

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 13 JANUARI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 13 JANVIER 2016

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.25 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 15.25 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoeken van radicalisering bij het spoorwegpersoneel" (nr. 7919)**

01 **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 "la détection de la radicalisation au sein du personnel ferroviaire" (n° 7919)**

01.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik zal het zeer kort houden.

Toen ik deze vraag op 7 december indiende, konden we her en der lezen dat er bij de spoorwegen eventueel ook geradicaliseerde werknemers zouden zijn. Aangezien terreurniveau 3 nog steeds van kracht is, lijkt het mij pertinent om de vraag hier mondeling te stellen.

Kloppen die beweringen dat er effectief geradicaliseerde werknemers bij onze spoorwegen werken?

Wij hebben tijdens ons bezoek aan het Security Operations Center van Securail kunnen zien dat dit eigenlijk een zeer moeilijke materie is. Hoe spoort men dat op? Welke criteria worden gehanteerd? Welke systemen zijn daaromtrent uitgewerkt?

Een derde aspect. Er zijn mensen die met een veiligheidsmachtiging werken. Hoe gebeurt de opvolging van deze werknemers nadat zij de veiligheidsmachtiging gekregen hebben?

01.02 **Minister Jacqueline Galant**: Beste collega's, de gebeurtenissen van de jongste maanden zetten Infrabel ertoe aan om het veiligheidsbeleid te consolideren aan de hand van verscheidene maatregelen met betrekking tot zowel de infrastructuur als de ICT en het personeel zelf. Dit alles gebeurt met eerbiediging van de privacy en de toepasselijke wettelijke verplichtingen ter zake.

De toelatingsvoorwaarden bij aanwerving zijn op dit ogenblik beperkt tot staatsburgerschap van de Europese Unie en het voorleggen van een bewijs van goed gedrag en zeden.

Momenteel werken HR Rail, NMBS en Infrabel intensief samen met de FOD om een aanpak in te voeren om de meest betrokken beroepen te screenen. De screenings zouden in eerste instantie gevoerd worden bij de medewerkers met een veiligheidsfunctie. Daarnaast vormen *security awareness* en een permanente sensibilisering van onze medewerkers voor verdachte situaties of personen de speerpunten van het securitybeleid van Infrabel. Dit wordt op alle mogelijke manieren bewerkstelligd. Tenslotte, wordt binnen Infrabel een interne security-organisatie uitgebouwd waarbij lokale securityverantwoordelijkheden een cruciale rol zullen spelen bij het verhogen van *awareness* en het melden van verdachte situaties.

De NMBS beschikt niet over gegevens om aan te nemen dat er geradicaliseerde werknemers bij de

Belgische Spoorwegen zouden werken. Alle kandidaten voor een job bij de Belgische Spoorwegen leggen eliminerende geschiktheidproeven en niet-eliminerende kennistesten af en vullen daarnaast ook een niet-eliminerende persoonlijke vragenlijst in, opgebouwd rond de volgende drie domeinen: denkwijzen, houding in relatie met anderen en de omgang met gevoelens en emoties.

De kandidaten die slagen voor de geschiktheidproeven worden uitgenodigd voor een gesprek met een selectiejury. Tijdens dat gesprek worden onder andere de volgende punten getest: motivatie, interesse in de functie, technische kennis, de capaciteit om te leren en de noodzakelijke gedragscompetentie zoals onder meer zelfbeheersing en veiligheidszin. Daarnaast werd eveneens een gedragscode gepubliceerd met aandachtspunten op het vlak van gedrag tussen collega's en derden. Ik citeer: "Elke medewerker moet erop letten op de werkplek geen enkele discriminatie of ongewenst gedrag door woorden of daden aan te wenden, in het bijzonder inzake leeftijd, nationaliteit, etnische, sociale of culturele afstamming, geslacht, geloofsovertuiging of politieke overtuiging".

Bij overtreding van deze gedragscode zijn tuchtsancties mogelijk en bestaat bij overtreding van de wetgeving eveneens de mogelijkheid tot burgerlijke of strafrechtelijke vervolging.

In samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken rond ik momenteel de procedure inzake veiligheidsverificatie af, conform de bepalingen van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie van de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen voor de toepassing op het spoorwegdomein.

