

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 19 DECEMBER 2017

Namiddag

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

du

MARDI 19 DECEMBRE 2017

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.15 heures et présidée par Mme Gwenaëlle Grovonius. De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door mevrouw Gwenaëlle Grovonius.

01 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la non-ouverture des données SNCB et Infrabel aux associations de navetteurs" (n° 21829)

01 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de weigering van de NMBS en Infrabel om hun gegevens te delen met reizigersverenigingen" (nr. 21829)

01.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, chers collègues, les associations de navetteurs TreinTramBus et Navetteurs.be ont publié, ce jeudi 9 novembre 2017, leurs propres statistiques de ponctualité des grandes lignes de trains. Les associations de voyageurs qui représentent de nombreux navetteurs ont récolté, durant les douze derniers mois, les chiffres de ponctualité, selon leur propre méthodologie qui n'est pas à confondre avec la méthodologie de la SNCB ou d'Infrabel que vous connaissez bien. Ces associations estiment en effet que les publications mensuelles sont trop agrégées et ne correspondent pas au ressenti des voyageurs. En tant que parlementaire et navetteur, je partage ce sentiment.

En outre, les choix méthodologiques des associations reposent sur le refus de coopération de la SNCB et d'Infrabel. En effet, jusqu'à présent, la SNCB et Infrabel ont refusé de mettre à disposition leurs chiffres détaillés, et ce malgré les demandes écrites de la ministre Galant en 2015 et la vôtre, en 2016. Ce n'est pas rien!

Monsieur le ministre, les associations sont prêtes à travailler en concertation, mais les entreprises semblent bloquer toute tentative de discussion. Pour quelle raison la SNCB et Infrabel refusent-elles de collaborer avec ces associations et de partager leurs données? Quelles sont leurs intentions pour le futur? Comment interprétez-vous cette fin de non-recevoir des entreprises aux demandes directes de leurs ministres de tutelle, vous y compris?

01.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, la ponctualité constitue une priorité absolue pour le voyageur qui utilise le train. Cette priorité doit être déclinée de manière pratique au sein des deux entreprises, SNCB et Infrabel. Pour le gestionnaire de l'infrastructure et pour la SNCB, la ponctualité constitue une des priorités sociétales, comme je l'ai rappelé à plusieurs reprises très récemment.

Il y a peu, j'ai rappelé aux deux CEO que je ne pouvais plus me contenter de constats, mais que j'attendais des résultats et des actions fortes. À ce titre, je suis avec attention les travaux des associations des navetteurs que j'ai reçues à mon cabinet très récemment.

Dans les semaines à venir, chez Infrabel et à la SNCB, l'ensemble des cadres sera personnellement rappelé à ses obligations en lien avec la ponctualité, dans le cadre de *roadshows* organisés à cette fin. Infrabel et la SNCB m'assurent que les associations de voyageurs sont considérées comme un partenaire de premier ordre. Elles m'informent que des tables rondes autour de la problématique de la ponctualité sont organisées.

Au cours de ces échanges, les chiffres de ponctualité sont analysés et les méthodes de calcul, telles que définies dans le contrat de gestion sont expliquées. D'autres tables rondes thématiques sont également organisées pour expliquer les phénomènes qui touchent à la ponctualité, comme le vol de câbles ou le *trespassing*.

Des derniers contacts, il me revient qu'une réunion doit être organisée avec les associations qui viendront présenter leurs constats détaillés en début d'année et que le sujet de la collaboration en matière de données sera à l'ordre du jour.

En ce qui me concerne, j'ai rappelé aux deux entreprises que je voulais dépasser le stade des constats et que je souhaitais des actions énergiques et fortes. Je ne me satisferai plus de simples relevés; il faut une véritable stratégie pour améliorer la ponctualité, à côté d'autres données qui sont aussi importantes, la première étant la sécurité et ensuite la communication.

01.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je suis certain que vous êtes soucieux de la ponctualité et que vous avez écrit aux responsables.

Vous avez également proposé les services de managers de lignes, dont on espère qu'ils seront à l'origine d'une amélioration.

Il s'agit de la ponctualité. Ce n'est pas ce dont je voulais débattre aujourd'hui. Je me réjouis d'entendre que la SNCB ou Infrabel sont d'accord de collaborer avec les associations. C'est nouveau et prometteur. Nous verrons ce que cela va donner.

Ce dont il s'agit est bien plus basique que cela. C'est ni plus ni moins l'accès aux données brutes de départ.

En ce qui concerne la méthodologie, j'ai vu l'un ou l'autre ministre du Budget travailler dans un graphique sur l'abscisse ou l'ordonnée. J'ai fait latin-maths. Je suis de la vieille école. Il suffit de bien cadrer cela pour faire croire qu'une courbe est en train d'aller vers un mieux alors qu'en fait, dans la réalité, proportionnellement, lorsque vous zoomez ou dézoomez, vous obtenez l'effet inverse.

Il s'agit ici d'une donnée essentielle. C'est l'accès aux données brutes. Je ne suis pas rassuré de ce point de vue.

J'espère juste qu'il y aura une prise de conscience - je dis cela pour les annales parlementaires - des sociétés ferroviaires quelles qu'elles soient. Elles ont intérêt à faire la transparence sur les données brutes. C'est dans leur propre intérêt, pas seulement celui des navetteurs. Je suis d'ailleurs certain qu'un ancien de l'ENA partage ce sentiment qu'il ne faut jamais avoir peur du réel et de la réalité des chiffres. Mais, pour cela, il faut y avoir accès et j'espère qu'un jour nous l'aurons.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- **M. Marcel Cheron** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage du PPI" (n° 22060)

- **M. Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de Turnhout" (n° 22072)

02 Samengevoegde vragen van

- de heer **Marcel Cheron** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geblokkeerde dossier van het MIP" (nr. 22060)

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Turnhout" (nr. 22072)

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

02.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, nous savons que la question du PPI est hautement stratégique dans le cadre de l'évolution du dossier RER et de ce qu'on appelle le maintien et l'extension de capacité.

À l'époque de la rédaction de cette question, le conseil d'administration ne pouvait pas encore avoir approuvé le plan stratégique d'investissement, qui n'est pas le PPI mais le PSPI.

En ce qui concerne le PPI, selon la presse néerlandophone, un désaccord subsiste entre le gouvernement fédéral et le gouvernement flamand. C'est assez fréquent, on le voit encore au sujet du Pacte énergétique. Ici, le litige porterait sur l'affectation des 370 millions d'euros dégagés pour la Flandre au travers du "milliard vertueux" puisque le ministre Weyts exige de se concentrer sur les 11 priorités ferroviaires définies par le gouvernement flamand. Après un report de décision, la presse cite le délai du 20 décembre pour tenter de débloquer ce dossier.

Cette situation ne pose pas de problème à court terme mais Infrabel et la SNCB attendent d'avoir une vue plus large sur les investissements.

Monsieur le ministre, je voulais savoir si vous confirmiez ou non le blocage, si une solution pouvait être trouvée avant la fin de l'année. Hier, le conseil d'administration d'Infrabel a semble-t-il adopté le plan stratégique dit PSPI – il faut s'habituer aux acronymes. La presse nous relate le fait qu'un accord aurait été trouvé au sein du conseil d'administration d'Infrabel. Si vous avez des éléments par rapport à cette actualité, cela m'intéresse aussi.

Par contre, un dernier élément cité par la presse me paraît bizarre puisque l'on parle d'un envoi du texte vers le Conseil d'État. Cela me paraît un peu étrange mais je voudrais avoir votre opinion.

Par ailleurs, je n'ignore pas que vous avez commencé avec les différents accords de coopération qui font aussi partie du paquet général visant à pérenniser le "milliard vertueux".

02.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, vos questions datent du 21 novembre et la Région flamande a communiqué ses priorités en matière de nouvelles infrastructures ferroviaires le 1^{er} décembre. Le 14 décembre, le gouvernement fédéral a marqué son accord sur les demandes ainsi formulées. Le PPI et le PSPI – Plan stratégique pluriannuel d'investissement de la SNCB – ont été approuvés le 27 octobre par le conseil d'administration de cette dernière.

Le PPI d'Infrabel a été approuvé par son conseil d'administration le 30 avril 2017 et son PSPI le 18 décembre 2017, autrement dit hier.

J'ai voulu que le PSPI, le "milliard vertueux", soit coulé dans un accord de coopération puisqu'on déroge à l'accord de coopération du 22 mars 2002. Je rappelle que pour élaborer ce dernier, il a fallu six ans.

Cela fait plus ou moins quatre mois que nous travaillons sur le PSPI et j'ose espérer qu'il aboutira avant Noël de cette année.

02.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Pourquoi le Conseil d'État?

02.04 François Bellot, ministre: Il faut savoir que les accords de coopération doivent être soumis aux quatre parlements qui vont en débattre. Il s'agit d'un texte qui ressemble à un texte de loi puisque c'est une loi qui va le confirmer. Nous devons donc demander l'avis du Conseil d'État avant que ledit texte soit soumis aux parlements.

02.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Pour être précis, il y a même plusieurs accords de coopération, si j'ai bien compris.

La **présidente**: Monsieur le ministre, chers collègues, il y a beaucoup de questions à notre ordre du jour. Je vous demande donc de bien vouloir respecter le Règlement.

Je vous donne cependant la parole pour une minute, monsieur le ministre avant de demander à M. Cheron de terminer sa réplique.

02.06 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Un accord de coopération fixe tout cela comme l'accord de coopération de 2002. En amont, il y a un accord de coopération d'exécution quadripartite. Cet accord a été imaginé lors de la sixième réforme de l'État. C'est la première fois qu'un tel accord sera mis en œuvre.

En dessous de cela, il y a des accords bilatéraux de coopération d'exécution, également issus de la sixième réforme de l'État, et encore en dessous, des conventions d'exécution entre les Régions et les sociétés.

Nous souhaitons présenter l'ensemble. Je vous rappelle que six années ont été nécessaires pour celui de 2002 et six mois maximum pour tous ces accords. J'ose espérer que nous nous retrouverons lors des premiers coups de pelles lorsque les frimas du printemps auront disparu.

02.07 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je remercie le ministre pour ses précisions. J'y vois plus clair. Je comprends mieux la cohérence, l'encadrement du PSPI. Je suis frappé par la date car, traditionnellement, le PPI s'étale sur deux années, soit de 2018 à 2020, et le PSPI, de 2018 à 2031. Je ne vous promets pas ma présence aux frimas de l'automne 2031.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les démissions des conducteurs de la SNCB" (n° 21828)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rachat des jours de récupération des cheminots" (n° 22220)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de réduction du personnel de la SNCB" (n° 22268)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution du personnel de la SNCB" (n° 22471)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les campagnes de recrutement d'Infrabel" (n° 22472)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi à la SNCB" (n° 22474)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie de personnel à la SNCB et chez Infrabel" (n° 22662)

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le paiement de jours de crédit au personnel de la SNCB" (n° 22680)

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réduction du personnel à la SNCB" (n° 22681)

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 22682)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal treinbestuurders die ontslag nemen" (nr. 21828)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afkopen van de recuperatieverlofdagen van het spoorwegpersoneel" (nr. 22220)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het personeelsreductieplan van de NMBS" (nr. 22268)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de personeelsinkrimping bij de NMBS" (nr. 22471)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingscampagnes van Infrabel" (nr. 22472)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgelegenheid bij de NMBS" (nr. 22474)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan personeel bij de NMBS en Infrabel" (nr. 22662)

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitbetalen van kredietdagen aan het personeel van de NMBS" (nr. 22680)

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen om het personeel bij de NMBS te reduceren" (nr. 22681)

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 22682)

03.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, la presse, dont nous sommes parfois des lecteurs trop assidus, a relaté des démissions de conducteurs de trains, en particulier à Charleroi – et j'en parle d'autant plus librement que je vois défiler M. Massin.

En cause, la concurrence avec le secteur privé, qui offre des perspectives salariales plus attractives que la SNCB. Les noms des concurrents ayant été cités, je ne vais pas le faire ici. Jusqu'il y a peu, le statut spécifique des travailleurs de la SNCB donnait certains avantages qui pouvaient contribuer à les maintenir dans l'orbe de la SNCB. L'allongement des carrières et la remise en question de certains acquis sociaux ont fait perdre une partie de son attractivité à la SNCB. Dès lors, aujourd'hui, à pension équivalente, les jeunes conducteurs choisissent une rémunération plus importante et semblent démissionner pour ces raisons-là.

La formation d'un conducteur de la SNCB s'étalant sur 200 jours, elle a un coût important. Cette situation est très problématique pour l'entreprise publique, qui a investi dans la formation et qui voit le fruit de ce travail non seulement lui échapper, mais passer à la concurrence dans un cadre, que je ne vais pas rappeler ici, mais qui est celui des directives et se rapporte donc à une forme de libéralisation.

Monsieur le ministre, la situation décrite à la cellule de conducteurs de Charleroi est-elle vécue de la même façon ailleurs? Quels sont les chiffres annuels globaux de départs anticipés ou de démissions des conducteurs de la SNCB de 2014 à 2017?

Avez-vous le sentiment, éventuellement corroboré par des chiffres, qu'il y a un problème potentiel de pénurie de conducteurs à craindre? Quelles mesures la SNCB compte-t-elle prendre pour retenir ces conducteurs et assurer une pérennité? L'objectif de la SNCB et de son plan de transport est une augmentation de 5,1 % par an. Cela va nécessiter plus de matériel roulant, plus de conducteurs et plus d'efficacité que de productivité.

La **présidente**: Madame Grovonijs, vous avez deux questions.

03.02 **Gwenaëlle Grovonijs** (PS): Madame la présidente, il va m'être difficile de les fusionner. La première porte sur le rachat des jours de récupération des cheminots. C'est une problématique à part entière.

Monsieur le ministre, d'après nos informations, la SNCB s'apprêterait à solder le compte des jours de crédit dus aux cheminots. Les dirigeants auraient décidé de payer les cheminots ayant dépassé la limite autorisée de jours de crédit à prendre.

Pour rappel, ces jours de crédit sont en fait des jours de récupération octroyés aux cheminots parce qu'ils prestent plus que les 36 heures de travail hebdomadaires fixées. Chaque agent reçoit 13 jours de crédit par an et pouvait en totaliser un maximum de 35. Mais vu la charge de travail, plusieurs cheminots ont accumulé des jours de crédit (qui sont en fait des jours de récupération ou de congé), dépassant le maximum autorisé de 35 jours. S'ils venaient à faire valoir leurs droits à prendre ces jours de congé, le service ferroviaire serait fortement pénalisé.

D'où la décision des dirigeants de la SNCB de payer le surplus des jours de crédit aux agents pour qu'ils ne les prennent pas et ceci, selon les dires du porte-parole, "afin d'avoir le personnel suffisant pour garantir l'ambition du nouveau plan de transport 2017".

Monsieur le ministre, je souhaiterais dès lors vous interroger sur ce point. Pouvez-vous, tout d'abord, me confirmer cette information? La décision a-t-elle été prise en concertation avec les syndicats? Le rachat des jours de récupération sera-t-il imposé au personnel qui souhaiterait plutôt garder des jours de congé? Ne pensez-vous pas qu'il s'agisse plutôt d'un problème de sous-effectif chronique, et non pas d'organisation du travail?

J'en viens à ma seconde question relative à la diminution du personnel à la SNCB. Selon le nouveau plan d'entreprise de la SNCB, le personnel de l'entreprise devrait être réduit de 4 400 équivalents temps plein (ETP) pour la fin 2022. D'après la CGSP, il ne pèse déjà plus que 18 300 ETP en cette fin d'année contre

20 628 en 2014. Les départs devraient commencer à partir de 2019.

Il ne sera, a priori, pas question de licenciements secs, mais plutôt de non-remplacements des départs à la retraite dans les services *corporate*, administratif ou de support à la production. Les effectifs dépendant de l'opérationnel et le personnel roulant seront, quant à eux, assurés d'un remplacement d'un pour un.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer ces informations? Ne craignez-vous pas un manque d'effectifs pour le fonctionnement concret des chemins de fer? Si nous établissons le lien avec ma précédente question, nous voyons à quel point les besoins sont criants. Enfin, des chiffres comparables sont-ils disponibles pour Infrabel ?

03.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag over hetzelfde thema. Het nieuw ondernemingsplan van de NMBS bepaalt dat het spoorbedrijf het aantal voltijdse equivalenten wil terugbrengen van 20 628 in 2014 naar 16 228 eind 2020. Opvallend is dat dit plan gepaard gaat met de aankondiging van grootschalige aanwervingen bij het spoor. Het ligt nochtans voor de hand dat de natuurlijke evolutie van de leeftijdspiramide van het spoorpersoneel benut wordt voor efficiëntiewinsten op lange termijn. In het voorbije decennium heeft de NMBS namelijk de prijs betaald voor een intensief aanwervingsbeleid in de jaren 80. Het zou bijzonder onverstandig zijn om deze historische fout te herhalen.

Mijnheer de minister, kunt u het personeelsreductieplan van de NMBS bevestigen met de cijfers zoals wij ze in de pers konden lezen?

Kunt u bevestigen dat het aantal voltijdse equivalenten bij het rijdend personeel hetzelfde blijft, zoals in de berichtgeving wordt vermeld? Het is immers belangrijk dat er voldoende rijdend personeel in dienst blijft, gelet op de essentiële functie van dat personeel.

Op welke pensioenleeftijd voor de treinbegeleiders is het NMBS-plan gebaseerd?

Hoe kan het plan gerealiseerd worden in combinatie met de eerder aangegeven engagementen om de pensioenleeftijd van treinbegeleiders te verhogen naar 57 jaar in 2018 en 63 jaar in 2030?

La **présidente**: Monsieur Devin, vous avez deux questions que vous pouvez poser l'une après l'autre.

03.04 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, chers collègues, le gestionnaire de l'infrastructure du réseau des chemins de fer belges Infrabel a organisé plusieurs *job days* dans le but de renouveler son effectif technique à Namur. Grâce à cette campagne, 48 nouveaux collaborateurs rejoindront l'entreprise alors qu'au total, 67 emplois étaient à pourvoir.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur cette campagne de recrutement? Une autre campagne de recrutement est-elle envisagée? Le cas échéant, dans quel délai?

J'en viens à ma seconde question. La SNCB est une entreprise publique qui emploie plusieurs dizaines de milliers de personnes à travers le pays.

Pouvez-vous nous communiquer le nombre de personnes employées au total par la SNCB à travers sa filiale HR Rail, à l'heure actuelle? Pouvez-vous nous donner la répartition de ces chiffres entre les différentes filiales du groupe? Pouvez-vous également nous communiquer la répartition de ces chiffres selon les différents statuts ouvrier/employé/cadre dans les deux filiales?

03.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er zijn heel wat vragen over het personeelsbestand bij de NMBS. Mijn vraag gaat niet specifiek over het reductieplan maar over de noodzakelijke aanwervingen die moeten gebeuren, onder andere om voldoende treinbestuurders en treinbegeleiders te hebben.

Mevrouw de voorzitter, ik heb een schriftelijke vraag omgezet in een mondelinge vraag. In mijn vraagstelling vraag ik dus naar heel wat gegevens. Ik stel voor dat ik naar mijn schriftelijke vraag verwijs en het antwoord straks ook veeleer schriftelijk zal ontvangen in plaats van dat alle cijfers mondeling te moeten overlopen.

La **présidente**: Monsieur Hedebouw, vous avez trois questions que vous pouvez poser d'affilée.

03.06 Raoul Hedebouw (PTB-GO!): Madame la présidente, je tenterai une synthèse. Le cabinet lui-même semble lier la question du nombre trop réduit de conducteurs de trains à la réduction du personnel. Je trouve qu'il est politiquement intéressant d'entendre un cabinet émettre lui-même ce type de propos.

Mijnheer de minister, in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS wordt een grote reductie van het personeel vooropgesteld. Het bedrijf plant een afslanking van 20 628 voltijdse personeelsleden in 2014, voor het aantreden van deze regering dus, tot 16 228 voltijdse equivalenten in 2020.

Op hetzelfde moment verwacht men een toename van het verkeer met 1 % per jaar tussen 2018 en 2020. Men wil tegen 2022 249,8 miljoen reizigers transporteren, zijnde een stijging met 14,3 miljoen tegenover dit jaar.

Om dit te kunnen bewerkstelligen, wordt een productiviteitsverhoging van 4 % per jaar verwacht van het personeel, eveneens tot in 2022. Het personeel levert nochtans al diezelfde inspanning sinds 2014. De toenemende werkdruk kan een van de redenen zijn waarom het bedrijf met een tekort aan technisch personeel kampt, meer bepaald een tekort aan treinbestuurders. Eind november bleek dat HR Rail voor de NMBS slechts iets meer dan vier vijfde van het in 2017 aan te werven personeel al had ingeschakeld. De 300 vacatures die nog niet werden ingevuld, betroffen vooral technici, treinbegeleiders en treinbestuurders. Voor 2018 zouden bijkomend 300 treinbestuurders moeten worden gezocht.

In antwoord op de vraag van collega Van Hees op 3 oktober, wees u al op de moeilijkheid om in bepaalde regio's van het land dergelijk personeel aan te werven, gezien de grote concurrentie van andere sectoren. Gezien de lange opleiding die deze mensen moeten krijgen, is het cruciaal dat de aanwerving tijdig gebeurt. Daarnaast zou er ook sprake zijn van steeds meer treinbestuurders die ontslag nemen.

