

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 9 DECEMBER 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 9 DECEMBRE 2015

Après-midi

La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Silly" (n° 6657)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de parkings payants à la gare de Mouscron" (n° 6852)
- M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un parking payant à la gare de Mouscron" (n° 7935)

**01** Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Opzullik" (nr. 6657)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke invoering van betaald parkeren aan het station Moeskroen" (nr. 6852)
- de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opening van een betalende parking aan het station Moeskroen" (nr. 7935)

**01.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, depuis son nouveau plan, la SNCB propose deux fois plus de trains depuis Silly vers Bruxelles. C'est évidemment une excellente nouvelle pour les navetteurs mais qui pose cependant un gros problème de stationnement des véhicules depuis la mi-septembre. Ainsi, le parking de la gare, pourtant spacieux, est à saturation et les utilisateurs sont contraints de laisser leur voiture un peu n'importe où, provoquant parfois de gros embarras. La cause principale est que les navetteurs des villes voisines préfèrent prendre le train à Silly et ce, pour plusieurs raisons.

À Lessines, les trains en direction de Bruxelles sont moins nombreux et le temps de trajet a été allongé avec le nouveau plan. Mais c'est également en raison du fait que les parkings avoisinants viennent de devenir payants ou sont en passe de l'être comme c'est le cas à Braine-le-Comte et à Soignies. C'est ainsi que les personnes d'Ath et d'Enghien décident de prendre le train en partance de Silly. Il semblerait que la SNCB soit actuellement en négociation avec un agriculteur afin de racheter un terrain qui pourrait contenir 164 places supplémentaires. Je rappelle que ma question date du 6 octobre.

Madame la ministre, mes questions sont les suivantes.

Je ne doute pas qu'il existe un projet global de gestion des parkings SNCB à moyen et long termes. Il est essentiel que chaque navetteur puisse prendre le train dans de bonnes conditions et ce, au plus proche de son domicile. Pourriez-vous expliquer ce qui sera fait dans son ensemble durant les prochaines années et plus particulièrement pour les communes citées? Est-il prévu de faire du parking de Silly un parking payant? Pensez-vous que les 164 places supplémentaires en projet seront suffisantes pour répondre à la demande?

**01.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Flahaux, la SNCB n'est pas favorable à la gratuité des

parkings pour les navetteurs et usagers des trains. En effet, elle a expérimenté en 2005 un projet-pilote en rendant gratuites les parkings des douze gares du réseau. À la fin 2006, l'évaluation de ce projet a fait apparaître que certains navetteurs avaient abandonné la marche, le vélo ou le bus pour l'usage de la voiture afin de se rendre à la gare. Les parkings gratuits ont également drainé des véhicules de navetteurs qui se garaient sans payer jusqu'alors aux environs des gares. La mesure a donc entraîné une croissance considérable de la demande en emplacements sans pour autant attirer de nouveaux voyageurs.

Sur le plan financier, le projet a causé des pertes de revenus en termes d'exploitation et a nécessité d'importants investissements pour étendre les parkings existants ou en créer afin de répondre à la demande croissante en emplacements.

À la suite de cette expérience, la SNCB a développé une nouvelle stratégie visant à exploiter les parkings des gares. Je l'ai déjà évoquée en détail lors de précédentes réponses, notamment à la question écrite n° 316 que je vous invite par conséquent à consulter.

De plus, rendre non payant l'usage des parkings constitue une forme de discrimination au détriment des utilisateurs d'autres moyens de transport en commun qui doivent payer leur trajet en bus ou en tram jusqu'à la gare.

En ce qui concerne les parkings de la gare d'Enghien, une première phase d'extension des emplacements situés à l'opposé des voies a été réalisée en 2013 et 2014. Ces aménagements ont permis la création de soixante-sept places. La SNCB étudie actuellement une seconde phase d'extension portant sur plus ou moins cent vingt places supplémentaires. Sans attendre celle-ci, il est prévu d'équiper de contrôles d'accès les deux parkings de la gare.

Pour la gare d'Ath, le parking n'est pas propriété intégrale de la SNCB. Quant à la voirie centrale, elle est publique. Il est donc impossible d'y installer des contrôles d'accès.

S'agissant de l'extension du parking de la gare de Silly, cette zone est actuellement saturée et pose d'énormes problèmes en termes de circulation des bus. Un nouveau marquage au sol sera conçu et fera perdre des emplacements. La SNCB est en train de négocier une solution avec la commune en vue de compenser cette perte. Ne répondant à aucun des quatre critères justifiant la mise en place de contrôles d'accès, le parking de la gare de Silly ne fera pas partie de ceux qui devraient en être équipés à court terme. Néanmoins, une réflexion est en cours au sein de la SNCB au vu des spécificités de cette gare.

Les 164 places supplémentaires auxquelles il est fait référence dans la question ne seront pas suffisantes et contribueront à l'engorgement du carrefour des Quatre Saisons vers la N7. La seule solution à moyen terme est d'intégrer un nouveau parking dans le projet de la ZAC de la commune et de profiter de la future voirie qui sera reliée à la N7 grâce à un rond-point à créer par le SPW.

Enfin, en ce qui concerne Mouscron, comme cela a été présenté par la SNCB aux élus du Hainaut du 10 mars 2014 et exposé lors d'une réunion de mon cabinet le 28 mai 2015, à laquelle étaient conviés les élus de la Wallonie picarde, le temps de parcours Mouscron-Bruxelles-Central a augmenté de 12 minutes: 7 minutes pour les arrêts de Froyennes, Silly et Hal, 4 minutes pour les travaux de Leuze et à Hal et 1 minute d'arrêt supplémentaire à Bruxelles-Midi. Parallèlement, des trains supplémentaires ont été organisés en direct vers Charleroi et Namur durant les heures de pointe.

La gare de Mouscron était desservie par deux trains chaque heure jusqu'en 2009. En décembre 2009, une seconde relation vers Bruxelles a été ajoutée au départ de Mouscron. Il y avait alors deux relations vers Bruxelles et une vers Anvers-ville. Cinq ans après le développement de cette offre, la SNCB a constaté que la fréquentation n'avait pas augmenté dans les proportions attendues et qu'elle ne pouvait maintenir trois trains par heure au regard des fréquentations de chacun de ces trains. À l'occasion de la mise en place du nouveau plan de transport en décembre 2014, la SNCB a donc restauré le niveau d'offre initial qui correspond davantage à la demande en mobilité de la région.

En ce qui concerne le parking, depuis 2013, un groupe de travail est instauré entre la Ville de Mouscron, la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), les TEC, le SPW et la SNCB afin d'étudier un plan de réaménagement global des abords de la gare de Mouscron. Ce réaménagement global pourrait provoquer la perte d'environ 200 emplacements de parking, dont 135 sur voirie communale.

La SNCB a déjà construit une extension de 70 places à son parking voyageurs mais le solde ne pourra être compensé immédiatement. Dans ce cadre, la SNCB a pris la décision de poser des équipements de contrôle d'accès afin de garantir un emplacement de parking aux usagers des chemins de fer.

Enfin, la SNCB souhaite souligner que les parkings payants n'induisent pas de perte de navetteurs et la fréquentation globale des parkings équipés de contrôles d'accès est en constante progression. Pour ceux qui n'ont d'autre choix que de venir en voiture à la gare, le fait d'avoir un emplacement garanti grâce aux contrôles d'accès est un service plus qu'apprécié par la clientèle. Les tarifs instaurés tournent autour des 1,50 euro par jour pour un abonné, frais qui sont déductibles fiscalement ou remboursables par l'employeur.

Il est important de continuer à investir dans les nouveaux parkings en concertation avec les autorités publiques. À cette fin, ces dossiers seront examinés dans le cadre des discussions portant sur le prochain contrat de gestion au sein de la cellule d'investissement.

**01.03** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse extrêmement complète.

Vous êtes allée au-delà de ma question en répondant aussi aux autres. Comme je m'intéresse fortement à tout le Hainaut, je suis particulièrement content de la réponse donnée. Je confirme que, sur base de l'expérience des gares de Braine-le-Comte et de Soignies, où les parkings sont devenus payants, loin de diminuer la demande en termes de voyageurs, le fait d'avoir des places garanties fait en sorte que l'utilisation du train est encore plus intensive. À Braine-le-Comte, vous êtes en train de réaliser 100 places supplémentaires qui permettront de satisfaire temporairement une partie de la demande.

Pour ce qui est de Silly, je partage avec vous le fait qu'il s'agit d'une situation tout à fait particulière. Le bon raisonnement est de travailler avec l'administration communale de Silly et le bourgmestre Christian Leclercq.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

## **02** Questions jointes de

- **M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan du mouvement Pas Question! pour résoudre le problème du survol de Bruxelles" (n° 6796)**

- **M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 6909)**

## **02** Samengevoegde vragen van

- **de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan van Pas Question! om het probleem van de vluchten boven Brussel op te lossen" (nr. 6796)**

- **de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 6909)**

**02.01** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, le mouvement Pas Question!, représentant les riverains de Bruxelles, présentait, le 13 octobre, un plan alternatif visant à réduire drastiquement le nombre de personnes survolées par les avions, tant à Bruxelles que dans sa périphérie. Selon cette association assez représentative, ces propositions permettraient de réduire de 72 % le nombre de personnes survolées, qui passerait de un million aujourd'hui à 280 000 dans le futur. Les solutions proposées sont les suivantes: la fin graduelle des vols de nuit entre 23 h 00 et 6 h 00, la suppression de la route du Canal et de la route du Ring et le déplacement de la piste 25L de 1,8 km vers l'Est.

À n'en pas douter, le débat sur le déplacement (parfois temporaire) des routes aériennes qui rejaillit aujourd'hui va susciter des réactions très contrastées au sein des diverses associations de riverains, selon les territoires qu'elles défendent. Dès lors, ma question se concentrera sur le déplacement de la piste 25L et l'interdiction des vols de nuit.

Je vous avais déjà interpellée sur la possibilité d'un déplacement de la piste 25L vers l'Est le 28 janvier 2015, en vous suggérant de saisir l'opportunité des travaux réalisés à l'époque pour en étudier la faisabilité. Ceci n'avait alors pas suscité d'intérêt de votre part. Cette piste semblait pourtant intéressante, bien qu'elle ne soit

pas dénuée d'inconvénients, en raison notamment du fait qu'elle impliquerait une concentration des décollages au-dessus de Sterrebeek, localité de la commune de Zaventem, siège de notre aéroport national.

En ce qui concerne l'interdiction des vols de nuit, je vous rappelle que toutes les associations de riverains, d'où qu'elles soient, se sont mises d'accord sur cette revendication. L'accord de gouvernement prévoit explicitement d'analyser les activités nocturnes à l'aéroport. Je vous ai interrogée à ce sujet le 1<sup>er</sup> juillet et au mois d'octobre, sans toutefois obtenir de réponse précise quant à vos projets à ce sujet. C'est pourtant la seule solution qui peut être mise en œuvre facilement. Et il y a urgence, vu le délai du 13 juin 2016 et la mise en œuvre du règlement européen "scélérat" qui vous liera les pieds et les poings.

Depuis cet été, vous avez octroyé des droits de trafic à Ethiopian Airlines et on a appris que DHL prévoyait un investissement de 114 millions d'euros dans un nouveau centre de tri. Les choses ne vont donc pas dans la bonne direction. Je vous propose donc de clarifier votre point de vue.

Madame la ministre, comment accueillez-vous les propositions du mouvement Pas Question!? Comptez-vous charger votre administration de recourir à une analyse technique de ces dernières, en particulier celle qui concerne le déplacement éventuel de la piste 25L (sa faisabilité, son coût et ses conséquences en termes de déplacement de trafic)? Sur la base des expériences d'autres aéroports, comme celui de Liège, une politique d'expropriation ou d'indemnisation des riverains est-elle envisageable à terme? Comptez-vous mettre un frein au développement de l'activité de fret à Brussels Airport, sachant que celle-ci est très demanderesse de vols nocturnes? Allez-vous mettre en œuvre progressivement une limitation des activités de nuit, tendant à instaurer à terme la nuit environnementale? Enfin, êtes-vous favorable à l'installation d'un système ILS en piste 07?