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

Ik concludeer ten eerste dat er op dit ogenblik geen indicatie is dat er geradicaliseerde werknemers zijn, en ten tweede dat er ter zake een beleid uitgewerkt is.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- **M. Éric Thiébaud à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 7969)**

- **M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du plan pluriannuel d'investissement" (n° 8316)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 8408)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 7969)**

- **de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken betreffende het meerjareninvesteringsplan" (nr. 8316)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 8408)**

02.01 Éric Thiébaud (PS): Monsieur le président, madame la ministre, lorsque je vous ai interrogée il y a près d'un an concernant l'état d'avancement du dossier de la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons, vous m'aviez donné quelques éléments de réponse qui laissaient espérer une issue positive.

En effet, vous m'aviez confirmé que la Wallonie avait effectivement repris le projet de réouverture de la ligne Valenciennes-Mons dans la liste des priorités wallonnes dans le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025. Et, surtout, vous m'indiquiez que les négociations entre le gouvernement fédéral et les Régions pour définir un budget en vue de rouvrir enfin cette ligne étaient "en bonne voie".

Aujourd'hui, près d'un an après votre réponse, peu d'informations circulent sur la concrétisation de ce dossier. Si ce n'est le fait que le plan d'investissement 2013-2025 serait moins ambitieux, avec le risque de voir le délai pour la réouverture de la ligne Mons-Valenciennes s'allonger, voire jeté aux oubliettes.

Qu'en est-il exactement, madame la ministre? Ce dossier fait-il toujours partie des priorités du plan d'investissement négocié entre votre gouvernement et les Régions? Quelle est votre position à ce sujet?

Une décision sur la fixation d'un agenda des dépenses d'investissement en vue d'élaborer les plans financiers de la SNCB et d'Infrabel a-t-elle été prise? Quid de la ligne Valenciennes-Mons dans cet agenda?

02.02 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, in uw strategische visie voor het spoor kondigde u de oprichting aan van een bijzondere investeringscel, met vertegenwoordigers van de NMBS, Infrabel en de drie Gewesten. Deze cel zou worden belast met de opmaak van een nieuw meerjareninvesteringsplan voor de periode 2016-2020. Met enige vertraging is deze cel intussen blijkbaar van start gegaan.

Klopt het dat het analysecomité van de federale investeringscel op 16 december vorig jaar een eerste keer bijeengekomen is? Klopt het dat op 18 januari een tweede vergadering van het analysecomité zal plaatsvinden? Zijn er ook bijeenkomsten vastgelegd voor het strategisch comité van de federale investeringscel?

Bestaat er een formeel schriftelijk verslag van de vergadering van het analysecomité? Zo ja, kunt u dit kort mondeling toelichten? Welke thema's kwamen aan bod? Werden er al beslissingen genomen op budgetair vlak?

Tenslotte, wat is de stand van zaken van het nieuw meerjareninvesteringsplan? Met andere woorden, is er al meer duidelijkheid over de plaats van de gewestelijke prioritaire spoorprojecten in dat plan?

02.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik weet niet wat men het belangrijkste vindt, mijn vraag over Mol-Hamont of die over het investeringsplan.

In eerste instantie sluit ik mij aan bij de woorden van collega Raskin. Ook ik wil duidelijkheid krijgen over het meerjareninvesteringsplan. Naar verluidt vond er inmiddels een administratieve bijeenkomst plaats. Vorig jaar heb ik al enkele keren een vraag gesteld om duidelijkheid te krijgen over de timing. Het is immers belangrijk, zeker nu 2016 al gestart is, dat de ondernemingen duidelijkheid krijgen omtrent het investeringsplan voor dit jaar en de komende jaren. Kortom, wat is de stand van zaken? Wat is de timing? Wanneer zult u effectief met dat plan komen?

Ik heb ook een aantal specifieke vragen over het budget. In welk budget is er voorzien? Wij hebben bij de bespreking van de begroting wel enkele tabellen gekregen. Zijn dat de tabellen waar men effectief mee werkt?

