration entre les entités régionales et les entreprises ferroviaires prévue dans l'amendement n° 9 (DOC 55 0944/006). L'amendement peut en effet se lire dans un cadre administratif élargi. Au sens strict, le texte n'est pas d'application, mais l'amendement signifie peut-être que chaque Région a la possibilité d'appliquer les règles idoines. Il est probable qu'en Région wallonne, le contrat emphytéotique sera conclu avec la Région, alors qu'en Région flamande, le contrat emphytéotique en la matière n'est pas une compétence régionale. Dans ce cas, l'adoption de l'amendement précité n'exclut pas que la traduction de la résolution en droit positif fasse en sorte qu'en Région flamande, les pistes cyclables rapides soient aménagées dans le respect de la réalité administrative de la Région flamande, les provinces et les communes concluant des accords avec la SNCB et Infrabel, tandis qu'en Région wallonne, cela relève des compétences de la Région wallonne. Au niveau flamand, il ne peut être littéralement donné suite à la demande, alors que celle-ci convient pour la Région wallonne. En fin de compte, chaque Région peut respecter son cadre normatif.

Demande 2/2 (nouvelle)

M. Tomas Roggeman et consorts présentent l'amendement n° 6 (DOC 55 0944/006) tendant à insérer une

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) werpt tegen dat het nieuwe amendement nr. 9 (DOC 55 0944/006) met het oude amendement nr. 8 (DOC 55 0944/006) overeenkomt, op de vermelding - bij wijze van voorbeeld - van de erfpachtovereenkomst na.

Om nu op de beschouwing van de vorige spreker in te gaan, stelt de spreekster dat een fietssnelweg een bovengemeentelijk karakter heeft en dus per definitie een gewestelijke impact heeft. Vandaar de noodzaak dat de gewestelijke entiteiten de overeenkomsten sluiten. Alleen het gewest kan voor een coherent beleid zorgen. Maar het amendement sluit deelname van provinciebesturen niet uit. Aangezien erfpacht een zakelijk recht is en dat amendement nr. 5 (DOC 55 0944/006) ook dit zakelijk recht impliceert, hoeft het begrip "erfpacht" niet expliciet in amendement nr. 9 (DOC 55 0944/006) te staan. Het gewestelijk aspect vermelden, is daarentegen wel belangrijk.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat een letterlijke interpretatie van de tekst de toepassing van het verzoek in de weg staat. Amendement nr. 9 (DOC 55 0944/006) goedgekeuren, zal moeilijk zijn.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) ziet geen probleem wat betreft de samenwerking tussen de regionale entiteiten en de spoorbedrijven in het nieuwe amendement nr. 9 (DOC 55 0944/006). Het amendement kan immers gelezen worden in een ruimer bestuurskundig kader. Strikt genomen is de tekst niet van toepassing, maar misschien betekent het amendement dat elk gewest over de mogelijkheid beschikt om de adequate regels toe te passen. Vermoedelijk wordt in het Waalse Gewest de overeenkomst om erfpacht te vestigen gesloten met het gewest, terwijl in het Vlaamse Gewest de erfpachtovereenkomst in deze materie geen gewestelijke bevoegdheid is. Het aannemen van voornoemd amendement sluit in dat geval niet uit dat de vertaling van de resolutie in positief recht ertoe leidt dat in het Vlaamse Gewest fietssnelwegen worden aangelegd volgens de bestuurskundige realiteit van het Vlaamse Gewest, waar provincies en gemeenten overeenkomsten sluiten met NMBS en Infrabel, terwijl in het Waalse Gewest het Waalse Gewest hiervoor bevoegd is. Aan het verzoek kan in letterlijke zin geen gevolg worden gegeven op Vlaams niveau, terwijl het verzoek wel geschikt is voor het Waalse Gewest. Uiteindelijk kan elk gewest zijn normen volgen.

Verzoek 2/2 (nieuw)

Een amendement nr. 6 (DOC 55 0944/006) van de heer Tomas Roggeman c.s. werd ingediend, dat een

nouvelle demande n° 2/2 rédigé comme suit: “[la Chambre des représentants demande au gouvernement fédéral] de veiller à ce que, dans le cadre de la réalisation du réseau de pistes cyclables rapides, Infrabel et la SNCB n’imposent pas de conditions étrangères à la réalisation du réseau, comme par exemple l’approbation à accorder à des travaux d’infrastructure qui ne s’inscrivent pas dans le cadre de la réalisation du réseau;”

Demande 3

Cette demande vise à inviter le gouvernement à inscrire cette recommandation parmi les obligations des contrats de gestion respectifs d’Infrabel et de la SNCB.

L’amendement n° 7 (DOC 55 0944/006) de M. Tomas Roggeman et consorts vise à mettre le mot “recommandation” au pluriel. Pour le surplus, il est renvoyé à la justification de l’amendement.

V. — VOTES

A. Considérants

Considérant A

Ce considérant est adopté à l’unanimité.

Considérant B

L’amendement n° 2 est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

Le considérant B, ainsi modifié, est également adopté par 15 voix et 2 abstentions.

Considérant C

L’amendement n° 3 est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

Le considérant C, ainsi amendé, est également adopté par 15 voix et 2 abstentions.

Considérants D et E

Les considérants D et E sont successivement adoptés à l’unanimité.

nieuw verzoek nr. 2/2 wil invoegen, waarvan de tekst als volgt luidt: “[de Kamer van volksvertegenwoordigers vraagt de federale regering] erop toe te zien dat Infrabel of NMBS in het kader van de realisatie van het netwerk van fietssnelwegen géén voorwaarden opleggen die losstaan van de realisatie van dat netwerk, zoals bijvoorbeeld de voorwaarde om goedkeuring te verlenen aan infrastructuurwerken die niet kaderen in de realisatie van het netwerk;”.

Verzoek 3

Dit verzoek strekt ertoe de federale regering te vragen de aanbeveling bindend te verankeren in de beheerscontracten van respectievelijk Infrabel en NMBS.

Een amendement nr. 7 (DOC 55 0944/006) van de heer Tomas Roggeman c.s. werd ingediend, teneinde het woord “aanbeveling” in het meervoud te zetten. Voor meer uitleg wordt verwezen naar de verantwoording bij dit amendement.

V. — STEMMINGEN

A. Consideransen

Considerans A

Deze considerans wordt eenparig aangenomen.

Considerans B

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 15 stemmen en 2 onthoudingen.

De aldus geamendeerde considerans B wordt aangenomen met dezelfde stemuitslag.

Considerans C

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 15 stemmen en 2 onthoudingen.

De aldus geamendeerde considerans C wordt aangenomen met dezelfde stemuitslag.

Consideransen D en E

De consideransen D en E worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Considérant F (*nouveau*)

L'amendement n° 1 tendant à ajouter un considérant F est adopté à l'unanimité.

B. Demandes

Demande 1

L'amendement n° 4 est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

La demande n° 1, ainsi modifiée, est également adoptée par 15 voix et 2 abstentions.

Demande 2

L'amendement n° 5 est adopté à l'unanimité.

La demande n° 2, ainsi modifiée, est également adoptée à l'unanimité.

Demande 2/1 (*nouvelle*)

L'amendement n° 9 est adopté par 7 voix contre 6 et 4 abstentions.

Demande 2/2 (*nouvelle*)

L'amendement n° 6 est adopté à l'unanimité.

Demande 3

L'amendement n° 7 et la demande n° 2, ainsi modifiée, sont adoptés à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble de la proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur le plan linguistique et celui de la légistique, est adopté à l'unanimité, par 17 voix.

Vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Bert Wollants, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut;

Considerans F (*nieuw*)

Amendement nr.1, tot invoering van een considerans F, wordt eenparig aangenomen.

B. Verzoeken

Verzoek 1

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 15 stemmen en 2 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde verzoek 1 wordt aangenomen met dezelfde stemuitslag.

Verzoek 2

Amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus geamendeerde verzoek 2 wordt eveneens eenparig aangenomen.

Verzoek 2/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 9 wordt aangenomen met 7 tegen 6 stemmen en 4 onthoudingen.

