

d'Anderlecht" (55011485C)

- **Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la nouvelle gare d'Anderlecht pour les personnes en chaise roulante" (55011725C)**

19 **Samengevoegde vragen van**

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit in het station Anderlecht" (55011485C)**

- **Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het nieuwe station Anderlecht voor rolstoelgebruikers" (55011725C)**

19.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la gare rénovée d'Anderlecht est équipée de rampes et d'ascenseurs accessibles aux PMR et je m'en réjouis. Mais on apprend que, si la gare est accessible aux PMR, il n'y a aucun service d'assistance afin que les personnes en chaise roulante puissent accéder aux wagons. Vous conviendrez qu'une gare accessible aux PMR, sans que les wagons ne le soient, ne va en rien renforcer l'accessibilité aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap.

La SNCB a déjà expliqué que le service d'assistance personnelle n'était, pour l'heure, pas possible à Anderlecht.

Monsieur le ministre, quelles seront donc vos initiatives afin de rendre possible ce service à la gare d'Anderlecht? De plus, il est possible de faire appel au service d'assistance personnelle jusque 24 heures avant le départ dans 132 gares sur les 553 que compte le pays, soit 24 %, et jusque 3 heures avant le départ dans 41 gares, soit un peu plus de 7 %, ce qui est actuellement encore très peu.

Dans le cadre de vos ambitions affichées et de vos promesses sur le développement du rail, qu'envisagez-vous afin de rendre les gares du pays et les montées dans les wagons plus accessibles aux PMR? Combien de gares ont-elles des infrastructures permettant l'accès aux PMR? Comptez-vous engager du personnel dévolu à l'assistance personnelle, afin que les travaux réalisés pour rendre ces gares accessibles ne soient pas tout simplement inutiles?

19.02 **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Monsieur le président, monsieur le ministre, une nouvelle gare a été inaugurée le 13 décembre dernier à Anderlecht. Bien que la gare soit équipée de*

rampes et d'ascenseurs, il n'y aurait pas, selon le directeur du CAWAB (Collectif Accessibilité Wallonie et Bruxelles), de système d'assistance permettant aux personnes en chaise roulante d'accéder au train. Elles peuvent donc se rendre à la gare mais pas au train lui-même.

La SNCB explique que la gare d'Anderlecht est dotée d'une infrastructure accessible aux personnes à mobilité réduite, grâce notamment à des rampes pour accéder à chaque quai mais qu'il est impossible de prévoir un système d'assistance aux personnes en fauteuil roulant, faute de personnel suffisant. La SNCB précise que les futurs trains seront plus accessibles que les actuels car lorsque la porte s'ouvrira, une plateforme coulissante comblera la distance entre le train et le quai, afin que les voyageurs à mobilité réduite puissent facilement embarquer en toute autonomie. Pour le moment, la SNCB ne propose une assistance personnelle de ce genre à Bruxelles que dans les gares les plus fréquentées. C'est le cas à Bruxelles-Central, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman.

En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir si une évaluation est prévue dans les prochains mois afin d'examiner la possibilité d'assistance pour les personnes en fauteuil roulant au sein de la nouvelle gare d'Anderlecht? Dans l'affirmative, dans quel délai?

19.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, contrairement à la légende, M. Arens ne pose pas que des questions sur des gares en province de Luxembourg.

19.04 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, voyez! Tout est possible!

19.05 **Georges Gilkinet**, ministre: Comme je viens de le répéter lors de la présentation de mon exposé d'orientation politique, une attention particulière sera accordée sous cette législative et, à mon initiative, à l'amélioration de l'accessibilité. L'accessibilité des trains et des gares doit être universelle pour toutes et tous quel que soit l'état de santé ou de mobilité. Des efforts en la matière seront poursuivis en collaboration étroite avec la SNCB et Infrabel, étant entendu que la situation de départ dont j'hérite est très variable et en de nombreux points, elle est tout sauf optimale. C'est le résultat d'années de non-investissement auxquels je veux bien répondre, mais pour lesquels les responsabilités passées doivent être bien identifiées.

Je vous informe que la gare d'Anderlecht - point d'arrêt sans personnel présent, particulièrement bien situé que j'ai inauguré - est bien dotée d'une infrastructure accessible aux personnes à mobilité réduite. Les quais sont d'ores et déjà à la hauteur standard de 76 cm; il y a des marquages podotactiles; un automate de vente est accessible à tout le monde et la gare est équipée de deux rampes d'accès conformes aux exigences des personnes à mobilité réduite - une pente de 5 % et des paliers tous les dix mètres.