Ik vraag mij ook af hoe de 60/40-verhouding hier berekend wordt. Ik heb het al meermaals gezegd, het onderhoud van een aantal landelijke lijnen in Wallonië betekent een belangrijke uitgave op het vlak van investeringen en exploitatie. Tijdens de voorgaande jaren kon de 60/40-verhouding echter slechts gerespecteerd worden doordat er nieuwe projecten werden gestart in Vlaanderen.

Is het uitgangspunt nog hetzelfde? Wordt het jaarlijks bekeken? Welke beschikbare projecten, waarover vroeger reeds is beslist, worden nu opgenomen in het plan met uitvoer in 2016 of met aanvang in 2016 en uitvoer in de volgende jaren?

Ik zal nu specifiek ingaan op Mol-Hamont.

Op 9 december werd de lijn Herentals-Mol plechtig geopend. Alle aanwezigen waren zeer tevreden dat die stap werd gezet, maar de vraag naar de voortzetting van het project blijft bestaan. Ik heb ze hier al drie of vier keer gesteld.

Op 16 december ontving u een petitie met 5 000 handtekeningen van de Vereniging Treinreizigersvervoer uit de regio, wat het draagvlak ervan aantoonde. Daarom vraag ik specifiek naar dat project. Ik heb dat al meermaals gedaan, want ik ken de kostprijs van 35 miljoen. Hoeveel staat de investeringscel daarmee en wanneer kan er duidelijkheid worden geboden aan de regio?

02.04 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, ik kan inderdaad bevestigen dat het administratief-technisch niveau van de investeringscel een eerste keer is samengekomen op woensdag 16 december 2015. De vergadering werd voorgezeten door de FOD Mobiliteit en Vervoer en werd

bijgewoond door de vertegenwoordigers van de drie Gewesten, van Infrabel en van de NMBS.

Tijdens de vergadering werd onder andere de methodologie voor de analyse van de projectvoorstellen voorgesteld en besproken. Op basis van deze methodologie bestaat het opzet erin om alle projectvoorstellen voor het toekomstige meerjareninvesteringsplan 2016-2020 te onderwerpen aan een multicriteria-analyse. Zo objectief mogelijke gegevens zullen aldus worden aangeleverd voor het maken van keuzes ten behoeve van het strategisch niveau van de investeringscel.

L'analyse se fait sur la base de fiches de projets portant sur les différentes propositions. À la date du 16 décembre 2015, le SPF en enregistre une cinquantaine. Une partie a également été transmise aux Régions. Un procès-verbal formellement approuvé de cette réunion n'est pas encore disponible.

Lors d'une deuxième réunion du niveau technico-administratif de la cellule d'investissement, qui se déroulera ce lundi 18 janvier, un examen détaillé sera consacré aux fiches qui ont été transmises aux Régions et des experts fourniront des explications complémentaires sur les questions posées.

Over de planning voor de bijeenkomsten van het strategische niveau van de investeringscel kan ik u mededelen dat ze tot op heden nog niet is samengekomen. De investeringscel heeft derhalve tot op heden nog geen concrete beslissing genomen over de voorstellen van de investeringsprojecten.

Ik kan u melden dat de projecten aangaande de verdere elektrificatie van de lijn Mol-Hamont alsmede de heropening van de lijn Mons-Valenciennes ook in de investeringscel aan bod zullen komen. Het is evenwel op dit moment voorbarig daarover uitspraken te doen.

La clé 40/60 sera respectée pour l'ensemble des chemins de fer.

De werkzaamheden van de investering zelf maken deel uit van de werkzaamheden tot opstelling van een meerjarenplan voor de investeringen voor de periode 2016-2020 en verlopen parallel met de onderhandelingen voor nieuwe beheerscontracten met Infrabel en de NMBS.

Monsieur Thiébaud, vous qui êtes de ma région savez que la France et la Belgique soutiennent ce projet. Il sera examiné au sein de la cellule d'investissement où – je le rappelle – les Régions sont présentes et où elles pourront défendre elles-mêmes les priorités qu'elles ont avancées.

02.05 **Éric Thiébaud** (PS): Merci, madame la ministre.