Verzoek 2/2 (*nieuw*)

Amendement nr. 6 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 3

Amendement nr. 7 alsook het aldus geamendeerde verzoek 3 worden eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele aldus geamendeerde alsook taalkundig en wetgevingstechnisch verbeterde voorstel van resolutie wordt met 17 stemmen eenparig aangenomen.

Naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Bert Wollants, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta;

VB: Nathalie Dewulf, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

sp.a: Joris Vandenbroucke.

Le rapporteur,

Laurence ZANCHETTA

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta;

VB: Nathalie Dewulf, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

sp.a: Joris Vandenbroucke.

De rapporteur,

Laurence ZANCHETTA

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

VI. — ANNEXES

VI. — BIJLAGEN

DOC 55 0944 Avis SNCB

La SNCB veut promouvoir les infrastructures pour vélos et collabore donc pleinement au développement de ces stratégies:

- La SNCB a une stratégie vélo ambitieuse et augmente de manière significative les infrastructures deux roues autour des gares et ce depuis plusieurs années
- La SNCB est un partenaire proactif auprès des autorités locales, régionales et provinciales pour participer à la mise en place de collaboration favorisant l'intermodalité et le shift modal

Il est cependant évident que tous les intérêts ne soient pas toujours alignés. Il se peut en effet que pour un terrain, les intérêts de la commune, de la province, d'une intercommunale et de la SNCB soient différents.

La solution nous semble donc pas d'intégrer certaines obligations dans un contrat mais bien de négocier ensemble.

Concernant les aspects pratiques :

- la SNCB respecte les principes de marché public et valorise son patrimoine via des consultations de marché. Dans cet esprit, les terrains ne peuvent pas être cédés pour des montants symboliques. Ni être vendus de gré à gré.
- les terrains vendus sont mis en vente au prix du marché, sur base de diverses évaluations. La vente et les emphytéoses sont possibles. En Wallonie, un contrat cadre « RAVeL » permet de valoriser les anciennes lignes de chemin de fer via des emphytéoses.

DOC 55 0944 – Advies NMBS

NMBS moedigt de verdere uitbouw van de fietsinfrastructuur aan en werkt daarom volledig mee aan de ontwikkeling van deze strategieën:

- NMBS heeft een ambitieuze fietsstrategie en is de fietsinfrastructuur rond de stations al enkele jaren aanzienlijk aan het uitbreiden.
- NMBS is een proactieve partner voor lokale, regionale en provinciale overheden, om mee samenwerkingsverbanden op te zetten die de intermodaliteit en de modal shift helpen bevorderen.

Het spreekt echter voor zich dat de belangen van de verschillende partijen niet altijd gelijklopen. Soms hebben de gemeente, de provincie, een intercommunale of NMBS verschillende belangen voor een bepaald terrein.

Bepaalde verplichtingen opleggen in een contract lijkt ons daarom geen oplossing. Het lijkt ons beter om samen tot een onderhandelde oplossing te komen.

Wat de praktische aspecten betreft:

- NMBS houdt zich aan de principes die van toepassing zijn voor overheidsopdrachten en werkt daarom via marktconsultaties om haar vastgoed te valoriseren. Terreinen kunnen daardoor niet voor symbolische bedragen of onderhands worden verkocht.
- De verkochte terreinen worden te koop aangeboden aan de marktwaarde, die op basis van verschillende waarderingen wordt bepaald. Zowel verkoop als erfpacht zijn mogelijk. In Wallonië biedt een 'RAVeL'-overeenkomst de mogelijkheid om oude spoorlijnen te valoriseren door middel van erfpachtovereenkomsten.

**INFRABEL**

Ann Billiau
Chief Executive Officer ad-interim
Place Marcel Broodthaers 2
BE-1060 Bruxelles
+32 24 322 810
ann.billiau@infrabel.be

Monsieur Jean-Marc DELIZÉE
Président de la commission de la Mobilité, des Entreprises Publiques et des
Institutions Fédérales
La Chambre des Représentants
B-1008 Bruxelles

votre lettre du
/

votre référence
/

annexe(s)
/

Bruxelles
03.03.2020

notre référence
AB/BG/LVL/HEB/20200302

Concernant: Avis écrit DOC 55 0944/001

Monsieur le Président,

Suite à la demande de la commission de la Mobilité, des Entreprises Publiques et des Institutions Fédérales concernant la Proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau des pistes cyclables rapides, j'ai l'honneur de vous présenter l'avis écrit d'Infrabel.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma très haute considération.

Ann Billiau
CEO ad-interim

annexe(s)
• avis écrit

personne de contact
Lucia Van Laer
M + 32 478 33 77 12, lucia.vanlaer@infrabel.be
Public Affairs

Place Marcel Broodthaers 2 – BE-1060 Bruxelles
TVA BE 0869.763.267 / RPM Bruxelles / SA de droit public
IBAN BE11 6790 0230 3748 / PCHQBEBB
www.infrabel.be





Avis d'Infrabel au sujet de la proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides

Infrabel remercie la Commission de la Mobilité, des Entreprises Publiques et des Institutions Fédérales d'avoir sollicité son avis.

En tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et colonne vertébrale du transport public en Belgique, Infrabel a conscience de jouer un **rôle clé** dans la combinaison des différents modes de transport et solutions qui contribueront à définir l'offre de mobilité de demain.

Sur le principe, Infrabel est dès lors positive quant à la réalisation de pistes cyclables rapides car nous croyons en l'association du train et du vélo pour offrir une réponse forte et durable aux défis de la mobilité de demain. En effet, nous sommes d'avis que la mobilité doit être considérée dans son ensemble pour dégager une vision commune à tous les acteurs de la mobilité ; une vision qui serve la mobilité durable et intermodale au sens large du terme. Le vélo est le mode de transport par excellence pour les déplacements de courte distance et un support fort de la mobilité depuis et vers les gares et points d'arrêt. Les moyens facilitant les *first* et *last miles* et réduisant ainsi la durée globale du trajet porte à porte du train constituent dès lors, pour l'usager, un réel encouragement à opter pour le train. Une infrastructure cyclable, de qualité et adaptée, augmente donc l'attractivité du train. En tant que gestionnaire d'un réseau ferroviaire de desserte fine, nous avons conscience du fait que la réalisation de solutions de mobilité, en l'occurrence d'infrastructures cyclables, est indéniablement liée à l'intégration dans un espace public qui se fait de plus en plus rare. A ce titre, le réseau ferroviaire peut, en tant que liaison linéaire déjà existante entre les différentes villes et communes, servir de base pour le développement d'infrastructures cyclables.

Malgré que nous ne disposions pour cela ni d'un cadre clair, ni d'un budget spécifique, **Infrabel se montre d'ores et déjà un partenaire constructif** vis-à-vis des Régions, Provinces et des pouvoirs locaux dans la construction d'infrastructures cyclables. Par ailleurs, cette (bonne) volonté de collaboration avec tous les acteurs impliqués apparaît également comme une évidence pour notre autorité de tutelle. Néanmoins, d'un point de vue budgétaire, Infrabel se doit de donner la priorité à l'exécution de ses propres tâches et missions, et donc affecter les budgets qui lui sont alloués prioritairement aux investissements ferroviaires. Il est donc légitime de demander à tous les parties prenantes de prendre en considération les priorités et obligations de chacun(e) et, dès lors leurs responsabilités en la matière.