Mijnheer de minister, kunt u per beroepscategorie preciseren welke evolutie het treinpersoneel zal doormaken? Verwacht u niet nog een grotere uitstroom van rijdend personeel, gezien de eisen inzake productiviteit en de keuze die deze regering maakt voor een slechter arbeidsstatuut?

Hebt u cijfers over het aantal treinbestuurders dat vroegtijdig uittreedt, dat wil zeggen alvorens zij hun pensioen kunnen opnemen? Zijn er aanwijzingen inzake de motieven waarom deze treinbestuurders het bedrijf verlaten? Zijn er initiatieven inzake verloning, statuut of het laten opnemen van verlofdagen om deze uitstroom tegen te gaan?

Hoeveel treinbestuurders zouden er nog dit jaar moeten worden aangeworven om in de noden van de NMBS te voorzien?

Om hoeveel kredietdagen gaat het hier in totaal? Hoeveel wordt er dus betaald per extra uur? Over welke beroepscategorieën gaat het hier voornamelijk?

Welke stappen zullen worden ondernomen opdat het personeel niet steeds opnieuw overuren opstapelt?

03.07 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, HR Rail m'a fourni les chiffres détaillés du nombre de travailleurs au 1^{er} décembre 2017 à la SNCB, Infrabel et HR Rail. Je vais vous les transmettre.

Les 20 628 équivalents temps plein que la SNCB employait au 1^{er} janvier 2014 seront effectivement ramenés à 16 590 au 1^{er} janvier 2023, comme le déclarait récemment Mme Dutordoir selon son plan d'entreprise élaboré en toute autonomie. Vous avez entendu que Mme Dutordoir réclamait l'autonomie. Elle a cette autonomie.

Au 1^{er} janvier, le nombre de travailleurs s'élèvera à 19 058 de manière à respecter l'accord social de 2016. Son plan d'entreprise tient compte du nouveau plan de transport et des mesures d'augmentation de la productivité telle que dans l'informatisation.

En ce qui concerne le volet digitalisation et automatisation des processus, la SNCB m'informe que dans le cadre de sa feuille de route digitale, elle a identifié plusieurs pistes concrètes d'amélioration. À titre d'exemple, la SNCB implémente, aujourd'hui, le nouvel outil de planification des roulements du personnel et du matériel. L'objectif visé est de mieux utiliser les moyens de production.

Un autre exemple d'amélioration se situe dans la modernisation des outils de communication mis à disposition du personnel roulant, c'est-à-dire des conducteurs et des accompagnateurs de train. Ceux-ci doivent disposer d'appareils et d'outils de communication plus modernes que leurs moyens actuels. L'objectif visé est clairement une diffusion plus large, plus rapide et certainement beaucoup plus conviviale qu'aujourd'hui. La SNCB tient à souligner que la mise en place de ces nouveaux outils digitaux se fait en étroite collaboration avec les acteurs de terrain et non en vase clos.

La SNCB veut rattraper son retard en matière de digitalisation tant pour les collaborateurs que pour ses clients. Une partie des travailleurs qui partiront à la pension ne sera donc pas remplacée.

De vermindering van het aantal voltijdse equivalenten bij het rijdend personeel zal daarbij beperkt zijn. De invoering van dit nieuw en geïntegreerd planningssysteem zal immers zorgen voor een lichte daling van de behoefte aan rijdend personeel. De NMBS is hierbij uitgegaan van een mogelijke pensionering van treinbegeleiders op 55 jaar, gecombineerd met een dienstanciënniteit van 30 jaar. Aangezien het aantal voltijdse equivalenten niet veel zal dalen, is er geen incoherentie met een eventuele herziening van de pensioenvoorwaarden. In de periode van 1 januari 2017 tot 31 oktober 2017 werden 272 bestuurders en 218 treinbegeleiders aangeworven.

Vous trouverez en annexe les chiffres des conducteurs et accompagnateurs en service au 1^{er} octobre 2017 et les besoins opérationnels.

Om comfortabel te werken is een surplus van een 50-tal bestuurders en een 50-tal treinbegeleiders aangewezen. Voor 2017 werd rekening gehouden met een uitstroom van 208 operationele bestuurders, van wie 90 Franstaligen en 118 Nederlandstaligen, ongeveer gelijkmatig verdeeld over het jaar.

Et, ce, sans compter les départs des conducteurs en formation.

Vous trouverez également en annexe les chiffres des démissions. Certains chiffres circulent; les chiffres des démissions exacts sont 26 en 2014, 38 en 2015, 22 en 2016, 22 en 2017 et il en est prévu 70 en 2018.

La SNCB s'attend effectivement à une augmentation des départs des conducteurs à la suite de la hausse du nombre de démissions sur base volontaire. Toutefois, les départs pour cause de pension afficheront une diminution.

Depuis avril 2016, un préavis d'une durée d'un an est d'application. C'est précisément grâce à l'extension de ce préavis qu'aucun problème ne se pose actuellement. Quoi qu'il en soit, la SNCB souhaite anticiper et se penche sur des mesures destinées à rendre le métier de conducteur de train plus attractif, non seulement sur le plan financier mais également au niveau des conditions de travail.

La SNCB me fait savoir que la situation de Charleroi n'est pas typique à l'ensemble du pays. Des disparités régionales existent. Sachez que, dans la région de Charleroi, qui connaît un taux de chômage relativement élevé, la SNCB recherche actuellement 170 conducteurs et 119 accompagnateurs de train.

Wat Infrabel betreft zijn er momenteel voor dit jaar 2017 nog 283 openstaande vacatures waarvan 167 voor technische profielen. Van 2018 tot en met 2020 zullen 1 620 voltijdse equivalenten moeten worden aangeworven.

Naast het gewone rekruteringsproces heeft Infrabel in 2017 twaalf Job Days georganiseerd. De selectieprocedure werd sterk vereenvoudigd en versneld waardoor kandidaten op dezelfde dag kunnen worden aangeworven. Tot nu toe wierf Infrabel in 2017 al meer dan 600 nieuwe medewerkers aan van wie meer dan 300 via deze Job Days.

De retentie bij het huidige personeel van Infrabel is erg hoog. Slechts 0,98 % van de medewerkers van Infrabel vertrekt vrijwillig, wat beduidend lager ligt dan de benchmark in België.

Mijnheer Hedebouw, u vroeg naar de evolutie van de verschillende beroepscategorieën bij het personeel. De spoorbedrijven laten mij weten dat zij hiervoor tijd nodig hebben. Zodra ik deze informatie krijg zal ik ze u bezorgen.

De NMBS neemt tal van initiatieven om kandidaten warm te maken voor het beroep van treinbestuurder, in

het bijzonder in Vlaanderen. De NMBS werkt hiervoor nauw samen met HR Rail.

Naast de gebruikelijke imagocampagne met publicaties in kranten, onlinekranten en op sociale media organiseren de NMBS en HR Rail Job Days op verschillende locaties waarbij de treinbestuurders als ambassadeurs ingezet worden zoals bijvoorbeeld de Job Experience Day op 17 en 18 november 2017 in de stations Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal.

Dezelfde ambassadeurs nemen regelmatig deel aan jobbeurzen en schoolbezoeken. De creatie van een mobiele treinsimulator biedt een meerwaarde bij dergelijke evenementen.

De frequentie van de informatiesessies voor de aanwerving van de treinbestuurders werd nog meer verhoogd in Vlaanderen. Potentiële kandidaten kunnen nu op verschillende locaties en op verschillende data per maand in de week en tijdens het weekeinde een informatiesessie bijwonen. De NMBS en HR Rail werken daartoe samen met de VDAB, die daarvoor zijn lokalen ter beschikking stelt. De NMBS en HR Rail zullen de volgende maanden, naast de gebruikelijke campagnes, nog verschillende initiatieven opzetten om nieuwe kandidaat-treinbestuurders aan te trekken. Een nieuwe Job Day door Vlaanderen in het voorjaar van 2018 behoort tot de mogelijkheden. Daarnaast is er ook een continue verbetering en aanpassing van de website www.despoorwegewervenaan.be.

De NMBS en HR Rail bestuderen samen in welke mate de arbeidsvoorwaarden van de NMBS voor de job van treinbestuurder nog voldoende aantrekkelijk en marktconform zijn.

En ce qui concerne le rachat des jours de récupération, la SNCB a communiqué sa décision lors de la sous-commission paritaire de novembre. Le rachat des jours ne sera pas imposé au personnel; la SNCB dispose actuellement du nombre d'agents nécessaire à la mise en place de son plan de transport.

03.08 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'étais intervenu sur la question des conducteurs et je lirai avec grand intérêt l'annexe que vous nous avez promise.

La **présidente**: Je propose également que vous la remettiez au secrétariat afin que nous puissions donner l'ensemble des chiffres à la commission.

03.09 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je suis très collectiviste et j'aime partager, plus que certains!

Aujourd'hui, l'intérêt est d'éviter à la SNCB un départ trop dangereux pour elle et lui permettre d'assumer ses tâches futures.

Monsieur le ministre, je serai particulièrement attentif à ce que vous avez dit lorsque vous avez affirmé que la SNCB se penchait sur les conditions de travail, qu'elle avait conscience qu'il s'agissait d'un vrai sujet, qu'elle prenait en charge les coûts des formations et qu'il était légitime qu'elle veille à entretenir, par diverses mesures, à ce que le personnel formé chez elle y poursuive sa carrière pour remplir les missions de service public indispensables pour la mobilité.

03.10 Gwenaëlle Grovonijs (PS): Madame la présidente, je remercie M. le ministre pour ces éléments de réponse. Nous allons évidemment prendre connaissance des chiffres avec grand intérêt.

Je continue à penser - et je ne comprends pas bien que le ministre lui-même ne s'en rende pas compte -, que la situation de ces jours de crédit qui s'accumulent pose la question des sous-effectifs au niveau d'Infrabel et de la SNCB. J'attire l'attention pour que cette problématique soit davantage prise en compte. En effet, il y a des personnes qui, y compris dans des fonctions de sécurité, finissent par travailler beaucoup plus que ce qui est autorisé. Au-delà du fait que cela finit par désorganiser les services à cause du nombre de ces jours de crédit trop important, cela pose aussi d'énormes questions en termes de sécurité. J'en appelle donc à un peu de bon sens par rapport à cette question.

03.11 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, een deel van uw antwoord verontrust mij. U antwoordt immers dat het personeelsreductieplan geen rekening houdt met de verhoging van de pensioenleeftijd van treinbegeleiders. Dat verklaart natuurlijk heel wat cijfers die wij in de pers hebben gelezen, samen met de aanwervingen, die wij ook via allerlei kanalen opmerken.

Collega's, het is cynisch dat net vandaag, terwijl er wordt betoogd tegen een verhoging van de gerechtigde

pensioenleeftijd maar voor een verhoging van de pensioenen, twee zaken die onverenigbaar zijn, wij moeten vaststellen dat met de gesloten akkoorden, die ook bij het spoor zouden worden doorgevoerd, geen rekening wordt gehouden bij de bedrijven zelf.

03.12 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je tiens tout d'abord à vous remercier pour les chiffres que vous nous avez donnés, chiffres que nous allons évidemment étudier de près.

Cela dit, vous avez déclaré que Mme Dutordoir avait demandé de l'autonomie et qu'elle l'avait eue. Vous avez tenu ces propos quand il a fallu expliquer qu'on passait de 20 000 à 16 000 équivalents temps plein, comme si c'était Mme Dutordoir qui avait décidé de mettre de côté 4000 emplois. C'est, en tout cas, de cette manière que j'ai perçu les choses. Je l'interpellerai à ce propos, si cela devait s'avérer nécessaire.

Par ailleurs, vous avez distribué une annexe. En la parcourant, on constate effectivement que, comme vous l'avez dit, on est passé de 22 démissions de conducteurs en 2007 à 70 en 2018. C'est réellement interpellant. Cela représente plus de 300 %. Quelque chose est en train de se passer. C'est d'autant plus interpellant que la SNCB et Infrabel ne recrutent pas autant de personnes qu'il y a de départs.

Vous me direz que c'est normal puisqu'on perd 4000 emplois temps plein. Mais, même dans ce qui est offert aujourd'hui, en tenant compte de ces 4000 emplois temps plein, on ne recrute pas encore assez. Et vous dites qu'on va augmenter la productivité par personne de 5 %. C'est un peu la quadrature du cercle. On a déjà débattu de la question. Je ne relancerai pas le débat maintenant, mais c'est quand même très significatif.

03.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor de antwoorden en de cijfers. Mijn specifieke vragen waren nog gedetailleerder. Ik zal ze opnieuw schriftelijk indienen, zodat wij de specifieke getallen krijgen.

Het is belangrijk in het oog te blijven houden dat er voldoende rijdend personeel, dus bestuurders en treinbegeleiders, beschikbaar is. De essentie van onze spoorwegmaatschappij is immers dat onze treinen rijden en daarvoor moet er uiteraard voldoende personeel beschikbaar zijn. Als ik de cijfers overloop, dan merk ik dat het aantal vertrekkende treinbestuurders vrij spectaculair is gestegen. Men moet goed in het oog houden dat de treinbestuurders voldoende in aantal blijven, wil men dat de treinen van de NMBS bestuurd blijven.

Tot daar een aantal bedenkingen. Ik neem aan dat dit debat later nog zal worden voortgezet.

03.14 Raoul Hedebouw (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous lirons avec grande attention les tableaux que nous recevrons. D'ores et déjà, il me semble que les projections pour 2018 sont assez alarmantes. Il y a clairement un problème. Il est quand même question d'un triplement du nombre de départs. J'entends que la société se pose des questions sur les raisons de ces départs. Si j'ai bien compris, il y a une ouverture pour envisager un débat sur les avantages ou pas, du métier.

C'est un métier vraiment pénible. Je peux déjà vous donner deux pistes sur lesquelles travailler: d'une part la rémunération, évidemment, et d'autre part, les temps de repos. Beaucoup de conducteurs de train se plaignent de la grande flexibilité dont ils doivent faire preuve. Leur travail demande énormément de concentration. Les temps de repos et de récupération sont importants. C'est là-dessus, justement, que la pression est mise par le rachat des jours de crédit. C'est la quadrature du cercle.

Le *business plan* va vers une augmentation de productivité de 4 %. C'est énorme, alors que c'est un secteur dans lequel les technologies de production ont quand même leurs limites. Il n'y a pas une énorme différence en matière de concentration de travail entre un conducteur aujourd'hui ou il y a vingt ans. Le train doit être conduit quand même. Il ne s'agit pas seulement de machines qui vont produire davantage. C'est un autre secteur.

Je crois que la piste suivie n'est pas la bonne. J'espère voir Mme Dutordoir revenir sur ses plans et rendre le métier de conducteur de train plus attractif en revalorisant les salaires, d'une part, et les temps de repos, d'autre part.

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

04 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overgaan tot de verkoop van de werfgronden van Infrabel aan het station van Drongen" (nr. 21924)

04 Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en vente des terrains de chantier d'Infrabel à la gare de Drongen" (n° 21924)

04.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik krijg graag een stand van zaken betreffende de aanslepende verkoop van werfgronden van Infrabel aan het station van Drongen.

Ik heb u hierover al in het verleden vragen gesteld. Misschien is het niet nodig om alles te herhalen. Buurtbewoners zeggen dat de werken reeds lang zijn afgelopen en vragen wanneer de verkoopprocedure zal worden opgestart. De werfgronden worden niet langer gebruikt en daarom zouden zij graag zien dat de verkoop ervan van start gaat, zoals hen was beloofd.

Mijnheer de minister, kunt u, ten eerste, bevestigen dat de werkzaamheden aan het station, op de plaatsing van het derde en vierde spoor na, volledig zijn afgerond?

Ten tweede, hebben de betreffende gronden gelegen achter de Bieldekenstraat voor Infrabel nog een functie met het oog op eventuele andere werken?

Ten derde, kunt u concreet zeggen wanneer Infrabel de procedure tot verkoop van de gronden zal opstarten?

04.02 Minister François Bellot: Mevrouw Temmerman, de eigenlijke werkzaamheden aan het station van Drongen zijn afgerond.

Infrabel is echter bezig de nieuwe lijnen op het baanvak Gent-Landegem uit te rusten met de nodige seininrichtingen. Die werken zullen, zoals eerder gemeld, ten vroegste worden beëindigd in het tweede semester van 2018.

Daarenboven moet ook nog een volwaardig wisselcomplex worden aangebracht in dat baanvak. In die laatste fase zullen de betrokken werfgronden worden aangewend als tijdelijke stockageplaats voor spoo materiaal, zoals wissels en ballast.

De procedure tot verkoop van de gronden kan derhalve pas worden opgestart na beëindiging van die werken en na vrijgave van de gronden.

04.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Turnhout" (nr. 22072)

05 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de Turnhout" (n° 22072)

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de raad van bestuur van de NMBS keurde vorige maand een strategisch plan goed. Daar zou onder meer 800 000 euro in zijn opgenomen voor verbeteringswerken aan en in het station van Turnhout. De lokale overheid was al lang vragende partij voor een verhoging en verharding van de perrons en een betere toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers.

Kunt u bevestigen dat er 800 000 euro aan investeringen is vrijgemaakt voor werken aan het station van Turnhout?

Voor welke werken zullen die middelen worden aangewend?

Wat is de verwachte aanvangs- en einddatum van de werken?

Zal er hierover nog overleg worden gepleegd met de lokale overheid?

05.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Van Hecke, de spoorondernemingen hebben hun meerjareninvesteringsplannen en hun strategische meerjareninvesteringsplannen goedgekeurd. Die plannen zullen binnenkort ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Ministerraad. Wanneer dat is gebeurd, stellen wij voor dat de ondernemingen alles op gedetailleerde wijze komen voorstellen aan de commissie voor de Infrastructuur.

05.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Dat is een zeer correct antwoord, maar blijkbaar hebben sommige personen al kennis van de genomen beslissingen en communiceren zij daarover al op lokaal niveau. Zij hebben die informatie wellicht niet van het kabinet gekregen, maar van leden van de raad van bestuur of personen die in de onderneming werken. Zij communiceren dan om te tonen wat zij aan investeringen hebben binnengehaald, terwijl niemand kan checken of dat correct is. Wij krijgen ook vragen of er inderdaad een investering in dat station of andere stations zal zijn.

Ik vind uw houding dus correct en ik hoop dat iedereen op een correcte manier zal communiceren hierover, want nu wordt er al over gecommuniceerd, nog voordat een en ander officieel is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un parking vélo sécurisé en gares de Rixensart et Genval" (n° 22079)**

- **M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs du parking vélo à la gare de Nivelles" (n° 22080)**

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van een beveiligde fietsenstalling aan de stations Rixensart en Genval" (nr. 22079)**

- **de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de fietsenstalling aan het station Nijvel" (nr. 22080)**

La **présidente**: Vous avez la parole pour vos questions jointes. Vous vous joignez à vous-même!

06.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ce n'est pas toujours le plus facile, madame la présidente!

Monsieur le ministre, je vais vous parler vélo. Ma première question concerne la magnifique gare de Rixensart que vous commencez à bien connaître. Vous serez longtemps appelé à y venir et revenir pour inaugurer 100 mètres par 100 mètres le chantier du RER.

Trêve de plaisanterie. Je vous interroge sur le parking sécurisé pour les vélos. Le chantier de la gare de Rixensart arrive à son terme mais ne dispose pas encore d'un parking vélo sécurisé. Selon des données globales issues de la SNCB et que vous connaissez par cœur, il s'avère que 27 % des navetteurs se rendent vers les gares en voiture et qu'ils sont en moyenne 15 % à s'y rendre à vélo. Voilà la réponse à M. Dallemagne qui s'inquiétait de mon taux de pénétration en ce qui concerne les amateurs de petite reine. Force est de constater que la SNCB fait une part considérable et disproportionnée, tant en termes de budget que de surface au sol, à la voiture au travers de sa politique de parkings.

Ces chiffres reflètent pourtant bien une réalité variable d'un lieu à un autre. Ils dépendent de la manière dont les infrastructures sont globalement organisées: routes, pistes cyclables, accès à la gare et présence ou non de parkings vélo sécurisés. Ce dernier point, en particulier, est un élément important dont l'absence peut constituer un obstacle majeur à l'utilisation du vélo. Je pense notamment au développement des vélos électriques qui ont une valeur plus conséquente. Cela demande des moyens, mais sans commune mesure

avec ceux nécessaires pour l'accueil des voitures. Un accès gratuit à un parking vélo sécurisé dans toutes les gares constitue dès lors une politique d'avenir. J'ai pris l'exemple de Rixensart mais c'est également vrai à Genval qui n'est pas très loin.

Monsieur le ministre, est-il prévu d'installer un parking vélo sécurisé à la gare de Rixensart? Quid à la gare de Genval? Est-il envisageable pour la SNCB d'installer de tels parkings dans toutes les gares?

De la ligne 161 de Rixensart, nous passons à une autre ligne, la 124, qui est beaucoup moins choyée en ce qui concerne le RER, puisque votre PSPI nous parle maintenant de 2031. Vous imaginez le bazar! En attendant non pas Godot mais le RER, je vous interroge sur le magnifique parking vélo sécurisé de la gare de Nivelles. J'en parle librement. C'est à 200 mètres de chez moi. Je peux pratiquement m'endormir en le regardant à distance, monsieur le ministre. Mais ça m'empêche un peu de dormir, parce que cette offre sécurisée reste insuffisante par rapport au nombre de cyclistes qui s'y rendent quotidiennement. C'est déjà un pas dans une bonne direction. Toutefois, il y a encore une grande marge de manœuvre pour améliorer la situation des cyclistes dans cette gare de Nivelles et dans les gares de manière générale.