Voorzitter: Tomas Roggeman.

Président: Tomas Roggeman.

La gare a été construite conformément à la volonté et à l'ambition de la SNCB de doubler le nombre de gares accessibles aux personnes à mobilité réduite en cinq ans pour passer d'abord à 150 puis à 250 gares accessibles. Il est cependant vrai, j'ai été interpellé à ce sujet, que la gare d'Anderlecht ne dispose pas d'un service d'assistance permanent notamment parce qu'il s'agit d'un point d'arrêt sans personnel présent de façon constante sur les lieux. Toutefois, les voyageurs qui souhaitent bénéficier d'une assistance peuvent s'adresser à tout moment à Bruxelles-Midi qui est à proximité et où toutes les facilités sont disponibles.

Nous étudions avec la SNCB des modalités pour faire en sorte que, dans les voitures Desiro que M. Arens n'aime pas beaucoup - c'est l'objet d'une autre question - mais qui ont le mérite d'être à la hauteur des quais et donc facilement accessibles, les accompagnateurs de train puissent permettre à des personnes en chaise roulante de pénétrer dans les voitures. Il paraît qu'on ne parle pas de wagon pour le transport de personnes mais de voiture. J'ai appris cela, monsieur Arens. Ce n'est pas un reproche.

Actuellement, il n'y a que 78 gares accessibles aux personnes à mobilité réduite. Je le regrette et je fais tout pour améliorer la situation. Les négociations entre la SNCB et Infrabel, je viens de le dire à M. Rigot, en sont au stade final. Elles seront clôturées en janvier 2021 avec l'objectif d'arriver le plus rapidement possible à au moins 250 gares accessibles. Tant au niveau du bien-être que de la mobilité, les compétences sont réparties entre les autorités fédérales et les autres Régions. On se parle pour améliorer les choses. Vous pouvez vous aussi compter sur ma détermination pour améliorer encore plus l'accessibilité non seulement des gares mais aussi des trains par tout moyen possible et disponible et le plus rapidement possible.

19.06 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je prends bien sûr bonne note de votre engagement. Je sais qu'il est sérieux. Je suis quand même un petit peu inquiet, excusez-moi, monsieur le ministre. Dernièrement, je lisais certaines de vos déclarations dans les journaux où vous disiez "espérer" convaincre vos partenaires du gouvernement d'investir plus dans le rail. J'espère que cela va se faire sans grande difficulté parce que le rail, c'est l'avenir de la mobilité.

19.07 Sophe Rohonyl (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses. Je sais combien la SNCB et Infrabel investissent dans l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite ou en chaise roulante, avec un système d'assistance adapté. Cela faisait d'ailleurs l'objet de la question de notre collègue Rigot.

Il n'en demeure pas moins que des perspectives concrètes doivent encore pouvoir être offertes à ces personnes fragilisées pour accéder à la gare en tant que telle, mais aussi aux trains, et ce quelle que soit la gare qu'elles fréquentent, et *a fortiori* lorsque celle-ci est toute nouvelle et vient d'être inaugurée. Je vous avoue ne pas être totalement rassurée quant à l'accessibilité aux trains.

Je me permets d'insister sur ce point. En effet il s'agit ici d'une revendication légitime du secteur associatif et des citoyens qu'il représente, mais il s'agit aussi de respecter nos engagements internationaux. Le droit à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est notamment rappelé par la charte des droits fondamentaux et le règlement européen 100/2014. Ce sont deux instruments qui doivent à mon sens guider tous les travaux d'aménagement ou de rénovation d'une infrastructure ferroviaire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan SmartMove de la Région bruxelloise et la taxe kilométrique" (55011486C)

20 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plan SmartMove van het Brussels Gewest en de kilometerheffing" (55011486C)

20.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, la Région

bruxelloise a communiqué son plan SmartMove, comprenant la taxe kilométrique intelligente. Alors que celle-ci impacterait des milliers de Belges francophones, néerlandophones, luxembourgeois, on ne peut que regretter l'absence totale de concertation de la Région bruxelloise avec les autres Régions, malgré, notamment, une motion votée à l'unanimité par le Parlement de Wallonie demandant une concertation préalable avant toute communication.