Si nous recherchons toujours une situation *win-win* entre nos intérêts et les intérêts des autorités (régionales, provinciales,...), nous veillons également à ce que cela soit en concordance avec nos propres tâches et objectifs. En 2013, Infrabel a ainsi conclu un protocole de coopération avec la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et la Province du Brabant Flamand, en vue de la réalisation du plan-vélo RER. En outre, les bonnes relations existantes avec les provinces flamandes ont permis la réalisation de dizaines d'initiatives où Infrabel a accordé un droit d'utilisation aux autorités


INFRABEL

compétentes. Avec la Région de Bruxelles-Capitale, un accord-cadre général au sujet de l'aménagement de liaisons vertes et d'équipements cyclistes et piétons le long des voies a également été conclu en 2018. Cet accord facilite la réalisation de 15 pistes cyclables rapides : Infrabel ayant accordé à la Région un droit d'utilisation et mis des terrains à disposition en échange notamment de la gestion de la végétation des talus ferroviaires par Bruxelles Environnement. Des accords ont été conclus entre les différentes parties en ce qui concerne la construction et l'exploitation, ainsi que les coûts qui y sont liés. Enfin, un accord-cadre a été conclu en 2019 avec la Région wallonne au sujet des lignes ferroviaires hors service, la fameuse « convention Ravel ». Un bail emphytéotique séparé est établi pour chaque ligne ferroviaire dont la gestion sera transmise à la Région wallonne. Pour l'infrastructure cyclable le long des chemins de fer en service, on travaille avec des conventions d'occupation, appelées « Pré-Ravel ».

Pour Infrabel, une infrastructure cyclable de qualité et adaptée le long des voies **signifie avant tout et surtout une infrastructure sûre**. En tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la **sécurité du trafic ferroviaire et des personnes** qui se trouvent sur et autour de l'infrastructure ferroviaire **constitue notre première priorité**. A cet égard, il est donc **très important** que de **bons accords**, respectant cette priorité, soient conclus. Ceux-ci concernent spécifiquement le croisement de voies, la distance de sécurité jusqu'aux voies, l'existence d'une clôture ou l'accès et l'entretien de l'infrastructure cyclable. La présence d'une infrastructure cyclable le long des voies comporte, quoi qu'il en soit, un risque au niveau de la sécurité. Non seulement en raison de la présence d'un plus grand nombre de personnes le long des voies, mais aussi du fait de l'augmentation du nombre de personnes désireuses de traverser les voies pour changer de côté. A cet égard, il est bien connu que **les passages à niveau sont, au niveau de la sécurité, des points noirs de la circulation ferroviaire et routière**. En 2019, 45 accidents se sont produits aux passages à niveau, entraînant la mort de 7 personnes. Infrabel investit dans la prévention mais, en raison du comportement parfois imprévisible de tiers aux passages à niveau, ne peut hélas jamais éliminer totalement le risque d'incidents. A l'avenir, en raison de la demande croissante de trafic ferroviaire, nous nous attendons également à une augmentation de la durée de fermeture des passages à niveau... et donc du risque d'incidents. L'ambition d'Infrabel est donc d'aboutir à un réseau ferroviaire sans passages à niveau ; ambition régulièrement communiquée aux pouvoirs locaux bien qu'il n'existe pas toujours de plans *concrets* de suppression à court terme. Notre objectif est donc, **lorsque cela est possible**, de remplacer les passages à niveau par des alternatives sûres, comme un tunnel ou un pont pour les cyclistes. Ainsi, dans le cadre du remplacement de passages à niveau, pour une sécurité accrue du trafic (ferroviaire), Infrabel examinera de quelle manière ces deux projets peuvent être combinés.

La création d'un flux cycliste plus important à proximité d'un passage à niveau, via la présence d'une piste cyclable le long de la voie, entraînera quoiqu'il en soit une augmentation du risque d'accident. Nous sommes donc d'autant plus convaincus que les passages à niveau, en combinaison avec une infrastructure cycliste, doivent être supprimés ou, **si cela s'avère possible**, au moins remplacés. A ce sujet, nous sommes toujours ouverts à la discussion avec les autorités locales afin d'aboutir à la mise en place d'un compromis acceptable et bénéfique pour tous.



Conclusions :

- **Sur le principe**, Infrabel est **positive** quant à la réalisation d'infrastructures cyclables et se veut d'ores et déjà un partenaire constructif pour les différentes autorités compétentes, et cela **malgré que nous ne disposions pour cela ni d'un cadre clair, ni de budgets spécifiques**. Cette volonté de collaborer avec tous les acteurs impliqués est également une évidence pour notre autorité de tutelle. Néanmoins, d'un point de vue budgétaire, Infrabel se doit de donner la priorité à l'exécution de ses propres tâches et missions, et donc affecter prioritairement les budgets qui lui sont alloués aux investissements ferroviaires. C'est pourquoi il est spécifiquement demandé à tous les acteurs de prendre leurs responsabilités dans ce domaine. **Le futur contrat de gestion pourrait donc clarifier : le rôle attendu d'Infrabel, le cadre dans lequel elle doit opérer et les budgets à allouer.**
- Lors de la construction d'infrastructures cyclables le long des voies, Infrabel veille toujours à la garantie de sa **première priorité** - la **sécurité** - et à ce que cela ne porte pas préjudice à ses tâches essentielles en tant que gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.
- Infrabel est d'avis qu'il est important de conclure **de bons accords avec et dans le respect des obligations des différents partenaires impliqués** (régions, provinces, pouvoirs locaux).


INFRABEL

Het standpunt van Infrabel met betrekking tot het voorstel van resolutie betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen

Infrabel dankt de commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen en is verheugd dat zijn advies wordt gevraagd.

Als beheerder van de spoorinfrastructuur, de ruggengraat van het openbaar vervoer in België, beseft Infrabel dat het een **sleutelrol** te spelen heeft in de combinatie van verschillende vervoersmodi en mobiliteitsoplossingen die het aanbod van morgen mee zullen bepalen.

Infrabel staat principieel positief tegenover de uitbouw van fietssnelwegen want wij geloven in de combinatie trein en fiets als sterk en duurzaam antwoord op de mobiliteitsuitdagingen van de toekomst. Wij geloven dat we de mobiliteit in zijn geheel moeten overschouwen om zo een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen voor alle mobiliteitsspelers, een visie die duurzame en intermodale mobiliteit in de breedste zin van het woord ten goede komt. De fiets is het vervoersmiddel bij uitstek voor verplaatsingen op een korte afstand en een sterke drager van de mobiliteit van en naar de stations en stopplaatsen. Middelen die de *first* en *last mile* faciliteren en de globale duur van het deur-tot-deurtraject voor de treinreiziger reduceren, verlagen de drempel om voor de trein te kiezen. Een goede en aangepaste fietsinfrastructuur maakt de keuze voor de trein dus aantrekkelijker. Als beheerder van een fijnmazig spoornet, zijn we ons zeer bewust dat de realisatie van mobiliteitsoplossingen, *in casu* fietsinfrastructuur, onlosmakelijk verbonden is met de inpasbaarheid in een ruimte die alsmat schaarser wordt. Het spoornet kan, als bestaande lineaire verbinding tussen de verschillende steden en gemeenten, als basis dienen voor de ontwikkeling van fietsinfrastructuur.

Infrabel is vandaag reeds een constructieve partner voor de Gewesten, provincies en lokale besturen in de uitbouw van fietsinfrastructuur, ondanks dat wij hiervoor noch over een duidelijk kader noch over een specifiek budget beschikken. Ook voor onze voorgedijoverheid is die constructieve samenwerking met alle betrokkenen een evidentie. Desalniettemin moet Infrabel budgetgewijs ook de voorrang geven aan de uitvoering van zijn eigen taken, hetgeen betekent dat de zijn toegekende budgetten prioritair aan spoorinvesteringen gealloceerd worden. Daarom wordt ook specifiek gevraagd dat alle betrokkenen ook op dit gebied hun verantwoordelijkheid opnemen. We gaan steeds op zoek naar een win-win situatie tussen onze belangen en de belangen van de regionale overheden. Uiteraard waken we er steeds over dat dat in overeenstemming is met onze kerntaken en doelstellingen. Zo sloot Infrabel in 2013 een samenwerkingsprotocol af met het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Provincie Vlaams-Brabant met het oog op de realisatie van het GEN-fietsplan. Daarnaast zijn uit de goede verstandhouding met de provincies in Vlaanderen tientallen succesvolle initiatieven voortgekomen waarbij Infrabel de bevoegde overheden een gebruiksrecht verleent. Met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd in 2018 dan weer een algemene kaderovereenkomst afgesloten betreffende de inrichting van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langs de sporen. Die overeenkomst faciliteert de realisatie van 15





INFRABEL

fietssnelwegen. Infrabel verleent het Gewest een gebruiksrecht en stelt kosteloos terreinen ter beschikking in ruil voor onder meer het beheer van de vegetatie van de spoorbermen door Leefmilieu Brussel. Tussen de partijen werden afspraken gemaakt in verband met de bouw en de exploitatie en de kosten die hieraan verbonden zijn. Tot slot werd met het Waals Gewest in 2019 een kaderovereenkomst afgesloten met betrekking tot de spoorlijnen die buiten gebruik zijn, de zogenaamde Ravel-overeenkomst. Per spoorlijn dat in beheer zal overgedragen worden aan het Waalse Gewest, wordt een afzonderlijke erfpachtovereenkomst opgesteld. Daarnaast wordt voor fietsinfrastructuur naast spoorwegen in dienst gewerkt met bezettingsovereenkomsten, zogenaamde Pre-Ravel.