Aujourd'hui, ce parking est utilisé pour l'opération "Viva for Life" de la RTBF et, pour une fois, il est un peu rempli. Mais le parking vélo sécurisé, proposé pendant trois mois aux possesseurs d'une carte Mobib, sera ensuite payant au tarif de 75 euros par an.

Monsieur le ministre, vu les enjeux environnementaux liés au transport, les nombreux vols de vélo qui peuvent décourager les navetteurs d'utiliser ce moyen de transport, il nous semble que cet accès devrait être toujours gratuit pour les abonnés de la SNCB. La gratuité de l'accès aux parkings vélo sécurisés est-elle envisageable pour la SNCB et le gouvernement? Combien de gares, au-delà de la magnifique gare de Nivelles – en disant "magnifique" je pèse mes mots, en comparaison avec les modèles d'architecture que nous connaissons dans certaines villes –, pourront-elles assurer ce type de parkings pour un total de places que vous allez me donner? Quelles sont les recettes annuelles de la SNCB liées à l'accès aux parkings vélo sécurisés?

06.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, je vais répondre d'une manière administrative. Des poèmes ont été écrits sur le train mais ma réponse sera un peu plus rébarbative.

La SNCB m'informe qu'elle travaille actuellement à la mise à jour de sa politique pour les parkings vélo. Dans ce cadre, différents services seront proposés dont certains seront payants. Les coûts d'un parking vélo sécurisé sont élevés. Il est difficile d'offrir ce service dans toutes les gares, d'autant que la demande n'est pas présente partout. Quand vous parlez de 15%, c'est la moyenne nationale. Autour de la gare de Bruges, se trouvent 4 000 vélos. Autour de la gare de Namur, il y en a 70. Il reste encore du boulot de sensibilisation!

La SNCB ajoute que dans le cadre de l'élaboration de sa politique vélo, elle développera une offre de parking sécurisé cohérente. Les parkings vélo qui offrent un service complémentaire seront payants.

Un inventaire est en cours. Vingt-huit parkings vélo sécurisés sont actuellement présents autour des gares dont la moitié en Wallonie. Cela va d'un espace parking avec râteliers à des boxes parfois placés par les autorités locales. L'inventaire en cours a pour but d'uniformiser le service proposé aux clients et la reprise en gestion de parkings vélo sécurisés par la SNCB. La carte Mobib sera, par exemple, le support qui permettra l'accès aux infrastructures.

La SNCB n'a pas prévu d'installer de parkings vélo sécurisés dans les gares de Rixensart et de Genval mais restera attentive aux besoins des cyclistes et augmentera la capacité des râteliers si nécessaire, l'investissement n'étant tout de même pas si élevé et si compliqué à installer sur, par exemple, des parkings pour les voitures.

Le montant total des recettes annuelles perçues par le SNCB et liées à l'accès aux parkings vélo sécurisés s'élève, pour tout le pays, à 62 000 euros.

06.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je suis évidemment désolé pour la gare de Rixensart, mais je vois bien que ce n'est pas complètement terminé. Vous me connaissez, je reviendrai.

La **présidente**: (...)

06.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je vous fais remarquer que cela a marché! Je suis en marche.

Mais, au-delà, par rapport à la question de départ à laquelle vous avez répondu avec votre bonhomie habituelle, que j'apprécie, la comparaison ne me paraît pas admissible. J'ai habité deux ans à Leuven. La gare de Leuven et tous ces vélos agglomérés autour de cette gare, c'est représentatif d'une politique cycliste. On peut se poser la question de Christophe Colomb. C'est un peu l'œuf et la poule. Qu'est-ce qui crée un environnement susceptible d'attirer le vélo?

Parmi les arguments souvent évoqués, il y a ceux de la déclivité et de la difficulté. Il existe aujourd'hui des moyens technologiques, tels que le vélo électrique qui, d'après les chiffres récents, connaît un boom. Il y a une véritable attractivité, des moyens technologiques, mais il faut aussi que l'accueil soit là. Et dans un certain nombre de gares, il n'y en a pas.

Quand je parle de la gare, la SNCB et l'État fédéral ne sont pas seuls responsables. Il y a aussi les communes, des cheminements qui permettent d'y accéder; c'est une politique globale. Comme je l'ai annoncé en début de réplique, je reviendrai parce que c'est une question importante quand on voit le nombre d'accès aux trains autres que la voiture qui doit être augmenté. C'est aussi participer à la lutte contre le réchauffement climatique.

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

07 Question de M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement de 'l'open data' dans le domaine de la mobilité" (n° 22103)

07 Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van open data op het stuk van mobiliteit" (nr. 22103)

07.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, la mobilité au sein des grandes agglomérations est un enjeu majeur de demain. Aujourd'hui encore, les embouteillages sont trop nombreux, la faute notamment au suivi aveugle des GPS par les utilisateurs.

Vous avez récemment plaidé pour que les communes publient leurs données de mobilité en open data afin de permettre aux fournisseurs de cartes, par exemple, de mettre plus facilement à jour leurs données. Vous indiquez également vouloir mettre en place au niveau national une plate-forme rassemblant toutes les données de mobilité pour permettre un développement sur base d'un partenariat public/privé.

Monsieur le ministre, où en est-on dans le développement de l'open data au niveau des données de mobilité, que ce soit sur le plan communal, régional ou national? Comment le gouvernement compte-t-il promouvoir le partage des données en open data? Quels budgets sont prévus pour la promotion et pour la mise en place de la plate-forme? Un calendrier a-t-il déjà été établi pour la mise en place de cette plate-forme?

07.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, mes compétences en open data se concentrent essentiellement sur le rail.

Pour rappel, la SNCB met à disposition de toute personne ou entité qui en fait la demande et à condition de souscrire à une licence d'utilisation gratuite, l'ensemble de ses données statiques, horaires et de ses données dynamiques et informations en temps réel.

Je promeus également le partage des données de la mobilité au niveau national ou communal grâce à diverses initiatives. J'ai mis en œuvre l'accord de coopération ITS de 2014, en créant un comité de pilotage ITS interfédéral.

Ceci a permis aux entités interfédérales de se concerter et de répondre rapidement au Program Support Action (PSA) lancé par le Connecting Europe Facility (CEF) le 24 mai 2017.

Le but de ce PSA européen est d'encourager la mise en œuvre des obligations spécifiées dans l'acte

délégué *multimodal travel information services* de la directive cadre européenne 2010/40 sur les systèmes de transport intelligents. Concrètement, il vise à la mise en place d'un *national access point* (NAP) rassemblant l'ensemble des données statiques et éventuellement dynamiques des opérateurs de transport, et ce en respectant la norme européenne sur le format d'échanges des données. La forme que prendra ce NAP – *national data warehouse* ou autre – sera déterminée en cours de projet.

Le comité de pilotage STI a confié la coordination de ce projet à la Région flamande et le *grant agreement* avec la CEF est en cours de signature. Le budget du PSA disponible pour la Belgique est de maximum 357 000 euros. Le projet PSA se déroulera sur 48 mois, de 2018 à 2021.

D'autre part, je soutiens l'ASBL ITS.be dont l'autorité fédérale est membre, au même titre que les trois Régions. ITS.be a développé des initiatives qui ont pour but de stimuler en Belgique l'ouverture des données dans le domaine du transport et de la réutilisation. Par exemple, cette initiative, ainsi que les gestionnaires de parking urbain hors voirie, ont publié leurs données afin de permettre aux communes de développer une politique de guidage et de mobilité.

Enfin, je suis en train d'élaborer un programme d'appel à projets dans le cadre de Smart Mobility, en collaboration avec mon collègue ministre de l'Agenda numérique. L'objectif sera de stimuler les projets qui apportent des solutions concrètes aux problèmes de mobilité sur base des data, le but étant de stimuler la culture de l'open data tout en ayant un impact positif et concret sur la vie de nos concitoyens.

07.03 Gilles Foret (MR): Merci monsieur le ministre. Je pense en effet que le maître-mot est la coordination des différentes initiatives pour que cette politique soit réelle et efficace au service des citoyens.

Il est clair que l'architecture et la diversité de nos modes de transport nécessitent beaucoup d'énergie de votre part et vous serez là – j'en suis sûr – pour stimuler cette nouvelle manière de concevoir la coordination des différents moyens de transport.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons entre Francfort et Londres par Eurostar et la DB" (n° 22126)**

- **M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des quais des gares internationales de la SNCB" (n° 22388)**

08 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen van Eurostar en van DB voor een hst-verbinding tussen Frankfurt en Londen" (nr. 22126)**

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de perrons van de internationale treinstations" (nr. 22388)**

08.01 Gilles Foret (MR): Madame la présidente, je vous informe que mon collègue Gautier Calomne assiste pour le moment à une réunion de la commission des Finances et du Budget.

Monsieur le ministre, la Deutsche Bahn évoque depuis plusieurs années la possibilité de créer une liaison directe entre Francfort et Londres, qui devrait passer par Liège.

Si le projet devait se concrétiser, cela représenterait une magnifique opportunité pour la Cité ardente – pour autant, évidemment, qu'un arrêt en gare des Guillemins soit prévu. De la sorte, Liège serait directement connectée à Londres. En outre, ses liaisons internationales seraient ainsi renforcées, à l'instar de ce qu'il se passe déjà à Anvers et Bruxelles. Des aménagements importants de la gare des Guillemins devraient toutefois être programmés en vue de la mettre aux normes et de permettre le contrôle systématique des voyageurs hors espace Schengen.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire où en est ce projet de liaison Francfort-Londres? Les autorités belges se sont-elles positionnées pour installer un arrêt à Liège? La SNCB et la ville de Liège se sont-elles concertées au sujet de cette opportunité? Les aménagements nécessaires ont-ils été étudiés? Quel en

serait le coût?

08.02 François Bellot, ministre: Monsieur Foret, la volonté d'établir cette liaison a été exprimée par la DB depuis plusieurs années. Selon les informations dont je dispose, en raison de problèmes d'homologation du matériel et du recentrage de la DB sur son *core business*, ce projet est actuellement en suspens.

08.03 Gilles Foret (MR): (*hors micro*) Monsieur le ministre, pourrions-nous prendre connaissance du rapport?

08.04 François Bellot, ministre: Il s'agit d'études menées en interne par la SNCB, Infrabel et la DB. Nous n'en avons donc pas eu connaissance.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 22140 de M. Jean-Jacques Flahaux est retirée.

09 Interpellation et questions jointes de

- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "le survol de Bruxelles" (n° 239)

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 22143)

- M. Eric Van Rompuy au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles et de la périphérie flamande de Bruxelles" (n° 22209)

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réponse du gouvernement au jugement du tribunal de première instance de Bruxelles condamnant l'État belge à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 22656)

09 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Georges Dallemagne tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de vluchten boven Brussel" (nr. 239)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 22143)

- de heer Eric Van Rompuy aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vliegverkeer over Brussel en de Vlaamse rand rond Brussel" (nr. 22209)

- heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reactie van de regering op het vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg waarbij de Belgische Staat ertoe veroordeeld wordt het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de geluidsnormen te doen naleven" (nr. 22656)

09.01 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous interpelle au sujet du survol de Bruxelles. Cela fait plus de trois ans que votre gouvernement est en place. Il s'était engagé à apporter une solution structurelle aux nuisances aériennes sonores. Pour l'instant, nous n'avons rien vu venir et, à ce jour, votre gouvernement n'a pas fait grand-chose dans ce domaine.

Face à l'incapacité de votre gouvernement à formuler des propositions à la persistance des violations des normes de bruit en vigueur, la Région bruxelloise ainsi que les communes bruxelloises et les associations de citoyens ont introduit des actions en cessation environnementale contre l'État belge.

Au terme du jugement du tribunal en première instance de Bruxelles, intervenu le 19 juillet dernier, votre gouvernement a été condamné notamment "à faire cesser les violations manifestes à l'arrêté bruit consécutives d'une part, à l'utilisation de la route du Canal, en modifiant les conditions d'utilisation de celle-ci en ce compris pour la période entre 23 h 00 et 07 h 00 et, d'autre part, à l'utilisation durant ces heures de la route du ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01, en modifiant leurs conditions d'utilisation pendant ces plages horaires".

Vous avez été par ailleurs condamné à "adresser à la Région de Bruxelles-Capitale dans les quatre mois de la signification de cette décision, un courrier dans lequel vous exposez les mesures opérationnelles que vous entendez prendre afin d'atténuer, dans les plus brefs délais, les nuisances sonores, sans affecter

sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport et les délais dans lesquels vous entendez mettre en œuvre ces mesures".

Si ce courrier devait indiquer qu'aucune mesure opérationnelle de cette nature ne peut être prise, il contiendra une motivation formelle et matérielle à cet égard. De plus, vous devez financer à vos frais une étude sur l'incidence de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, dans le cadre des nuisances sonores.

Ces différentes condamnations sont assorties d'astreintes.

Force est de constater que votre réponse, monsieur le ministre, à ces aspects du jugement du tribunal est pour le moins indigente car, à vous lire, il est impossible de faire quoi que ce soit - ou presque - à court terme, pas même clarifier les normes contenues dans le PRS comme vous vous y étiez engagé en conclusion des débats parlementaires relatifs à votre rapport d'audit sur Belgocontrol, il y a quelques mois.

C'est évidemment totalement incompréhensible pour les Bruxellois. Il est de plus en plus clair que vous n'avez aucune intention de modifier la situation actuelle et que vous jouez la montre, ce que confirme votre manque de diligence dans la réponse à la Région bruxelloise. Vous avez en effet attendu le dernier jour pour lui répondre. Vous avez fait preuve du même comportement dans la préparation de l'étude d'incidence que le jugement vous condamne également à réaliser. Il vous a en effet fallu presque quatre mois rien que pour désigner un bureau d'avocats chargé de rédiger le cahier des charges. Il en va de même de votre souci d'attendre l'issue de l'étude d'incidence pour prendre des mesures.

Dans votre courrier, vous justifiez votre refus de mettre en oeuvre des mesures dans les plus brefs délais par le temps de travail et d'étude requis par les exigences de sécurité et par l'appréciation de leur impact sur la capacité et sur les opérations de l'aéroport. Ceci est pour le moins extraordinaire. Si je comprends bien, nous découvrons que, depuis trois ans, ni votre cabinet ni votre administration n'ont mené les études nécessaires. Vous semblez en effet avoir attendu ce jugement du tribunal pour mener des études nécessaires pour mettre fin aux infractions aux normes de bruit bruxelloises, qui sont pourtant connues depuis des années.

Depuis trois ans, vous n'avez semble-t-il rien fait, alors que vous n'avez eu de cesse d'expliquer que vous prépariez un plan à partir d'une analyse technique du dossier. Cela donne à penser que jamais vous n'avez vraiment eu l'intention d'exécuter l'accord de gouvernement.

Au-delà de cela, l'argument invoqué du temps nécessaire pour effectuer des études ne tient pas la route par rapport à des mesures qui ont déjà été mises en oeuvre par certaines compagnies ou qui ont pu très rapidement l'être par votre prédécesseur. Je prendrai quelques exemples: le recul des décollages en début de piste pour pouvoir virer plus tôt et se doter d'une plus grande marge de sécurité a été immédiatement mis en oeuvre par Ryanair.

Autre exemple, l'abaissement du *quota count*, autorisé sur certaines routes à certaines heures, a permis à Mme Galant, votre prédécesseur, de transférer du jour au lendemain une partie des vols de la route du ring vers celle du Canal.

Je peux encore citer la limitation des charges des avions pour permettre à ceux-ci de monter plus vite et de ne pas violer les normes de bruit. Là aussi, votre prédécesseur Mme Galant a pu, d'un claquement de doigts, mettre ou remettre toute une série d'avions sur la route du Canal.

Vous pouvez également immédiatement décider le report en piste 19 des décollages des avions ne pouvant pas respecter les normes de bruit en décollant de la piste 25. Vous savez également que vous pouvez procéder à la clarification du PRS et des normes de vent, comme vous l'aviez annoncé en juin dernier, afin de limiter sensiblement les atterrissages sur la piste 01.

Il est vrai qu'à l'exception de la première, ces mesures sont de nature à déplacer certaines nuisances vers d'autres zones moins peuplées. Or, chose tout à fait incroyable, vous indiquez dans votre courrier que vous refusez d'envisager des mesures qui déplacent les nuisances; vous envisagez uniquement celles qui les réduisent sur les routes qui sont, aujourd'hui, empruntées.

Ce choix politique vous prive de la plupart des mesures susceptibles d'être prises dans les meilleurs délais

pour mettre fin aux violations des normes de bruit bruxelloises dénoncées dans le jugement. Faisant ce choix purement politique, vous faites le choix de ne pas exécuter une décision de justice à laquelle vous avez pourtant semblé acquiescer en ne demandant pas un délai supplémentaire, ce qui est inacceptable. C'est une violation grave de l'État de droit. Vous vous mettez, selon nous, hors la loi en prenant cette décision, en faisant ce choix politique.

Juridiquement, vous ne pouvez pas dire qu'il n'existe pas de possibilité d'exécuter le jugement en écartant les solutions qui vous déplaisent politiquement. Pour exécuter ledit jugement, vous deviez envisager des déplacements de nuisances vers des zones où ces nuisances respectent les normes en vigueur, soit parce que leur impact y est plus réduit, soit parce que les normes y sont différentes.

Est-ce parce que vous et votre prédécesseur n'avez préparé aucune mesure au cours des trois dernières années pour faire respecter les normes environnementales que vous refusez d'exécuter le jugement? Est-ce parce que vous avez fait le choix politique délibéré de ne pas l'exécuter en refusant d'envisager des mesures aboutissant à déplacer des nuisances d'une zone à une autre? Êtes-vous conscient de la gravité de cette décision de ne pas respecter le jugement du tribunal de Bruxelles, que vous aviez pourtant - semble-t-il -, acquiescé?

Monsieur le ministre, il est temps d'agir. Il est possible d'agir. Mais il faut avoir un peu de courage politique et oser exercer vos compétences. Je vous invite donc à respecter l'État de droit en respectant le jugement du tribunal de Bruxelles. Je vous invite également à respecter les engagements pris devant notre commission, suite à l'audit que vous aviez commandé à la DGTA portant sur le respect du PRS par Belgocontrol. Il est très clairement ressorti de cet audit que Belgocontrol ne respectait pas le PRS tel que le comprenait l'autorité chargée d'en contrôler le respect, parce qu'il en avait une autre interprétation. Vous en avez déduit que le PRS devait être clarifié et vous avez annoncé au parlement que vous le feriez.

Il ressort d'un article de *L'Écho* du 17 octobre dernier que cette clarification irait dans le sens de l'interprétation de la DGTA et de la limitation des anticipations pratiquées par Belgocontrol. Je suis particulièrement inquiet de ne pas voir figurer, dans votre réponse au jugement du 19 juillet, la clarification annoncée alors qu'elle est de nature à atténuer les violations des normes de bruit causées par les atterrissages sur la piste 01.

Faut-il y voir une remise en cause de votre engagement? Dans la négative, quand pouvons-nous espérer cette clarification et sa mise en œuvre?

09.02 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, comme l'a dit M. Dallemagne, le 20 juillet dernier, le tribunal de première instance de Bruxelles a condamné l'État belge à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour la route dite "du Canal", la juge vous a demandé la cessation des infractions pour le jour comme pour la nuit. Pour la route dite "du ring" et les atterrissages en piste 01, elle demande d'arrêter la commission des infractions pour la nuit uniquement.

Ce 24 novembre, vous avez adressé un courrier à la ministre bruxelloise de l'Environnement, dans lequel vous expliquez les actions que vous entendez entreprendre pour vous conformer à ce jugement. Il apparaît que vous n'avez pris aucune mesure structurelle pour répondre valablement aux violations pourtant maintes fois constatées des normes environnementales, quant à elles maintes fois validées par toutes les institutions juridiques de ce pays.

Monsieur le ministre, le 3 octobre 2017, dans cette commission, vous m'affirmiez avoir demandé à votre administration de rédiger un cahier des charges et d'établir une procédure de mise en œuvre de l'étude d'incidence concernant l'ensemble des routes au départ et à l'arrivée de Brussels Airport. C'est ce que Mme la juge vous a contraint à faire. Où en êtes-vous dans ce processus? Le rédacteur de cette étude a-t-il enfin été désigné? Qui est-il? Quelles sont les échéances prévues pour la rédaction de cette étude?

Quand envisagez-vous de présenter la solution globale que vous nous avez promise, il y a très longtemps? Votre projet de Vliegwet et surtout ses annexes, qui contiendront peut-être un jour les routes aériennes, tiendront-ils compte de la jurisprudence en général et en particulier de celle qui a été rappelée par le jugement du 20 juillet 2017, à savoir le respect des normes environnementales régionales bruxelloises et l'idée d'instaurer une nuit environnementale dont tous les riverains pourraient bénéficier, qu'ils habitent en Région bruxelloise, flamande ou wallonne?

Face à l'incurie de votre réponse à cette décision de justice, votre administration provisionne-t-elle déjà, par prudence, les potentielles astreintes de 100 000 euros par semaine redevables depuis le 25 novembre dernier? Je le répète, votre réponse n'en est pas une.