02.06 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik begrijp dat er reeds een aantal projectvoorstellen werd ingediend. Ik hoor dat onder andere de lijn Mol-Hamont daarbij is. Het is voorlopig raden naar de andere projecten.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om het volgende te benadrukken. Ik kan mij voorstellen dat van de NMBS en Infrabel al een aantal federale projecten tussen die 50 voorstellen zit, onder andere met betrekking tot de veiligheid en dergelijke. Ik ontken het belang daarvan niet, maar ik wil nogmaals wijzen op het belang van de gewestelijke spoorprioriteiten. Die investeringen zijn belangrijk en wij willen de economische groei niet alleen voor Vlaanderen maar ook voor Wallonië verder versterken.

Ik breek opnieuw een lans voor mijn provincie. Limburg werd jaren achtergesteld wat betreft spoorontsluiting. Ik hoop dat u hierover snel meer duidelijkheid geeft en dat inderdaad gedaan wordt wat gedaan moet worden, ook in de perifere provincies.

02.07 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben het er absoluut mee eens dat voor elk project een maatschappelijke kosten-batenanalyse moet worden gemaakt, op basis van meerdere criteria.

Ik heb nog twee bijkomende vragen.

Ten eerste, u zegt dat er 50 projecten worden ingediend. Zitten daar reeds bestaande projecten tussen of zijn dat 50 nieuwe projecten? Zijn dat bestaande projecten die nu in uitrol zijn en een voortzetting vragen of gaat het om een catalogus van nieuwe projecten? Hoe is de budgettaire verhouding tussen de investeringsmiddelen van wat reeds is opgestart tijdens de voorgaande jaren en de beschikbare capaciteit

om nieuwe projecten op te starten?

Ten tweede, u zegt dat de 60/40-verhouding bij Infrabel moet bekeken worden in de totaliteit van de maatschappij over de periode 2016-2020. Wil dat zeggen dat die 60/40-verhouding nu bekeken wordt op de jaren 2016, 2017, 2018, 2019 en 2020 of wordt die 60/40-verhouding jaarlijks bekeken? Dat is mij onduidelijk.

02.08 Minister **Jacqueline Galant**: De Gewesten zijn voor de eerste keer vertegenwoordigd. Dat is mijn politieke keuze. Dat is zeer belangrijk. Zij kunnen daar hun prioriteiten verdedigen.

Je pense qu'il est vraiment inédit que les Régions puissent participer directement. Auparavant, on avait un catalogue de propositions totalement irréalisables, irréalistes, sans concertation. Au moins maintenant, les Régions sont là pour défendre les projets qu'elles estiment prioritaires. Je peux vous assurer que je veillerai à ce qu'il y ait un équilibre entre toutes les Régions. Ce sont des représentants d'Infrabel, de la SNCB, des Régions... Cette analyse est technique, administrative. Ensuite, une analyse plus stratégique sera réalisée.

02.09 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, hebt u nog een antwoord op mijn twee vragen over de vijftig projecten en de 60/40-sleutel? Dat antwoord is wel essentieel.

De **voorzitter**: Wordt vervolgd.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le problème de suroccupation des trains le dimanche soir sur l'axe Arlon-Bruxelles" (n° 7983)**

03 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het probleem van de overvolle treinen op de lijn Aarlen-Brussel op zondagavond" (nr. 7983)**

03.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, chaque dimanche en fin de journée, des milliers d'étudiants prennent le train dans les gares de la province du Luxembourg pour regagner la capitale où ils poursuivent leurs études supérieures. Arlon-Bruxelles représente un trajet de trois heures. Il apparaît que dès les premiers arrêts, le train est bondé et les places assises manquantes. Cette situation n'est pas nouvelle, cela fait des années que c'est comme cela! Il y a six trains au total entre 16 h 32 et 20 h 32 entre Arlon et Bruxelles. Les trains les plus problématiques sont ceux de 17 h 32 et 18 h 32 car ils regroupent les voyageurs d'Arlon/Libramont qui partent tôt pour ne pas arriver trop tard dans leur kot à Bruxelles ou Louvain-la-Neuve. Le nombre de places assises disponibles est visiblement insuffisant. Les étudiants sont entassés dans des trains souvent trop petits ou inadaptés à la situation. Parce que, qui dit un étudiant voyageant, dit d'office une valise. La porte-parole de la SNCB a affirmé qu'aujourd'hui, en termes de capacité, on atteindrait désormais une limite. La majorité des trains sont en composition maximale et il n'y a plus beaucoup de marge pour offrir davantage de places.