**02.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Hellings, tout comme je l'ai fait avec les propositions des autres associations, j'ai pris connaissance avec attention de celles du collectif Pas Question!. Les réflexions que vous mentionnez sont autant d'éléments dont je tiens compte dans l'élaboration d'une solution structurelle.

Je l'ai déjà dit, la vision stratégique sera objective. Ces solutions feront, pour la plupart, l'objet d'une étude de sécurité, de capacité et d'impact en termes de densité de population. D'autres analyses pourraient être ajoutées. La solution structurelle doit s'appuyer sur trois éléments fondamentaux.

Premièrement, un respect des riverains des différentes zones de Bruxelles, des Brabants flamand et wallon.

Deuxièmement, la formulation de réponses destinées à tous les riverains dans le respect de l'approche équilibrée prônée par le règlement européen, à savoir – dans l'ordre chronologique – la réduction du bruit à la source, la planification foncière dans les règles urbanistiques, l'aménagement du territoire et les mesures d'insonorisation (ces dernières dispositions relevant plutôt de compétences régionales), des procédures techniques et, enfin, des restrictions opérationnelles.

Troisièmement, le respect de l'accord de gouvernement, qui comprend celui des pistes préférentielles et des normes de vent, une loi sur les procédures de vol, une autorité indépendante des nuisances sonores.

Je maintiens ma volonté de finaliser des solutions structurelles en termes de réduction des nuisances environnementales, mais je demande aussi de faire preuve d'honnêteté intellectuelle et de ne pas tout mélanger. Dans le cas de DHL, il s'agit d'un centre de tri sans implication sur les vols nocturnes. Il en allait de même pour les vols de la compagnie Ethiopian Airlines – c'est-à-dire qu'aucun vol complémentaire n'était autorisé durant la nuit. Je tiens à signaler qu'elle a quitté Bruxelles et abandonné certaines de ses activités à Liège.

Je rappelle aussi qu'il existe un plafond de 16 000 vols de nuit garanti par la législation, soit l'arrêté ministériel du 3 mai 2004, modifié le 21 janvier 2009 et entré en vigueur le 6 février 2009. Ce plafond est aujourd'hui presque atteint et je n'ai pas l'intention de l'augmenter. Le sujet des vols de nuit fait partie de ma réflexion et je vous assure qu'il fera l'objet d'une analyse détaillée et plus objective afin que de bonnes décisions soient prises en connaissance de cause.

Je ne veux pas me limiter à des slogans faciles et démagogiques comme ceux que j'entends trop souvent, sans réalité économique, technique et environnementale vérifiée. Le texte sur la création de l'autorité indépendante des nuisances sonores avance bien. Son indépendance est essentielle. Ses contours, sa

forme et ses missions seront proposés en même temps que les solutions structurelles, afin de rester cohérents.

Vous parlez également de l'allongement de la piste 25L. Cette mesure à plus long terme fait partie de ma réflexion, comme les mesures d'ordre technologique, afin d'améliorer la sécurité de manière importante. Je rappelle que la sécurité reste ma priorité numéro un, quel que soit le mode de transport. J'ai cependant cru comprendre que le vote intervenu au Parlement bruxellois n'accordait pas de priorité à l'allongement de la piste 25L.

Enfin, l'accord de gouvernement mentionne un accord de coopération à conclure avec la Région bruxelloise sur les normes de bruit. Je me concerterai avec mon homologue bruxelloise à ce sujet.

**02.03 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Vous n'avez pas répondu à la question sur l'installation du système ILS en piste 07.

**02.04 Jacqueline Galant**, ministre: Nous y réfléchissons.

**02.05 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Au sujet du fret, vous ne fermez pas la porte à la possibilité que celui-ci se développe à l'aéroport de Bruxelles-National.

**02.06 Jacqueline Galant**, ministre: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il fallait rester honnête intellectuellement. Il s'agit d'une activité de tri. Il n'y a pas de vol supplémentaire.

**02.07 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): C'est du fret.

La **présidente**: Le 3 février, nous allons visiter DHL, pour votre information.

**02.08 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): DHL, c'est une activité de fret. Et il n'y a pas pire endroit pour développer une activité de fret, sachant, comme vous l'avez dit, qu'à aucun moment dans l'histoire de ce dossier, une mesure préconisée par l'approche équilibrée, dont vous avez parlé, n'a été appliquée. Que ce soient des expropriations, isolations, insonorisations, ou l'interdiction de construction, aucune de ces mesures n'a été appliquée dans ce dossier.

Je sens venir poindre votre volonté d'ouvrir le parachute de l'approche équilibrée pour empêcher de prendre d'autres mesures comme l'interdiction des vols de nuit. Mais le fait est qu'aujourd'hui aucune de ces mesures, qui doivent être prises au niveau régional, n'a encore été prise. Cela ne nous empêche pas de pouvoir prendre des mesures comme l'interdiction des vols de nuit, pour laquelle un accord existe entre toutes les associations.

Développer un aéroport, un *cargo hub* à proximité immédiate d'une capitale de plus d'un million d'habitants n'a pas de sens au XXI<sup>e</sup> siècle. Si on prend l'exemple du *hub* principal de DHL en Grande-Bretagne, il se trouve dans les East-Midlands, soit à 140 km au nord de Londres. En Allemagne, la base de DHL à Leipzig/Halle et le Frankfurt-Hahn sont respectivement à 120 km de Berlin et à 100 km de Francfort. Le fret n'a pas sa place à Brussels Airport, ne serait-ce que de façon marginale.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **03 Questions jointes de**

- **M. Georges Dallemagne** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les zones d'exclusion aérienne pour les vols civils au-dessus de conflits armés" (n° 7064)

- **M. Philippe Pivin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les directives concernant le survol des zones de conflits armés" (n° 7605)

### **03 Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "no-flyzones boven conflicthaarden voor burgervluchten" (nr. 7064)

- de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

## **Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de richtlijnen in verband met het overvliegen van conflictgebieden" (nr. 7605)**

**03.01 Georges Dallemagne** (cdH): Cette question date de près de deux mois. Après quinze mois de travail, l'enquête internationale coordonnée par les Pays-Bas, chargée d'examiner les circonstances du crash, le 17 juillet 2014, du vol MH17 de la Malaysian Airlines, a finalement rendu ses conclusions le 13 octobre dernier. La principale de celles-ci est que le Boeing 777 a bien été abattu par le tir d'un missile antiaérien BUK, une arme de fabrication russe. Mais les enquêteurs ont aussi conclu que Kiev aurait dû fermer cette partie de son espace aérien situé au-dessus des zones en conflit, et en informer les compagnies aériennes concernées.

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer quelles sont, aujourd'hui, les principales zones d'exclusion aérienne existantes auxquelles sont confrontés les vols en partance des aéroports belges et à destination de ceux-ci? Au niveau international, quelles sont les zones, quels sont les espaces aériens que doivent ainsi éviter les avions civils atterrissant ou décollant en Belgique, pour cause de conflits armés et de risques pour les avions civils?

Qui en décide? La Belgique fait-elle valoir son point de vue à l'OACI ou à l'IATA par exemple? De quelle manière notre pays participe-t-il à ce type de décision?

On voit avec le cas ukrainien que les enquêteurs considèrent qu'au vu des risques, ce pays aurait dû fermer cette partie de son espace aérien, mais ne l'a pas fait. Dans ce cas, les autorités belges auraient-elles pu elles-mêmes prendre l'initiative et imposer aux vols transitant par des aéroports en Belgique de contourner la zone litigieuse, indépendamment d'une consigne claire des autorités locales?

Quel type de supervision est-il effectué par les autorités belges sur ces questions? Comment les informations pertinentes nous parviennent-elles? À quel rythme sont-elles mises à jour? Comment en informe-t-on, au niveau belge, les compagnies aériennes et, le cas échéant, les passagers? Comment contrôle-t-on le bon respect de ces interdictions de survol par les avions civils transitant par les aéroports belges? Quelle est la nature de la coordination européenne à ce sujet?

**03.02 Philippe Pivin** (MR): Madame la ministre, mes questions rejoignent celles de notre collègue Dallemagne, puisque depuis le vol du MH17, nous avons eu le drame du vol russe au-dessus de l'Égypte, zone survolée près de 150 fois par semaine par des compagnies aériennes européennes.

S'il revient au pays survolé d'émettre les informations réglementant son espace aérien, les instances internationales telles que l'OACI, Eurocontrol ou l'AESA peuvent aussi émettre des recommandations essentielles aux compagnies aériennes, recommandations devant être prises sur base d'informations fiables et actualisées.

Considérant les nombreux conflits en cours, notamment en Ukraine, en Afghanistan, en Irak, Pakistan, Soudan, Yémen, en Syrie – où on voit maintenant que des sous-marins russes tireraient des missiles –, j'aimerais que vous nous informiez sur les éléments suivants: quelles directives régissent actuellement le survol des pays cités pour les compagnies belges et européennes? Quelles directives de l'État belge ont été communiquées ces 6 derniers mois aux compagnies belges définissant des restrictions de vol sur les continents européens et africains ainsi que sur le Proche-orient? Sur quelles bases sont prises ces directives? Existe-t-il une procédure particulière mise en place, par exemple, avec les services de renseignement de la Défense? Combien de lignes de compagnies belges sont-elles susceptibles de survoler des zones de conflit énoncées par les recommandations actuelles belges et internationales? Quelle collaboration est en œuvre entre les autorités belges et les instances internationales? Quelle procédure est en place à l'égard des compagnies aériennes? Comment est-ce communiqué à leur égard?

Je vous épargne la question sur les voyageurs puisqu'elle a déjà été posée.

**03.03 Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, en application de la convention de Chicago de 1947 et en raison du principe de la souveraineté sur l'espace aérien territorial qui en découle, la compétence de fermer ou non l'espace aérien relève de la compétence exclusive du pays concerné.

Le principe est donc que chaque État est responsable d'évaluer les risques pour les vols dans son propre espace aérien et est donc compétent pour les restrictions éventuelles à y apporter.

Il est également possible pour un État d'interdire aux aéronefs immatriculés sur son registre national de procéder à des vols à l'intérieur de l'espace aérien d'un autre État qu'il estime non sûr.

Enfin, les compagnies aériennes ont elles-mêmes toujours le choix d'éviter un espace aérien pour la sécurité duquel elles nourrissent des doutes.

Sur demande des États, les zones de conflit sont suivies au niveau international par l'OACI qui a lancé en 2014 une plate-forme d'information sur les risques dans les zones de conflit. L'objectif est de rapporter et centraliser les informations provenant des États relatives aux risques pour l'aviation civile découlant des zones de conflit.

Afin de formaliser davantage la procédure mise en place par l'EASA et les autorités de l'aviation civile des États membres, une conférence à haut niveau européen a décidé, fin septembre 2015, de créer un groupe de travail pour examiner la faisabilité de mise en œuvre d'une procédure formelle et contraignante intégrant les différentes composantes. Les résultats des recommandations devraient être communiqués sous la prochaine présidence néerlandaise.

Eurocontrol, qui travaille en collaboration avec l'OACI, a également développé un site protégé contenant les dernières informations et évaluations des risques qui sont partagés avec les gestionnaires des routes des compagnies.

Le gestionnaire de réseau Eurocontrol est actuellement le gestionnaire de réseau désigné par l'Union européenne et chargé de développer et maintenir un plan stratégique de réseau européen et fournit notamment à la communauté aéronautique, via le *Network Operations Portal*, une vue commune de la situation du réseau aérien dans toute l'Europe ainsi qu'un travail de développement de nouvelles routes afin de détourner le trafic des zones de conflit tout en maintenant la performance du réseau européen en collaboration avec les compagnies et les prestataires de services de navigation aérienne.

La DGTA a transmis aux opérateurs belges les SIB de l'EASA sur le survol des zones de conflit suivantes: l'Afghanistan, l'Irak, la Libye, le Pakistan, la Somalie, l'Ukraine, le Yémen et les activités militaires de la Russie au-dessus de la Syrie. À noter que, dans le cas de zones de conflit en Afrique, un contact avec Brussels Airlines est pris dès la publication du projet de SIB et avant la publication finale.