09.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, comme le demande le jugement, vous avez annoncé qu'une étude sur les nuisances provoquées par l'aéroport sera commandée. Cette étude comprendra également des recommandations. Quelles garanties sont-elles mises en place afin que cette étude soit objective et indépendante? Cette étude pourra-t-elle proposer des modifications de routes aériennes? Cette possibilité sera-t-elle offerte au bureau d'études retenu ou cela est-il exclu d'emblée par le gouvernement fédéral? Y aura-t-il carte blanche pour les personnes indépendantes ou non qui feront l'étude?

En ce qui concerne les solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores, la presse indique que le gouvernement fédéral aurait décidé de ne pas modifier les routes aériennes, laissant ainsi perdurer la situation actuelle. Cela implique que des quartiers densément peuplés de la capitale continueront à être plus survolés que d'autres quartiers beaucoup moins peuplés. Le gouvernement fédéral retiendra-t-il le critère de densité de la population afin de proposer des solutions structurelles au problème du survol de Bruxelles? Cela fait plus de trois ans que je le demande mais jamais aucun ministre MR ne m'a dit si, oui ou non, ce critère serait retenu. Enfin, plus globalement, quelles solutions concrètes font-elles déjà l'objet d'un accord au sein du gouvernement fédéral?

09.04 François Bellot, ministre: Chers collègues, quant au volet relatif à l'étude d'incidences, j'ai désigné un cabinet d'avocats spécialisés afin de m'épauler dans la rédaction d'un cahier des charges. Je rappelle à chacun qu'en Belgique, il existe des lois en matière de marchés publics et qu'il fallait donc respecter ces étapes avant de les désigner. À la suite de ce travail, ce cahier des charges a été réalisé. L'avis de marché a été publié le 1^{er} décembre 2017 et suit maintenant le processus légal.

Concernant l'objectivité et l'indépendance de l'étude, le cahier des charges reprend textuellement le jugement quant à cette exigence. Pour renforcer cette exigence, une déclaration sur l'honneur devra être signée par le soumissionnaire dans laquelle il atteste que ni lui, ni aucune des personnes physiques ou morales destinées à collaborer de manière décisive à l'exécution de services ou susceptibles d'avoir une influence sur la réalisation de ceux-ci par le soumissionnaire n'est en situation de conflit d'intérêts pour la réalisation desdits services, c'est-à-dire qu'il aurait directement ou indirectement un intérêt financier, économique ou un intérêt personnel qui pourrait être perçu comme compromettant leur impartialité ou leur indépendance dans le cadre de la réalisation des services.

Plusieurs cas de conflits d'intérêts sont présumés, notamment si le soumissionnaire potentiel a travaillé pour l'une des parties au litige durant les sept dernières années ou s'il a réalisé une étude relative à l'aéroport de Bruxelles-National durant cette même période. Dans le même esprit, le bureau d'études sélectionné devra démontrer son expérience internationale en lien avec des aéroports de référence de taille similaire à Bruxelles.

Au niveau des solutions alternatives pouvant être proposées par le bureau d'études désigné, j'ai aussi scrupuleusement respecté les prescrits du jugement qui prévoit que l'étude "inclura l'examen de solutions alternatives permettant l'atténuation des nuisances sonores tenant compte de la condition essentielle relative à la sécurité et comprenant l'évaluation des incidences de ces alternatives sur la capacité d'exploitation." Des propositions pourront lui être faites, mais le bureau d'études déterminera donc lui-même les solutions alternatives qu'il estime pertinentes dans le cadre de cette problématique. C'est la seule piste pour sortir d'un débat politique et avoir une analyse objective de la situation. J'espère que chacun s'y ralliera.

Pour le volet relatif aux mesures opérationnelles, il est faux d'affirmer que je souhaite laisser perdurer la situation actuelle. Mais mon intention n'est en effet pas de vouloir habiller Pierre en déshabillant Paul. D'autres ont essayé dans le passé et personne n'y a gagné – certainement pas les citoyens. Je tiens à apprendre des erreurs du passé et de tous mes prédécesseurs éloignés ou proches.

Un changement de route nécessite à Belgocontrol environ trente semaines de mise en œuvre, après instruction. Cela augmente si on parle de plusieurs routes. Le jugement tranchant dans le sens d'une obligation de mener une étude d'incidence, il serait donc illusoire de croire que de telles mesures puissent être prises à bref délai. De même, mettre en place des routes susceptibles d'être contredites par l'étude d'incidence commanditée serait faire preuve de mauvaise gestion.

Dans le cadre d'une solution globale, la prise en compte des zones à forte densité de population est en effet, madame Lalieux, l'un des critères de discussion, comme c'est d'ailleurs repris dans l'accord de gouvernement. Dans les quatre mesures que cite M. Dallemagne, la première est bel et bien reprise dans le courrier adressé à la RBC. La deuxième consiste en une restriction d'exploitation nécessitant, depuis l'entrée en vigueur du règlement 598/2014, en juin 2016, une étude d'incidence.

Ensuite, la troisième ne permet pas de maintenir la capacité opérationnelle de l'aéroport comme le prévoit le jugement.

Je note aussi, dans votre interpellation, monsieur Dallemagne, que vous préféreriez déplacer les nuisances sonores au lieu de tenter de les réduire structurellement. Je rappelle qu'à la demande de votre commune, le jugement est resté muet au sujet des départs des pistes 25 virage gauche. Je suis certain que les habitants de votre commune se situant sur cet axe seraient ravis d'apprendre votre volonté de les surcharger davantage. En effet, vous me priez d'envisager des déplacements de nuisances vers des zones où elles respecteraient les normes en vigueur. La juge n'a rien dit à ce sujet. C'est votre choix, mais certainement pas le mien. Mon objectif n'est pas de soulager les uns en surchargeant les autres.

J'estime, par le courrier envoyé à la Région bruxelloise, avoir répondu au jugement, d'une part, en proposant des mesures technologiques visant à réduire structurellement le bruit pour tous, comme prescrit, et non à le déplacer; d'autre part, en lançant une étude d'incidence susceptible de nous aider à examiner des mesures alternatives de manière objective et indépendante. J'ai reçu la réponse officielle de la Région bruxelloise au début du mois et y ai apporté une réponse ce jour.

Het is alleszins mijn bedoeling om duidelijkheid te brengen inzake de windnormen. Daarbij laat ik opmerken dat ik hiermee een antwoord bied op de uitgevoerde audit over het banengebruik en niet op het vonnis van 19 juli 2017.

09.05 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le ministre, votre stratégie est de découvrir tout à coup qu'il faut une étude d'incidence avant d'agir. Nous sommes pourtant à plus de trois ans du démarrage du gouvernement fédéral. Rien n'aurait donc été entrepris de votre côté en termes d'étude pour essayer de modifier la situation actuelle. Très clairement, vous vous saisissez d'une demande du tribunal d'agir avec diligence pour reporter aux calendes grecques toute décision substantielle sur le survol de Bruxelles.

Quand vous dites refuser de déshabiller Paul pour habiller Jacques, vous savez très bien que le problème aujourd'hui, c'est le survol massif de Bruxelles. Ce n'est pas le survol d'un quartier défini de Bruxelles.

C'est une des conséquences des décisions de Mme Galant, qui avait décidé de placer des vols sur le canal ou, plus anciennement, de ministres qui, au début des années 2000, ont décidé d'envoyer massivement des avions sur Bruxelles, d'utiliser ou de surutiliser la piste d'atterrissage 01.

Vous me dites que vous pourriez utiliser mon argument pour renvoyer encore plus d'avions sur le virage gauche mais vous savez très bien pourquoi le tribunal n'a rien dit sur ce virage: il n'existe pas de sonomètre sur ce virage gauche. Ils sont en train d'être placés pour pouvoir objectiver une licence déjà massive sur ce virage gauche. Ironiser sur le fait que plus d'avions pourraient être envoyés, les Bruxellois apprécieront! Ils savent très bien qu'aujourd'hui ce virage est déjà surutilisé et si rien n'a été dit, c'est parce que les sonomètres ne se trouvaient pas sur ce trajet. Les Bruxellois sont en train de s'organiser pour pouvoir objectiver les nuisances massives actuelles.

Je regrette que vous ayez pris une décision politique qui était de dire que les Bruxellois doivent subir ces vols aujourd'hui. La seule chose que vous avez essayé de faire, c'est de faire en sorte que ces vols soient moins bruyants.

Mais vous auriez pu retrouver les configurations existantes avant 2003. Vous auriez pu avoir un peu plus de courage, ne fût-ce que sur l'utilisation de la piste 19 en faisant respecter le PRS par exemple, le dimanche matin ou la nuit. Ces décisions n'étaient pas extrêmement importantes. Vous dites que cela limite la capacité opérationnelle de Bruxelles mais la DGTA vous a déjà répondu sur cet argument! Cela limite la capacité théorique mais nous n'en avons pas besoin à ces moments-là.

On ne gêne absolument pas les mouvements au départ de l'aéroport en utilisant la piste 19 et vous le savez

aussi, monsieur le ministre. Ce sont donc des faux-semblants, des éléments qui vous permettent de ne pas agir. Derrière cela, nous savons que vous êtes coincé politiquement par les partis flamands de votre gouvernement, qui vous ont interdit de déplacer des vols qui passent aujourd'hui massivement au-dessus de Bruxelles. Voilà la réalité.

Je vous demande d'agir maintenant avec plus de diligence, plus conformément à l'État de droit, et de respecter cette décision de justice. Vous savez très bien que la Région bruxelloise ne se contentera pas de votre réponse. Elle poursuivra, malheureusement, les actions en justice pour vous contraindre à agir conformément au droit, parce que c'est la seule solution pour elle. C'est pour cela que je dépose, madame la présidente, une motion de recommandation.

09.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, tout d'abord les fleurs. Vous avez suivi le calendrier pour l'étude d'incidence. Elle est lancée. Vous ne nous avez pas donné d'indications d'agenda. Quand cette étude d'incidence sera-t-elle disponible? Il aurait été intéressant de le savoir.

À présent, le pot. Vous devez faire un choix, monsieur le ministre, face au jugement qui s'impose à vous. Le jugement sacralise les normes environnementales, qui ne sont pas les normes de vent mais de bruit. Vous avez le choix: vous pouvez déplacer la nuisance en opérant un changement de routes. Comme vous le dites, vous déshabillez Pierre, la Flandre, pour habiller Paul, Bruxelles ou la Wallonie. Et que Jacques intervienne aussi, peu importe. Ce n'est pas le choix que vous avez fait, et c'est plutôt heureux, puisqu'on ne déplace pas les poubelles, on les recycle.

Vous avez un autre choix, celui de limiter à la source. Ce choix a des implications: limiter la capacité opérationnelle, en particulier la nuit. Contrairement à ce que vous dites, il ne s'agit pas d'un débat d'experts en aéronautique, mais d'un débat politique. La Région de Bruxelles-Capitale a, depuis quinze ans, des normes environnementales fortes. Ce sont les normes de bruit. La Flandre, qui est aussi survolée, ne s'est pas dotée de telles normes et a fait le choix politique de ne pas encore se doter de normes environnementales fortes protégeant sa population du bruit.

Imaginons que dans quelques années, la Flandre se dote des mêmes normes environnementales! Les avions ne pourraient plus passer nulle part. Nous serions alors obligés d'enfin discuter d'une limitation de la capacité opérationnelle de l'aéroport, à savoir essentiellement la nuit puisque les normes environnementales protègent d'autant plus les habitants qu'ils vivent loin de l'aéroport et que l'avion vole la nuit ou le jour. Chacun a droit à un sommeil réparateur.

Monsieur le ministre, il s'agit d'une question de priorité. Je propose donc d'arrêter ce débat particulièrement pénible dans lequel tout est fait comme s'il n'y avait aucun ordre de priorité. C'est d'abord et avant tout la santé et l'environnement et ensuite l'économie. Pour les écologistes, la santé des habitants doit être prise en considération avant les gains éventuels supplémentaires que les actionnaires – dont l'État belge et les compagnies aériennes – peuvent engranger. C'est ce choix que vous devez faire. Le jugement vous oblige à aller dans cette direction. Prenez vos responsabilités, le choix politique est clair. Faites ce choix!

09.07 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, si j'ai bien entendu, l'étude pourra tout faire, comme proposer des solutions alternatives telles des routes alternatives ou prendre en compte la densité de population, qui est un critère parmi d'autres. Je pense néanmoins que ce critère devrait être considéré comme "le" critère primordial puisque c'est un critère de sécurité et de santé publique! S'écraser dans un champ de blé ou au-dessus d'un quartier densément peuplé a des conséquences différentes en matière de sécurité de la population.

Je crains, à l'instar de la Région bruxelloise, que cette étude d'incidence ne prenne tellement de temps qu'une fois de plus, on en arrive à un statu quo sous ce gouvernement, alors que le MR avait promis tant de choses aux Bruxellois au cours de sa campagne électorale. Je crains que le statu quo soit le bilan de ce gouvernement, ce que les Bruxellois n'accepteront pas.

Moties **Motions**

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Georges Dallemagne et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Georges Dallemagne

et la réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges,

demande au gouvernement de

- respecter l'état de droit en exécutant le jugement rendu par le tribunal de première instance de Bruxelles le 19 juillet dernier auquel il a acquiescé;

- en conséquence, faire cesser les violations manifestes à l'Arrêté Bruit consécutives, d'une part, à l'utilisation de la route du Canal en modifiant les conditions d'utilisation de la route du Canal, en ce compris pour la période allant de 23 h à 7 h et consécutives, d'autre part, à l'utilisation, pendant la période allant de 23 h à 7 h, de la route du Ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 en modifiant leurs conditions d'utilisation pendant cette période;

- adresser à la Région de Bruxelles-Capitale:

. les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport,

. les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre;

- clarifier dans les meilleurs délais l'interprétation du PRS afin de mettre fin aux déviations abusives qui ont été constatées par la DGTA dans le cadre de son audit du respect du PRS réalisé sur la période allant du 2 au 10 octobre 2016."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Georges Dallemagne en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van heer Georges Dallemagne

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,

vraagt de regering

- de rechtsstaat in acht te nemen, door het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 19 juli jongstleden – dat ze niet heeft aangevochten – ten uitvoer te leggen;

- bijgevolg een eind te maken aan de onmiskenbare schendingen van het Brusselse besluit over de geluidsnormen ingevolge, enerzijds, het gebruik van de Kanaalroute, door de voorwaarden waaronder van die route mag worden gebruikgemaakt te wijzigen, ook voor de periode van 23 u tot 7 u, en anderzijds, het gebruik, in de tijdspanne van 23 u tot 7 u, van de Ringroute en de aanliegroute voor landingen op baan 01, door de voorwaarden waaronder ze mogen worden gebruikt voor die tijdruimte te wijzigen;

- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in kennis te stellen van:

. de operationele maatregelen die ze zal nemen om de impact van de geluidshinder zo snel mogelijk te milderen zonder de operationele capaciteit van de luchthaven (aanmerkelijk) in het gedrang te brengen,

. de termijn waarbinnen ze die maatregelen ten uitvoer zal leggen;

- de interpretatie van het PRS zo snel mogelijk te verduidelijken, om een eind te maken aan de ongeoorloofde afwijkingen ervan die door het DGLV in het kader van zijn onderzoek naar de naleving van het PRS in de periode van 2 tot 10 oktober 2016 werden vastgesteld."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Jean-Jacques Flahaux.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Jean-Jacques Flahaux.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen" (nr. 22179)

- mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sensibiliseringsacties van Infrabel in basis- en middelbare scholen" (nr. 22640)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal gevallen van spoorlopen" (nr. 22665)

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlopen" (nr. 22679)

10 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 22179)
- Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actions de sensibilisation d'Infrabel dans les écoles primaires et secondaires" (n° 22640)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du phénomène de 'trespassing'" (n° 22665)
- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les intrusions sur les voies" (n° 22679)

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik vertel hier geen nieuws: Infrabel maakt reeds lang werk van de beperking van het aantal overwegen om de veiligheid op het spoorwagennet te bevorderen.

Ik ben ter zake altijd een koele minnaar geweest, omdat nogal wat spoorwegen in ons land woonkernen, dorpen en gemeenten doorkruisen. De spoorwegen vormen daarbij een soort van barrière tussen verschillende delen van een gemeente. In die zin moet er oog zijn voor het scheidend effect van dergelijke spoorwegovergang. Het kan zinvol zijn om alternatieven voor gelijkgrondse overwegen en desgevallend implementeren. Ik denk dan aan tunnels of bruggen, zodat de barrièrewerking wordt beperkt.

Recent bereikten ons berichten over de mogelijke afschaffing van een overweg aan de Willem Driesstraat in Muizen te Mechelen. Uit het openbaar onderzoek bleek nog maar eens dat de afschaffing van dergelijke overweg nogal wat gevolgen heeft voor de kwetsbare groepen in het verkeer, namelijk zachte weggebruikers, waaronder voetgangers en fietsers, inzonderheid kinderen. Zij krijgen geen volwaardig alternatief ter beschikking. Zonder al te zeer op het specifieke geval in te gaan, wil ik ermee aangeven dat er toch altijd oog moet zijn voor de zachte weggebruikers in het verkeer.

Mijnheer de minister, hoeveel overwegen werden er in 2017 afgeschaft? Op welke manier verloopt het overleg tussen Infrabel en de lokale overheden?

Wat gebeurt er met de officiële brieven van de lokale overheden waarin bezwaren tegen sluitingen van gelijkgrondse overwegen worden geformuleerd? Hoe wordt dat opgevolgd?

Hoe wordt er verzekerd dat er telkens een grondig vooronderzoek gebeurt door Infrabel? Wordt dat opgevolgd en gecontroleerd?

Op welke manier wordt bij afgeschafte overwegen een volwaardig alternatief geboden? Ik vind dat essentieel, wanneer overwegen worden afgeschaft.

Wat is uw visie, mijnheer de minister, op de afschaffing van overwegen? Hoe zal dat worden vertaald in de beheerscontracten, die eraan zitten te komen?

Hoeveel overwegen zijn er op het moment? Hoeveel ongevallen vonden er plaats het afgelopen jaar? Hoeveel slachtoffers vielen daarbij te betreuren?

10.02 **Emir Kir** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, malgré plusieurs campagnes de sensibilisation menées par Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le phénomène de *trespassing* est en constante augmentation.

Les chiffres d'Infrabel sont vraiment interpellants: 45 % des *trespassings* sont le fait de navetteurs voulant emprunter un chemin plus court; 18 % de riverains et de promeneurs; 16 % d'enfants qui jouent et se rassemblent; 8 % de seniors et 7 % de navetteurs qui ont laissé quelque chose sur les rails.

Monsieur le ministre, je voudrais avoir votre point de vue sur ces chiffres et ces évolutions. Quelles actions et mesures ont-elles été portées par Infrabel ces dernières années pour lutter contre ce phénomène? De nouvelles actions sont-elles prévues?

Depuis peu, se promener sur la voie ferrée est devenu un délit. Quelles sanctions sont-elles infligées aux personnes circulant sur le domaine ferroviaire? Quel est le montant des amendes infligées à ce jour? Je vous remercie.

10.03 Raoul Hedebouw (PTB-GO!): Mijnheer de minister, ik wil eerst melden dat de titel van mijn vraag natuurlijk fout is. Het gaat natuurlijk over *trespassing*.

De voorbije maanden zijn er opnieuw veel gevallen gemeld van personen die op de sporen lopen. Onlangs nog viel er een dodelijk slachtoffer te betreuren in Morlanwelz, waar een jonge man het spoor overstak. Volgens lokale bewoners gebeurt dat op die plek vaker. Op 12 december werd een vrouw aangereden door een trein in Lier.

Is het juist dat Infrabel inzet op een sensibiliseringscampagne, dit jaar alleen al voor 0,5 miljoen euro?

Ook kan gezegd worden dat het personeel goed heeft gereageerd op het voorval met Karen Damen, die voor de coverfoto van haar eerste single poseerde op een spoorweg. Het is dan ook positief dat de zangeres een bericht de wereld heeft ingestuurd om jongeren te wijzen op de gevaren.

Mijnheer de minister, sensibilisering is echter duidelijk niet altijd voldoende. De cijfers tonen geen verbetering aan. Vijf jaar geleden waren er 478 meldingen van spoorlopers. In de eerste helft van dit jaar zouden dat er reeds 417 geweest zijn.

U gaf onlangs een antwoord op een schriftelijke vraag van mijn collega Marco Van Hees over de veiligheidsstructuur. Ik heb nog een aantal vragen die daarop dieper ingaan.

Hoeveel gevallen van spoorlopen zijn dit jaar reeds vastgesteld?

Hoeveel slachtoffers zijn er te betreuren?

Kunt u cijfers meegeven inzake het totaal aantal minuten vertraging door spoorlopen?

Hoeveel boetes werden uitgedeeld voor spoorlopen?

Is er een merkelijke impact van de sensibiliseringscampagnes door Infrabel?

Welke inspanningen heeft Infrabel dit jaar geleverd in de aanleg van infrastructuur om het spoorlopen op zogenaamde hotspots tegen te gaan? Is de plaats van het ongeval in Morlanwelz een van die punten? Is het mogelijk om dat uit te rusten met specifieke infrastructuur?

10.04 Minister **François Bellot**: Ik kan aan de heer Van den Bergh meedelen dat er in 2017 tot vandaag dertien overwegen werden afgeschaft.