Voor Infrabel betekent een goede en aangepast fietsinfrastructuur langs de sporen eerst en vooral een veilige infrastructuur. Als spoorinfrastructuurbeheerder is onze **eerste prioriteit de veiligheid** van het treinverkeer en van de personen die zich op en rond de spoorinfrastructuur bevinden. Het is dan ook **heel belangrijk** dat hierover **goede afspraken** worden gemaakt. Die afspraken gaan dan specifiek over het kruisen van de sporen, een veilige afstand tot de sporen, een omheining, de toegang en het onderhoud van de fietsinfrastructuur. Fietsinfrastructuur langs de sporen, brengt immers hoe dan ook een verhoogd veiligheidsrisico met zich mee. Niet alleen door de grotere aanwezigheid van personen langs de sporen, maar ook die van de personen die het spoor willen kruisen om van kant te wisselen. Het is welgekend dat overwegen zwarte verkeerspunten zijn. In 2019 waren er zo nog 45 ongevallen aan overwegen waarbij 7 dodelijke slachtoffers te betreuren vielen. Infrabel zet in op preventie maar door de soms onvoorspelbare aanwezigheid van derden aan overwegen kunnen we als bedrijf helaas het risico op incidenten nooit volledig wegnemen. Door de stijgende vraag naar treinverkeer kunnen we trouwens alleen verwachten dat overwegen in de toekomst nog langer dicht zullen blijven, wat de kans op incidenten alleen maar zal verhogen. Daarom streeft Infrabel zo veel mogelijk een overwegvrij hoofdspoor net na. We delen dit streefbeeld met de lokale besturen, ook al bestaan er niet altijd concrete plannen in de nabije toekomst. Ons doel is om overwegen waar mogelijk te vervangen door veilige alternatieven zoals een (fietsen-) tunnel of brug. Zo zal Infrabel in het kader van het vervangen van overwegen, voor een hogere veiligheid van het (trein)verkeer, kijken op welke manier beide projecten verenigd kunnen worden. Het creëren van een grotere fietsflux aan een overweg, door de aanwezigheid van een fietsroute langs het spoor, houdt inherent een verhoging van het risico op ongevallen in. We zijn er dan ook des te meer van overtuigd dat overwegen, zeker in combinatie met een fietsinfrastructuur, afgeschaft en waar mogelijk vervangen moeten worden. Hierover gaan we graag in overleg om samen met de lokale besturen op zoek te gaan naar wederzijdse raakvlakken.

Conclusie:

- Infrabel staat **principeel positief** tegenover de uitbouw van fietsinfrastructuur en is vandaag reeds een constructieve partner voor de verschillende bevoegde overheden, ondanks dat wij hiervoor noch over een duidelijk kader noch over een specifiek budget beschikken. Ook voor onze voorgedijverheid is die constructieve samenwerking met alle betrokkenen een evidentie. Desalniettemin moet Infrabel budgetgewijs ook de voorrang geven aan de uitvoering van zijn



**INFRABEL**

eigen taken, hetgeen betekent dat de zijn toegekende budgetten prioritair aan spoorinvesteringen gealloceerd worden. Daarom wordt ook specifiek gevraagd dat alle betrokkenen ook op dit gebied hun verantwoordelijkheid opnemen. Een verduidelijking van onze rol in een volgende beheersovereenkomst zou Infrabel een kader en budget kunnen bieden.

- Bij de uitbouw van fietsinfrastructuur langs de sporen, waakt Infrabel erover dat deze steeds in overeenstemming is met onze **eerste prioriteit, de veiligheid**, en die geen afbreuk doet aan onze kerntaken als spoorinfrastructuurbeheerder.
- Infrabel vindt het belangrijk dat er **goede afspraken** worden gemaakt met de verschillende betrokken partners (Gewesten, provincies en lokale besturen).



**Monsieur Jean-Marc DELIZÉE**

Président de la « Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des Institutions fédérales »
de la Chambre des Représentants
Place de la Nation 2

1008 BRUXELLES

Votre correspondant :

Delphine BRENNENRAEDTS : 04 237 30 46
delphine.brennenraedts@provincedeliege.be

Réf. : Supra/Avis/pistes cyclables

Liège, le 20/02/2020

Collège provincial

Palais provincial
Place Saint-Lambert, 18A
B - 4000 LIÈGE
Tél. : +32.42323280
Fax : +32.42230917
www.provincedeliege.be
N° d'entreprise: 0207.725.104

Objet : Votre demande d'avis – Proposition de résolution relative à la participation d'INFRABEL et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides (DOC 55 944/1)

Monsieur le Président,

Par la présente, nous avons l'honneur de vous informer que le Conseil provincial de Liège, réuni en sa séance du 20 février 2020, a adopté une résolution afin de répondre à votre demande d'avis dans le cadre de la proposition mentionnée sous rubrique.

La Province de Liège porte un intérêt particulier à cette thématique qu'elle développe tant dans les actions menées au sein de ses services qu'au niveau de Liège Europe Métropole avec l'ensemble des 84 bourgmestres de son territoire, notamment par l'octroi de subventions pour les projets supracommunaux.

Il serait particulièrement intéressant que le développement d'un tel réseau s'étende également sur le territoire wallon et qu'il concerne les RAVeL et pré-RAVeL.

Espérant vivement que cet amendement pourra être pris en compte par votre commission et vous remerciant pour votre sollicitation, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de notre considération très distinguée.

Pour le Collège provincial,

Marianne LONHAY
Directrice générale provinciale



Luc GILLARD,
Député provincial – Président

RÉSOLUTION

LE CONSEIL PROVINCIAL DE LIÈGE,

Vu la proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides, déposée à la Chambre des Représentants de Belgique ;

Vu la demande adressée par le Président de la « Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales » à Monsieur le Gouverneur afin de recueillir les avis des Conseils provinciaux concernant ladite proposition ;

Vu les problèmes rencontrés en province de Liège lors de la concrétisation de plusieurs aménagements cyclopédestres sur domaine ferroviaire et dont deux exemples doivent être épinglés :

- le pré-RAVeL entre Welkenraedt et Montzen (coût de location, impositions au niveau des zones de recul et des clôtures ayant entraîné des surcoûts importants et une diminution de la qualité de l'aménagement) ;
- la liaison entre la rue Mandeville et la rue des Eburons prévue en tant que charge urbanistique dans le cadre des travaux de la gare de Liège-Guillemins et toujours pas réalisée à ce jour.

Considérant que cette proposition est de nature à renforcer les objectifs poursuivis au niveau de la mobilité douce et durable en province de Liège, sous l'angle supracommunal, et aura pour conséquence de supprimer certains obstacles à la concrétisation de ce type de dossiers sur le territoire provincial ;

Considérant qu'il y a lieu de demander que le champ d'application de la résolution proposée soit étendu au territoire wallon pour inclure, en sus des pistes cyclables rapides flamandes, l'ensemble des aménagements cyclopédestres structurants tels que les RAVeL et pré-RAVeL qui sont des singularités wallonnes ;

Considérant que ce dossier s'inscrit dans le cadre de l'objectif opérationnel 5.5.2 du Programme stratégique transversal « Développer, renforcer, soutenir et promouvoir les actions en faveur d'une mobilité durable » ;

Attendu que la proposition de résolution déposée à la Chambre est pertinente moyennant les amendements susmentionnés et mérite d'être soutenue par la Province de Liège à cette condition ;

Sur proposition du Collège provincial,

DÉCIDE

Article 1^{er}. – De soutenir la proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides, sous réserve des amendements liés au territoire concerné ainsi que l'extension de son champ d'application aux RAVeL et pré-RAVeL wallons.