Les zones mentionnées ont un impact limité pour les transporteurs belges de fret dont les destinations sont potentiellement irrégulières. Cependant, aucune ligne passagers opérée par des compagnies belges n'est aujourd'hui affectée, les zones de conflit étant dans ce cas contournées.

**03.04 Georges Dallemagne** (cdH): Avez-vous cité l'Égypte, madame la ministre. Non? C'est un peu étrange.

Il y a donc eu des initiatives de la DGTA, il y a des initiatives au niveau européen. C'est ce que je comprends. Par contre, les compagnies d'aviation n'ont pas pris d'initiatives de leur côté. Cela n'a pas été jugé opportun.

**03.05 Philippe Pivin** (MR): Madame la présidente, il a été répondu à toutes les questions.

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

**04 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard de l'arrivée des M7" (n° 7445)**

**04 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging in de levering van de M7-rijtuigen" (nr. 7445)**

**04.01 Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le matériel roulant de la SNCB a un âge moyen très élevé. On y retrouve d'ailleurs encore des automotrices datant de 1973. Afin de renouveler ce matériel roulant vieillissant, le 24 décembre 2013, la SNCB a lancé un marché historique: 3 milliards d'euros pour obtenir environ 145 000 places supplémentaires. La commande contient essentiellement des

voitures à double étage en versions automotrices et non motorisées. L'arrivée de ces premiers véhicules M7 avait été annoncée pour 2017.

Depuis lors, l'eau a coulé sous les ponts et cette commande a pris un retard grandissant. En février dernier, dans cette même commission, vous nous annonciez que les premiers véhicules ne seraient pas livrés avant 2019. Mais le retard s'est encore aggravé. De plus, le constructeur, Bombardier, a réclamé une lettre d'intention de la SNCB afin d'obtenir un engagement ferme de la part de l'entreprise publique. Le conseil d'administration de la SNCB n'aurait envoyé cette lettre que fin septembre 2015. Si on ajoute à cela la diminution de la dotation fédérale prévue pour cette année et les années suivantes, il semblerait que les premiers véhicules M7 n'arriveront que bien plus tard qu'en 2019.

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner avec certitude le délai de livraison des premiers véhicules M7? Si oui, quand seront-ils livrés? Combien d'automotrices cette première partie de la commande concerne-t-elle? Quel pourcentage cela représente-t-il par rapport à l'ensemble de la commande passée en 2013?

**04.02 Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Devin, les livraisons des premiers véhicules M7 sont prévues pour septembre 2018 et devraient durer jusqu'à décembre 2021. Dans la première partie de cet accord-cadre M7, il s'agit de 445 véhicules parmi les différents types de matériel (voiture normale, voiture pilote, voiture motorisée) qui représentent l'équivalent de plus ou moins 90 automotrices. Ceci représente environ 30 % du volume estimé nécessaire à l'horizon 2025.

Aucune commande n'a été passée en 2013. Seul un avis de marché a été publié en décembre ainsi que vous le mentionniez.

**04.03 Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse.

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

**05 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER wallon" (n° 7446)**

**05 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Waalse GEN" (nr. 7446)**

**05.01 Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, la plate-forme d'intermodalité du rail qui vient d'être instaurée se verra notamment chargée de s'occuper des Réseaux Express Régionaux (RER) attendus pour Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Ce projet a été désigné par l'acronyme "AnGeLiC" et s'inscrit dans l'offre suburbaine "S".

L'objectif des RER serait d'améliorer l'offre suburbaine de ces villes en augmentant les fréquences et la régularité des trains ainsi que la réouverture d'anciens points d'arrêt dans un rayon de 30 kilomètres autour des centres urbains.

À ce sujet, madame la ministre, voici mes questions.

Existe-t-il déjà une carte des gares qui feront partie du futur RER à Charleroi et à Liège? Pouvez-vous nous décrire les détails déjà connus de l'offre qui serait mise en place à Charleroi et à Liège?

Dans quels délais les deux RER wallons seraient-ils effectifs? Si vous avez des informations à propos d'Anvers et Gand, cela peut évidemment être intéressant.

**05.02 Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, dans le cadre des études que la SNCB mène actuellement sur l'opportunité de développer des réseaux suburbains autour des villes d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi, la SNCB m'indique qu'il existe des projets de cartes de possibles RER à Liège et Charleroi, projets basés sur l'offre actuelle de la SNCB. Ces deux cartes ont été conçues sur des principes identiques à ceux utilisés pour la carte de l'offre suburbaine de Bruxelles. Elles intègrent les possibles relations ferroviaires suburbaines est de la SNCB ainsi que les relations structurantes des TEC Charleroi et des TEC Liège.

La SNCB m'a communiqué que ces études sont toujours en cours et que leur avancement sera prochainement présenté à ses organes de gestion. La SNCB précise qu'il est prématuré aujourd'hui d'avancer des dates de lancement. Ceci fait partie des éléments étudiés, lesquels devront s'inscrire dans le cadre budgétaire qui s'appliquera à la SNCB.

**05.03** **Laurent Devin** (PS): À propos de la présentation aux organes de gestion, avez-vous une idée du délai imparti?

**05.04** **Jacqueline Galant**, ministre: La SNCB est maître de son agenda.

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

**06** **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les parkings payants de la SNCB" (n° 7448)**

**06** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betaalparkings van de NMBS" (nr. 7448)**

**06.01** **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, plus le temps passe, plus les parkings aux abords des gares deviennent payants. Il y a cinq ans, le chiffre d'affaires de B-Parking, filiale de la SNCB qui gère les parkings aux abords des gares, était de 1,77 million d'euros. En 2014, ce chiffre a été multiplié par cinq et représente 8,65 millions d'euros.

D'un point de vue financier, on comprend dès lors les raisons pour lesquelles la SNCB opte pour davantage de parkings payants. Cependant, rendre les parkings payants aux abords des gares a un effet dissuasif pour les usagers du rail. Le surcoût du parking est estimé représenter entre 17 % et 28 % de la somme de l'abonnement d'un usager.

Devant faire face au prix de l'abonnement, à celui du parking, aux problèmes de ponctualité et aux trains supprimés, les navetteurs sont de plus en plus réticents à se déplacer en train et privilégient ainsi les déplacements à l'aide d'autres moyens de transport, notamment la voiture.

Madame la ministre, sur la base de quels critères la SNCB décide-t-elle de rendre les parkings payants? Une harmonisation des tarifs des parkings est-elle prévue sur le territoire belge? Si oui, quand sera-t-elle d'application, et à combien s'élèveront les tarifs? Pouvez-vous nous dire combien de parkings deviendront payants à court et moyen termes sur l'ensemble du territoire de notre pays? Quels sont-ils?

**06.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Devin, les éléments de réponse que je vais vous communiquer sont identiques à ceux communiqués en réponse aux questions orales n<sup>os</sup> 6657 et 6852.

La SNCB n'est pas favorable à la gratuité des parkings pour les navetteurs et leurs clients. En effet, en 2005, sous l'impulsion du ministre Johan Vande Lanotte, ministre du Budget et des Entreprises publiques, la SNCB avait déjà exprimé un projet-pilote en rendant gratuits les parkings de douze gares du réseau. Le but était de donner une meilleure accessibilité aux parkings de ces douze gares pour les navetteurs titulaires d'une carte train ou d'un libre parcours en leur offrant un stationnement gratuit. Les voyageurs occasionnels continuaient à payer un tarif préférentiel et les non-voyageurs payaient, quant à eux, un tarif commercial.

Au terme du projet-pilote fin 2006, il s'est avéré que partout où la gratuité avait été introduite, une partie des navetteurs qui utilisent un autre moyen de transport pour se rendre à la gare avaient abandonné celui-ci pour reprendre la voiture. La mesure a également entraîné un transfert des navetteurs qui se garaient gratuitement aux environs immédiats des gares, ainsi qu'une croissance considérable de la demande en emplacements de parking, sans pour autant engendrer une augmentation du nombre de voyageurs.

Sur le plan financier, le projet a engendré des pertes de revenus en termes d'exploitation et a demandé d'importants investissements pour étendre les parkings existants et/ou créer de nouveaux parkings.

Suite à ces conclusions, la SNCB a développé et mis en œuvre une nouvelle stratégie Parking qui s'appuie sur cinq piliers:

- la garantie de disponibilité de places pour les voyageurs réguliers abonnés et le personnel prioritaire nécessaire au bon fonctionnement des trains et des gares;

- une tarification différenciée selon les types de gares, les types d'utilisateurs et selon les marchés locaux;
- la couverture des charges d'exploitation par les recettes;
- encourager l'utilisation des transports en commun entre le domicile et la gare, en évitant toute concurrence tarifaire avec le prix de l'abonnement De Lijn, TEC et STIB;
- développer une palette de services complémentaires en lien avec les parkings des gares, tels que voitures et vélos partagés ou services intermodaux.

En fonction du type de parking mais aussi de la spécificité propre à chaque gare et à son environnement, il existe trois modes d'exploitation possibles: pose d'un dispositif de contrôle d'accès, mise en place d'horodateurs en collaboration avec les villes et communes ou un partenaire privé, et aucun équipement ni parking gratuit.

La mise en place d'un dispositif de contrôle d'accès se justifie si au moins un des critères suivants est rencontré: soit le parking est en ouvrage, les coûts d'exploitation sont donc plus élevés, ce type de parking ne peut être géré que par un système de contrôle d'accès; soit le parking est saturé par des utilisateurs non-voyageurs; soit à l'inverse si le parking ne connaît pas de problème de saturation et s'il existe un potentiel commercial, la présence d'un contrôle d'accès permet de réaliser des rentrées financières extérieures; soit les parkings sont saturés par des voyageurs et des extensions de capacité ne sont pas prévues à court terme ou ne sont pas possibles.

En appliquant une tarification commerciale pour les non-voyageurs, la SNCB veut libérer plus de places pour les voyageurs et leur garantir un emplacement de parking. Pour les voyageurs habitant dans un rayon proche de la gare et qui venaient en voiture à la gare, la SNCB espère que la tarification des parkings les incitera à changer leur mode de transport pour rejoindre la gare.

La stratégie Parking de la SNCB ne prévoit pas l'application d'un tarif unique sur l'ensemble du réseau. La politique tarifaire est basée sur une matrice qui tient compte du type de gare et de son environnement, du type d'utilisateur, et de la proximité du parking par rapport à la gare.

Actuellement, la SNCB via sa filiale B-Parking gère 67 parkings payants autour de 35 gares pour un total de 23 502 emplacements. Fin 2018, la SNCB B-Parking vise à atteindre les 112 parkings contrôlés payants autour des gares, soit plus ou moins 42 000 emplacements. Parmi les gares qui verront leur parking équipé de contrôle d'accès, nous pouvons citer: Mouscron, Andenne, Enghien, Saint-Ghislain, Huy, Louvain-la-Neuve, Essen, Herentals, Saint-Trond, Landen, Malines, Tirlemont, Blankenberge, Ostende, Lede, Geraardsbergen, Grand-Bigard, Aalter, Lokeren, Merelbeke, Mol et Hasselt.

**06.03 Laurent Devin (PS):** Madame la présidente, je remercie madame la ministre pour sa réponse exhaustive en la matière qu'il s'agisse du passé, du présent ou de l'avenir.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs 7449 en 7450 van de heer Crusnière worden omgezet in schriftelijke vragen. Dat geldt eveneens voor de vragen nrs 7506 van de heer Van Hecke en 7700 van mevrouw Lahaye-Battheu.

**07 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijstelling van rijbewijs C voor bestuurders van bouwplaatsmachines" (nr. 7803)**

**07 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dispense de permis de conduire C pour les conducteurs d'engins et de véhicules de chantier" (n° 7803)**

**07.01 Daphné Dumery (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, bestuurders van bouwplaatsmachines rijden met hun machine via de openbare weg van de ene werf naar de andere. Voor die machines is een rijbewijs C vereist. De Federatie van Algemene Bouwaannemers wil niet dat de bestuurders van dergelijke machines een overtreding begaan en veroordeeld worden. Zij wil dat de chauffeurs in orde zijn en dringt erop aan dat zij dergelijke machines zouden mogen besturen met een rijbewijs B in plaats van C, niet alleen omdat het rijbewijs C behalen een dure zaak is, maar vooral omdat voor de besturing van dergelijke machines de kennis verbonden aan een rijbewijs C niet nodig is. Zij dringt dus aan op een aanpassing.