Vooraleer overwegen te sluiten, voert Infrabel vooronderzoeken en mobiliteitsstudies uit in samenspraak met de lokale overheden, waarbij ook onderzocht wordt of er een alternatief is voor de af te schaffen overweg. Op basis van de bezwaren die geformuleerd worden tijdens het openbaar onderzoek, maakt de lokale overheid een advies op, dat zij bezorgt aan de stedenbouwkundig ambtenaar. Hij beslist op zijn beurt om de vergunning af te geven of te weigeren. In de nieuwe regelgeving zal de lokale overheid ook vergunningen kunnen geven of weigeren. Zonder een principe- en samenwerkingsakkoord met de gemeente, waarbij gestreefd wordt naar de uitwerking van een globale mobiliteitsvisie, wordt de overweg volgens Infrabel niet afgeschaft.

Op het moment zijn er in totaal 1 639 overwegen. Volgens de voorlopige cijfers werden er in de periode van begin 2017 tot eind november 2017 44 ongevallen geregistreerd met in totaal 9 doden en 3 zwaargewonden.

In het volgende beheerscontract met Infrabel zullen ook bepalingen worden opgenomen inzake de overwegen, maar dat is nog in onderhandeling.

Mme Thoron m'avait interrogé sur le même thème. La stratégie d'Infrabel est de développer pour le primaire du matériel pédagogique permettant aux enseignants d'animer de façon autonome une ou plusieurs leçons de sécurité ferroviaire. Dans cette optique, le kit de sensibilisation est envoyé gratuitement à tous les enseignants qui en expriment la demande. Actuellement, autant d'exemplaires francophones que néerlandophones ont été envoyés, à savoir environ 650 kits dans chacune des langues.

Pour les établissements d'enseignement secondaire, des sessions interactives sont organisées par Infrabel

en collaboration avec la police et Securail, en vue d'expliquer aux jeunes les règles élémentaires de sécurité ferroviaire. Elles sont programmées à la demande des écoles, souvent parce qu'elles se situent aux abords d'une gare ou d'un passage à niveau et qu'elles connaissent de nombreux cas de *trespassing* du fait de leurs élèves.

Afin d'appuyer sa présence dans les écoles secondaires, Infrabel a lancé au printemps dernier une "box by Infrabel", un conteneur destiné à sensibiliser les adolescents au travers d'une expérience de réalité virtuelle. Les actions pilotes se sont déroulées dans un établissement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, à Fontaine-l'Évêque, et dans une école de la Communauté flamande, à Heule.

Un ciblage encore plus pointu des écoles présentant davantage de risques en raison de la proximité du chemin de fer est en effet à l'étude.

En ce qui concerne la question de MM. Kir et Hedebouw relative au *trespassing*, du 1^{er} janvier 2017 au 30 septembre dernier, Infrabel en a recensé 618 cas, ayant occasionné quatre décès et trois blessés graves. Le Security Operation Center de la SNCB a reçu 2818 appels relatifs à des faits de *trespassing* depuis le 1^{er} janvier de cette année - quinze d'entre eux concernaient Morlanwelz. De janvier à novembre, ce phénomène a occasionné 130 365 minutes de retard, ce qui représente une part de 9,74 % de tous les retards sur le réseau belge et 718 trains supprimés. Pour la même période en 2016, 553 cas ont été enregistrés. Infrabel note donc une augmentation de 10 % du nombre de cas depuis l'année dernière.

En ce qui concerne les causes du *trespassing*, les 45 % des navetteurs qui empruntent le chemin le plus court le font en traversant les voies en gare essentiellement durant les heures de pointe.

Infrabel note toutefois deux tendances importantes: d'une part, l'augmentation de jeunes dans ou le long des voies, de 16 à 20 % et, d'autre part, le nombre de jeunes recherchant des sensations fortes - le *surfing* -, passant de 4 à 8 %. Vous avez vu que, dans la région de Lille, il y a eu un accident grave ce week-end. Des jeunes qui se baladaient près des voies ont été aspirés vers le train.

Pour les mesures infrastructurelles, Infrabel installe des panneaux d'interdiction de traverser les voies au niveau des bordures des quais des gares, des tapis anti-intrusion aux passages à niveau les plus sensibles - notamment à côté des écoles -, ainsi que des clôtures en pleine voie au niveau des *hotspots* identifiés dans son plan d'action. Le site de Morlanwelz est effectivement identifié comme un *hotspot*. De plus, Infrabel sensibilise au niveau des écoles primaires et secondaires ainsi qu'après des festivaliers.

Infrabel rappelle aussi que, malheureusement, c'est le comportement dangereux de certains citoyens qui reste la cause de la plupart des accidents liés aux traversées de voies. Ceci, malgré toutes les actions de sensibilisation et de sécurisation menées par le gestionnaire de l'infrastructure.

La SNCB m'informe que Securail a dressé 926 procès-verbaux pour *trespassing* depuis le 1^{er} janvier 2017, dont quinze concernaient des faits s'étant déroulés à Morlanwelz.

Inutile de rappeler que j'ai découvert par la presse que, lors d'un événement de recueillement du personnel d'Infrabel et de la SNCB - le lundi, après l'accident de Morlanwelz -, deux automobilistes ont tenté de traverser le passage à niveau alors que les barrières étaient fermées. C'est vraiment préoccupant. Je ne cesse de le répéter. Au niveau du Code de la route, c'est une infraction très grave, au-delà du danger que cela représente pour la personne elle-même.

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik voel mij er niet helemaal goed bij dat het onderwerp van het risicovolle *trespassing* met het afschaffen van gelijkgrondse overwegen wordt gemengd. Maar hoe dan ook ik dank de minister voor de antwoorden.

Zijn antwoord op mijn vraag wie specifiek de bouwvergunning voor de afschaffing van een overweg aflevert, was mij wel niet duidelijk. Heb ik het goed begrepen dat dat in de toekomst het stads- of het gemeentebestuur wordt en dat zulks nu nog niet het geval is? Misschien kan ik daarover dus nog meer verduidelijking krijgen.

Concluderend, er moet voldoende aandacht zijn voor alternatieven voor de zachte weggebruikers en anders mag men de overweg niet sluiten. Kennelijk staat Infrabel daar zeker voor open, zoals de minister opmerkte. Ik kan dat alleen maar toejuichen.

10.06 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, vous confirmez nos inquiétudes. Vous parlez d'un chiffre important, à savoir 10 % d'augmentation du *trespassing* d'une année à l'autre. Ce n'est pas rien. Vous parlez de quatre décès, de trois blessés graves et de nombreux appels liés à cela depuis le début de l'année. J'ai entendu que des mesures étaient pensées, tant en termes de sensibilisation que d'actions concrètes.

Je vous ai aussi interrogé sur les aspects répressifs car, à un moment donné, il faut pouvoir en prendre. Vous n'y avez pas répondu, mais je propose d'y revenir lors d'une prochaine séance avec une question spécifique sur le fait que, dorénavant, se promener sur la voie ferrée est un délit. Je vous interrogerai à ce moment-là pour connaître le bilan en la matière.

10.07 Raoul Hedebouw (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous ne manquerons pas d'analyser les chiffres en détail. La tendance est inquiétante. On parle de 10 %. À un moment donné, il faut avoir une réflexion un peu plus globale et avec des approches multiples. Il faut un lien plus rapide entre la désignation des *hotspots*, c'est-à-dire les endroits où la SNCB a déjà fait une analyse et déterminé un problème. Est-il possible d'avoir une liste des *hotspots*? Ou bien sont-ils trop nombreux? Quel est le timing de l'investissement dans l'infrastructure à cet égard? Il y a visiblement un champ de tensions. Si c'est en semaines, passe encore, mais si cela se compte en mois ou en années, cela pose problème.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous communiquer cette liste ainsi que le plan donné par l'entreprise elle-même pour remplir ces *hotspots*?

10.08 François Bellot, ministre: Monsieur Hedebouw, d'une part, je ne l'ai pas. D'autre part, par principe, ni Infrabel, ni la SNCB ne souhaitent les communiquer. Ils ne veulent même plus communiquer le nombre de suicides ni les endroits où il y en a le plus. Je rappelle à mon ex-collègue, que, quand nous étions en commission, il y avait eu une campagne inspirée de la campagne suédoise. Les Suédois ont ensuite constaté que c'était contre-productif, que c'était même incitatif aux endroits exposés.

Notre compagnie des chemins de fer, avec l'ERA, a décidé d'adopter une position commune à l'ensemble des compagnies européennes, à savoir la discrétion. Il suffit d'écouter la radio. Comme je l'ai déjà entendu, je peux vous le dire. À certains moments, il y en a un tous les deux jours mais il ne sert à rien de dire le lieu, ni la manière. C'est un phénomène social très difficile à combattre. Ce n'est pas propre à la SNCB. J'ai entendu que, la semaine passée, il y a eu, sur Bruxelles, un gros problème dans le métro. C'est dramatique!

La **présidente:** Vous n'aurez donc pas les chiffres par mesure de précaution et de prévention.

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

11 Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de wachtzaal in het station Schulen" (nr. 22191)

- de heer **Raoul Hedebouw** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het wachtlokaal in Schulen" (nr. 22678)

11 Questions jointes de

- **M. Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la salle d'attente de la gare de Schulen" (n° 22191)

- **M. Raoul Hedebouw** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la salle d'attente à Schulen" (n° 22678)

11.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de wachtzaal van het station van Schulen is al een tijd gesloten. Aan de basis zouden verschillende gevallen van vandalisme liggen.

Enkele weken geleden ging het wachthuisje opnieuw open, een goede zaak met de winter voor de deur. Na een artikel in *Het Belang Van Limburg* ontstond echter enige verwarring of dit het werk was van een rebelse burger of toch een beslissing van de NMBS. In het artikel gaf een woordvoerder van de NMBS de indruk dat een begeleidend briefje het werk was van een grappenmaker, maar de beslissing om het huisje terug open

te doen was wel degelijk door de NMBS genomen. Het is extra vreemd dat de wachtzaal kort nadien weer werd gesloten, met dezelfde reden als voorheen.

Mijnheer de minister, ik heb enkele concrete vragen. Ten eerste, klopt het dat de eerste sluiting gebeurde omwille van vandalisme? Wat hield dit vandalisme juist in? Hoeveel feiten werden over welke periode geregistreerd? Hoe groot was de schade? Werden er klachten bij de politie ingediend en werden de daders gevonden?

Ten tweede, wat is er sindsdien ondernomen om tot een oplossing te komen om terug een overdekte en verwarmde wachtruimte te creëren in dit station?

Ten derde, werd het wachthuis dit najaar terug opengesteld door de NMBS? Wat was hiervoor de aanleiding?

Ten vierde, klopt het dat de wachtzaal nu opnieuw gesloten is? Wat is de reden daarvoor?

Ten vijfde, wanneer verwacht men de zaal terug te kunnen openen, zodat de pendelaars in Schulen opnieuw droog en warm op hun trein kunnen wachten?

11.02 Raoul Hedebouw (PTB-GO!): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de week van 20 november werd het wachtlokaal in het station van Schulen opnieuw geopend. Het was maandenlang gesloten door de NMBS omdat er herhaaldelijk vandalisme werd vastgesteld.

Met de komst van de winter was het noodzakelijk dat er een oplossing werd gevonden voor de reizigers. De sneeuw van begin december heeft dat des te meer bevestigd.

Jammer genoeg hebben de reizigers die in Schulen de trein moeten nemen niet kunnen schuilen in de wachtzaal, want die was een paar dagen later alweer gesloten. Volgens de NMBS was dit onvermijdelijk, aangezien er een verwarmingstoestel en een raam van het lokaal waren kapotgeslagen.

In plaats van de vanden te straffen, worden zo alle reizigers gestraft door het sluiten van het wachtlokaal. Ik heb de volgende vragen. Ten eerste, is er in Schulen een loket open of is de stopplaats bemand zodat er sociale controle mogelijk is om vandalisme te vermijden?

Ten tweede, heeft de NMBS een alternatief om het vandalisme tegen te gaan?

Ten slotte, bestaat er een termijn voor het opnieuw openen van het wachtlokaal of voor het voorzien van een alternatief?

11.03 Minister **François Bellot**: De NMBS informeert mij dat men inderdaad de beslissing nam om de wachtzaal van de ombemande stopplaats in Schulen te sluiten wegens vandalisme. Ruiten werden stukgegooid, deuren en radiatoren werden beschadigd en ga zo maar door.

De NMBS laat mij weten dat men nu een maand wil testen of het vandalisme ophoudt. Men heeft daarom de deuren van de wachtzaal op 4 december opnieuw geopend.

11.04 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb mijn vraag voor 4 december ingediend. Ik denk dat we blij mogen zijn dat men het gebouw opnieuw heeft opengesteld.

Vandalisme moeten wij uiteraard afkeuren, dat kan echt niet, maar als het antwoord van de NMBS op vandalisme de sluiting van de wachtzaal is, dan straft men alle reizigers. Dat lijkt mij geen goede oplossing.

Een oplossing is misschien wel een betere samenwerking met de lokale politie, het gemeentebestuur, de spoorwegpolitie of anderen om de oorzaken van het vandalisme aan te pakken, de vanden aan te pakken. Dat lijkt mij een betere oplossing.

Ik ben blij met uw antwoord dat het gebouw weer open is. Ik hoop dat er een structurele oplossing komt zodat in de toekomst niet meer tot een sluiting moet worden overgegaan.

11.05 **Raoul Hedebouw** (PTB-GO!): Mijnheer de minister, goed nieuws, maar men zit wel met een vicieuze

cirkel in Scholen en veel andere gelijkaardige stations. De reizigers worden drie keer gestraft. Men bemant bepaalde stations niet meer. Het gevolg daarvan is meer onveiligheid en vandalenstreken. Vervolgens sluit men de wachtlokalen. Dat is een vicieuze cirkel.

Ik denk dat er meer moet worden nagedacht over de kosten en baten om die verschillende stations te sluiten en onbemand te laten. Ik denk dat dit niet de goede logica is, zeker niet in de kleine stations waar de openbare diensten zo belangrijk zijn.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "verklikssystemen van politiecontroles" (nr. 22353)
- de heer **Gautier Calomne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verklikkers van radar- en politiecontroles" (nr. 22373)

12 **Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les systèmes de délation des contrôles de police" (n° 22353)
- M. **Gautier Calomne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les avertisseurs de radars et de contrôles de police" (n° 22373)

12.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, informatie over snelheids-, alcohol- en andere controles wordt dezer dagen massaal gedeeld via sociale media, applicaties voor smartphones en andere kanalen. Het delen van dergelijke informatie kan tot een gevoel van straffeloosheid leiden. De controles leiden daardoor niet, of minder, tot de beoogde verhoging van de verkeersveiligheid. Mensen die kennis nemen van de berichten kunnen hun route veranderen om aan de controles te ontsnappen.

Uw collega uit de Vlaamse regering, minister Weyts, riep u recent op om applicaties en Facebookgroepen, die politiecontroles aankondigen, te verbieden. Hij verwijst naar de Franse regeling waarbij enkel nog in een ruime perimeter een controle mag worden aangekondigd.

Al in 2011 vroeg ik toenmalig staatssecretaris voor Mobiliteit, Etienne Schouppe, al of hij bereid was een verbod uit te vaardigen op het systeem Coyote dat alle controles verzamelt en bestuurders op de hoogte brengt wanneer ze in de buurt van een controle komen. Hij reageerde toen afwijzend op het voorstel door te wijzen op de voordelen van het systeem en de mogelijke problemen om het te kunnen verbieden. Ik stel echter vast dat in andere landen er wel een verbod werd ingevoerd.

Ik heb hierover dan ook de volgende vragen.

Ten eerste, bent u van mening dat men moet proberen applicaties en groepen, die controles aankondigen, te verbieden?

Ten tweede, wat is wettelijk gezien de beste manier om dat te doen? Denkt u dat de Franse regeling bij ons kan worden toegepast?

Ten derde, op welke termijn wilt u dit eventueel implementeren?

12.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, il existe un nombre d'avantages liés à l'utilisation d'appareils tels que le boîtier Coyote.

Cette technologie permet de rendre différents services aux automobilistes pour renforcer leur sécurité comme, par exemple, les informer de l'état du trafic, des travaux en cours, de la présence d'un obstacle, de ralentissements, de la présence d'un véhicule en panne, d'un conducteur fantôme – en Wallonie, une convention entre la société Coyote et le centre PEREX a permis de signaler, rapidement, à trois reprises, la présence de véhicules fantômes sur l'autoroute – mais aussi de les informer de la vitesse limite, et ce de manière permanente.

En ce qui concerne les contrôles radar, il ne faut pas oublier que l'emplacement des radars fixes fait partie

du domaine public. On peut en consulter la carte sur les sites des gestionnaires de voiries.

Pour ce qui a trait aux contrôles mobiles, la situation est, à mon avis, plus délicate. On ne peut pas arriver à une situation telle que certains automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse ou ne respectent ces dernières qu'aux endroits où les radars sont installés alors que le reste du temps, ils appuient sur la pédale de l'accélérateur.

Je constate aussi que la police elle-même communique préventivement sur la présence des contrôles et des radars, mais seulement à concurrence d'un tiers maximum.

Het voornaamste is natuurlijk dat men zich vanwege de verkeersveiligheid houdt aan de snelheidsbeperkingen. Men kan zich wel afvragen of het ethisch verantwoord is dat een systeem wordt opgezet waarbij automobilisten mekaar op de hoogte brengen dat er een snelheidscontrole aan de gang is. Men moet zich echter ook afvragen hoe men dit effectief kan voorkomen en strafbaar stellen.

Enfin, je voudrais ajouter qu'aujourd'hui au moins sept systèmes différents le proposent.

12.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in 2011 heb ik een mondelinge vraag over Coyote gesteld, maar vandaag stelde ik de vraag in het algemeen, omdat er ondertussen meerdere systemen bestaan.

Ik ben het met u eens dat dergelijke systemen voordelen kunnen bieden voor bijvoorbeeld het signaleren van obstakels, zoals een wagen die in panne staat, spookrijders, files en dergelijke. De vaste flitspalen zijn bovendien inderdaad bekend. Het probleem doet zich voor bij mobiele snelheidscontroles en mobiele alcoholcontroles. De mobiele alcoholcontroles wisselen zowat om het halfuur van plaats, maar ook die gegevens worden gedeeld. Niet alleen snelheidsovertreders vormen dus een probleem, maar ook personen die in staat van alcoholintoxicatie of dronkenschap rijden. Met het doorgeven van alcoholcontroles heb ik het toch moeilijk. U spreekt over een ethisch probleem, maar volgens mij is het probleem groter. Betrokkenen ontsnappen aan controles terwijl zij in overtreding zijn.

Op het einde van uw antwoord zegt u dat u niet precies weet hoe dat precies kan worden aangepakt. Nochtans zijn dergelijke systemen, waarbij gegevens over mobiele controles worden doorgegeven, in een aantal landen verboden. We kunnen dus eens over de grens kijken naar hoe bijvoorbeeld Frankrijk dat aanpakt, wat inspirerend kan werken om ook in ons land een verbod in te voeren. We hoeven het warm water niet altijd zelf uit te vinden. Ik roep u op om buitenlandse voorbeelden te bekijken, want ik ben ervan overtuigd dat die een bijdrage kunnen betekenen voor de verkeersveiligheid, met minder ongevallen, minder doden en minder zwaargewonden tot gevolg. Ik roep u op om de studie van buitenlandse voorbeelden nader te bestuderen.

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

13 Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des bandes de bus par les véhicules de services de Villo!" (n° 22287)

13 Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de busstroken door de Villo!-dienstwagens" (nr. 22287)

13.01 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question porte sur l'arrêté pris par M. le ministre bruxellois de la Mobilité, Pascal Smet, autorisant les véhicules de services de Villo à utiliser les bandes réservées aux transports publics, entré en vigueur le 7 août dernier.

La mesure devait permettre de mieux approvisionner en vélos les diverses stations Villo qui couvrent la Région de Bruxelles-Capitale, et ainsi améliorer l'efficacité du service lui-même en limitant les éventuelles ruptures de stock de vélos disponibles dans certaines stations.

La presse nous apprenait fin novembre que l'État belge avait lancé une action auprès du Conseil d'État afin de faire annuler cette mesure.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'expliquer les tenants et aboutissants ayant amené l'État à aller à l'encontre de la décision du ministre? Des consultations avec l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale sont-elles en cours afin de voir de quelle manière concilier les impératifs de chaque niveau de pouvoir?

13.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, l'arrêté ministériel en question prévoit que sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, certains véhicules de services de Villo sont autorisés à emprunter les bandes réservées aux bus et les sites spéciaux franchissables.

En l'occurrence, il s'agit d'une règle générale de police. Dès lors, ce ne sont pas les Régions qui sont compétentes, mais uniquement l'autorité fédérale. Les catégories de véhicules qui peuvent être autorisés à circuler sur les bandes réservées aux bus et les sites spéciaux franchissables sont définies dans les articles 72.5 et 72.6 du Code de la route. Les véhicules de services de Villo ne sont pas repris dans ces catégories.

L'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale a été adopté sans la moindre concertation avec mon administration. Si cette dernière avait été informée des besoins de la Région de Bruxelles-Capitale, une solution aurait pu être recherchée de façon constructive. Il convient donc d'éviter à tout prix que chaque Région autorise à sa guise l'utilisation des bandes réservées aux bus et des sites spéciaux franchissables à des véhicules autres que ceux définis par le Code de la route. De telles pratiques n'offrent aucune sécurité juridique et n'apportent aucun bénéfice en termes de sécurité routière. L'introduction d'une requête en annulation contre l'arrêté en question était donc l'unique option.