Madame la ministre, quelle est votre position face à ce problème de suroccupation des trains le dimanche soir sur la ligne Arlon-Bruxelles? Qu'envisagez-vous de proposer afin d'offrir à ces étudiants un voyage dans de bonnes conditions? Des solutions sont-elles envisagées au sein de la SNCB? Si oui, lesquelles? Est-il possible malgré tout d'allonger certains trains? D'ajouter un train? De prévoir un train direct Arlon-Namur?

03.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Chère collègue, parfois vos questions me donnent l'impression que c'est moi qui suis dans la cabine de signalisation. La SNCB me fait savoir que le dimanche soir, en période scolaire, elle offre entre 16 h 32 et 20 h 32 au départ d'Arlon quelque 5 490 places assises réparties sur six trains. Les statistiques de la SNCB relèvent que l'occupation moyenne de ces trains sur le tronçon le plus chargé de la ligne, est de 4 269 voyageurs. Dès lors, plus de 1 220 places assises restent encore disponibles durant ce créneau-horaire. L'offre peut donc être jugée suffisante selon la SNCB.

En outre, depuis le nouveau plan de transport, le nombre de places assises pendant cette plage horaire de quatre heures a été augmentée de 252 places par le biais notamment du train P-8621 qui part d'Arlon à 18 heures. Ce train composé de neuf voitures à deux niveaux offre 1 152 places assises et circule entre l'International 90 de 17 h 32 et l'IC 2141 de 18 h 32 à Arlon. Toutefois, malgré la campagne d'information,

l'occupation moyenne de ce train P-8621 n'est que de 50 %.

À partir d'avril 2016, un renforcement du nombre de places offertes le dimanche soir sera étudié dans le cadre des adaptations liées à la suppression des trains internationaux au-delà du Luxembourg.

03.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Merci pour vos réponses, madame la ministre.

Effectivement, il y a six trains entre 16 h 32 et 20 h 32 mais les plus problématiques sont ceux de 17 h et de 18 h.

Il y a donc une forte concentration sur ces deux trains-là et c'est sur ce créneau horaire-là qu'il faudrait améliorer l'offre. Nous verrons bien ce qui sera proposé en avril prochain. Je ne manquerai pas de revenir vers vous si le problème persiste.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 7984)**

04 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het strategisch schema voor grensoverschrijdende mobiliteit tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 7984)**

04.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, chaque jour, plus de 30 000 travailleurs belges traversent la frontière vers le Luxembourg, ce qui entraîne une saturation des axes routiers au niveau de cette zone transfrontalière. Afin d'améliorer la mobilité entre la région du sud de la province du Luxembourg et le Grand-Duché, un accord a été trouvé entre le gouvernement wallon et l'administration luxembourgeoise.

Le premier acte concret est la réalisation d'un Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière (le SMOT) dont l'objectif est de permettre la coordination entre les parties, dans une logique de complémentarité, d'attractivité et de performance. L'étude tiendra compte des documents de planification wallons et luxembourgeois et visera à permettre une augmentation progressive du transfert modal de la voiture individuelle vers des moyens de transport alternatifs (transports publics, covoiturage, mobilité douce, parkings-relais, etc.). D'après les autorités luxembourgeoises, l'établissement d'un SMOT avec la Lorraine française a permis d'améliorer considérablement la situation pour la mobilité transfrontalière. L'initiative belgo-luxembourgeoise devrait donc répondre, à terme, à un réel besoin des habitants de la province du Luxembourg belge et aider à désengorger la ville de Luxembourg.

Le 22 janvier 2013, le protocole d'accord a été signé. L'étude est donc actuellement en cours. Celle-ci a été dirigée par un bureau d'études impliquant notamment la SNCB et devant tenir compte des données et documents existants afin d'établir ses conclusions. Le SMOT est aujourd'hui au stade de sa finalisation. Des discussions sur les propositions concrètes d'action entre la Belgique, la Wallonie et le Grand-Duché devraient avoir lieu sous peu.