Voor de vraag of dit al dan niet opportuun is, richt ik mij tot u. U hebt aangekondigd dat er wijzigingen zouden worden aangebracht aan de Wegcode. Valt dat daaronder? Bent u bereid om aan die vraag tegemoet te komen en zult u die bestuurders vrijstellen van het in het bezit zijn van een rijbewijs C?

**07.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Dumery, mijn administratie werd tijdens het laatste kwartaal van 2014 van deze problematiek op de hoogte gebracht. Sinds begin 2015 vinden er vergaderingen plaats met vertegenwoordigers van de sectoren en de administratie om een manier te vinden om aan deze problematiek te verhelpen.

De bouwplaatsmachines behoren in beginsel tot categorie C. Europa is bevoegd voor de categorisering van voertuigen en de overeenstemmende vereiste rijbewijzen. De Europese Commissie moet akkoord gaan met de invoering van een afwijkingsstelsel om onder bepaalde voorwaarden deze voertuigen te mogen besturen. Er werd in juni 2015 een brief gestuurd naar de Europese Commissie. De brief werd goed ontvangen, maar aangezien een antwoord op zich liet wachten, werd er contact met hen opgenomen. De ambtenaar van de Europese Commissie antwoordde dat de door België ingediende vraag over de haalbaarheid van een dergelijke vrijstelling veel juridische vragen heeft doen rijzen en een complexe analyse vereist. De resultaten zullen weldra aan de Belgische administratie worden meegedeeld.

In geval van een positief antwoord zal een ontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs worden uitgewerkt. In geval van een negatief antwoord zal het bijgevolg niet mogelijk zijn om de vraag van de sector in te willigen.

De sector, en vooral de FABAs, worden nauw betrokken bij dit dossier, en informatie betreffende de vooruitgang van het project wordt regelmatig verstrekt.

**07.03** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**08** **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 7822)**

**08** **Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 7822)**

**08.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, bij de gepersonaliseerde nummerplaten blijken sommigen nogal inventief te zijn wat de naam betreft. Niet alleen zien we echt wel grappige nummerplaten passeren, blijkbaar zijn er ook die uitingen van extremisme en eventueel van een voorkeur voor terrorisme of radicalisering in hun nummerplaat vertolkt willen zien. Ik heb in mijn toelichting een voorbeeld gegeven van zo'n nummerplaat. Wat doet men daarmee op zo'n moment? Laat men dat toe of niet?

Werden er sinds de invoering van de gepersonaliseerde nummerplaten al platen uitgereikt die verwijzingen bevatten naar militant extremisme of terrorisme? Zo ja, bent u bereid een initiatief te nemen met het oog op intrekking of onbeschikbaarheid van gepersonaliseerde nummerplaatcombinaties die verwijzingen bevatten naar militant islamisme of ander militant extremisme of terrorisme?

**08.02** Minister **Jacqueline Galant**: Sinds de invoering van de gepersonaliseerde nummerplaten werd er nog geen kenteken uitgereikt met verwijzingen naar militant extremisme of terrorisme.

De DIV waakt bij de uitreiking van de gepersonaliseerde nummerplaat over de aangevraagde combinatie. Combinaties van beledigende, racistische of xenofobe aard zijn verboden. Bovendien behoudt de DIV zich het recht voor om elke combinatie te herroepen en elke combinatie te schrappen die onderhevig was aan een aanklacht, dit zonder dat enige compensatie door de titularis kan worden geëist. Deze informatie wordt aan de aanvrager van de gepersonaliseerde nummerplaat meegedeeld op het reservatieformulier.

**08.03** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

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

**09** **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop en aankoop van gronden en gebouwen door de NMBS en haar vastgoeddochters" (nr. 7823)**

**09** **Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente et l'achat de terrains et de bâtiments par la SNCB et ses filiales immobilières" (n° 7823)**

**09.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, de NMBS heeft heel wat gronden en gebouwen in eigendom. Gronden die niet meer nodig zijn voor haar strikte vervoerstaak, kunnen worden verkocht. De afgelopen jaren werden dan ook gronden verkocht aan verschillende steden en gemeenten.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Kunt u me een overzicht geven van de gronden en gebouwen, aangekocht door de NMBS of haar vastgoeddochters bij de stad Hasselt, het AGB en/of de participaties waar de stad Hasselt deel van uitmaakt? Graag met vermelding van prijs en datum van aankoop.

Kunt u me een overzicht geven van alle gronden en gebouwen die verkocht werden door de NMBS of haar vastgoeddochters aan de stad Hasselt, het AGB en/of de participaties waar de stad deel van uitmaakt? Ook hier graag met vermelding van prijs en datum van verkoop.

Kunt u een overzicht geven van de gronden en gebouwen die aangekocht werden door Eurostation en/of Euro Immo Star? Graag met vermelding van prijs en datum van aankoop.

Kunt u een overzicht geven van de gronden en gebouwen die verkocht werden door Eurostation en/of Euro Immo Star? Opnieuw graag met vermelding van prijs en datum van verkoop.

**09.02** **Minister Jacqueline Galant:** Mijnheer Raskin, de NMBS is een autonoom overheidsbedrijf dat vrij zijn commerciële en operationele strategie kan kiezen, evenals de instrumenten en middelen om deze strategie te volgen. Met name kan zij vrij binnen de grenzen van haar doel over de verwerving, de aanwending en de verwerking van haar goederen beslissen.

Zoals blijkt uit de parlementaire vraag, wordt toelichting gevraagd inzake de aankoop en verkoop door de NMBS, Eurostation en/of Euro Immo Star van gronden en gebouwen die niet meer nodig zijn voor de vervoerstaak van de NMBS. De parlementaire vraag slaat bijgevolg op beslissingen die buiten de opdrachten van openbare dienst van de NMBS vallen en behoren tot haar louter commerciële activiteiten, waarvoor de NMBS vrij kan optreden. Deze activiteiten vallen niet onder het administratieve toezicht.

Het voorgaande gaat des te meer op voor de vastgoeddochters van de NMBS, die rechtspersonen van privaatrechtelijke aard zijn. Bovendien zijn de NMBS en zeker haar vastgoeddochters in het kader van de geïmplementeerde vastgoedactiviteiten actief in een concurrentiële omgeving. De gevraagde informatie zou aan de concurrenten of mogelijke kopers aanwijzingen kunnen geven betreffende hun strategieën en marges. De bekendmaking zou hun bijgevolg schade kunnen berokkenen. Daarom is de informatie betreffende de contracten vertrouwelijk.

**09.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw onduidelijke maar tegelijkertijd ook duidelijke antwoord.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Van Camp, u krijgt het woord voor uw vraag nr. 7825.

**09.04** **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, die vraag wordt omgezet in een schriftelijke vraag, zoals ik al had gemeld.

De **voorzitter**: Oké.

**10 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematiek van de geluidsoverlast" (nr. 7826)**

**10 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le problème des nuisances sonores" (n° 7826)**

**10.01 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de problematiek van geluidsoverlast. Ik buig mij al enkele jaren over dat dossier en ik heb over deze materie ook al vragen gesteld aan uw voorgangers.

Inwoners die langs spoorlijnen wonen waar goederenverkeer passeert hebben, vaak terecht, bijkomende investeringen gevraagd aan Infrabel. Ik denk in dat verband aan de Montzenroute of aan spoorlijn 50 tussen Gent en Brussel. Telkens werd er geantwoord dat er een programma bestaat om daaraan te werken. Voormalig minister Labille heeft bijvoorbeeld geantwoord dat 40 % van de NMBS-reizigerstreinen tegen 2015 van het geluidsarme type zal zijn. Het was immers steeds de bedoeling, zowel bij de NMBS als bij Infrabel, om het geluid zoveel mogelijk te bestrijden aan de bron. Bovendien zouden de goederentreinen worden gemonitord via een dertigtal systemen geïnstalleerd op het net.

Mevrouw de minister, wij zijn nu enkele jaren na de plannen die destijds werden opgesteld. Welke criteria hanteert Infrabel inzake de plaatsing van geluidsdempende schermen? Plaats Infrabel standaardgeluidsschermen bij alle nieuwe projecten? Welke criteria gelden er ter zake?

2015 loopt ten einde. Klopt het dat effectief 40 % van de vloot van de NMBS van het geluidsarme type is, of is die doelstelling niet gehaald?

Voor goederentreinen werden soortgelijke evoluties verwacht. Welke doelstellingen zijn er daarvoor naar voren geschoven? Destijds was dat immers nog niet duidelijk.

Wat is de stand van zaken van het monitorsysteem met die 30 punten? Is dat voltooid en geëvalueerd?

De bestrijding van geluidsoverlast werd aangekondigd als een project dat over meerdere jaren gespreid zou worden. Wordt daarmee rekening gehouden bij de opstelling van de kredieten binnen de investeringscel?

**10.02 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, bij de ontwikkeling van nieuwe spoorlijnen volgt Infrabel de bepalingen inzake de milieueffectenstudies, conform de wettelijke bepalingen. Indien die studies aantonen dat de geluidsniveaus moeten worden beperkt, dan worden die maatregelen geïntegreerd in het ontwerp. Infrabel heeft geen impact op de geluidswerende maatregelen die door de spoorwegoperatoren worden genomen.

Inzake het goederenvervoer in het bijzonder wens ik toch ook te vermelden dat er Europese maatregelen bestaan ter ondersteuning van de *retrofitting* en om het aanbrengen van geluidsarme remblokken te stimuleren. Op basis van testresultaten werd een leverancier gekozen die nu met de uitrol is gestart.

In 2015 worden nog drie systemen geplaatst, namelijk L50 Kwatrecht-Wetteren, L24 Remersdaal-Montzen en L75 De Pinte. Op het einde van 2015 zullen acht van de 30 systemen operationeel zijn. In 2016 volgen normaliter opnieuw drie systemen. 50 % van de monitoringsystemen zullen dan geplaatst zijn.

De evaluatie van deze systemen is veelbelovend. Veel fouten worden opgespoord en het geluidsarme materieel van de diverse operatoren kan in kaart worden gebracht. De operatoren worden van deze gegevens ingelicht.

Infrabel participeert actief in de opmaak van geluidsbelastingskaarten en van actieplannen ter reductie van geluidsniveaus, conform de Europese richtlijn nr. 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai.

De financiële middelen daartoe maken deel uit van de financiële middelen voor het onderhoud van de spoorweginfrastructuur.

**10.03 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is de vraag nr. 7845 van de heer Geerts over het aantal incidenten op Kempische lijnen.

**10.04 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dit was aanvankelijk een schriftelijke vraag die op 9 september 2014 werd ingediend. Ik wilde ze nu mondeling stellen omdat ik nog steeds geen antwoord heb gekregen. Nu er een antwoord kan worden gegeven, wil ik ze gerust omzetten in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

**11 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verhuis van het NMBS-personeelsbureau van Hasselt" (nr. 7884)**

**11 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déménagement du service du personnel de la SNCB de Hasselt" (n° 7884)**

**11.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, in een vorige mondelinge vraag peilde ik naar de plannen van de NMBS om een reeks diensten vanuit Hasselt over te hevelen naar de andere provincies. Op mijn vraag over de toekomst van het personeelsbureau gaf u echter geen volledig antwoord.

Ik wil de vraag daarom opnieuw aan u voorleggen.

Ten eerste, de personeelsbureaus Transport 3 werden in Luik en Charleroi behouden omdat de verplaatsing naar Bergen of Namen te zwaar zou zijn voor het personeel. Klopt dit? Of werden de personeelsbureaus in Luik en Charleroi om andere redenen behouden? Zo ja, welke dan?