Ce qui précède ne signifie pas que je suis insensible aux problèmes auxquels sont confrontés les véhicules qui transportent les vélos de type Villo. Mon cabinet a déjà mené des discussions à ce propos avec le cabinet du ministre Smet. Actuellement, nous examinons la manière dont les articles concernés du Code de la route pourraient être adaptés au mieux pour permettre plus de flexibilité aux gestionnaires de la voirie quant à l'utilisation de la bande réservée aux bus et aux sites spéciaux franchissables. L'objectif est d'intégrer cette problématique dans le projet de réforme du Code de la route qui est en cours de finalisation.

13.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je n'ai pas d'autre question à vous poser. Vous avez répondu de façon précise et complète. C'était la seule option possible. J'entends que vous êtes prêt à envisager des solutions pour que ce service puisse être rendu. Il y a une ouverture de votre part et c'est positif.

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

14 Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec les applications d'aide à la conduite" (n° 22302)

14 Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met navigatieproviders" (nr. 22302)

14.01 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Monsieur le ministre, nous savons que toutes les applications d'aide à la conduite aident les automobilistes à utiliser l'itinéraire le plus efficace.

Elles ont gagné en performance et se sont multipliées. Cela comporte des avantages. Mais un des points négatifs, c'est la tendance qu'ont ces applications à faire dévier le trafic vers des axes qui sont totalement inadaptés à recevoir une quantité importante de véhicules.

Cela crée des nuisances pour les riverains, une baisse de la sécurité routière et une mise sous pression de l'infrastructure. C'est le cas pour les voiries communales où un nombre important de camions passent alors qu'ils ne devraient pas circuler à ces endroits-là. Cela peut engendrer de nombreuses perturbations de trafic d'un endroit vers un autre au lieu de les résorber.

Certaines autorités communales ont montré des collaborations particulières, comme par exemple la ville de Gand avec l'application Waze. Cette application peut ainsi distribuer une information plus efficace à l'utilisateur, et donc prévenir en amont des situations potentiellement problématiques, tant pour les conducteurs que

pour le voisinage. Ces autorités communales ont prévu une collaboration semblant assez efficace. Il serait intéressant que cette collaboration, au lieu d'être une exception, devienne la règle.

Quelles sont les marges de manœuvre de vos services afin de favoriser les collaborations entre les autorités publiques et les applications d'aide à la conduite? Le fédéral peut-il jouer un rôle de coordinateur avec les acteurs régionaux et locaux, également compétents en matière de mobilité pour certains points?

14.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, les technologies de la communication et de l'information permettent plus que jamais la création de diverses applications contribuant à la fluidification du trafic par la mise à disposition de données en temps réel.

Grâce à celles-ci, le GPS propose les trajets les plus rapides tenant compte des conditions de circulation et non pas uniquement des trajets les plus courts. J'encourage les villes et communes à travailler avec les différentes sociétés qui utilisent les données pour fournir les informations de mobilité. Collaborer signifie mettre à disposition des données à jour et de bonne qualité.

Pour aider celles et ceux qui désirent collaborer à une mobilité intelligente, je lancerai en 2018, en collaboration avec le ministre de l'Agenda numérique, le projet Smart Mobility ayant pour but d'accélérer la mise en œuvre de la politique *open data* du gouvernement, par la mise à disposition des données et des flux de données existantes ou manquantes dans le domaine de la mobilité.

En tant que libéral, il me semble qu'il est de mise d'éviter des situations de monopole, en garantissant à tous l'accessibilité des données de mobilité dans un format standard. L'opportunité en matière de mobilité est de passer de GPS monomodaux à multimodaux. Il est cependant clair que la création des données est une tâche revenant à l'ensemble des acteurs publics et privés touchant de près ou de loin la mobilité. À ce stade, il n'est pas souhaitable que l'État fédéral centralise toutes les données à lui seul. Je soutiens davantage les initiatives comme celles du Comité de pilotage ITS que j'ai mis en place, il y a quelques mois, afin de répondre à ce type de problématique de façon coordonnée entre les Régions et le fédéral.

Un certain nombre de communes, particulièrement les grandes, adhèrent au système MaaS (*Mobility as a Service*) dans lequel des données doivent être injectées de manière virtuelle - par exemple, les jours de rentrée scolaire - et peuvent mettre des données en ligne dans la cas de la fermeture d'une route. Les itinéraires ne sont en conséquence plus empruntés. Cela nécessite une interaction et une implication très fortes des autorités communales et des sociétés qui gèrent ces sites et qui sont de plus en plus nombreuses. Vous pouvez communiquer l'information à une société mais une autre n'en disposera pas. Nous sommes face à une atomisation de l'utilisation des données, la difficulté résidant, pour les autorités locales, dans leur capacité d'action et de communication en temps réel des itinéraires déconseillés.

14.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos explications. J'entends que vous ne souhaitez effectivement pas jouer le rôle de coordinateur. Je me pose des questions sur les capacités des communes et des petites villes; en effet, cela est plus aisé pour les grandes villes. Je vois mal comment les plus petites communes pourraient jouer ce rôle centralisateur. Je retiens que vous lancez le projet Smart Mobility. Il est certainement possible d'aller plus loin dans la réflexion pour trouver une solution efficace.

Lors des événements en Région wallonne, il est possible, par le centre PEREX, de centraliser une série de données. Nous devrions arriver à ce genre de réponse également. Chacun doit jouer son rôle. Je ne pense pas que les petites communes soient capables d'assumer ce rôle pour l'instant.

14.04 François Bellot, ministre: Le rôle de l'État consiste à favoriser l'émergence de solutions et à coordonner, mais pas à centraliser les données. Les Régions nous ont d'ailleurs bien dit qu'elles étaient seules compétentes pour la gestion de leurs réseaux - routier et autoroutier. Nous voulons être les facilitateurs de la mise en oeuvre de solutions techniques mises à disposition des Régions et des gestionnaires de voiries locales, régionales ou provinciales.

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

15 Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des ventes de voitures électriques" (n° 22356)

15 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijgende verkoop van elektrische voertuigen" (nr. 22356)

15.01 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, nous avons récemment appris que la vente de voitures électriques dans notre pays avait significativement augmenté entre 2015 et 2016. Cette augmentation se chiffre à hauteur de 147 % en un an, ce qui fait de notre pays le premier en l'Europe à avoir autant vendu sur le marché automobile.

Concrètement, c'est environ 10 000 voitures électriques qui s'ajoutent aux routes belges, contrairement à nos voisins européens comme les Pays-Bas ou le Danemark, qui voient leurs ventes chuter sur la même période. Ainsi, les voitures électriques représentent 1,6 % de la totalité du parc automobile. Ce taux nous permet d'être à la sixième place au niveau européen, aux côtés de la Suède et de la Suisse.

Quant aux infrastructures adéquates pour ce type de voitures, la Belgique investit énormément, avec plus de 20 stations de recharge par 1 000 kilomètres et se classe quatrième au niveau européen derrière la Suisse, le Luxembourg et les Pays-Bas.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer l'évolution de la vente de voitures électriques depuis le début de la législature? Combien de personnes ont pu profiter depuis 2014 des incitants fiscaux disponibles pour acheter ce type de voiture? Ces incitants sont-ils la principale raison de cette hausse des ventes? Voyez-vous d'autres raisons ou facteurs qui l'expliqueraient?

Objectivement, la Belgique est bien classée au niveau européen, nous pensons qu'il faut maintenir cette exigence pour les années à venir dans l'intérêt du citoyen. Trois axes nous paraissent pertinents à renforcer. Tout d'abord, les incitants fiscaux: vont-ils être maintenus voire élargis? Ensuite, les investissements liés aux infrastructures: quelle stratégie d'action favoriserait la présence de bornes de recharge électriques au kilomètre? Enfin, les campagnes d'information car la pédagogie est un des leviers pour inciter l'accroissement de voitures électriques: estimez-vous que l'action du gouvernement doit s'axer davantage sur de telles campagnes?

15.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, en ce qui concerne la vente de voitures électriques, je ne peux vous communiquer de chiffres. Par contre, je peux vous fournir l'information relative à l'immatriculation de véhicules électriques. Je vais vous remettre ces chiffres relatifs à l'évolution de l'immatriculation de véhicules électriques, purs et hybrides, depuis 2014.

Il y a un large éventail d'incitants fiscaux à divers niveaux administratifs mais hors de mes compétences. Pour ce qui est des informations à ce sujet, je vous renvoie vers les Régions et le Ministre des Finances.

Je partage votre opinion selon laquelle les carburants alternatifs comme l'électricité devraient être favorisés et même soutenus. Les initiatives que vous avez proposées sont certes intéressantes mais ne relèvent malheureusement pas de ma compétence. Je suggère donc que vous portiez le débat auprès du ministre compétent pour les aides au secteur.

15.03 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

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

16 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat van het Leuvense station" (nr. 22379)

16 Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare de Louvain" (n° 22379)

16.01 Els Van Hoof (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een opeenvolging van vragen over de staat van het Leuvense station. Ondertussen heb ik via schriftelijke vragen reeds een antwoord gekregen op een aantal elementen die terugkomen in mijn mondelinge vraag omdat de problemen inzake netheid en toegankelijkheid al een tijdje aanslepen.

U hebt een onderhoudsplan overgemaakt voor onder andere de luifels van het station, die al sinds lang niet meer zijn hersteld en gereinigd.

Een belangrijke problematiek blijft de toegankelijkheid van het station en het feit dat er veel liften defect zijn en roltrappen die al een tijdje buiten werking zijn. Inmiddels hebt u meegegeven dat aan de roltrappen zal worden gewerkt.

Hebt u een zicht op de huidige werkzaamheden? Wanneer worden deze afgerond?

Wat gebeurt er met betrekking tot de toegankelijkheid van het station? Er is in het station van Leuven een actie geweest met minder mobiele personen, die aangaven dat het voor hen moeilijk was het station via de hoofdingang te bereiken. Hebt u voor dat probleem oplossingen uitgewerkt?

Een belangrijk algemeen euvel is dat de reizigers niet worden geïnformeerd over de werkzaamheden en de defecten. Een duidelijke signalisatie in en rond het station of bijvoorbeeld een app met actuele informatie kan daarover duidelijkheid scheppen.

16.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van Hoof, de NMBS informeert mij dat bij de renovatie van het station van Leuven veel aandacht werd besteed aan de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit. In samenspraak met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap werd de toegang tot het gebouw ter hoogte van het perron gesitueerd, zowel voor rolstoelgebruikers als voor blinden. Via deze toegang komen zij onmiddellijk in de wachtzaal terecht, waar een aangepast loket ter beschikking staat van de rolstoelgebruikers. Het was niet mogelijk om in het station van Leuven in een helling naar de hoofdingang te voorzien, omdat de beschikbare ruimte te beperkt is en men dus niet zou kunnen voldoen aan de wettelijk geldende normen.

Het station van Leuven fungeert als proefproject, om de communicatie bij werkzaamheden en/of defecten ten aanzien de klanten te verbeteren. Er werd bijvoorbeeld een standaardaffiche ontwikkeld die de reizigers in geval van allerhande defecten moet informeren.

Wat betreft de communicatie met de klanten en het geleiden van de reizigers tijdens werkzaamheden, wordt de signalisatie aangepast aan de fasering van de werkzaamheden. Bijkomend wordt er tussentijds controle uitgevoerd om te kijken of de signalisatie nog adequaat is.

De NMBS informeert mij dat haar aanbestedingsprocedure voor de reiniging van de luifels is afgerond en dat een aannemingscontract werd gesloten. De reiniging van de luifels kan aanvangen zodra de werken aan de perrons en de luifels zijn afgerond. De luifels zullen jaarlijks worden gereinigd. Daarbij is het nodig de bovenleiding buiten spanning te zetten.

Het station te Leuven wordt wel degelijk systematisch onderhouden. De roltrappen en liften worden bijvoorbeeld zes keer per jaar onderhouden en vier keer per jaar gekeurd. Ook worden alle perrons en onderdoorgangen dagelijks gereinigd.

De werkzaamheden aan perron 1 zijn volop in uitvoering. Begin december werd het heraangelegde perron 1A kant Brussel in dienst genomen en werd het gedeelte kant Tienen afgesloten. Deze fase zal duren tot mei 2018. Met behulp van tijdelijke signalisatie worden de reizigers naar de perrons geleid. De roltrappen in de onderdoorgang kant Brussel zijn allemaal operationeel. De roltrappen in de onderdoorgang kant Tienen zijn de oudste en vertonen inderdaad het vaakst mankementen. De NMBS laat weten dat zij momenteel werken.

16.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het volledige antwoord. Het blijft belangrijk om het accent te leggen op de communicatie met de reiziger. Dat neemt immers heel wat frustratie en onzekerheid weg. Ik meen dus dat dit wel een werkpunt blijft.

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

17 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les centristes sur les autoroutes" (n° 22672)**

17 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale**

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de middenvakrijders op de snelwegen" (nr. 22672)

17.01 Emir Kir (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je viens aujourd'hui avec une question sur les centristes, non pas les politiciens mais les conducteurs sur les autoroutes. Nous sommes tous confrontés à cette situation et le sujet m'a intéressé.

Les centristes sur les autoroutes énervent pas mal d'automobilistes. À ce propos, l'institut Vias propose de doubler l'amende infligée à ceux qui monopolisent la bande du milieu au lieu de se rabattre. Le montant du procès-verbal pourrait bientôt passer de 58 à 116 euros. En effet, ce comportement constitue une infraction de premier degré selon le Code de la route. Une attitude qui peut même être dangereuse si l'automobiliste excédé décide de doubler par la droite. D'après Benoit Godart, porte-parole de Vias, "ce qui n'est pas juste, c'est que celui qui va vous dépasser par la droite, lui, va ramasser une amende de 116 euros (deuxième degré). C'est injuste puisque s'il vous dépasse par la droite, c'est qu'à la base il y a quelqu'un qui reste au milieu".

Monsieur le ministre, sur base de ces informations, je souhaiterais vous interroger pour connaître les conclusions de la proposition de Vias. Qu'en pensez-vous? Je sais que le sujet est débattu en Commission fédérale pour la Sécurité routière. Existe-t-il déjà un calendrier si un suivi est prévu?

17.02 Minister **François Bellot:** Mijnheer Kir, ik zal in het Nederlands antwoorden.

Enkele weken geleden heeft het Vias Institute een enquête gehouden die aantoont dat de middenstrook bezetten op de autosnelweg door bestuurders als het meest irritante gedrag wordt beschouwd. 27 % van de Belgische bestuurders vermeldt het als grote ergernis. Volgens Vias Institute kan dat gedrag gevaarlijk zijn, want het verplicht de bestuurders die op de rechterrijstrook rijden, om een ingewikkeld manoeuvre uit te voeren om het voertuig in te halen. Sommige autobestuurders reageren op dat gedrag door de middenvakrijder rechts in te halen, wat niet enkel verboden, maar daarenboven ook gevaarlijk is.

Ik heb me nog geen definitief beeld kunnen vormen betreffende het vraagstuk. Het is raadzaam hierover ook de visie van de andere belanghebbenden te kennen. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid is daartoe het geschikte forum. De sensibilisering is een geregionaliseerde bevoegdheid; het zijn dus de regio's die rond het thema campagne kunnen voeren. Ik heb weet van een campagne van de Vlaamse overheid rond het thema in 2015. De slogan van de campagne was: blijf niet plakken op de middenstrook.

La Commission fédérale pour la Sécurité routière a tenu sa première réunion introductive hier. La question des centristes n'a pas encore été abordée. Ce sera, sans doute, le cas lors de la prochaine session dans la première moitié de 2018. Je pense que cela se passera durant la troisième semaine de février.

17.03 Emir Kir (PS): Madame la présidente, le ministre a répondu à la question. J'ai cru comprendre que la question sera à l'ordre du jour de la Commission fédérale pour la Sécurité routière. Je reviendrai sur le sujet à ce moment-là.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente:** Les questions jointes n^{os} 22397 de M. Gautier Calomne et 22589 de M. Gilles Foret sont transformées en questions écrites. M. Wouter Raskin est absent pour poser sa question n^o 22425. La question n^o 22435 de Mme Catherine Fonck est transformée en question écrite. Les questions n^{os} 22473 et 22477 de M. Laurent Devin ainsi que la question n^o 22516 de Mme Karin Temmerman sont également transformées en questions écrites.

18 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sneeuwvrij maken van de perrons" (nr. 22536)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "sneeuw en ijzel op de perrons" (nr. 22549)

18 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déneigement des quais" (n^o 22536)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les quais enneigés et verglacés" (n° 22549)

La **présidente**: Mme Lahaye n'est pas présente.

18.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week was er in heel ons land hevige sneeuwval. Op de tv zagen wij beelden van allerlei problemen op de weg, op fietspaden en op voetpaden. Ook op de perrons waren er echter problemen door sneeuwval en ijsvorming. Niet alle perrons in de stations werden sneeuwvrij gemaakt waardoor reizigers zich soms op ijzige, gladde en gevaarlijke perrons moesten begeven om de trein te nemen. Dat is natuurlijk niet comfortabel. Bovendien rijst de vraag wie er verantwoordelijk is indien reizigers uitglijden door de sneeuw of ijs op het perron en zich verwonden. In veel gemeenten zijn bewoners verplicht om het voetpad voor hun woning sneeuwvrij te maken. Hoe zit dat bij de perrons? Daarover gaan mijn vragen.

Mijnheer de minister, onder wiens bevoegdheid valt het sneeuwvrij maken van de perrons?

Wat zijn daartoe de concrete richtlijnen en afspraken binnen de NMBS-Groep?

Wie is er aansprakelijk voor de schade indien een persoon uitglijdt doordat het perron en/of de toegangsweg en/of de trappen naar de perrons niet sneeuwvrij gemaakt werden?

Wat is het budget voor de aankoop van bestrijdingsmiddelen zoals strooizout?

18.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS is verantwoordelijk voor het sneeuwvrij maken van de perrons. De dienstverlening van de NMBS bij extreem winterweer bestaat in het algemeen uit het begaanbaar houden of maken van de toegang tot de stations, de stopplaatsen en de stationsomgeving. Het gaat daarbij specifiek om de toegang tot de perrons en de parkings. Voor de perrons is het doel daarbij om stroken begaanbaar te houden. Een gemeenschappelijk winterplan van de NMBS en Infrabel beschrijft de infrastructuur, het materieel en de menselijke middelen om een aantal infrastructuren voor de klanten sneeuwvrij te houden.

Voor de perrons kan de NMBS aansprakelijk worden gesteld door slachtoffers van valpartijen. Om een schadevergoeding te verkrijgen, dienen evenwel ofwel een fout ofwel een nalatigheid te worden bewezen in hoofde van de NMBS die in oorzakelijk verband staat met de opgelopen schade, ofwel een gebrek door de gladheid van het perron die het ongeschikt maakt voor normaal gebruik. Een fout, nalatigheid, gebrek en/of onhandigheid van de bewaarders is dus een feitenkwestie die geanalyseerd moet worden in het licht van de plaatselijke en tijdelijke omstandigheden ter zake.

De NMBS laat mij weten dat het budget voor het sneeuwvrij maken ongeveer 200 000 euro per jaar bedraagt. Het sneeuwruimen, onder andere met sneeuwruimers, en het strooien van zout gebeuren zowel door het eigen personeel als door privéfirma's. De NMBS koopt zelf voor 35 000 euro per jaar aan strooizout, goed voor 265 ton.

18.03 Inez De Coninck (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. U bevestigt dus dat de verantwoordelijkheid bij de NMBS ligt. U haalde aan dat er ook zaken gebeuren: 200 000 euro per jaar en 265 ton strooizout. Dat is niet min, maar in mijn eigen station heb ik moeten vaststellen dat de perrons en trappen spiegelglad waren en dat het ingrijpen door de NMBS beperkt was tot het afroepen van de mededeling dat er opgelet moest worden voor de gladde trappen.

Ik besef dat het moeilijk is om in elke stopplaats in te spelen op ijsvorming en sneeuwval, maar misschien is er een oplossing te vinden in de resolutie die wij hier hebben goedgekeurd voor een betere benutting van de stationsgebouwen. Men zou eventueel concessies kunnen uitschrijven voor treinpunten, naar analogie van de postpunten. Het sneeuwvrij houden van de perrons zou in stopplaatsen waar er ook een station is als een taak opgelegd kunnen worden aan de concessionaris.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des dash cams dans les voitures de police" (n° 22540)

19 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van dashcams in politievoertuigen" (nr. 22540)

19.01 Emir Kir (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai interrogé le ministre de l'Intérieur sur ce sujet la semaine passée. Il m'a donné des éléments de réponse et m'a renvoyé vers vous.

Il a notamment dit qu'"il appartenait au ministre de la Mobilité de prendre des initiatives destinées à modifier la loi". Il a ajouté qu'il me renvoyait vers vous "pour obtenir de plus amples informations quant aux progrès enregistrés dans ce dossier. Les besoins de la police ont été pris en compte, mais c'est à M. Bellot de parachever le travail".

Votre porte-parole a déclaré dans la presse: "Un groupe de travail s'est en effet réuni, afin de réfléchir à la manière dont il fallait adapter le texte légal pour s'adapter aux besoins et à la réalité du terrain. Nous avons reçu une première proposition du ministre de l'Intérieur afin de modifier la loi. Mais le texte n'est pas encore abouti. Nous lui avons demandé de l'affiner pour pouvoir travailler dessus. Il s'agit notamment de voir où sera placée la *dash cam*."