Article 2. – Le Collège provincial est chargé de notifier la présente résolution au Président de la « Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales » sous les signatures du Député provincial rapporteur et de Madame la Directrice générale provinciale.

En séance à Liège, le 20 février 2020.

Par le Conseil,

La Directrice générale provinciale,

Marianne LONHAY

Le Président,

Jean-Claude JADOT.

Pour expédition,
Liège, le 20 FEV. 2020
La Directrice générale provinciale,

Marianne LONHAY

DIRECTIE RUIMTE | DIENST MOBILITEIT

Annelies Janssens
016 26 75 34
Annelies.Janssens@vlaamsbrabant.be

Uw kenmerk:
Ons kenmerk:
Dossierkenmerk:

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT - PROVINCIEPLEIN 1 - 3010 LEUVEN



**VLAAMS-
BRABANT**

Aan de heer Jean-Marc Delizée

Voorzitter van de Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Commissiedienst - Kamer van Volksvertegenwoordigers
Natieplein 2 - 1008 Brussel

11 MAART 2020

Geachte heer,

Betreft: Advies van provincie Vlaams-Brabant op voorstel van resolutie betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen

Naar aanleiding van de bespreking door de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen (Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers) van het voorstel van resolutie betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen, (DOC 55 944/1), vroeg u aan de provincie Vlaams-Brabant om een schriftelijk advies uit te brengen tegen 2 maart.

De provincie Vlaams-Brabant werkt al jaren aan een sterk fietsbeleid. Het uitbouwen van een ruim en kwalitatief aanbod voor duurzame mobiliteit (zowel trein, tram, bus als fiets en stappen) past binnen de klimaatdoelstellingen en het beleidsplan ruimte van de provincie.

De realisatie van meerdere fietssnelwegen, vaak langs spoorwegen of op oude spoorwegbeddingen, maakt hier deel van uit. Hiervoor is samenwerking met Infrabel en NMBS voor de realisatie nodig.

De provincie Vlaams-Brabant werkt(e) op een constructieve manier samen met Infrabel voor o.a.

- F212 Asse-Brussel: Infrabel legt een stuk fietssnelweg aan en er zijn afspraken gemaakt voor de andere delen.
- F25 Leuven-Aarschot: Stationsomgeving Wezemaal (Rotselaar): ondertunneling Langestraat waar Infrabel/TucRail de kruising van fietssnelweg F25 met fietsbrug mee neemt in ontwerp en aanleg. Een eventuele samenwerkingsovereenkomst voor de financiering moet nog worden opgemaakt.
- F24 Leuven-Tienen: plannen voor deel Boutersem-Bierbeek-Leuven in samenwerking met Infrabel opgemaakt met afstemming werkzaamheden Infrabel op aanleg fietssnelweg. Gezamenlijke onderhandeling voor grondverwervingen.

www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit

In het kader van het vervullen van onze taak van algemeen belang nemen we je relevante persoonlijke gegevens op in onze bestanden. De provincie Vlaams-Brabant verwerkt de persoonsgegevens enkel voor het doeleinde waarvoor ze worden ingezameld en enkel zolang dit hiervoor nodig is. Overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) heb je recht op inzage, verbetering of verwijdering van de door jou verstrekte persoonsgegevens of beperking ervan tot de door jou bedoelde verwerking. Ook heb je het recht om bezwaar te maken tegen de verwerking en heb je het recht op gegevensoverdraagbaarheid. Alle informatie hierover vind je op www.vlaamsbrabant.be/privacy. | Ondernemingsnummer: 0253.973.219

De provinciale dienst mobiliteit is vaak betrokken bij het overleg over het sluiten van overwegen, omdat dit dikwijls samenloopt met de aanleg van een parallelle fietssnelweg. In se hebben beide processen niets met elkaar te maken. De afsluiting van overwegen wordt wel vaak opgelost met de aanleg van een (fiets)tunnel. Dit biedt dan weer kansen om vlotter aan te takken op de fietssnelweg of om een kruising van de spoorweg te realiseren. Graag zitten we mee aan de overlegtafel bij het bepalen van de locaties van de afsluitingen en vooral voor de fietstunnels en om te onderhandelen over wie zal financieren. Als de fietstunnel voordeel geeft voor Infrabel, dan lijkt het logisch dat Infrabel deze ook financiert.

Toch blijven er ook kansen liggen en zouden NMBS en Infrabel nog beter kunnen meewerken aan het uitbouwen van andere duurzame modi dan de trein alleen.

- De dienst mobiliteit stelde een tijd geleden vast dat een aantal oude spoorwegbeddingen of restpercelen langs bestaande spoorwegen door NMBS worden te koop aangeboden op de markt. Deze gronden zijn vaak nodig om de fietssnelwegen te realiseren. Daarom is het aangewezen de Vlaamse overheid, provincie en gemeenten een voorkooprecht te geven, zodat de gronden die nodig zijn voor de fietsroutes niet versnipperd door particulieren worden opgekocht. (dit zou vb. van toepassing zijn bij de F104 langs spoorlijn Aarschot-Lier) Bij overdrachten van gronden tussen overheden of overheidsbedrijven moet omwille van het algemeen belang de prijs redelijk gehouden worden.
- Ook de vergoeding bij bezettingsovereenkomsten is verschillend per gemeente. Meestal zijn ze echter zo laag dat moet in vraag gesteld worden of een vergoeding werkelijk wel nodig is aangezien het niet verhouding staat met de administratieve last die ermee gepaard gaat.
- In bepaalde gevallen zijn de plannen voor spoorweguitbreidingen of spoorverleggingen en de bouw van een fietssnelweg onlosmakelijk met elkaar verbonden en zouden deze geïntegreerd kunnen aangepakt worden, zowel voor ontwerp als wat betreft de grondinnames, vergunningsaanvragen, realisatie en zelfs de financiering. Vb. voor de fietssnelweg F207 Brussel-Waterloo naast spoorlijn 124.

Omwille van bovenstaande voorbeelden, kan de provincie Vlaams-Brabant een positief advies geven op het voorstel om in de nieuwe beheerscontracten met Infrabel en NMBS bepalingen op te nemen die deze bedrijven aansporen zich constructief en welwillend op te stellen bij mobiliteitsprojecten van andere overheden, in het bijzonder bij de bouw van de fietssnelwegen.

Ook in de tussentijd is het wenselijk dat de voogdijminister er op toeziet dat Infrabel en NMBS de realisatie van de fietssnelwegen mee behartigen en vlot doen verlopen.

Namens de deputatie,



Tom Dehaene,
Gedeputeerde bevoegd voor mobiliteit



Hilde Torfs
directeur ruimte

Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Doc 0944 – Fietssnelwegen

Advies Provincie Antwerpen (ontvangen via e-mail 2020 03 06)

Geachte heer,

De provincie Antwerpen onderschrijft de resolutie van de parlementsleden aan NMBS en Infrabel omtrent het gebruik van hun gronden in het kader van de realisatie van het fietsostradenetwerk.

Aanvullend wil de provincie Antwerpen de reikwijdte van de resolutie nog scherper stellen door het volgende element toe te voegen:

- Vraagt NMBS en Infrabel om uit te gaan van het principe van zakelijk recht “om niet” gezien de lokale overheden het onderhoud van het NMBS- en Infrabel-patrimonium al voor hun rekening nemen en instaan voor de kosten die hiermee gepaard gaan.”

Met vriendelijke groeten

Tina Caers

DIENT MOBILITEIT

team Fietsbeleid – teamverantwoordelijke

Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen

T +32 3 240 50 57, M +32 477 87 47 04

Volg ons via: [Facebook](#), [Twitter](#), [LinkedIn](#)
www.provincieantwerpen.be



2020/5651 B

RAPPORT AU COLLEGE DU CONSEIL **PROVINCIAL DU HAINAUT**

Référence : DP/SH/SU/sl/ LN1281

Date : 28 février 2020

Objet : Proposition de résolution de la Chambre des Représentants relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides.