Ten tweede, voor het Limburgse personeel gaat een gelijkaardige redenering op. Het personeelsbureau zou verhuizen naar Antwerpen maar ook die verplaatsing tussen Hasselt en Antwerpen is weinig aantrekkelijk. Men is al snel anderhalf uur onderweg, enkele reis. Bent u daarom bereid om de uitzondering die voor de werknemers uit Wallonië gemaakt werd ook te maken voor de werknemers uit Vlaanderen? Zoniet, welke zijn hiervoor de redenen?

Alvast bedankt voor uw antwoord.

**11.02 Minister Jacqueline Galant**: Beste collega, in maart 2014 besliste de dienst Treinbegeleiding om te evolueren naar een structuur op districtsniveau. Deze structuur wordt gradueel ingevoerd en zal voor het merendeel van de medewerkers zoals voorzien gerealiseerd zijn tegen eind december 2015. Bepaalde administratieve medewerkers in Vlaanderen en Wallonië verschoven nog niet naar de districtszetel wegens hun persoonlijke sociale situatie, de interne organisatie, of omdat ze op korte termijn op pensioen gingen.

Binnen de huidige efficiëntieoefening zullen alle lokale administratieve diensten binnen Transport gecentraliseerd worden op districtsniveau en dit tegen eind 2016. Hierbij zullen alle betrokken personeelsleden op een gelijke manier behandeld worden, zowel in Vlaanderen als in Wallonië. De bestaande reglementaire bepalingen worden steeds gerespecteerd. Dit betekent dus dat de personeelsbureaus van Luik en Charleroi eveneens verschuiven naar de districtszetels van Bergen of Namen.

Alle lokale administratieve diensten van Transport zullen in het kader van een efficiëntieoefening gecentraliseerd worden op districtsniveau. Uiteraard zal de lokale organisatorische situatie en de persoonlijke situatie van de medewerkers bestudeerd worden en kunnen er in bepaalde gevallen overgangsmaatregelen overwogen worden.

**11.03 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Heb ik het juist begrepen dat de oefening afgerond zou zijn tegen eind 2016? (*Instemming*)

Ik zal het zeker opvolgen. Alvast bedankt.

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

La **présidente**: Monsieur Devin, vous avez la parole pour votre question inscrite au point 16 de l'ordre du jour.

**11.04** **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, M. Geerts, qui est un des collègues les plus fraternels de ce parlement avec moi, souhaite pouvoir poser sa question juste avant les miennes. Je n'ai pas de souci avec cela.

**12** **Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "beveiligingsmaatregelen voor Thalysopstapplaatsen" (nr. 7918)**

**12** **Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les mesures de sécurité aux points d'arrêt du Thalys" (n° 7918)**

**12.01** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de beveiligingsmaatregelen voor Thalysopstapplaatsen, die wij met de commissie hebben kunnen bekijken.

Er zijn versterkte maatregelen genomen, maar ook maatregelen die gevolgen hebben.

Ik heb in de schriftelijke neerslag van mijn vraag het geval van Antwerpen-Centraal vermeld, waar de achterkant van het station, de kant van het Kievitplein, afgesloten is, met als effect dat er een beperkte communicatie is ten aanzien van reizigers die deze ingang gebruiken en dergelijke.

Wat zijn de plannen rond de beveiliging van Thalysopstapplaatsen in België? Gaat het over tijdelijke maatregelen zoals het afsluiten van ingangen en zullen patrouilles voldoende zijn, of denkt men ook na over infrastructuuringrepen om een aparte toegang te creëren voor Thalysreizigers? Is derhalve het idee dat u lanceerde overeind gebleven?

Is de NMBS zich ervan bewust dat de communicatie omtrent extra veiligheidsmaatregelen onvoldoende gebeurt in het station van Antwerpen-Centraal?

**12.02** **Minister Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, in verband met de veiligheidsmaatregelen voor de Thalys in het kader van de verhoogde terreurdreiging, werd op 21 november 2015 op vraag van de spoorwegpolitie een controle van personen en bagage voor de reizigers in internationaal verkeer georganiseerd in het station Brussel-Zuid. Deze controles werden op 23 november 2015 uitgebreid tot de stations Antwerpen-Centraal en Liège-Guillemins. Daarnaast worden bepaalde Thalystreinen op het traject Brussel-Parijs begeleid door gemengde patrouilles van de Belgische spoorwegpolitie en de Franse PAF (Police aux Frontières).

Momenteel wordt bij de NMBS onderzocht hoe deze maatregelen op een gestructureerde manier kunnen worden voortgezet. Daarbij zijn uiteraard infrastructurele aanpassingen nodig, en dit vooral in de stations waar de internationale treinen stoppen: Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-Nationaal-Luchthaven, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem en Liège-Guillemins.

Naast de aanpassing van de infrastructuur, zoals de afzonderlijke toegang tot de perrons naar de internationale treinen, dienen eveneens de organisatorische en technische beveiligingsmaatregelen te worden geoptimaliseerd. Hierbij wordt gedacht aan de installatie van x-raytoestellen en detectieportieken en de inzet van bijkomende veiligheidsagenten om de effectieve controles uit te voeren. Het grote probleem hierbij is dat alle perrons, zowel voor internationale treinen als voor treinen in binnenverkeer, gebruikt worden.

Betreffende de communicatie over de veiligheidsmaatregelen naar de reizigers/klanten, werden sinds de invoering van de extra veiligheidsmaatregelen in Antwerpen-Centraal door de NMBS de nodige communicatiemaatregelen genomen. Het gaat met name over infoborden in het station, communicatie via de

schermen en het omroepen van boodschappen voor het vertrek van de Thalys.

Thalys zelf informeert haar klanten/reizigers eveneens via haar website en folders. Het stationspersoneel evenals de veiligheidsdiensten van de NMBS staan in voor de kanalisatie van de reizigers en informeren waar nodig.

**12.03 David Geerts** (sp.a): Ik dank de minister voor haar antwoord.

Het is natuurlijk altijd een zeer moeilijk debat, vergelijkbaar met het debat over de beveiliging van spoorlijnen. De vraag is welke lijn men moet trekken en in hoeverre men meegaat in die beveiliging. Stel u voor dat men iets niet doet en dat er dan iets gebeurt, in welke mate zou men zich dan schuldig voelen?

Ik hoop dat er hier evenwel een gezond evenwicht gevonden wordt tussen een zekere vorm van efficiëntie en het efficiënt aanwenden van de middelen.

In januari zal ik mijn vraag opnieuw stellen om na te gaan welke maatregelen er dan genomen geweest zijn.

**12.04** Minister **Jacqueline Galant**: Nog een bijkomend antwoord.

Ik heb het initiatief genomen om deze problematiek te bespreken met mijn collega's van Duitsland, Nederland, Frankrijk, Luxemburg en België.

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

**13** **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des accidents à la suite du passage à l'heure d'hiver" (n° 7862)**

**13** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal ongevallen als gevolg van de overschakeling op het winteruur" (nr. 7862)**

**13.01** **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, une étude récemment menée par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) indique que le passage à l'heure d'hiver engendre une forte hausse des accidents sur nos routes. En effet, le changement d'heure implique une augmentation de 84 % des accidents graves touchant les piétons entre octobre et décembre, durant les heures de pointe de l'après-midi. Ce constat est encore aggravé lorsqu'on apprend que le nombre de piétons tués par 1 000 accidents grimpe de 180 % avec le passage à l'heure d'hiver. Ainsi l'IBSR estime qu'au cours de la semaine qui suit le changement d'heure, on déplore huit tués de plus sur nos routes que la semaine qui précède cette adaptation d'horaire.

Le gouvernement fédéral a-t-il l'intention de prendre des mesures visant à améliorer la visibilité sur les routes afin de lutter contre cette hausse des accidents, notamment lors du passage à l'heure d'hiver? Si oui, quelles sont-elles? Disposez-vous du nombre d'accidents supplémentaires constatés suite au passage à l'heure d'hiver de 2013 afin de les comparer à celui relevé en 2014?

**13.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, outre l'importance d'un bon éclairage des passages pour piétons qui accroît sensiblement la sécurité routière, il est primordial de sensibiliser les usagers de la route, qu'ils soient piétons ou conducteurs, à être visibles en toutes circonstances. Ce thème est régulièrement abordé lors des émissions dédiées à la sécurité routière "Contacts" et "Kijk uit". Le gouvernement fédéral ne compte pas adopter de règles contraignantes mais appuie l'importance des campagnes de sensibilisation saisonnières sur ce thème.

Je vous rappelle aussi que les infrastructures sont de la compétence des Régions. Je me réfère ici aux éléments de réponse qui m'ont été fournis par l'IBSR qui a réalisé l'étude.

Premièrement, cette étude sur l'impact du changement d'heure sur la sécurité routière et dont les chiffres sont repris dans la question, repose sur des données de 2004-2013 agréées. Afin de garantir la validité des résultats, il n'est pas recommandé d'effectuer l'analyse année par année car les résultats pourraient alors refléter des évolutions aléatoires propres à chaque année et non une tendance de fond.

Deuxièmement, l'étude porte uniquement sur les accidents impliquant un piéton. Les résultats ne peuvent, sans vérification, être généralisés à l'ensemble des usagers de la route. Par ailleurs, c'est le nombre total de piétons victimes de la route, c'est-à-dire tués et blessés confondus, qui augmente de huit unités à la suite du changement d'heure, et non pas le nombre de piétons tués.

Troisièmement, l'étude semble indiquer que c'est l'obscurité même qui explique la hausse de l'accidentalité des piétons et non pas le fait qu'il faille laisser le temps aux usagers de s'habituer au changement de luminosité. L'obscurité pendant l'heure de pointe exige que nous adaptions notre comportement dans la circulation en tant que piétons et automobilistes, ce qui n'est pas toujours le cas. Aux usagers faibles, on recommandera d'être le plus visible possible et de tenir compte des véhicules qui approchent lors de la traversée de la chaussée. Aux automobilistes, on conseillera de redoubler de prudence à proximité des passages pour piétons.

**13.03 Laurent Devin (PS):** Madame la présidente, je prends acte de la réponse de Mme la ministre.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**14 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des délits dans les grandes gares belges" (n° 7863)**

**14 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal misdrijven in de grote Belgische stations" (nr. 7863)**

**14.01 Laurent Devin (PS):** Madame la ministre, vous êtes la première à prôner une sécurité renforcée au sein des gares de notre pays. Les statistiques de Securail pour le premier semestre de cette année 2015 laissent cependant à désirer.

De janvier à juin 2015, 75 % des interventions de Securail ont été concentrées dans les dix plus grandes gares du pays, à savoir Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Liège-Guillemins, Anvers-Central, Gand-Saint-Pierre, Ottignies, Namur, Louvain. Si cette tendance venait à se poursuivre au cours du second semestre de 2015, nous assisterions à une véritable explosion des quotas d'intervention par rapport aux années précédentes.

Madame la ministre, pouvez-vous nous détailler le nombre d'interventions dans les dix plus grandes gares belges? Quels sont les types de délits constatés? Pouvez-vous nous en indiquer les chiffres pour chaque catégorie de délits? Quelles mesures envisagez-vous pour faire face à cette hausse des délits au sein des grandes gares? Quand seront-elles mises en application?

**14.02 Jacqueline Galant, ministre:** Monsieur Devin, vous allez recevoir un tableau reprenant le nombre d'interventions de Securail dans les dix plus grandes gares au cours des six premiers mois de 2014 et 2015 et un second tableau reprenant le nombre d'interventions pour les faits principaux et autres dans les dix plus grandes gares au cours des six premiers mois de 2014 et 2015.

L'approche de la criminalité sur le domaine du chemin de fer se fait de manière intégrée et intégrale grâce à une présence préventive et proactive du personnel de Securail aux endroits où sont constatées des nuisances en renforçant les partenariats avec les autorités et les services de police locaux, grâce également à l'appui technologique que représentent les caméras de surveillance et les systèmes d'alarme. Des plans d'action ciblés, notamment dans le cadre de la lutte contre les agressions, le *trespassing*, le vol de cuivre et les graffitis ont prouvé leur utilité. Ceux-ci sont affinés et adaptés sur la base d'une analyse des *hotspots*.