Monsieur le ministre, pourriez-vous me tenir au courant de l'état d'avancement de la modification de la loi et du timing de sa mise en œuvre permettant ainsi l'utilisation de *dash cams*? De quand datent les derniers contacts avec les acteurs concernés? Où en est-on avec le groupe de travail? Avez-vous déjà des conclusions? Quelles seront principalement les infractions routières visées?

19.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'utilisation des *dash cams* en tant que caméras mobiles par les services de police est régie par la loi sur les caméras qui est, comme vous l'avez indiqué, de la compétence du ministre de l'Intérieur.

La réglementation routière en soi n'interdit pas l'utilisation de moyens techniques comme des caméras pour constater les infractions en présence d'une personne qualifiée. Uniquement les infractions constatées par des appareils automatiques fonctionnant sans agent qualifié doivent être désignées par arrêté royal. En l'occurrence, nous parlons d'agents qualifiés.

Un projet d'arrêté royal est en cours d'élaboration visant à étendre la liste des infractions qui peuvent être constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié comme le non-respect du signal F117 (zone de basse émission), de l'article 17.6 (interdiction de dépassement pour le camion de plus de 7 tonnes et demie par temps de pluie), des signaux C21 et C23 (dépassement des masses maximales autorisées et interdiction des véhicules destinés ou utilisés pour le transport des choses) ainsi que le non-respect des signaux lumineux de circulation placés au-dessus des bandes de circulation ou partie de la voie publique (article 62.2). Voilà pour la partie Code de la route. Le reste est du ressort de mon collègue de l'Intérieur.

Un groupe de travail se penche sur ces questions pour savoir qui fait quoi. En tous les cas, le projet d'arrêté royal que je viens de vous indiquer relève de ma compétence et le travail est en cours.

19.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, votre précision est claire et essentielle. Selon moi, nous avons assisté à un quiproquo résultant d'un défaut d'explication. Bien entendu, vous devez intervenir dans le cadre de vos compétences, mais la loi "caméras" est-elle du ressort du ministre de l'Intérieur ou bien du secrétaire d'État à la Protection de la vie privée?

19.04 François Bellot, ministre: Lorsqu'un agent qualifié est posté à côté de la caméra, on considère que celle-ci constitue un simple moyen d'apporter une preuve. L'agent qualifié suffit. En revanche, lorsqu'elle est placée en l'absence de tout agent qualifié, par exemple quand un poids lourd s'engage dans une rue limitée à trois tonnes et demie, c'est par le biais de l'arrêté royal que je dois prendre des dispositions avec mon collègue de la Justice. Dans ce cas, il faut régler la question ensemble et préciser le moyen de fournir une preuve suffisante pour démontrer qu'un véhicule est en infraction.

En clair, la *dash cam* dans un véhicule ne pose pas de souci. Si l'agent qualifié est présent, c'est lui qui signe le document, en quelque sorte. En son absence, il faut avoir précisément désigné dans un arrêté royal la catégorie d'infractions relevant de cette méthode.

19.05 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, j'aimerais encore vous poser une dernière question.

La **présidente**: Une dernière!

19.06 Emir Kir (PS): Faut-il modifier la loi pour équiper les véhicules de la police de *dash cams*?

19.07 François Bellot, ministre: C'est la loi "caméras" qui doit être modifiée, parce qu'elle définit des points fixes uniquement installés sur la voie publique. En revanche, dans le cas d'une *dash cam*, le véhicule tournera à droite ou à gauche et ira inmanquablement sur des lieux privés.

19.08 Emir Kir (PS): Cela ressortit donc à la loi sur la vie privée.

19.09 François Bellot, ministre: Il incombe à la loi "caméras", puisqu'elle s'intéresse aussi au respect de la vie privée, de régler l'usage de la *dash cam* par la police. En revanche, quand ce dernier moyen est employé dans des cas relevant du Code de la route, on doit respecter la loi "caméras" pure et dure.

La différence entre une *dash cam* et une caméra telle qu'on l'entend est que, dans un cas, l'outil est amovible et, dans l'autre, non. Il importe donc de respecter les règles relatives à la voie publique.

19.10 Emir Kir (PS): Donc, l'usage de la *dash cam* est réglé par la loi "caméras", dont l'application ressortit au ministre de l'Intérieur.

La **présidente**: Monsieur Kir, il faudrait peut-être poser la question au secrétaire d'État à la Protection de la vie privée.

19.11 Emir Kir (PS): C'est parfait.

En revanche, monsieur le ministre, le recours à la *dash cam* sans agent qualifié relève bien de vos compétences ainsi que de celles du ministre de la Justice.

19.12 François Bellot, ministre: Oui.

19.13 Emir Kir (PS): C'est parfait. Nous y reviendrons certainement après le Nouvel An.

La **présidente**: Avant le Nouvel An!

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

20 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'infractions pour conduite sous l'influence de la drogue" (n° 22541)

20 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal overtredingen wegens rijden onder invloed van drugs" (nr. 22541)

20.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, j'aborde ici un sujet grave, celui de la hausse des infractions pour conduite sous influence de la drogue.

Depuis plus de vingt ans, l'Institut Vias donne des formations à des contrevenants condamnés dans le cadre de peines alternatives. Durant ces formations, leurs formateurs sensibilisent, de manière interactive, de petits groupes de participants aux risques liés à leur comportement et ils recherchent ensemble des alternatives à ce comportement. Depuis 2012, l'Institut Vias donne un module distinct relatif aux "Drogues dans la circulation" dans certains arrondissements.

Nous sommes un des rares pays européens à dispenser ce type de formation. Plus de 1100 candidats l'ont déjà suivie. Une analyse de leur profil montre que plus de la moitié d'entre eux avait entre 18 et 25 ans. Dans trois quarts des cas, ils ont été condamnés pour usage de cannabis au volant; 12 % d'entre eux avaient pris des amphétamines et 9 % de la cocaïne.

Quelles mesures ont-elles été prises depuis 2014 pour lutter contre la hausse des infractions liées à la conduite sous l'influence de la drogue? Quels ont été les budgets prévus? Les peines alternatives ont-elles un impact sur les comportements récidivistes? Quel bilan en tirez-vous?

20.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, comme je l'ai précisé lors d'une précédente question, la hausse des infractions pour conduite sous influence de drogue est certainement reliée à la prolifération des drogues synthétiques, populaires chez les jeunes, mais aussi à l'introduction du test salivaire, en 2011, qui a facilité les contrôles et l'importance accrue donnée par la police à cette problématique.

En effet, dans le Plan national de sécurité (PNS) et dans les plans zonaux de sécurité de la police, la conduite sous influence de l'alcool et de la drogue est une thématique prioritaire. Au cours des campagnes BOB annuelles, il est de plus en plus accordé attention à cette problématique. En outre, le nombre de tests mis à disposition de la police par la justice augmente chaque année. En 2017, le nombre de tests salivaires mis à disposition des services de police a été doublé et est passé de 18 000 à 36 000 en un an.

En ce qui concerne d'autres mesures spécifiques à la drogue, je citerai un projet relatif à l'analyse salivaire des drogues, à utiliser après un test salivaire positif, et à la mise en place du test sanguin sur lequel travaille la justice et qui facilitera encore les contrôles. Le budget des tests et analyses salivaires relève de mon collègue de la Justice.

En ce qui concerne l'impact des formations données par Vias aux contrevenants condamnés dans le cadre des peines alternatives, les taux de récidive et d'intention de changer de comportement ont été étudiés. Bien que les conclusions des études d'évaluation tendent à montrer un certain impact sur le changement du comportement, l'efficacité des formations de réadaptation ne peut pas être définie sans équivoque pour ce qui est de la réduction de la récidive.

Certaines évaluations indiquent un effet positif sur le comportement, le taux d'accidents et la récidive, alors que d'autres ne montrent aucun effet ou très peu d'effet. Ceci étant, les études concluent qu'une formation de réhabilitation est plus efficace quand elle est combinée avec une déchéance du droit de conduire et non au remplacement.

20.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

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

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag" (nr. 22544)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verstrengen van de rijregels voor vrachtwagens" (nr. 22675)

21 Questions jointes de

- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'interdiction de dépasser pour les camions en cas de précipitations" (n° 22544)

- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le durcissement des règles pour les poids lourds en matière de conduite" (n° 22675)

21.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, selon un article de presse paru sur le site rtl.be, certains camionneurs n'hésitent pas à emprunter plusieurs bandes de circulation pour dépasser d'autres véhicules malgré les conditions climatiques difficiles sur les routes.

En effet, selon Olivier Quisquater, porte-parole de la police fédérale de la route: "L'interdiction vaut, pour les véhicules et trains de véhicules de plus de 7,5 tonnes, en cas de précipitations au sens large, de dépasser sur les routes pour automobiles, sur les autoroutes et les routes à quatre bandes et plus".

Pire encore, quelles que soient les circonstances, l'usage de la troisième bande n'est jamais autorisé pour les poids lourds, mais la police ne peut verbaliser que si elle prend un chauffeur en flagrant délit. Ainsi, vous

comptez durcir la loi.

Monsieur le ministre, sur base de ces informations, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Quelles sont actuellement vos propositions relatives au durcissement de la réglementation pour les poids lourds? Quelles initiatives envisagez-vous de prendre pour sanctionner plus sévèrement les conducteurs de camions ayant franchi la ligne rouge?

Selon un policier de la route, le montant faible de l'amende n'inciterait pas les agents, déjà en sous-effectifs, à intercepter les poids lourds, le contrôle durant près d'une demi-heure. Il dit: "Si l'amende était relevée à 174 euros, il y aurait facilement dix fois plus de verbalisations. Les caméras ANPR sont quant à elle inutiles car la majorité des véhicules sont immatriculés dans les pays de l'Est." Quelles sont vos considérations en la matière?

21.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, je proposerai à un Conseil des ministres en janvier prochain un projet d'arrêté royal qui classe parmi les infractions du deuxième degré le fait, pour un camion lourd, de dépasser par temps de précipitations. Concrètement, la perception immédiate passera, pour cette infraction, de 58 à 116 euros. À cela s'ajoutera la possibilité de détecter cette infraction de manière automatisée car l'arrêté royal du 18 décembre 2002 qui détermine les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par les appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fait foi jusqu'à preuve du contraire sera aussi adapté en ce sens. Il s'agit du fameux arrêté royal dont je vous ai parlé.

Le fait, pour un poids lourd, de rouler sur la troisième bande de circulation d'une autoroute peut être considéré comme le fait de circuler sur une voie interdite au sens de la directive 413 de 2015, dite *cross-border*. Pour cette infraction, il est donc possible d'obtenir les données du titulaire de la plaque d'immatriculation grâce au système d'échange automatisé Eucaris. Il est vrai que les autres interdictions de dépassement ne sont pas visées par la directive. Il s'agit d'une préoccupation dont j'ai déjà fait part aux autorités européennes. J'espère obtenir des avancées à ce sujet si une révision de la directive était envisagée à l'avenir.

21.03 Emir Kir (PS): Monsieur le président, de mon côté, l'incident est clos. Je remercie le ministre.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 22546 van de heer Calomne wordt uitgesteld, evenals vraag nr. 22554 van mevrouw Galant.

Vragen nrs 22615 en 22624 van mevrouw Jadin, vraag nr. 22639 van mevrouw Grovonius, vragen nrs 22649 en 22650 van de heer Van den Bergh en vraag nr. 22661 van mevrouw Fonck worden omgezet in schriftelijke vragen.

22 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec la Région bruxelloise dans la mise en œuvre d'un nouveau portail d'accès unique pour les plaintes relatives au bruit" (n° 22663)

22 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met het Brussels Gewest bij de invoering van een nieuwe unieke portaalsite voor klachten over geluidsoverlast" (nr. 22663)

22.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 17 novembre dernier, on a annoncé le lancement d'un portail d'accès unique pour les plaintes relatives au bruit à Bruxelles.

Selon la ministre bruxelloise de l'Environnement, environ 70 % des Bruxellois considèrent le bruit comme une des nuisances environnementales principales qui perturbent leur qualité de vie. Les plaintes de bruit enregistrées par Bruxelles Environnement constituent près de 60 % des plaintes en matière environnementale. Face à ce constat, elle ajoute: "La Région bruxelloise, en collaboration avec d'autres acteurs concernés (Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, la STIB, la SNCB et Infrabel), a développé le portail www.infobruit.brussels pour construire un outil commun de suivi, d'observation et de traitement afin de donner au citoyen une réponse rapide et efficace à l'introduction d'une plainte, quel que soit le type de source de bruit."

Monsieur le ministre, de manière pratique, comment fonctionnera ce partenariat entre la Région bruxelloise, la SNCB et Infrabel? Quels sont les moyens mis en place afin de garantir son succès?

22.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la collaboration entre la Région bruxelloise, Infrabel et la SNCB se base sur des conventions et sur l'utilisation des canaux existant déjà et mis à la disposition des riverains de l'infrastructure ferroviaire.

En effet, depuis de nombreuses années, la cellule Info Riverains d'Infrabel se tient à la disposition des riverains afin de répondre à leurs questions et plaintes concernant l'infrastructure ferroviaire, ceci par téléphone, via un numéro gratuit, par mail ou via son site internet.

C'est vers ce dernier canal que je renvoie le portail développé par la Région bruxelloise: www.infobruit.brussels, afin que les riverains puissent y trouver toutes les informations sur le chantier en cours ou contacter la cellule Info Riverains pour obtenir de plus amples informations. Cette dernière, forte d'une certification ISO 9001, met alors tout en œuvre pour traiter les demandes dans les délais les plus brefs, en dirigeant plus rapidement et plus directement les plaintes aux services et aux personnes concernées.

22.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Nous constatons une belle collaboration et une synergie efficace entre les institutions pour lutter contre les nuisances sonores.

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

23 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrôles dans les trains à la suite de récents incidents" (n° 22664)

23 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de controles in treinen naar aanleiding van recente incidenten" (nr. 22664)

23.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, dans un article paru sur derefactie.be, le 8 novembre dernier, des opérations de contrôle auront lieu dans les trains et dans les gares ces prochaines semaines, suite à une récente vague d'incidents et d'agressions à l'encontre du personnel de la SNCB.

D'après votre collègue M. Francken, il y aurait eu de nombreuses agressions au cours des derniers mois, impliquant des personnes sans permis de séjour et, je cite les propos de votre collègue Francken: "C'est la raison pour laquelle nous avons consulté des représentants de la police des chemins de fer et de la SNCB. Durant les prochaines semaines, de nombreuses opérations de contrôle auront lieu sur les grandes lignes. Nous allons prendre l'identité des personnes qui n'ont pas de permis de séjour afin de les mettre en centre fermé et de les renvoyer dans leur pays d'origine".

Or, à ma question parlementaire du 3 octobre dernier sur la hausse du nombre d'agressions envers les agents de la SNCB, vous m'aviez alors répondu: "La SNCB m'informe qu'elle n'effectue aucun recensement du nombre d'agressions en fonction du profil des auteurs. Le critère déterminant qu'une personne serait en décrochage de société est subjectif. Un tel recensement irait en outre à l'encontre de la législation sur la protection de la vie privée." Votre affirmation est très claire.

Voici mes questions. Quelle est votre position par rapport aux propos de votre collègue, qui sont en porte-à-faux avec votre réponse? Ces opérations ont-elles déjà eu lieu? Si oui, avez-vous une idée des résultats produits par ces actions? Existe-t-il une collaboration entre les agents de la SNCB et ceux de l'Office des Étrangers? Si oui, comment s'opère-t-elle? Quels en sont les résultats? Est-ce bien le rôle des agents de la SNCB de "servir" d'agents de police?

23.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'article paru dans la presse était basé sur un communiqué de presse erroné. Non seulement la SNCB n'avait pas connaissance d'une éventuelle recrudescence du nombre d'agressions commises par des personnes sans permis de séjour, mais elle n'avait en outre eu aucun contact avec le cabinet Francken. Il s'agissait d'une erreur de communication comme il peut s'en produire tous les jours; cette erreur a été corrigée par la suite par le cabinet du ministre Francken.

Suite à cet article, le cabinet Francken a bien organisé des réunions avec mon cabinet et celui de l'Intérieur, l'Office des Étrangers, la police fédérale et la SNCB. L'objectif était d'abord de déterminer s'il y avait vraiment une recrudescence des cas d'agressions commises par des sans-papiers dans les infrastructures ferroviaires. Je vous renvoie à mon collègue de l'Intérieur pour avoir la réponse, car ni la SNCB ni mon cabinet n'avons de vue précise sur la situation.

Si une agression est commise dans ses infrastructures, la SNCB appelle la police et n'a aucune donnée concernant les plaintes et les constats.

Le point de vue de la SNCB reste clair: sa mission est de faire en sorte de transporter des voyageurs en ordre de titre de transport et non de déterminer leur origine.

La police sera appelée si, lors d'un contrôle de titres de transport, des personnes ne sont pas en ordre et ne peuvent pas s'identifier. Cette pratique est la règle pour tout resquilleur et ne s'applique pas en particulier aux personnes sans papiers.

La SNCB signale également aux services de police les déplacements importants de personnes ou les attroupements de personnes dans les gares. Cela concerne les sans-papiers. Mais la problématique est la même pour les manifestants, par exemple. Le but est de prévenir tout problème de sécurité éventuel sur un lieu considéré comme public. Il est question ici de sécurité publique.

Par contre, contrairement à la SNCB, la police fédérale des chemins de fer (SPC) a, quant à elle, bien dans ses attributions la lutte contre l'immigration illégale. Je vous renvoie ici aussi à mon collègue de l'Intérieur, si vous souhaitez obtenir des détails sur les éventuelles actions policières puisque la SPC relève de ses compétences.

L'Office des Étrangers était bien représenté à la réunion organisée par le cabinet Francken. L'Office souhaite avoir une meilleure image de la situation afin d'anticiper les flux importants de personnes. Il n'y a pas de collaboration spécifique entre lui et la SNCB. Il recevra, toutefois, via la SPC, des informations périodiques sur les tendances des flux importants de migrants constatés par les services de police et, éventuellement, par la SNCB.

La SNCB ne remplira aucunement un rôle de police en dehors de ses missions de service public liées à la sécurisation du domaine ferroviaire et de ses compétences légales en matière de lutte contre le resquillage et les incivilités qui la concernent directement. C'est uniquement dans ce cadre que Securail pourrait être amené à prêter main forte à la police.

23.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour votre réponse. Vous avez confirmé vos propos et votre ligne directrice. Je suis ainsi rassuré quant aux missions de la SNCB, qui ne sont pas des missions de police.

Vous m'avez évidemment renvoyé vers le ministre de l'Intérieur qui est compétent pour certaines matières.

En ce qui concerne la communication que vous avez qualifiée d'erreur, sachez que nous avons l'habitude d'être confrontés à ce type d'erreur avec votre collègue qui apporte, par la suite, des corrections personnellement ou via son cabinet.

J'apprécie, en tout cas, votre précision quant aux responsabilités de chacun. J'apprécie également que vous n'entriez pas dans le jeu de votre collègue.

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

24 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux écrans d'information dans les trains S de la SNCB" (n° 22666)

24 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe infoschermen in de S-treinen van de NMBS" (nr. 22666)

24.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, il s'agit ici d'une communication positive. Il m'apparaît que ces évolutions sont positives et permettent d'inscrire la SNCB et le rail dans la modernité.

Sur le site metrotime.be, il était question des premiers nouveaux écrans d'information installés dans les trains de la SNCB. En effet, la SNCB a commencé à équiper ses trains Desiro, qui opèrent notamment sur l'offre de trains S, de nouveaux écrans d'information. Ils font partie du plan de la nouvelle CEO, Sophie Dutordoir, pour améliorer l'information au voyageur.

Monsieur le ministre, ces nouveaux écrans ont-ils déjà été évalués et améliorés depuis leur apparition? La SNCB aurait-elle eu connaissance de problèmes d'actualisation des informations fournies par les écrans en cas de perturbations sur le réseau? Si oui, lesquels? Pourriez-vous m'éclairer quant au calendrier de l'installation des écrans d'information pour l'ensemble des 305 Desiro?

24.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que depuis leur installation, ces écrans ont été régulièrement adaptés avec pour principal objectif l'amélioration de l'information aux voyageurs à bord des trains. Ces adaptations ont permis d'accroître fortement la vitesse de diffusion des informations, laquelle sera encore optimisée d'ici avril 2018, période à laquelle les écrans feront l'objet d'un important *upgrade*. Il sera ainsi possible d'informer le voyageur plus rapidement, de manière plus précise, en temps réel et en toutes circonstances.

Aucune évaluation n'a été menée à ce stade selon mes informations.

24.03 Emir Kir (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ces éléments de réponse.

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

25 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 22667)

25 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 22667)

25.01 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, de vernieuwing van het station Gent-Sint-Pieters loopt opnieuw vertraging op. De offertes voor de tweede fase van de vernieuwing, voor de sporen 7 tot en met 1 en de waterdichting, vielen blijkbaar te duur uit. Daarom moet de NMBS nu op zoek naar nieuwe aannemers om de kosten te drukken. Het project zal blijkbaar ook worden afgeslankt en de aanbesteding van de werken moet volledig worden overgedaan.