1. CONTEXTE

Le 16 janvier 2020, les Députés Tomas Roggeman (NV-A) et Yoleen Van Camp (NV-A) ont déposé une proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides (voir annexe). Dans cette proposition, dans les développements, il est indiqué que « (...) Aussi, la Flandre a-t-elle investi massivement, ces dernières années, dans des projets d'infrastructures cyclables, à hauteur de plus de 100 millions d'euros par an. Les provinces se sont également jointes à cette politique, une innovation importante, dans ce domaine, étant l'aménagement de pistes cyclables sur de longues distances appelées 'pistes cyclables rapides' ou 'autoroutes cyclables' (...). La proposition de résolution demande au Gouvernement fédéral de « souligner auprès d'Infrabel et de la SNCB la nécessité d'une coopération constructive avec d'autres autorités publiques en vue de la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides, y compris la nécessité de la mise à disposition bienveillante des espaces nécessaires. »

La proposition de résolution a été envoyée au Cabinet de M. le Gouverneur Tommy Leclercq et a été analysée par Alain Braun, Directeur de la Cellule Stratégie et Supracommunalité, qui a rendu l'analyse ci-après, concertée avec Hainaut Développement, Hainaut Ingénierie Technique et Hainaut Culture Tourisme :

Éléments de réponse de la Province de Hainaut

A. Rôle institutionnel de la Province de Hainaut

En Wallonie, les Provinces n'ont plus de compétences en matière de voirie. Deux acteurs subsistent : les communes pour la petite voirie et la Région wallonne pour la grande voirie (à grand rayon d'action).

La Région gère aussi le Réseau autonome des Voies lentes (RAVEL).

La problématique de la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides (véloroutes) relève a priori de la Région wallonne (en raison du grand rayon d'action).

Ces pistes doivent, semble-t-il, permettre de maintenir un rythme constant, de l'ordre de 20 km/h avec donc le moins possible de feux de circulation ou de passage à niveau.

Elles sont généralement prévues avec une bonne surface (asphalte ou béton par ex.) et une largeur minimale de 3 mètres.

A ce jour, on en trouve surtout en Flandre (alors qu'en Wallonie certaines anciennes lignes vicinales ont été reconverties en voies pédestres et cyclables destinées plutôt aux loisirs, le RAVEL (réseau autonome des voies lentes). Ce dernier n'est donc pas conçu comme une piste cyclable rapide.

Autre démarche : le réseau à points-nœuds (knooppunten en Flandre) qui, bien qu'essentiellement à vocation touristique, peut dans une moindre mesure apparaître comme un outil de mobilité en liaison avec les véloroutes par exemple.

Le fait toutefois que la taille de ses initiatives dépasse la seule dimension de l'espace communal a abouti, dans le cadre de la supracommunalité telle que le code de la Démocratie locale et de Décentralisation la prévoit pour les Provinces, à diverses initiatives provinciales sollicitées par les communes. La Province ne dispose plus de voiries où implanter des pistes cyclables ; elle peut néanmoins aider les communes à cette fin.

Ainsi dans le cadre des appels à projets supracommunaux, la province de Hainaut a financé et accompagné l'implantation du réseau à points-nœuds en Cœur de Hainaut (Région de Mons-Borinage et du Centre) et soutient l'implantation d'une telle structure à Charleroi-Métropole.

Toujours dans ce cadre, elle soutient l'entretien du RAVEL (communes de Boussu ; Colfontaine et Dour). Dans la problématique de la mobilité, toujours en contexte de supracommunalité, elle est coordinatrice POLLEC (politique locale Energie Climat) pour 18 communes. Dans ce même contexte, elle peut aider les communes comme auteur de projet ou encore les aider dans l'élaboration de marchés publics (ce qu'elle fait notamment dans le cadre d'implantation de voies vertes).

B. RAVeL et véloroutes

Le RAVeL, c'est en Wallonie plus de 1.440 km de chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers, personnes à mobilité réduite ! Confortable et sécurisé, le Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) est composé de voies vertes essentiellement aménagées sur les chemins de halage et sur d'anciennes lignes de chemin de fer. Soit plus de 45 itinéraires locaux balisés. Ces voies vertes sont progressivement reliées entre elles pour former des itinéraires régionaux et des itinéraires internationaux qui couvrent l'ensemble du territoire wallon et sont destinés au tourisme à vélo. Le RAVeL, les voies vertes et les véloroutes permettent ainsi de parcourir la Wallonie en toute tranquillité sur plus de 2000 km et de découvrir grandes villes, terroirs ruraux et espaces naturels préservés !

Si le RAVeL est constitué de voies vertes, on ne peut pas pour autant dire que toutes les voies vertes en Région wallonne font partie du RAVeL. Ne sont intégrées au réseau que les voies vertes gérées par la Région wallonne. Ces voies ont pour emprise soit un chemin de service le long des voies hydrauliques ou des grands ouvrages hydrauliques, soit une assiette de voie de chemin de fer désaffectée, soit une voirie existante ou à créer.

Les lignes de chemins de fer désaffectées constituent un outil idéal pour le développement du RAVeL. Depuis juillet 1997, une convention cadre lie la SNCB (Société Nationale des Chemins de Fer Belge) à la Région wallonne. Cette convention a été renouvelée en 2018 et 2019, respectivement avec la SNCB et INFRABEL. Une série de lignes ferroviaires désaffectées (SNCB) ou hors services (INFRABEL) sont réservées pour le RAVeL. Certaines ont été reprises en location et aménagées en RAVeL par les Directions territoriales des Routes du SPW Mobilité et Infrastructures. En ce qui concerne les anciennes lignes ferrées vicinales, appelées également lignes de tram, certaines sont propriété de communes. Si elles sont intéressantes pour compléter le RAVeL, le SPW passe des accords avec les communes en vue de les aménager et les incorporer au RAVeL.

Pour ne pas attendre la réalisation d'un RAVeL sur une ancienne ligne de chemin de fer, les provinces, les communes, les intercommunales ou les parcs naturels peuvent entamer un pré-RAVeL, c'est-à-dire: le défrichage minimum, le rétablissement des écoulements, l'amélioration éventuelle de la surface, soit l'aménagement minimum permettant de faire passer un cycliste, un piéton ou un cavalier. Pour mémoire la Province de Hainaut subsidie les Parcs Naturels situés sur son territoire à savoir les Parcs naturels des Plaines de l'Escaut, du Pays des Collines et des Hauts-Pays.

Le pré-RAVeL, lui, est réalisé à l'initiative d'une commune, d'une province, de la Région wallonne ou d'une collaboration entre différentes instances. En général, sa gestion au quotidien relève de la compétence des pouvoirs locaux / communes.

L'avantage de cette formule est qu'elle est relativement en principe "peu coûteuse", qu'elle peut être réalisée par les communes ou les intercommunales, et qu'elle bénéficie d'un impact très positif sur le public. Ces travaux doivent être réalisés en coordination avec le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports qui peut éventuellement prendre en charge la réfection des ouvrages d'art.

La difficulté réside dans le fait qu'il s'agit d'organiser la mise à disposition de la ligne par la SNCB/d'INFRABEL. Cela s'opère généralement via des contrats de location - baux emphytéotiques à titre précaire.

Considérant que la pérennité de la voie est liée au maintien effectif du contrat avec SNCB/d'INFRABEL, cela constitue un risque évident pour le maintien du réseau et des investissements en termes d'infrastructures. En effet, la disparition/suppression de certains tronçons SNCB/d'INFRABEL pourraient alors briser la continuité de certaines voies qui constituent la colonne vertébrale du réseau.

Il est donc important de prendre en compte et d'étudier plus en détail les différents aspects liés à cette situation inhérente aux contrats SNCB/d'INFRABEL et d'envisager des solutions durables à cette problématique, notamment dans le cadre du plan stratégique provincial.