Madame la ministre, la SNCB est directement impliquée dans cette étude. Il semblerait que vous n'en ayez été informée que très récemment. Quelles initiatives avez-vous prises ou comptez-vous prendre dans le cadre du SMOT?

04.02 **Jacqueline Galant**, ministre: La SNCB a effectivement participé au groupe de pilotage pour l'établissement du SMOT. Dans la première phase, toutes les études existantes sur les flux de voyageurs et les volumes entre les deux pays ont été rassemblées et évaluées. Il n'y a pas eu de nouvelle analyse d'origine et de destination effectuée dans le cadre de cette étude. Dans une deuxième phase, les enjeux majeurs en termes de mobilité ont été recensés. La phase 3 fournit un catalogue de mesures.

La SNCB encourage la mise en place d'une ligne de bus transfrontalière entre Belval-Université et Arlon, telle que repris dans l'étude. Par ailleurs, la création d'un P+R à Stockem-Viville peut offrir des avantages pour acheminer les navetteurs en train vers le Grand-Duché de Luxembourg. Le déménagement des ateliers de Stockem permettra de libérer une grande superficie de terrain à proximité immédiate du point d'arrêt

Viville. Il sera possible d'y aménager un P+R de quelques centaines d'emplacements de parking afin d'amener des voyageurs vers le Luxembourg.

Pour améliorer l'offre de trains, des adaptations infrastructurelles devront être réalisées à hauteur du point d'arrêt. Le succès du P+R pour les usagers potentiels et son attractivité par rapport à la gare d'Arlon toute proche sont conditionnés par des points techniques et commerciaux, telle la desserte possible, le nombre de trains et de fréquences et la tarification parking-abonnement.

Tous ces éléments sont discutés dans le cadre de la préparation du futur contrat de gestion. Infrabel procède actuellement à la modernisation de la ligne ferroviaire 162 entre Namur et Luxembourg. Une bonne accessibilité du P+R de Rodange via la route N380 depuis la Belgique est un point d'attention.

04.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard pris dans l'homologation des rames Desiro circulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 7985)

05 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging bij de homologatie van de Desiroreinstellen voor het spoornet van het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 7985)

05.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, au mois d'avril, je vous interrogeais sur la problématique des trains Desiro qui ne peuvent rouler au Grand-Duché de Luxembourg pour des raisons d'homologation. Comme vous le savez, la question de l'homologation des rames Desiro est sur la table depuis de nombreuses années. Alors qu'elles ont été à plusieurs moments "sur le point" d'être homologuées, elles ne le sont toujours pas.

Nous savons qu'il existe un problème de compatibilité au niveau des systèmes de sécurité belges et grand-ducaux. Les automotrices Desiro, qui sont équipées du système ETCS et non du système luxembourgeois Memor II+, ne pourront être homologuées sur le réseau luxembourgeois que lorsque ce dernier sera équipé de l'ETCS.

Dans la réponse à ma question, vous m'expliquiez être en attente de documents qui permettraient alors à la SNCB de finaliser les demandes d'offre pour l'homologation du matériel roulant concerné et de passer commande au constructeur car c'est lui qui sera chargé de l'homologation du matériel.

Madame la ministre, je reviens vers vous concernant cette question d'homologation.

Où en est actuellement le dossier?

Avez-vous reçu les documents dont vous me parliez? Si oui, la SNCB a-t-elle finalisé les demandes d'offre?

Avez-vous connaissance de freins qui empêcheraient que soit réalisée cette homologation? Existe-t-il d'autres problèmes que ceux liés à l'adaptation au système ETCS?

J'ai entendu parler de la date de fin décembre 2019 pour l'homologation. J'espère que c'est une erreur et que vous êtes en mesure de me donner une date plus rapprochée.

05.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, chère collègue, le gestionnaire de l'infrastructure luxembourgeois a rendu publiques ses exigences. La SNCB a transmis les informations en sa possession au constructeur. La SNCB a demandé à Siemens de remettre une offre. Les discussions commerciales sont toujours en cours avec Siemens. Les conditions émises par Siemens pour l'instant sont inacceptables pour la SNCB. Il n'existe pas d'autres problèmes que ceux liés à l'adaptation au système ETCS.