Nous sommes d'accord pour dire que la fiscalité en la matière doit évoluer pour être davantage en adéquation avec la mobilité du XXI^e siècle. Mais pas n'importe comment. Sans alternative crédible, cette taxe aura pour seul résultat que d'être une taxe supplémentaire qui fera mal à des milliers de Belges, comme je l'ai déjà dit.

Vous avez déclaré vouloir jouer pleinement votre rôle de ministre fédéral dans ce dossier, et je vous en félicite.

Monsieur le ministre, quels sont vos plans pour mener à bien la finalisation du RER, le développement de l'offre intra-bruxelloise? Ces éléments sont des pièces maîtresses dans le désengorgement automobile de Bruxelles.

Par ailleurs, quelle est votre politique en matière de parkings SNCB? Les parkings SNCB sont de plus en plus nombreux à être payants et constituent donc un frein pour certains. D'autres sont régulièrement saturés.

On voit sur les réseaux sociaux que vous parlez régulièrement avec vos collègues ministres de la Mobilité, ce dont je vous félicite aussi. Quelles propositions allez-vous donc leur soumettre pour mener une réflexion constructive sur ce vaste sujet?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, merci pour votre question. Nos vieilles habitudes de mobilité centrées sur l'utilisation de la voiture privée sont aussi une entrave à notre liberté. La ville de Bruxelles fait partie des villes européennes les plus embouteillées et, dès lors, les plus polluées. Je ne crois pas, tout en n'étant pas Bruxellois, mais en venant de longues années tous les jours à Bruxelles, que ne rien faire soit une option.

Je pense, et j'ai cru avoir compris que, malgré ce que vous répétez régulièrement, la Région bruxelloise souhaite une concertation, et je vais y revenir, à propos du projet SmartMove. La

décision qui a été prise par son gouvernement, c'est de soumettre aux autres gouvernements, fédéral et régionaux, le projet pour discussion. Je pense que dans une démocratie, entre gens intelligents et bien élevés, on peut toujours discuter.

Pour ce qui me concerne, afin d'améliorer la mobilité à Bruxelles, mon ambition est de développer l'offre suburbaine dans notre capitale. L'offre S à Bruxelles, c'est, actuellement, douze relations commerciales qui desservent Bruxelles et sa périphérie. Cela représente plus de 700 trajets par jour desservant 144 gares dont 35 à Bruxelles, depuis le 13 novembre, avec l'ouverture de la gare d'Anderlecht dont nous venons de parler.

Cette offre qui est trop peu connue et qui doit être développée – cela fait vraiment partie de mes projets – représente une réelle alternative à la voiture en offrant des temps de parcours très concurrentiels, notamment aux heures de pointe, avec l'avantage énorme que les rails sont déjà posés, que l'espace a été réservé et qu'avec des investissements pas trop coûteux – il ne s'agit pas de construire un deuxième tunnel, une deuxième jonction Nord-Midi –, on peut faire beaucoup, notamment entre l'Est et l'Ouest, pour trouver des solutions de mobilité pour des communes qui en ont besoin. Je pense notamment à la commune d'Uccle. J'ai introduit – vous aurez pu le lire dans la presse – dans le cadre du plan de relance et résilience de l'Union européenne, des projets très concrets en la matière avec Infrabel et la SNCB.

La finalisation du RER est une autre de mes priorités. J'espère que vous avez pu lire dans *La Libre Belgique* et *La Dernière Heure* de ce lundi où nous en sommes. Les travaux sont toujours en cours. Je veillerai à ce que les timings soient respectés, voire accélérés par Infrabel afin que la SNCB puisse développer son offre suburbaine et atteindre l'objectif poursuivi, à savoir l'obtention d'une fréquence d'au moins quatre trajets par heure, dans un premier temps, dans les gares situées en zone RER. L'idée est d'améliorer l'offre, d'ici 2025, chaque année, dans le cadre du nouveau plan de transport de décembre de la SNCB pour arriver à la fréquence précitée en 2025.

C'est un dossier qui est complexe. Étant en charge de la Mobilité depuis 100 jours, on ne peut pas me rendre responsable des difficultés du passé, pour ne pas dire autrement. Cela nécessite de nombreux travaux. Une partie de ces travaux a déjà été réalisée. D'autres doivent encore être mis