C. Véloroutes, points-nœuds, tourisme et économie

S'il est nécessaire de développer des réseaux cyclables pour décongestionner notre réseau routier, de tenir compte des enjeux climatiques et des préoccupations à l'égard de la qualité de la vie, de la santé et de la sécurité de la population, le développement de notre économie et celui du tourisme sont aussi des enjeux importants à prendre en considération parallèlement.

Pour rappel, le tourisme en Wallonie représente une valeur ajoutée brute de 3,6 milliards d'euros, soit 4,1 % de la contribution à l'économie wallonne, devant l'agriculture (3%), l'industrie pharmaceutique (3,3 %) ou même les activités financières et assurances (3,8%). Les promenades à pied et à vélo constituent l'activité touristique principale en Wallonie (20,5 %), devant les visites de villes (14,5%), le shopping (13%) et les sorties culturelles (11,7%) . Les retombées économiques des itinéraires cyclables varient entre 17.000 € et 30.000 €/km/an. De plus, la pratique du tourisme à vélo est en constante augmentation depuis quelques années à travers l'ensemble de l'Europe.

Dans une moindre mesure, la problématique évoquée dans cette proposition de résolution touche également la Wallonie et le Hainaut. En effet, certaines communes doivent louer à INFRABEL l'assiette de voies de chemins de fer désaffectées où passe le RAVeL, développé par la Wallonie, mais dont l'entretien est à la charge des communes (ex : Naast). La question de céder ces terrains aux Communes ou aux Provinces et ce, afin de garantir la pérennité des connexions RAVeL, semble donc pertinente.

Les itinéraires touristiques cyclables « points-nœuds » développés et financés, entre autres, dans le cadre de la supracommunalité provinciale, et dont la maintenance est assurée par les services du tourisme, utilisent le réseau RAVeL comme épine dorsale.

Dès lors, s'en remettre au seul bon vouloir de la SNCB/d'INFRABEL pour conserver ces lignes majeures engendre un risque pour la pérennité des réseaux à « points-nœuds » et de nos investissements en terme d'infrastructures.

En effet, il est important de rappeler que l'ASBL Fédération du Tourisme de la Province de Hainaut, sur fonds propres, et la Province, via un financement supracommunal, ont investi, sur les 3 dernières années, pas loin d'un million d'euros et ce, afin de répondre à une demande en constante évolution.

Comme déjà évoqué, les réseaux à points-nœuds s'appuient sur le réseau RAVeL : la création de nouvelles jonctions cyclables telles que des autoroutes cyclables intéresse donc au plus haut point avec pour objectif, notamment, d'accroître l'attractivité du territoire.

En outre, s'il est vrai que les réseaux cyclables, d'un point de vue de la mobilité, sont gérés de manière différente en Flandre et en Wallonie, néanmoins, au niveau touristique, la Province de Hainaut, a calqué son développement cyclable sur le système des provinces flamandes.

En effet, l'expérience de nos voisins démontre que cet échelon géographique physique autorise une optimisation idoine de la gestion des infrastructures, la collaboration à échelle équivalente entre les différents territoires étant requise pour cette typologie de projet.

Dès lors, le positionnement hainuyer permet à nos équipes de se conformer aux nouveaux modes d'accessibilité et de synchroniser parfaitement leurs actions avec la Flandre.

Enfin, un constat s'est imposé au fil des travaux menés : les Communes sont quelques peu démunies face à ces enjeux de mobilité douce et de mise en valeur de leur territoire tant au niveau écologique qu'au niveau touristique, et donc économique.

Par conséquent, il est essentiel de pouvoir les soutenir dans le cadre du développement de ce type de projet. A ce propos, si les procédures de financement supracommunal restent d'actualité provinciale lors des prochaines législatures, il semble pertinent, dans le cadre du développement durable dans lequel elle s'investit pour répondre aux enjeux sociétaux, de mener une réflexion profonde sur la thématique de la mobilité en Province de Hainaut, telle que l'a déjà menée la Province de Brabant wallon qui a développé son propre service relatif à cette problématique ; le but étant, entre autres, d'investir dans la création d'infrastructures cyclables dignes de ce nom.

Ce dispositif basé sur des études à valeur scientifique ajoutée permet de contrer certains arguments d'autres services, tels qu'INFRABEL /SNCB, tout en prônant la multimodalité à une échelle humaine quotidienne (développement des transports en commun, du co-voiturage, ...), axes de développement tout aussi essentiels dans la perspective de la mise en place d'une politique touristique durable.

D. Conclusions

Alors qu'elle ne dispose plus de compétences propres en voirie, la province de Hainaut pourrait apparaître comme inexistante en la matière. Il n'en est rien. Que du contraire. La volonté d'établir des synergies et celle de créer des économies d'échelle qui prévalent au déploiement de la supracommunalité en Hainaut concourent à soutenir les communes dans leur projet de mobilité. Coordination de POLLEC, réseau à points-noeuds, soutien à l'entretien du RAVel, conseils techniques et administratifs, appui en marchés publics vont en ce sens.

La politique de la mobilité, pour être efficace, ne peut faire abstraction de questionnement en matière économique, touristique, environnemental mais aussi institutionnel afin de conscientiser chacun sur son rôle dans le développement durable et d'implanter des interactions fructueuses entre les différents acteurs dans le cadre de l'intérêt général.

2. Proposition

Il est proposé de prendre connaissance des remarques et commentaires de l'Administration provinciale et de charger le Cabinet du Gouverneur de les faire parvenir à qui de droit.

3. Décision

Le Collège provincial marque son accord sur la proposition formulée au point 2 :

OUI – NON

a. Incidence financière (engagement/ avis du Directeur financier) :

b. Lien avec le Plan stratégique et opérationnel (référence fiche PSO) :

c. Visa de concertation d'autres députés :

M/Mme

Visa

M/Mme

Visa

M/Mme

Visa

d. Commentaires de M. le Commissaire du Gouvernement wallon :

En séance à Mons, le **05 MARS 2020**

Présents

M. Serge HUSTACHE, Président

Mme Fabienne DEVILLERS, Membre

Mme Fabienne CAPOT, Membre

M. Pascal LAFOSSE, Membre

M. Eric MASSIN, Membre

M. Patrick MELIS, Directeur Général provincial

M. Tommy LECLERCQ, Gouverneur provincial

Le(s) Député(s) rapporteur(s) :

Le Directeur Général provincial,



Le Président,





Dossier 51308

Avis de la Province de NAMUR sur la proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides

Avis positif sur le principe même de développer davantage de pistes cyclables "longues distances".

La collaboration d'Infrabel et de la SNCB nous paraît souhaitable dans une optique de développement de ces infrastructures.

Le RAVEL propose déjà un réseau assez dense en Province de Namur mais la vitesse y est notamment limitée à 30 km/h. Il serait hautement souhaitable, dans l'optique d'une utilisation future grandissante de vélos à assistance électrique type "speedelec" pouvant atteindre 45km/h, de développer des itinéraires complémentaires pouvant accueillir ce type de vélos.

La mise à disposition de terrains ne devrait pas à notre sens se limiter aux pistes cyclables elles-mêmes mais pourrait aussi être étendue aux espaces permettant d'accueillir de petits infrastructures favorisant la mobilité douce (abris à vélos notamment).

A ce jour, il existe déjà des demandes d'interventions formulées par les communes auprès de la Province (STP) pour la conception de projets de voies lentes et vertes ainsi que pour leur entretien. Le développement d'actions provinciales favorisant les voies lentes vertes (y compris les pistes cyclables longues distances) pourrait constituer une réelle opportunité d'intervention supra-communale.



Union des Villes
et Communes
de Wallonie asbl

Commission de la Mobilité, des Entreprises
publiques et des Institutions fédérales
Chambre des représentants
Palais de la Nation
Rue de Louvain 21
1000 Bruxelles

Vos réf. :

Nos réf. : 20-0616/mda/mib/tom/vbi

Annexe(s) :

Namur, le 2 mars 2020

Monsieur le Président de la Commission, Cher Monsieur Delizée,
Mesdames, Messieurs les parlementaires,

Concerne : Proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides

Nous vous remercions d'avoir sollicité l'Union des Villes et Communes de Wallonie concernant la proposition de résolution dont objet sous rubrique.