La date de l'homologation dépendra des conditions techniques et commerciales qui seront remises par le constructeur. En tout état de cause, il paraît improbable d'obtenir une homologation avant 2018.

La SNCB a dès lors demandé aux CFL une dérogation de manière à continuer la traction de trains de voyageurs à l'aide de locomotives T13 équipées du Memor II+. La SNCB et les CFL étudient également les autres solutions permettant de garantir la relation Bruxelles-Luxembourg.

05.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Merci, madame la ministre.

Je vais toutefois continuer mes recherches au sujet des autres problèmes qui constitueraient un frein, car il me semblait qu'il y avait d'autres problèmes.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance due à Infrabel pour l'utilisation des sillons ferroviaires" (n° 7986)**

06 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rijpadvergoeding voor Infrabel" (nr. 7986)**

06.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, le problème de la redevance due à Infrabel est connu. Il me revient que la redevance future que la SNCB devra payer à Infrabel sera fixe et calculée sur celle de 2014.

Madame la ministre, de quelle manière la répartition de cette redevance entre les différentes lignes SNCB est-elle calculée? Cette répartition est-elle réalisée en fonction de la rentabilité des lignes? Une étude de rentabilité ligne par ligne a-t-elle été réalisée, ou est-ce en projet?

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Poncelet, le calcul de la redevance perçue par Infrabel pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est décrit de manière détaillée dans le document de référence du réseau (DRR), accessible à tous sur le site internet d'Infrabel.

La redevance d'infrastructure est composée de plusieurs paramètres, dont un certain nombre sont effectivement liés au type de ligne. Le paramètre C1 reflète par exemple l'importance opérationnelle de la ligne, largement dépendante de son utilisation, alors que le paramètre C2 dépend de l'équipement technique de la ligne. Une ligne TGV coûte plus cher qu'une petite ligne classique. Le dernier paramètre partiellement dépendant de la ligne est le paramètre H, qui prend en compte les heures de pointe. Celles-ci dépendent de la densité d'utilisation de la ligne et ne sont pas identiques sur tout le réseau.

La formule de la redevance n'a pas été directement élaborée sur base de la rentabilité des différentes lignes du réseau. Cependant, les paramètres C1 et H étant liés à la densité du trafic, il est vraisemblable qu'ils soient indirectement liés à la rentabilité pour les opérateurs des différentes lignes du réseau.

Les entreprises ont communiqué qu'il n'y avait pas actuellement d'étude de rentabilité ligne par ligne en cours dans le cadre des discussions sur la redevance.

06.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indisponibilité des trains" (n° 7988)**

07 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onbeschikbaarheid van treinen" (nr. 7988)**

07.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, la presse relate qu'un train sur cinq serait indisponible car soit en panne soit à l'entretien. Cela n'est évidemment pas sans conséquence sur la ponctualité des trains. En heure de pointe, sur les grandes lignes, 50 % des trains afficheraient un retard.

D'une manière générale, à quoi est due l'indisponibilité de la majorité des trains? Envisagez-vous d'améliorer

le processus d'entretien des trains? Si oui, de quelle manière? La SNCB dispose-t-elle des ressources humaines nécessaires à l'entretien des machines?

07.02 Jacqueline Galant, ministre: Le matériel roulant est indisponible pour le service commercial pendant une partie de son temps afin d'effectuer les tâches de réparation et d'entretien indispensables pour garantir sa sécurité, sa fiabilité et son confort.

Parmi ces tâches, il convient de distinguer l'entretien courant et les réparations qui sont des tâches de courte durée pour lesquelles le matériel roulant est envoyé régulièrement dans les ateliers de traction et les postes d'entretien.

Divers programmes de modernisation des rames de train sont actuellement en cours afin de rénover complètement le matériel plus ancien et pour l'équiper de nouveaux systèmes améliorant notamment le confort des voyageurs. Ces modernisations sont effectuées dans les ateliers centraux et nécessitent une longue immobilisation du matériel roulant.

Des modifications comme celles concernant l'installation de nouveaux systèmes de sécurité embarqués ETCS peuvent aussi nécessiter une longue indisponibilité.