**14.03 Laurent Devin (PS):** Je remercie la ministre pour sa réponse.

Je vais prendre connaissance des chiffres qui m'ont été remis, qui montrent effectivement une hausse significative des délits dans les gares et ce de manière différenciée. Je reviendrai par la suite auprès de Mme la ministre.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**15** Question de Mme Gwenaëlle Grovonijs à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *one man car*" (n° 7861)

**15** Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonijs aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de *one man car*" (nr. 7861)

**15.01** **Gwenaëlle Grovonijs** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je souhaiterais aujourd'hui vous interroger sur le *one man car*. Cette notion a été plusieurs fois évoquée dans cette commission. La motivation essentielle semble malheureusement être, comme pour la plupart des mesures proposées, de potentielles économies budgétaires.

Dans le même temps, une campagne menée conjointement par la CGSP, la Fédération européenne des travailleurs des transports et le Forum européen des personnes handicapées a tenté de mettre en évidence le rôle majeur joué par l'accompagnateur de train en matière de confort et de sécurité pour les passagers. Citons à titre d'exemple l'aide aux personnes à mobilité réduite et aux seniors, la fourniture d'informations sur les correspondances, la vérification des tickets, la sécurité par la vérification des portes et le départ du train; et, en collaboration avec la police, la lutte contre les agressions, la violence, le vandalisme et les incivilités. Le rôle de l'accompagnateur est également central en cas d'incident ou d'accident pour l'évacuation, comme nous avons déjà pu le constater lors d'événements tragiques.

Il apparaît donc très clairement que deux positions diamétralement opposées s'affrontent: d'une part, celle des travailleurs de terrain et des usagers qui plaident pour le maintien d'un service de qualité en toute sécurité; d'autre part, la vision des CEO, que vous partagez peut-être, qui veulent faire des économies à tout prix, au détriment précisément de ce que vous souhaitez a priori vouloir défendre, à savoir la sécurité.

Madame la ministre, une décision sur l'instauration du *one man car* est-elle prise? Quelles sont, le cas échéant, les lignes qui sont concernées par cette mesure?

Vous et les CEO citez souvent certains pays limitrophes qui ont déjà implémenté cette mesure pour justifier la mise en œuvre en Belgique. À cet égard, j'attire votre attention sur le fait qu'en Suisse par exemple, les conducteurs seuls à bord font l'objet de davantage d'agressions que leurs collègues qui ont un accompagnateur à bord. Avez-vous réalisé une étude d'impact sérieuse et indépendante, dans le respect des marchés publics, sur les questions de sécurité relatives à la mise en place du *one man car*? Quel serait le coût engendré par la mise en œuvre d'une telle mesure?

**15.02** **Jacqueline Galant**, ministre: J'ai déjà eu l'occasion d'expliquer cet ambitieux objectif lors de la présentation de ma note de politique générale. Au niveau stratégique et politique, ce projet qui se retrouvera également dans ma vision stratégique est à l'examen, notamment dans le cadre des discussions portant sur le prochain contrat de gestion.

Aujourd'hui, la DOO (*driver only operation*) est déjà étudiée au sein de la SNCB et l'on examine tous les éléments sur le plan opérationnel, commercial, légal et réglementaire, de même qu'en termes de sécurité. Lorsqu'il sera opté *in fine* pour une piste opérationnelle déterminée, celle-ci sera soumise à une analyse de risques. Pour obtenir l'autorisation de faire rouler les trains sans accompagnateur, le GAME (Globalement Au Moins Équivalent) devra être approuvé. Cela signifie que le niveau de sécurité - et la DOO - devra être au moins équivalent au niveau de sécurité actuel. La sécurité représente donc un critère primordial. Si elle ne peut pas démontrer un niveau de sécurité suffisant, la SNCB ne pourra jamais faire circuler ses trains sans DOO.

L'aspect financier est un des critères, outre ceux ayant trait à la sécurité, à l'impact commercial et opérationnel et aux implications juridiques. Il est évident que la sécurité sociétale est un des sujets auxquels la SNCB apporte une attention particulière. La SNCB doit continuer à prendre toutes les mesures requises pour garantir la sécurité des voyageurs et du conducteur de train.

Dans une première phase, la DOO serait appliquée sur les lignes S bruxelloises et quelques lignes locales, lesquelles n'ont pas encore été fixées. Dans une phase ultérieure, la DOO pourrait être implémentée sur le réseau S autour d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi en fonction des résultats des études AnGeLiC. Pour les trains composés d'autorails Desiro ou d'automotrices diesel, le roll-out et la DOO dépendent de l'avancement des études de risques.

**15.03 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Merci pour votre réponse, madame la ministre.

Évidemment, je me réjouis d'entendre qu'une analyse de risques sera réalisée. Je vous entends focaliser sur l'aspect sécuritaire. C'est un élément important, central; je l'ai moi-même pointé du doigt. Il y a néanmoins toute une série d'autres éléments relevant plus de l'aspect social de l'accompagnateur de train, qui doivent également être pris en compte dans cette réflexion. Malheureusement, dans votre réponse, je n'ai pas le sentiment que cet aspect, pourtant tout aussi important, entre en ligne de compte.

Par ailleurs, je ne dispose pas d'éléments d'information précis relatifs à la méthodologie qui sera utilisée. J'espère que l'on examinera les expériences menées dans d'autres pays, notamment la Suisse, où l'on a clairement identifié l'impact négatif du retrait des accompagnateurs de certaines lignes de train.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**16 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fraude sur le marché des véhicules d'occasion" (n° 7865)**

**16 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fraude op de markt van de tweedehands voertuigen" (nr. 7865)**

**16.01 Laurent Devin (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, la fraude sur le marché des véhicules d'occasion est toujours bel et bien présente. Lors de la présentation de votre note de politique générale, vous avez expliqué vouloir mettre en place des mesures qui permettraient de limiter ces dérives. Le concept de Car-Pass pourrait ainsi être étendu au-delà de nos frontières. Un échange de données relatives au kilométrage des véhicules pourrait ainsi être envisagé avec d'autres pays européens.

À ce sujet, madame la ministre, j'aimerais vous adresser quelques questions. Comment le Car-Pass pourrait-il entrer en vigueur au-delà de nos frontières? Quelles sont vos avancées en la matière? Avec quel pays l'échange de telles données est-il envisagé? Avez-vous déjà concrétisé des accords à ce sujet? Où en est l'état des discussions? Disposez-vous d'un agenda précis en la matière? Quelles sont les autres mesures envisagées afin de limiter la fraude sur le marché des véhicules d'occasion?

**16.02 Jacqueline Galant, ministre:** En ce qui concerne les avancées en la matière, il y a lieu de souligner que seuls les Pays-Bas et la Belgique disposent d'un système Car-Pass. Même si les autres États membres ne disposent pas d'un tel système à l'heure actuelle, l'objectif est toutefois de pouvoir échanger à l'avenir les données kilométriques afin de compléter le Car-Pass d'un véhicule qui a été précédemment immatriculé dans un autre État membre.

À cet égard, il est nécessaire d'utiliser le traité EUCARIS relatif au système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire. Ce traité a pour objectif principal la mise en œuvre et l'exploitation d'un système technique pour l'échange de données de véhicules en temps réel entre les organismes nationaux responsables dans leurs pays respectifs de l'immatriculation des véhicules.

Une révision de ce traité a été sollicitée et actée lors de l'assemblée générale du 7 octobre 2015 afin de pouvoir procéder à cet échange. Son article 9 n'autorise en effet la communication de ces données qu'à la police, à la douane et aux autorités judiciaires.

Le secrétariat EUCARIS a précisé que cette révision sera signée en avril 2016 lors de la présidence néerlandaise du Conseil de l'Union européenne.

En ce qui concerne le pays avec lequel l'échange est envisagé, il s'agit des Pays-Bas. Un échange de données kilométriques sera réalisé avec cet État dès que la révision du traité EUCARIS sera effectivement signée en 2016.

La traçabilité des véhicules sera réalisée par le suivi permanent de la propriété du véhicule et ce, dès l'instant où le véhicule quitte l'usine, si elle est située en Belgique, ou dès que le véhicule est importé jusqu'au moment où il est exporté ou détruit.

Finalement, j'ajoute que des vérifications ont lieu lors de l'immatriculation de chaque véhicule d'occasion

grâce aux applications Schengen et EUCARIS pour éviter les plus grandes formes de fraude telles que l'utilisation de véhicules volés à l'étranger.

**16.03 Laurent Devin (PS):** Je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

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

**17 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le futur institut d'accidentologie" (n° 7866)**

**17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toekomstige instituut voor accidentologie" (nr. 7866)**

**17.01 Laurent Devin (PS):** Madame la ministre, dans votre note de politique générale, vous évoquez la création d'un institut d'accidentologie qui ferait partie de vos priorités en matière de prévention. Afin de mettre ce projet en place, vous avez l'intention de définir un cadre légal qui permettra de procéder à des recherches approfondies notamment concernant l'analyse des causes des accidents.

Madame la ministre, quand cet institut d'accidentologie sera-t-il mis sur pied? Quels sont les résultats attendus d'un tel projet? Pouvez-vous nous décrire comment fonctionnera cet institut? Quel sera son rôle exact? Sous quelle autorité se développera cet institut? Comment fonctionnera la collaboration avec les services existants, notamment l'IBSR et la police fédérale?

Je suis impatient de connaître vos réponses.

**17.02 Jacqueline Galant, ministre:** Monsieur Devin, le projet de loi est en cours de discussion avec les différentes parties prenantes (police, parquets, Régions). J'espère pouvoir aboutir à une version finalisée du texte en 2016. Grâce à l'étude approfondie des accidents, les autorités publiques disposeront de recommandations très précises pour améliorer la sécurité routière, qu'il s'agisse de problèmes de réglementation, d'infrastructure ou encore de comportement des usagers à faire évoluer.

L'institut d'accidentologie abritera une commission d'avis chargée d'étudier l'ensemble des projets de recherche qui lui seront soumis et de donner ensuite un accord. La composition de cette commission sera représentative des différents services existants dans la prise en charge des accidents et a donc une grande importance dans ce projet. Cela garantira une parfaite collaboration entre eux. L'IBSR sera un porteur de projets de recherche au même titre que d'autres. Le secrétariat et la présidence seront assurés par le SPF Mobilité et Transports.

**17.03 Laurent Devin (PS):** Madame la présidente, je ne veux pas approfondir ici la question plus qu'il ne faut. Je me pose sincèrement la question de savoir si cela n'existe pas déjà avec l'IBSR et ce qui est dévolu aujourd'hui aux Régions. Qu'attendons-nous de plus? Cela signifie-t-il qu'auparavant, il n'y avait pas de réflexion en la matière? N'y avait-il pas de proposition en matière de sécurité routière?

**17.04 Jacqueline Galant, ministre:** (...)

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

**18 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les infractions relatives aux places réservées aux personnes handicapées" (n° 7867)**

**18 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overtredingen met betrekking tot de gehandicaptenplaatsen" (nr. 7867)**

**18.01 Laurent Devin (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, il a été constaté que bon nombre de personnes continuent à occuper les emplacements réservés aux personnes handicapées sans disposer de la carte ad hoc, strictement réservée aux personnes souffrant d'un handicap. En 2014, la police judiciaire

fédérale a dénombré 39 587 infractions de ce genre, soit plus de 108 infractions par jour. Il s'agit d'un triste constat qui témoigne de l'incivilité de bon nombre de conducteurs belges.

Ces chiffres sont restés relativement stables depuis 2010 et un pic de 43 124 infractions a même été enregistré en 2013 malgré le fait que ces infractions sont sévèrement sanctionnées d'une amende pouvant aller jusqu'à 255 euros.

Outre ces infractions, environ 200 000 cartes appartenant à des personnes handicapées décédées n'ont pas été restituées et circuleraient encore sur le territoire belge.

Madame la ministre, quelles mesures envisagez-vous afin de diminuer le nombre d'infractions liées au stationnement interdit sur les places réservées aux personnes handicapées? Pouvez-vous nous communiquer le nombre d'infractions de ce genre constatées à ce jour pour l'année 2015?