La proposition de résolution évoque, outre la question de la réalisation d'un réseau de pistes cyclables, l'attitude peu collaborante d'Infrabel et de la SNCB avec les autorités locales, singulièrement pour ce qui concerne la valorisation des infrastructures à des fins d'aménagements d'utilité publique.

Force est de constater que, malgré une proposition de résolution n'évoquant que la politique flamande, les autorités communales wallonnes sont confrontées aux mêmes difficultés que les autorités communales flamandes. Plus largement d'ailleurs, les communes wallonnes ne peuvent que constater un dialogue très complexe avec les entreprises ferroviaires.

Ainsi, les communes sont confrontées à des difficultés quant à une série de thématiques, difficultés pouvant consister à des lenteurs de décision ou de mise en œuvre, à des pressions pour la mise en œuvre de décisions, ou encore à des décisions unilatérales, souvent dans un sens défavorable aux communes. Les thématiques principalement concernées sont:

- l'utilisation d'assiettes ferroviaires désaffectées pour le développement de cheminements cyclables ; notons toutefois à cet égard l'intermédiation efficace de la Wallonie pour permettre le développement de conventions d'usage des infrastructures ferroviaires désaffectées, ayant permis le développement du RaVeL en Wallonie ;
- les politiques tarifaires en matière de stationnement, la coordination des politiques locales avec les politiques tarifaires en matière de stationnement étant quasi-inexistante, mettant à mal les politiques de stationnement et de multimodalité mises en place par les communes ;
- l'occupation de bâtiments ferroviaires, souvent désaffectés par les entreprises ferroviaires, des tentatives d'imposition de conventions, souvent léonines, d'occupation de ces bâtiments ont été rapportées ;
- l'aménagement, l'entretien et la signalisation des gares, pour lesquels des pressions peuvent survenir. Ces pressions concernent tant les aménagements à réaliser pour permettre aux opérateurs ferroviaires d'exploiter des services connexes, que les

Rue de l'Etoile, 14 - B-5000 Namur
Tél. 081 24 06 11 - Fax 081 24 06 10
E-mail: commune@uvcw.be

Belfius: BE09 0910 1158 4657
BIC: GKCCBEBB
TVA: BE 0451 461 655

www.uvcw.be

- aménagements souhaités par les communes pour améliorer l'accessibilité locale mais ne correspondant pas aux volontés des entreprises ferroviaires ;
- les cessions à titre onéreux de bâtiments, de terrains ou d'assiettes désaffectées de voies de chemin de fer, pour lesquelles des prix ne correspondant pas aux prix fixés par les comités d'acquisition sur lesquels les communes doivent s'aligner pour réaliser des transactions immobilières ont été observés ;
 - les aménagements routiers pour améliorer l'exploitation ferroviaire (suppression de passage à niveau, etc), pour lesquelles des décisions unilatérales sont observées.

Ces différents éléments nous laissent à penser que la stratégie des entreprises ferroviaires n'est pas suffisamment une stratégie de mobilité incluant l'ensemble des modes de transport et n'envisageant que peu la multimodalité au niveau local.

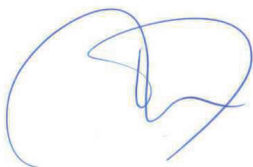
L'Union des Villes et Communes de Wallonie estime que cette stratégie ne prend pas assez en considération les besoins des villes et communes, eu égard aux problèmes de mobilité constatés sur notre territoire. Si les questions relatives à l'exploitation ferroviaire sont centrales pour assurer une architecture au réseau de transport en commun, les questions d'accessibilité et de mobilité locales sont à notre estime centrales et doivent être prises en compte par les entreprises ferroviaires. Plus fondamentalement, notre association estime que c'est l'intérêt public, en termes de mobilité, qui devrait guider les stratégies des entreprises ferroviaires.

Nous rejoignons, à ces égards, le souhait des auteurs de la proposition de rendre les opérateurs ferroviaires sensibles aux ambitions des pouvoirs locaux, notamment en matière d'aménagements cyclables, et d'assurer que les terrains publics mis à disposition, et aujourd'hui propriété, d'Infrabel et de la SNCB, puissent, in fine, servir l'intérêt général, fut-il organisé par les communes, à des coûts maîtrisés.

Une recommandation plus large, dépassant la politique d'autoroutes cyclables, nous semble devoir être plaidée, de façon à ce que tant Infrabel que la SNCB développent une logique de coopération et de concertation étroite avec les villes et communes, afin de permettre le déploiement d'une politique de mobilité efficace, partagée et adaptée aux réalités locales. Si nous avons pu noter des expériences réussies, des interactions fructueuses et des efforts récents en ce sens de la part des entreprises ferroviaires, ceux-ci devraient être largement développés, afin que les actions de tous les acteurs concourent au développement d'une mobilité plus fluide et soutenable.

Nous plaçons d'ailleurs pour que cette logique de coopération et de concertation concerne également les questions liées à l'offre de transport ferroviaire et à son articulation avec l'offre de transport en commun local ; les communes étant à même d'éclairer les opérateurs ferroviaires sur les besoins de mobilité de leurs citoyens et sur les impacts de la modification de l'offre sur ceux-ci ; et devant par ailleurs elles-mêmes pouvoir développer des stratégies locales d'accessibilité sur base de perspectives stables en termes d'offre de transport.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la Commission, Cher Monsieur Delizée, Mesdames, Messieurs les Parlementaires, l'assurance de notre haute considération.



Michèle BOVERIE
Secrétaire générale



Maxime DAYE
Président

Directeur de Département : Tom De Schutter, tél. 081 24 06 30, e-mail : tom.deschutter@uvcw.be

2020-03-18



p r o v i n c i e Limburg

Directie Omgeving

De heer Jean-Marc Delizée
Voorzitter van de Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mobiliteit en Routenetwerken

Natieplein 2
1008 BRUSSEL

Geachte heer Delizée

Betreft: uw verzoek om advies op het voorstel van resolutie betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen

Wij ontvingen uw verzoek tot het formuleren van een schriftelijk advies over het voorstel van resolutie betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van het fietssnelwegennetwerk.

In het kader van de realisatie van het fietssnelwegennetwerk, werden en worden de NMBS en Infrabel vanzelfsprekend betrokken in elk ontwikkelingsproces waar zij betrokken partij zijn. In de praktijk verloopt dit via een deelname aan de projectstuurgroepwerking of, indien nodig, onder de vorm van bilaterale contacten.

We stellen vandaag vast dat beide instanties sterk vasthouden aan bepaalde randvoorwaarden en dat ze hierdoor een eerder gereserveerde houding aannemen ten aanzien van de uitbouw van het fietssnelwegennetwerk.

In de toekomst staan in de provincie Limburg diverse realisaties gepland waarbij een actieve en positieve samenwerking met NMBS en Infrabel primordiaal zijn: onder andere voor de aanleg van de fietssnelwegen F74, F75, F71 zijn deze overheidsinstanties belangrijke stakeholders.

Het lijkt ons dan ook uitermate belangrijk dat zowel NMBS als Infrabel een positieve en constructieve houding aannemen om ons als provinciale overheid te ondersteunen (zowel inhoudelijk als financieel) in de verdere realisatie van het fietssnelwegennetwerk, in het kader van het algemeen maatschappelijk belang.

Om die reden kunnen wij als provinciebestuur dit initiatief tot resolutie dus zeker onderschrijven.

Namens de deputatie

Liliane Vansummeren
Provinciegriffier wd.

Bert Lambrechts
gedeputeerde

Contactpersoon: Monica Silvestrini
Telefoonnummer: 011 23 83 86
Kenmerk: 124.08.00/S2020N262703
Dossier: 2020N064675

Correspondentieadres Provincie Limburg, Universiteitslaan 1, B-3500 Hasselt

telefoon 011 23 83 40

mobiliteit@limburg.be www.limburg.be

Bij antwoord kenmerk, dossier en datum vermelden