De NMBS wil geen tijdsduur plakken op de vertraging die daarmee gepaard gaat, maar laat nu al weten dat de werken ten vroegste in augustus in de plaats van begin januari 2018 kunnen starten en dat terwijl het volledige vernieuwde station volgens de oorspronkelijk planning in 2020 klaar zou zijn.

Ondertussen heeft architectuurcriticus en architect Marc Dubois in een open brief aan de NMBS opmerkingen geformuleerd met betrekking tot het budget en het ontwerp door Eurostation. Hij hekelt dat er werd gekozen voor een overkapping per twee perrons in de plaats van voor één doorlopend dak. Het onderhoud van de verticale glaswanden zou ook duur uitvallen. Hij pleit voor een afslanking van het project om de bouwtijd in te korten en geld te besparen.

Het is duidelijk dat de reizigers en de buurtbewoners hiervan de dupe zijn. Die mensen zullen nog jaren hun weg door de werken moeten banen.

Mijnheer de minister, wat waren precies de problemen met de binnengekomen offertes voor fase twee van het station Gent-Sint-Pieters? Hoeveel gingen de offertes boven het geplande budget? Welke stappen zal de NMBS nu nemen om het project af te slanken? Welke partners zullen daarbij betrokken worden en op welke manier? Wat is de planning en de timing hiervoor? In welk budget is voorzien voor de tweede fase van de werken? Wanneer wil de NMBS een nieuwe aanbesteding lanceren? Wanneer wil de NMBS de werken van de tweede fase laten starten en wanneer zouden de werken klaar moeten zijn? Welke lessen trekt de NMBS uit dit project? Welke lessen trekt u uit dit voorval?

25.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, de NMBS informeert mij dat een aanbesteding van

de tweede fase van de werken is gelanceerd. Door de grote afwijking tussen raming en offertes was de financiële draagkracht van de bouwheren NMBS en De Lijn overschreden.

De directiecomités van de NMBS en De Lijn hebben om die reden beslist de lopende aanbestedingsprocedure stop te zetten en over te gaan tot een heraanbesteding. Om over voldoende kandidaten te kunnen beschikken en de concurrentie te verhogen, is er gekozen voor een open onderhandelingsprocedure, met voorafgaande bekendmaking op Europees niveau. Die procedure is momenteel lopende en het resultaat zal mee de einddatum van het project beïnvloeden.

De NMBS bestudeerde reeds verschillende besparingsmaatregelen. Het nieuwe aanbestedingsdossier werd uitgewerkt op basis van de gekozen maatregelen. De NMBS voegt eraan toe dat zij als aanbestedende overheid geen details kan vrijgeven over de aanbesteding aangezien die de onderhandelingen zou kunnen beïnvloeden.

De complexiteit en de omvang van het project, in combinatie met de realisatie in een station in exploitatie en met steeds toenemende aantallen reizigers, maken dit tot een uitzonderlijk en eenmalig project. De NMBS verbetert, op basis van onder meer dit project, het projectmanagement en de sturing van de investeringsprojecten, zowel van de grote projecten als de kleinere dossiers.

25.03 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag wat de verwachte vertraging voor de werken zou kunnen zijn.

Ik begrijp dat een aantal zaken nog moeten worden gedaan. Wanneer zal het station Gent Sint-Pieters klaar zijn? Is dat in 2025? Is dat in 2026? Hebt u een idee daarvan? Heeft de NMBS een idee daarvan?

25.04 Minister **François Bellot:** Ik heb geen idee.

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

De **voorzitter:** De vragen nr. 22668 van de heer Olivier Maingain en nr. 22670 van de heer Raoul Hedebouw worden uitgesteld.

26 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des lunettes intelligentes pour les interventions d'urgence" (n° 22671)**

26 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van slimme brillen bij spoedinterventies" (nr. 22671)**

26.01 **Emir Kir (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, ce sujet vous intéressera certainement. C'est l'utilisation des lunettes intelligentes pour les interventions d'urgence. Le 5 décembre dernier, l'institut Vias a organisé à Anvers une journée d'étude sur l'utilisation des technologies innovantes pour notre sécurité. À cette occasion, le projet avec lunettes intelligentes mené à l'hôpital André Renard a été présenté.

En effet, lorsque l'équipe d'urgence de l'hôpital de Herstal se rend sur les lieux d'un accident, l'un des infirmiers à bord de l'ambulance spécialisée porte, depuis avril, des lunettes intelligentes. Ces dernières sont reliées à un smartphone qui transmet toutes les images par la 3G/4G ou le wifi à l'hôpital. Les lunettes filment tout ce que le secouriste voit et envoie en même temps les images de manière cryptée.

Dès lors, un médecin peut assister à la scène depuis l'hôpital et donner un feedback immédiat. L'infirmier urgentiste présent sur le terrain a les mains libres et peut suivre les indications du médecin tout en filmant, ce qui permettra au médecin d'effectuer un premier diagnostic. De son côté, le médecin peut aider l'infirmier spécialisé au besoin. De plus, l'hôpital est encore mieux préparé à la venue du patient. Résultat: une équipe d'urgence mieux coordonnée peut traiter le patient de manière plus adéquate.

Selon Tine Vandecasteele, porte-parole "sécurité" de l'institut Vias, "nos policiers et nos pompiers pourraient également les utiliser. Les experts du Centre de Crise pourraient, par exemple, observer en temps réel, par le biais d'un agent sur place, les événements qui ont lieu lors d'une manifestation de masse. Un pompier

pourrait aussi demander via ses lunettes le plan d'une maison en feu. Plus vous intervenez vite, plus vous sauvez des vies humaines ou plus vite vous contrôlez les situations dangereuses. Dans ce type de situations, les lunettes intelligentes constituent de précieux outils".

Dès lors, monsieur le ministre, sur la base de ce projet-pilote et de son financement, une estimation de la faisabilité technique et financière est-elle déjà définie par vos services pour une généralisation éventuelle de son utilisation en Belgique? Si oui, quel serait le calendrier de sa mise en œuvre? Si non, pourquoi pas? Monsieur le ministre, je voudrais connaître votre avis sur l'expérience.

26.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, tout d'abord, je tenais à vous informer que la journée d'étude que l'institut Vias a organisée le 5 décembre 2017 à Anvers afin de présenter pour la première fois la technologie des lunettes intelligentes au personnel de première intervention (policiers, pompiers, ambulanciers, etc.) fait partie des missions de recherche exécutées dans le cadre de ses nouveaux objectifs dans le domaine de la sécurité.

L'étude a été menée par l'hôpital André Renard à Herstal. Selon Vias, le coût et les options de mise en œuvre ne sont pas encore envisagés. Le cas échéant, cette responsabilité ne relève apparemment pas de mes compétences, en termes d'équipement des zones de secours.

26.03 Emir Kir (PS): Me renvoyez-vous vers le ministre de l'Intérieur?

26.04 François Bellot, ministre: Je pense qu'il s'agit du ministre de l'Intérieur. S'il y a des équipements, ce sera dans les zones de secours. C'est sans doute à ce niveau-là que l'évaluation doit se faire. Je présume que c'est pour les personnes qui sont sur le terrain. Ou alors, s'il s'agit de données médicales, adressez-vous à la ministre de la Santé publique.

26.05 Emir Kir (PS): Je vais m'adresser au ministre de l'Intérieur.

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

27 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de plaques d'immatriculation en novembre en Belgique" (n° 22673)

27 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van nummerplaten in België in de maand november" (nr. 22673)

27.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, 39 645 voitures neuves ont été immatriculées, selon une information parue dans la presse, en novembre, en Belgique. Cela représente un nombre identique à celui enregistré durant le même mois de l'année passée, indique la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle.

En effet, depuis le début de l'année, 518 486 véhicules neufs ont été immatriculés, soit une hausse de 2,47 % en glissement annuel, précise la fédération sectorielle. Pour le 36^{ème} mois consécutif, les véhicules utilitaires légers ont poursuivi leur marche en avant avec, cette fois, une amélioration mensuelle de 14,3 %. Les immatriculations des véhicules utilitaires lourds de moins de 16 tonnes ont refermé le mois de novembre sur une situation d'équilibre parfait, tandis que les immatriculations de véhicules utilitaires lourds de 16 tonnes et plus ont largement progressé, ce qui leur permet d'annoncer un total annuel en progression de 4,5 %, poursuit la FEBIAC. Enfin, le marché des deux roues est demeuré en ligne avec les résultats constatés durant les mois écoulés, annonçant un recul mensuel de 25,6 % pour un retrait annuel de 8,9 %, conclut la Fédération.

Monsieur le ministre, quelle est votre analyse de ces chiffres? Avez-vous pu en tirer des conclusions? Pouvez-vous expliquer les raisons de la hausse du nombre de véhicules immatriculés?

27.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, je n'ignore pas l'influence actuelle des informations véhiculées par les médias et je voudrais inciter à la prudence.

Les chiffres que vous présentez divergent en effet sensiblement des chiffres fournis par la DIV sur le site internet du SPF Mobilité et Transports. Ainsi, le nombre de nouveaux véhicules immatriculés en novembre 2017 s'élève à 55 036 unités contre 64 356 en novembre de l'année passée. Le nombre de nouveaux véhicules immatriculés entre le 1^{er} janvier 2017 et le 30 novembre 2017 s'élève à 713 981 unités contre 714 552 durant la même période de l'an dernier.

Je peux en conclure qu'il y a cette année une légère diminution du nombre de nouveaux véhicules immatriculés. Ce n'est pas beaucoup: la baisse est d'un millième.

En ce qui concerne la hausse importante des immatriculations de véhicules utilitaires légers, je constate que ceux de la masse maximale autorisée inférieure à 3,5 tonnes sont de plus en plus utilisés pour le transport routier de marchandises, au niveau national comme international. Cette évolution résulte de plusieurs phénomènes. C'est une croissance spectaculaire du commerce électronique, mais aussi des restrictions, de plus en plus importantes imposées aux poids lourds, au niveau européen quant au tachygraphe, aux temps de conduite et de repos, aux conditions d'accès à la profession et à la formation continue des chauffeurs. À cela s'ajoutent les taxes kilométriques apparues dans plusieurs pays, dont le nôtre, ainsi que les politiques de mobilité urbaine qui tendent à éloigner les camions des villes.

À ce propos, j'ai encore plaidé récemment au niveau européen pour que les dispositions réglementaires applicables aux poids lourds soient étendues aux camionnettes pour éviter toute distorsion de concurrence, et améliorer la sécurité routière; en effet, on voit une augmentation du nombre d'accidents dans ce type de véhicules alors que tous les autres régressent, à l'exception du vélo à Bruxelles. Il faut agir. Nous avons aussi plaidé pour l'obligation d'obtenir une licence pour les exploitants de ce type d'engins. Mais cela ne peut se faire qu'au niveau européen. Cela ne peut pas être une stratégie belgo-belge.

27.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour tous les chiffres qui remettent à sa juste valeur la réalité. Un report se fait sur les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, qui subissent moins de pressions, alors qu'un travail a été mené au niveau européen et au niveau national sur les poids lourds.

Vous dites vouloir entamer une réflexion au niveau belge et au niveau européen pour qu'on vienne avec un projet de licence qui encadre au mieux cette situation.

27.04 François Bellot, ministre: Il faut savoir que nous avons fait ce qu'on appelle "l'Alliance du routier" de neuf pays européens. C'est une des revendications des neuf pays. Cela doit se faire uniquement dans un cadre européen. Cela ne se peut pas dans un cadre uniquement national.

L'Alliance du routier a été créée pour lutter contre le dumping social, améliorer la sécurité routière, etc. Elle regroupe entre autres la France, l'Italie, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche, le Grand-duché du Luxembourg et la Belgique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin de l'impunité des scooters et des voitures sans permis" (n° 22674)

28 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van de straffeloosheid voor scooters en voertuigen waarvoor er geen rijbewijs nodig is" (nr. 22674)

28.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, selon un article paru sur rtl.be le 4 décembre dernier, les cyclomoteurs, les quatre roues légers et les vélos électriques Pedelec – qui atteignent 45 km/h – devaient être immatriculés et être pourvus d'une plaque avant le 11 décembre de cette année. En effet, les autres engins concernés par l'immatriculation sont les quatre roues légers – comme les voitures sans permis et les voiturettes de golf – mais aussi le vélo électrique Pedelec. Les nouveaux cyclomoteurs depuis 2015 devaient déjà être immatriculés. Ce sont les plus anciens achetés avant le 31 mars 2014 qui doivent désormais l'être, sous peine de recevoir une amende.

Monsieur le ministre, quel premier bilan tirez-vous de l'application de cette mesure? D'autres initiatives sont-elles, à ce stade, à l'ordre du jour? Pouvez-vous nous préciser la nature des peines ou amendes prévues en

cas d'oubli ou de refus d'immatriculation? Sont-elles déjà appliquées?

28.02 François Bellot, ministre: Monsieur Kir, l'immatriculation des nouveaux cyclomoteurs a été rendue obligatoire en 2014. Une campagne de régularisation a ensuite été lancée le 11 décembre 2015, afin d'immatriculer tous les cyclomoteurs mis en circulation avant le 31 mars 2014, si bien que le parc de cyclomoteurs et de quadricycles – à l'exception des Speed Pedelec – est censé être immatriculé depuis le 11 décembre 2017.

Plusieurs raisons ont conduit à cette immatriculation. Premièrement, elle permet le contrôle et l'identification des cyclomoteurs par la police, qui demandait cette mesure depuis longtemps. Deuxièmement, la Belgique était l'un des rares pays européens où ce type de véhicule ne devait pas être immatriculé. En imposant cette mesure, notre pays a ainsi rejoint les États membres et a contribué à une harmonisation à l'échelle européenne. Troisièmement, et plus précisément, cette disposition permet un meilleur signalement en cas de vol, grâce au lien existant entre le numéro de châssis et la plaque d'immatriculation. Enfin, par la délivrance des plaques en fonction des classes de cyclomoteurs A, B et Speed Pedelec, des contrôles de vitesse sur mesure peuvent désormais être menés. La mise en circulation d'un véhicule non immatriculé constitue dès lors une infraction de premier degré. En un tel cas, il peut donc être poursuivi par la police.

S'agissant du nombre de véhicules, je ne peux pas vous le communiquer pour le moment, car je n'ai pas reçu les chiffres. De toute façon, ce n'est pas tout le parc qui devait être régularisé.

28.03 Emir Kir (PS): Ce n'en est évidemment qu'une partie.

28.04 François Bellot, ministre: Nous en sommes loin.

28.05 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, c'est parfait. Je pense que nous y reviendrons en 2018 pour obtenir un bilan de la situation.

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

29 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation par Touring des vitesses maximales" (n° 22676)

29 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door Touring bepleite aanpassing van de maximumsnelheden" (nr. 22676)

29.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je suis curieux de connaître votre avis sur ce sujet qui concerne, il me semble, de nombreux citoyens: la proposition de Touring d'adapter les vitesses maximales, information parue dans la presse ces derniers jours.

Touring souhaite adapter les vitesses maximales et réclame les 130 km/h sur certaines autoroutes et les 80 km/h dans les chantiers. En effet, selon Touring, les règlements de la route ont été créés à une époque où ni l'ABS (système anti-blocage des roues) ni la ceinture de sécurité n'existaient. Or aujourd'hui, les véhicules sont souvent équipés d'assistance à la conduite mais aussi d'airbags, de systèmes de freinage automatique, de systèmes de détection des bandes blanches, etc.

En outre, l'arrivée de voitures connectées devrait encore modifier considérablement la donne en matière de sécurité routière. La demande de Touring est claire: une augmentation à la hausse des vitesses maximales autorisées. Or, selon Benoît Godard, porte-parole de Vias: "Pour le 130 km/h, c'est un grand non! Notre récente étude l'a définitivement enterré. Pour ce qui concerne les zones de travaux, il est vrai que les limitations de vitesse ne sont pas respectées. Mais elles sont pourtant tout à fait justifiées car tous les chiffres montrent qu'il s'agit de zones à risque (...)."

J'aimerais connaître votre point de vue par rapport aux propositions de l'Institut Vias et de Touring. J'imagine qu'elles doivent faire l'objet de concertations préalables.

29.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, j'ai pris connaissance de l'annonce de Touring qui plaide pour une hausse des limitations de vitesse sur les autoroutes. Il me semble prématuré d'affirmer que les

limitations de vitesse peuvent, de manière générale, être revues à la hausse compte tenu de l'arrivée des voitures connectées. Ces technologies ne sont pas encore actives dans tous les véhicules et, même si elles réduisent les risques d'accident, la vitesse reste malgré tout l'une des causes principales des accidents de la route dus à l'intensité du choc.

Je rappelle, par ailleurs, qu'une étude Vias d'il y a quelques mois, à la demande de Mme Galant, concluait qu'il n'était pas recommandé d'augmenter de manière généralisée la vitesse sur autoroutes au-delà des 120 km/h; qu'il est très important d'utiliser le système de vitesse dynamique qui s'adapte en fonction de la fluidité et de la densité du trafic.

On le voit dans les autres pays. Dans tous les pays voisins, la vitesse maximale sur autoroute est de 130 km/h. Mais systématiquement, quand la densité augmente et quand la fluidité est moindre, la limite est abaissée de manière dynamique. C'est un facteur de sécurité, notamment pour éviter les accidents tamponnés par l'arrière, etc. Mais nous n'en sommes pas là puisqu'il n'y a en Belgique que très peu d'autoroutes où la gestion de la vitesse est dynamique, seulement quelques sections d'autoroute en Flandre.

L'étude notait aussi qu'il y a des endroits où pratiquer le 120 km/h sur autoroute est déjà aujourd'hui quelque chose d'extrêmement dangereux. La vitesse y est diminuée. Je ne connais que deux ou trois exceptions. Le principe, c'est oui à une gestion de la vitesse dynamique.

Vias concluait: pourquoi ne pas relever la vitesse à 130 km/h dans des zones à faible densité de trafic et dans des sections peu accidentogènes, sachant qu'il s'agit là d'une décision du gestionnaire de voirie? On pourrait éventuellement maintenir la vitesse maximale partout à 120 km/h et permettre, dans des sections déterminées par le gestionnaire de voirie, de monter à 130 km/h dans des zones peu accidentogènes et avec une grande fluidité.

Je plaide aussi pour l'adoption de la gestion dynamique des vitesses pour éviter les accidents. Par exemple, sur le ring d'Anvers, le ring de Bruxelles, la E40 dans la descente de Cheratte du côté de Liège. Il y a des endroits où le 120 km/h n'est plus une vitesse adaptée.

Si nous voulons progresser, tout cela devrait faire l'objet d'une négociation, avec une modification du Code de la route pour permettre au gestionnaire de monter la limite à 130 km/h, mais la décision lui appartiendrait. Cela implique une modification du panneau C43 à 130 km/h, sachant que tous les pays voisins prévoient une vitesse maximale de 130 km/h. Les Pays-Bas, par exemple, ont un système de gestion dynamique de la vitesse. En France, ce n'est pas le cas partout, et loin s'en faut. Par contre, les autoroutes y sont segmentées entre 130 km/h, 110 km/h, 90 km/h, et même 70 km/h. Chez nous, c'est 120 km/h partout.

Le principe sous-jacent à la conclusion de Vias, c'est qu'une vitesse adaptée est une vitesse qui est mieux respectée.

Il est évident que quand vous vous trouvez sur une route sinueuse, en forte descente, que vous roulez à 120 km/h, et que vous arrivez ensuite dans une ligne droite de cinq kilomètres, où vous ne voyez aucune voiture, les choses sont différentes. Voilà un élément de réponse.

Par ailleurs, et ce n'est pas la demande du gouvernement ni de qui que ce soit, mais il ne vous aura pas échappé que pour décharger les parquets, le Collège des procureurs généraux a décidé de ne plus sanctionner les infractions sur les sections courantes des autoroutes en dessous de 137 km/h.

Il faut savoir ce que l'on veut. Si l'on fixe des vitesses en les modulant, il faut que le contrôle de la vitesse se fasse dès le deuxième ou troisième km/h de dépassement. Je connais l'existence de la règle technique de la correction, mais cette correction est de plus en plus faible, parce que la technologie est de plus en plus poussée. Il est évident que, dès l'instant où d'autres autorités décident que le 120 est du 137 réel mesuré, et qu'entre 120 et 137 on ne mesure pas, je trouve, personnellement, que cela contredit le principe. Je suis donc très réservé sur l'augmentation s'il n'y a pas de contrôle dès les deux ou trois premiers km/h, car cela devient problématique.

Nous aurons donc une concertation avec Touring et Vias, si possible. Nous allons laisser passer le Salon de l'Auto et toute l'agitation qui accompagne cet événement pour le secteur automobile, car cet événement occupe suffisamment tous les intervenants.

29.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord vous remercier pour cette énième réponse. La proposition de Vias, que vous avez rappelée ici, me semble effectivement pertinente et cohérente: une gestion de la vitesse dynamique, adaptée à la réalité, à condition évidemment que l'infrastructure soi adaptée aussi. Cette idée est très intéressante parce qu'elle peut coller de près à la réalité et se situer dans la proximité, au lieu de figurer dans un modèle théorique qui nous enferme. Je vous conseille de poursuivre sur cette piste et de travailler dans le cadre de la concertation.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs 22677, 22683 en 22684 van de heer Hedebouw, alsook vraag nr. 22686 van mevrouw Caprasse, worden uitgesteld naar een volgende vergadering. De behandeling ervan zal voor 2018 zijn.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.47 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.47 heures.*