Quelle sanction le détenteur d'une fausse carte pour stationnement handicapé risque-t-il? Quelles mesures sont-elles envisagées pour lutter contre ce phénomène?

**18.02 Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Devin, l'éducation, la sensibilisation et le contrôle constituent des moyens efficaces pour lutter contre l'usage frauduleux des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées. Depuis 2013, les infractions liées au stationnement interdit sur les places réservées aux personnes handicapées sont également concernées par la loi relative aux sanctions administratives communales, ce qui augmente considérablement le risque objectif d'être verbalisé.

Le nombre d'infractions commises devrait diminuer au long terme compte tenu de l'effort conjoint des communes et de la police. Je réfère également à la circulaire du 23 août 2013 concernant le stationnement réservé pour les personnes handicapées qui a été adressée aux bourgmestres afin de rappeler l'importance de faire respecter le bon usage des places de stationnement réservées aux personnes handicapées.

En réponse à la deuxième partie de votre question, malheureusement, je ne dispose pas encore des chiffres pour l'année 2015. Outre la saisie de la fausse carte, celui qui utilise une fausse carte ou une carte qui ne lui appartient pas commet une infraction à l'article 27bis du Code de la route, qui est punie d'une perception de 110 euros ou d'une amende pouvant aller de 120 à 1 500 euros et/ou la déchéance du droit de conduire.

En plus, afin de punir ces contrevenants encore plus sévèrement, certains parquets utilisent d'autres dispositions du droit pénal, par exemple l'article 62bis de la loi sur la police de la circulation routière qui punit d'une amende de 600 à 6 000 euros et/ou d'une peine d'emprisonnement de 15 jours à 3 mois.

L'administration chargée de la délivrance des cartes de stationnement est la Direction générale Personnes handicapées du SPF Sécurité sociale. Je vous invite à également poser cette question à ma collègue compétente en cette matière.

**18.03 Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie.

Je vous serais reconnaissant si je pouvais avoir une copie de votre réponse.

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

**19 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles mesures en matière de sécurité routière afin d'atteindre les objectifs européens pour 2020" (n° 7868)**

**19 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe maatregelen inzake verkeersveiligheid voor het bereiken van de Europese doelstellingen tegen 2020" (nr. 7868)**

**19.01 Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, les objectifs européens en matière de sécurité routière sont clairs. Chaque État membre doit tout mettre en œuvre pour réduire d'ici 2020 le nombre de tués de 50 % par rapport à 2010. Récemment, vous avez exprimé la volonté du gouvernement fédéral de donner une nouvelle impulsion afin de diminuer le nombre et la gravité des accidents sur nos routes. À ces fins, il vous faudra travailler sur une plus grande effectivité des mesures répressives et des sanctions notamment.

Quelles sont les mesures répressives complémentaires envisagées afin de réduire le nombre d'accidents sur nos routes? Quand entreren-elles en vigueur? L'idée d'une formation comme sanction alternative semble être l'une des nouvelles mesures proposées. De quel type de formation s'agirait-il? Quel type d'infraction pourrait-il mener les conducteurs fautifs à suivre ces formations?

**19.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, je l'ai déjà expliqué lors de précédentes questions parlementaires. Les mesures répressives complémentaires que j'envisage sont, outre le nouveau système de récidive croisé qui est entré en vigueur au début de l'année, le traitement administratif et rapide des infractions et amendes routières via l'adaptation des procédures de perception des amendes et l'introduction de l'ordre de paiement.

Mon administration travaille également sur plusieurs projets tels que la conclusion d'un accord bilatéral avec les Pays-Bas visant l'échange des données des contrevenants, à l'instar de ce qui existe avec la France, et la finalisation de la procédure de transposition partielle de la directive 2015/413 *cross-border*. Je ne peux pas encore vous communiquer la date d'entrée en vigueur de ces mesures qui dépendent de l'évolution des diverses démarches qui y sont liées. Les magistrats peuvent d'ores et déjà proposer des peines alternatives à la place d'une amende ou d'une déchéance du droit de conduire, lesquelles permettent aux contrevenants de prendre conscience de leur comportement et d'apprendre de leurs fautes.

Afin d'étendre le système, mon administration a entamé une réflexion qui sera menée avec toutes les parties intéressées visant à élaborer une réglementation afin de permettre aux contrevenants de suivre une formation alternative à la place d'une perception immédiate. En ce qui concerne le type de formation, les pistes sont les suivantes. On pourrait envisager une formation de conduite défensive afin que le conducteur acquière des compétences pour pouvoir éviter les situations d'infraction grâce à l'anticipation des dangers et au respect des règles du Code de la route. Le contenu de la formation pourrait être différent selon le type d'infraction (vitesse, alcool, stupéfiants) et ciblé sur le Code de la route ou la distraction au volant. Ce système de formation alternative ne visera pas toutes les infractions mais seulement certaines infractions ciblées, comme par exemple la vitesse et l'alcool au volant.

**19.03** **Laurent Devin** (PS): Je remercie Mme la ministre pour ses réponses.

Je reviendrai vers elle quand les projets auront abouti, en tout cas ceux qui sont en cours.

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

**20** **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les Systèmes de Transport Intelligents" (n° 7869)**

**20** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Intelligent Transport Systems" (nr. 7869)**

**20.01** **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, les Systèmes de Transport Intelligents (STI) sont reconnus pour contribuer très efficacement à résoudre les problèmes de sécurité routière. Afin de valoriser ces systèmes, vous avez évoqué la possibilité d'élaborer un plan national qui constituerait le point de départ d'un plan fédéral.

Parmi les mesures envisagées, un cadre juridique pourrait être défini pour les véhicules semi-autonomes. Il s'agirait d'un Code de bonnes pratiques permettant la réalisation de tests sur la voie publique avec ce type de véhicules.

Madame la ministre, pouvez-vous nous expliquer quelle est la différence entre le plan national et le plan fédéral, tous deux mentionnés dans votre note de politique générale? Quel type de STI avez-vous l'intention de développer en Belgique? Ces systèmes sont-ils déjà d'application dans d'autres pays de l'Union européenne? Si oui, quel bilan ces pays peuvent-ils en tirer? Quel est le résultat attendu de l'utilisation de tels systèmes? Selon vous, dans quel délai les véhicules semi-autonomes pourraient-ils être introduits sur le marché belge?

**20.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, monsieur Devin, j'ai demandé à mon administration de réaliser un plan ITS. Ce plan sera l'embryon d'un point ITS fédéral qui donnera, je l'espère,

une impulsion vers un plan national concerté avec les Régions.

La première étape consiste à établir un inventaire des divers projets existant au niveau de mon administration et de les positionner dans un cadre de référence qui donnera à la fois plus de visibilité et de cohérence. Cette action sera menée en concertation avec les autres services fédéraux et régionaux, afin de dégager une vue générale et de mettre en évidence une relation entre mes projets ITS et les autres domaines.

Le STI concerne tous les modes de transport et mes services suivent de près l'élaboration de l'acte délégué multimodalité qui vise la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information, de planification et billetterie relatifs aux déplacements multimodaux. De tels services contribuent à promouvoir la transition vers les transports publics, y compris les solutions de substitution, telles que la location de vélos, les parcs relais ou les systèmes de voitures partagées, et à lutter contre la congestion.

Dans le cadre de mes compétences en sécurité routière, j'ai l'intention d'appuyer les deux projets principaux: l'établissement d'un cadre légal pour tester les voitures autonomes et un plan ISA.

L'expérience de ces technologies dans les pays européens se situe surtout au niveau des tests sur la voie publique. En effet, la technologie n'est pas encore suffisamment mûre pour une commercialisation des produits. De plus, il y a différents aspects à trancher. Il s'agit des aspects liés au comportement des usagers (entre autres un risque accru de distraction au volant et l'acceptation sociale du fait que la voiture reprend certaines tâches du conducteur), du *business case* qui est à développer et de la question des responsabilités en cas d'accident.

Néanmoins, si je soutiens et si je veux renforcer l'élaboration d'une telle technologie, c'est parce que les Systèmes de Transport Intelligents permettent de contribuer très efficacement à résoudre des problèmes de sécurité routière et des problèmes de mobilité, notamment par une meilleure utilisation des infrastructures existantes, mais également à réduire les impacts du transport sur le climat. On reconnaîtra ces trois volets dans la plupart des systèmes ITS.

Des projets-pilotes concernant les véhicules semi-autonomes pourraient avoir lieu dans quelques mois. Dès lors, mes services présenteront les Codes de bonnes pratiques en janvier 2016.

**20.03** **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**21** **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'un train spécial pour le mardi gras à Binche" (n° 7870)**

**21** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van een speciale trein voor mardi gras in Binche" (nr. 7870)**

**21.01** **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le mardi-gras à Binche est un événement qui attire plusieurs dizaines de milliers de personnes chaque année.

En 2016, le carnaval se déroulera les 7, 8 et 9 février. Les Gilles de Binche ne se déplacent jamais mais, cette année sera historique, il y aura peut-être un Gille à Bruxelles.

À cet effet, la SNCB mettait en place un train spécial affrété pour le retour des touristes d'un jour, après le feu d'artifice. L'année dernière, la SNCB n'a pas affecté de trains spéciaux le mardi soir. On m'a donné certaines excuses mais, à force de ne plus avoir de train, il y a moins de gens qui s'y rendent.

L'absence d'un tel train entraîne une série de désagréments: la mobilité dans la ville, les dangers supplémentaires sur la route du retour, des errances dans la ville pendant la nuit ou plutôt des personnes en déshérence. Pour rappel, la SNCB n'a pas affrété de trains après le feu d'artifice pendant plusieurs années. Notre volonté est vraiment de pouvoir avoir ce train. Le feu d'artifice se termine autour de 22 h 15 et le fait de demander un train spécial qui permette aux gens qui ont fait la fête de rentrer chez eux en toute sécurité

n'est pas demander grand-chose. Ce n'est que logique.

Madame la ministre, disposerons-nous cette année d'un train spécial affecté au retour des touristes d'un jour après le feu d'artifice du mardi-gras à Binche? Si oui, pouvez-vous nous communiquer l'horaire de ce ou de ces trains supplémentaires?

Madame la ministre, vous imaginez mon espoir.

**21.02 Jacqueline Galant**, ministre: À l'occasion du carnaval de Binche 2016, la SNCB consentira des efforts supplémentaires en vue de renforcer le service des trains le jour du mardi-gras. Un certain nombre de trains réguliers ayant leur origine et leur destination à Binche seront ainsi renforcés. La SNCB prévoit un train supplémentaire le mardi 9 février offrant suffisamment de place pour transporter les participants au carnaval. Jusqu'à l'an dernier, le deuxième train supplémentaire partait de Binche à 22 h 11. Il ne sera malheureusement plus mis en service l'année prochaine, celui-ci n'attirant que très peu de voyageurs (150 en 2015) malgré l'annonce et la promotion de ce train via le site web de la SNCB et celui de la ville. Tout comme les années précédentes, en répondant à votre demande, la SNCB fournira à l'administration communale les informations requises quant à l'horaire de train supplémentaire. Vu que nous ne sommes qu'en décembre, il vous reste deux mois pour faire pression.

**21.03 Laurent Devin** (PS): C'est un peu comme si un match de football se jouait à 20 h 00, se terminait à 21 h 45 et on dit, voilà, il y a un train pour le retour, il est à 21 h 30. Vous comprenez? C'est cela la difficulté.

Au lieu de 22 h 11, vous mettez 23 h 00, 23 h 11, il sera bondé. Déjà 150 personnes dans un train...

Que me conseillez-vous? Réinterpeller la ministre? C'est fait. La SNCB? Qui décide? M. Cornu?

(...): (...)

**21.04 Laurent Devin** (PS): Je saisisrai donc le taureau par les cornes et j'interpellerai M. Cornu. Quelle est la meilleure manière de le contacter, madame la ministre, vous qui le voyez régulièrement? Par écrit? Merci, je vous remercie pour ce conseil qui, je l'espère, s'avérera payant pour le bonheur de tous.

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

**22 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan fietsenstallingen in het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 7934)**

**22 Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de parkings à vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 7934)**

**22.01 Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, op 7 december jongstleden hebben de Fietzersbond en het Gents Milieufrent, samen met gewone fietsers, geprotesteerd aan het station Gent-Sint-Pieters. Al sinds de voltooiing van de ondergrondse fietsenstalling blijkt er een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen te zijn.

Ik heb even navraag gedaan, mevrouw de minister. Vandaag zijn er, als ik het goed heb, 7 168 fietsparkeerplaatsen. Pendelaars die elke morgen met de fiets naar het station rijden, kennen het probleem. Het is een ware opdracht om een vrije plaats te vinden. Sommigen blijven zoeken en missen daardoor hun trein, met als gevolg dat zij te laat op hun werk aankomen, anderen zetten hun fiets simpelweg buiten de stalling. Dat is natuurlijk ook geen zicht. Hierdoor komt het terrein behoorlijk overhoop te liggen.

De ambitie van de NMBS is om het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden naar 13 000. De vraag is of en wanneer dat zal worden gerealiseerd. Zal het, na verloop van tijd, ook voldoende zijn?

Mijn vragen zijn dan ook de volgende, mevrouw de minister.

Klopt het cijfer van 7 168 fietsparkeerplaatsen?

Welke mogelijke oplossingen liggen momenteel op tafel om de capaciteit uit te breiden? Hoe zou het

ruimtelijk efficiënter georganiseerd kunnen worden?

Welke opties zijn er om, boven op de capaciteit van de grote ondergrondse fietsenparking, bijkomende plaatsen aan te bieden? Is er ruimte voor bijkomende parkings, want de buurt zit al een beetje vol?

Welke tijdelijke noodoplossingen kunnen worden aangeboden? Is er bijvoorbeeld plaats voor tijdelijke overdekte stallingen en wat zou, indien de ondergrondse parking herschikt wordt, een tijdelijk alternatief kunnen vormen?

**22.02** Minister **Jacqueline Galant**: Momenteel is er geen algemeen tekort aan parkeerplaatsen voor fietsen aan het station van Gent-Sint-Pieters. Er is wel een onevenredigheid tussen de beschikbare vrije plaatsen aan beide zijden van het station waardoor de stallingen aan de voorzijde overbezet zijn en de stallingen aan de achterzijde voor een deel leeg blijven.

De NMBS bevestigt dat een uitbreiding van het geplande aantal parkeerplaatsen voor fietsen nodig is om te voldoen aan de toekomstige behoeften. Uit een analyse is gebleken dat de 10.780 fietsenstallingen die gepland waren tegen het einde van de werken, niet voldoende zullen zijn. Daarom is de NMBS ermee akkoord gegaan om de capaciteit maximaal te verhogen en zo in totaal ongeveer 13.000 fietsplaatsen beschikbaar te stellen tegen het einde van de werken en dat gecombineerd met gerichte acties tegen weesfietsen.

Op korte termijn is er nog geen oplossing voor het stallingentekort aan de voorzijde. In de loop van de volgende jaren komen er wel al geleidelijk plaatsen bij.

**22.03** **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, u zegt dat de voorziene 10 780 fietsenstallingen onvoldoende zijn en dat er tegen het einde van de werken 13 000 plaatsen komen. Dat is natuurlijk pas tegen 2023 of 2024, bijna tien jaar later.

We moeten een tandje bijsteken en bekijken of er niet meer en sneller op die vraag kan worden ingespeeld. Als de NMBS het openbaar vervoer wil promoten, moet ze ook voor de fietsenstallingen een extra inspanning doen in de grote steden. Ik verneem graag wat u daarvan denkt.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**23** **Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontwerp van cao van de NMBS" (nr. 7938)**

**23** **Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de CCT de la SNCB" (n° 7938)**

**23.01** **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, gisteren hebben twee vakbonden het ontwerp van sociaal akkoord verworpen. Vandaag zitten de bonden en directie samen. Het gaat uiteraard over een ontwerp van cao over de 36-urenweek, over pensioenen vanaf 55 jaar voor treinbestuurders met 30 jaar ervaring. Het voorstel past in het kader van de besparingen bij de NMBS en de verhoging van de efficiëntie.

Mijn vragen daaromtrent zijn de volgende.

Wat is de timing van het overleg? Tegen welke uiterste datum is een sociaal akkoord nodig om de beoogde begrotingsdoelstellingen te kunnen bereiken? Ik lees in de pers dat klaar zou moeten zijn tegen 1 januari 2016, klopt dat? Is die timing haalbaar?

De cao stelt een speciale pensioenregeling voor: treinbegeleiders en -bestuurders met 30 jaar dienst, zouden op 55 jaar met pensioen kunnen. Werd dit afgetoetst met de minister van Pensioenen? Die minister heeft immers de *lead* genomen en in het kader van het tripartiete overleg zullen een aantal zaken moeten worden afgetoetst. De minister van Pensioenen werkt namelijk aan een lijst van zware beroepen. Betekent dit dat het rijdend personeel definitief in deze lijst zal worden opgenomen?

Tenslotte, een ander voorstel in de ontwerp-cao is de uitbreiding van de mogelijkheid tot nachtwerk in de spoorateliers. Wat zal de impact hiervan zijn op het personeel? Kan u een raming maken van welk volume

buiten de werkuren zal plaatsvinden? Wat zal de impact zijn op de beschikbaarheid van treinstellen?

**23.02** Minister **Jacqueline Galant**: Het overleg verloopt volgens planning.

Het protocol van sociaal akkoord 2016-2018 wordt op 9 december voorgelegd aan het sturingscomité. De bijdragen van het personeel in het verhogen van de productiviteit worden voorgelegd voor onderhandeling in de nationale paritaire commissie. Een eerste vergadering van deze commissie is gepland op 16 december.

Het protocol van sociaal akkoord 2016-2018 wordt afgesloten binnen de huidige wettelijke beschikkingen inzake pensioenen van het personeel van de Belgische Spoorwegen. Deze wetgeving voorziet op dit ogenblik in de geciteerde bijzondere regeling. Het is nog te vroeg om in detail in te gaan op de uitbreiding van de mogelijkheid tot nachtwerk in de werkplaatsen. Verschillende operationele verbeteringsprojecten worden op dit ogenblik uitgewerkt waaronder het versterken van de shiftwerken en de werkplaatsen met als doelstelling een structurele vermindering van de immobilisatiegraad van de treinstellen door een geleidelijke verhoging van de onderhoudsprestaties van de rijkwagens op momenten dat ze minder worden gemist.

**23.03** **Veli Yüksel** (CD&V): Dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister.

Ik denk dat we het sociaal overleg alle kansen moeten geven, dat is in het belang van het personeel, het bedrijf en van de directie.

Wat de pensioenregeling betreft, mag er absoluut geen voorafname gebeuren op beslissingen die in het tripartiete sociaal overleg nog moeten worden genomen. Ik denk dat we moeten streven naar de objectivering van een aantal zaken om te kijken wie ervoor in aanmerking komt en wie niet, en dat we op basis van argumenten en meetbare criteria moeten afstappen van regimes die historisch gegroeid zijn.

Ik reken erop dat iedereen daarin zijn verantwoordelijkheidsgevoel zal tentoonspreiden, vooral rekeninghoudend met de belangen van het personeel en die van het bedrijf, zodat er een goede consensus bereikt kan worden.

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

#### **24** Questions jointes de

- **Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la consultation publique sur la sécurité routière" (n° 7852)**

- **M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la consultation populaire en matière de sécurité routière" (n° 7864)**

#### **24** Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Vanessa Matz** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de openbare raadpleging inzake verkeersveiligheid" (nr. 7852)

- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de openbare raadpleging inzake verkeersveiligheid" (nr. 7864)

**24.01** **Vanessa Matz** (cdH): Madame la ministre, vous avez lancé une vaste opération de consultation de la population sur des enjeux de sécurité routière. À l'époque, vous aviez affirmé que cela allait accroître l'adhésion sociale à l'égard des règles édictées. Je pense que cette consultation a reçu pas mal d'avis.

Dans quelques jours, vous allez mener les États généraux de la sécurité routière. J'aurais souhaité savoir quels étaient les résultats de cette consultation publique. Pouvez-vous nous communiquer les lignes de forces que vous avez dégagées de cette consultation dans le cadre des États généraux de la sécurité routière?

**24.02** **Laurent Devin** (PS): Vous avez lancé la consultation populaire relatée par Mme Matz. Quand a débuté cette consultation et quand prendra-t-elle fin? Combien de citoyens ont donné leur avis sur la question jusqu'à présent?

Quelles sont les mesures qui sont le plus souvent évoquées? Quelle est la principale préoccupation des

Belges en matière de sécurité routière qui ressort de cette consultation?

**24.03 Jacqueline Galant**, ministre: La consultation populaire a été lancée le 22 octobre 2015. Elle prendra fin le jour des États généraux de la sécurité routière, le 15 décembre.

Via un site internet, les usagers de la route sont invités à exprimer leurs opinions sur la sécurité routière en participant à des sondages ou bien en donnant leurs avis sur cinq thèmes:

- le Code de la route;
- le risque de se faire contrôler;
- la récidive;
- la technologie;
- l'analyse des accidents.

Des débats ont également été organisés avec les citoyens s'étant préalablement inscrits afin de permettre certaines recommandations. Jusqu'à présent, le site a reçu plus de 9 000 participations de citoyens.

Cette méthodologie a été appliquée principalement pour deux raisons. Premièrement, un tel cadre est préférable d'un point de vue pédagogique puisqu'il permet la genèse d'une politique davantage étayée dans les domaines dans lequel le fédéral est actif. Il permet aussi l'émergence de nouvelles idées. Ce n'est qu'en prenant connaissance des sujets qui sont abordés que les gens réfléchiront et se forgeront une opinion.

Deuxièmement, le fait de laisser la liberté au citoyen de s'exprimer librement induirait beaucoup d'idées inexploitablement en raison de la répartition des compétences. La politique de sécurité routière est répartie entre tous les niveaux de pouvoir: européen, fédéral, régional et local. C'est pourquoi je me suis limitée aux compétences fédérales en matière de sécurité routière afin de respecter pleinement l'autonomie des Régions. Il serait dès lors inopportun de collecter une multitude d'idées dont le sujet concerne uniquement mes collègues régionaux.

Nous devons également respecter plusieurs textes internationaux, tels que la Convention de Vienne qui détermine en partie notre Code de la route.

Autrement dit, j'espère que ces États généraux de la sécurité routière dessineront des pistes solides avec lesquelles je pourrai travailler, valorisant ainsi les efforts de tous les citoyens qui y ont participé. L'amélioration de la sécurité routière est dans l'intérêt de tous. Je sais qu'à cet égard, je peux compter sur le soutien de la grande majorité des conducteurs, qui respectent les règles. C'est ce qui ressort également de l'enquête nationale sur la sécurité routière menée par l'IBSR.

Néanmoins, il est frappant de constater que la population se prononce principalement en faveur de mesures plus sévères en matière d'alcool et de drogue au volant. Ainsi, 92 % des participants estiment que la consommation de drogues dans la circulation doit faire l'objet de plus de contrôles, 85 % trouvent qu'un éthylotest antidémarrage doit être obligatoirement installé dans le véhicule des automobilistes condamnés pour conduite sous influence de l'alcool, tandis que 69 % sont favorables à une tolérance zéro en matière d'alcool au volant.

Les résultats sont visibles sur le site internet des États généraux.

**24.04 Vanessa Matz** (cdH): Madame la ministre, nous attendrons en ce cas le 15 décembre pour obtenir plus de précisions. Comme nous avons été invités à participer par vos soins aux États généraux, nous serons présents pour entendre les grandes lignes, même si vous en avez déjà dévoilé quelques-unes. Je vous remercie

**24.05 Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Sachez également que nous serons à vos côtés pour développer encore davantage la sécurité routière dans notre pays.

Enfin, madame la présidente, je vous remercie pour la bonne gestion de cette commission.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.07 heures.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.07 uur.*