Je vous rappelle que ma vision stratégique pour le rail belge fixe une amélioration de la disponibilité du matériel roulant à 86 %. Plusieurs actions sont entreprises afin d'améliorer le processus d'entretien du matériel roulant dans le but de renforcer la qualité mais aussi de réduire les coûts.

Ces actions comprennent, entre autres, un meilleur diagnostic et une réparation plus efficaces grâce à un suivi renforcé du matériel en temps réel incluant l'utilisation des technologies modernes. L'intensification du travail en horaire décalé, c'est-à-dire lorsque le matériel n'est pas utilisé, par exemple le week-end ou la nuit, une meilleure préparation du travail (cellules, méthodes, préparation des chaînes de production, planning et logistique), la formation du personnel, le renforcement du suivi et de l'ajustement des prestations du matériel roulant lié à la désignation d'un responsable et d'un *core team* par série technique, des projets d'amélioration de la propreté des trains, la construction de nouveaux ateliers et l'acquisition d'installations plus performantes, l'évolution des ressources humaines nécessaires pour l'entretien du matériel roulant font partie intégrante des discussions visant à l'élaboration du plan d'entreprise.

07.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Ces propositions d'amélioration ont certainement des coûts. Je me pose à nouveau la question par rapport aux économies que vous avez envisagées. Cela rentre-t-il bien dans le plan budgétaire?

07.04 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, je pense que vous devriez aller visiter un atelier pour constater la façon dont le travail y est organisé. En cas de modernisation de l'organisation du travail, je peux vous garantir que l'on gagnerait en productivité et en disponibilité du matériel. Pour moi, ce n'est pas le personnel que j'incrimine, c'est l'organisation du travail. Ce n'est pas adapté aux conditions de la société actuelle; renseignez-vous pour savoir où SNCB Logistics entretient ses trains.

07.05 Isabelle Poncelet (cdH): J'espère que le futur vous donnera raison!

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

08 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la cabine technique de Libramont" (n° 7989)

08 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het seinhuis van Libramont" (nr. 7989)

08.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, un programme de centralisation des cabines techniques serait en cours. La cabine technique de Libramont risquerait d'être supprimée et ce, au profit d'une autre qui serait à construire à Namur. Le personnel s'inquiète, bien évidemment.

Inaugurée en 2012, donc récente, à la pointe de la technologie, la cabine libramontoise a coûté cinq millions d'euros et est parfaitement en mesure de réguler le réseau ferré jusqu'aux portes de Liège et de Namur. Il

est difficilement compréhensible, vu toutes les économies à réaliser, qu'une cabine récemment construite soit supprimée au profit d'une autre à construire.

Madame la ministre, pouvez-vous me donner plus d'informations sur ce programme de centralisation? Qu'en est-il de l'avenir de la cabine de Libramont? Une nouvelle cabine sera-t-elle construite à Namur? En cas de suppression de la cabine de Libramont, qu'advierait-il du personnel qui s'en occupait? En cas de suppression de la cabine de Libramont, quelles seraient les cabines les plus proches dans le Sud-Luxembourg?

08.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, les 130 cabines actuelles seront totalement concentrées dans 31 postes de signalisation à la fin de 2017. Cette réforme a été décidée voici plusieurs années, sous le précédent gouvernement. Une deuxième phase de migration permettra la centralisation de la desserte de la signalisation de l'ensemble du réseau belge vers dix salles de commande.

Les installations techniques resteront localisées dans les 31 postes de signalisation. La fin de la migration vers dix salles de commande est programmée à l'horizon 2020. Cette centralisation finale permettra une meilleure régulation du trafic au départ des salles de commande ayant des zones d'action étendues. Les dix salles de commande sont réparties comme suit: pour la Région de Bruxelles-Capitale, un poste à Bruxelles; pour la Région flamande, cinq postes (Gand, Anvers, Bruges, Hasselt et Anvers-Port); pour la Région wallonne, quatre postes (Namur, Liège, Charleroi et Mons).

La migration de la desserte de la signalisation de la zone actuelle de Libramont vers la salle de commande du poste de signalisation de Namur est programmée pour 2019. Les installations techniques resteront dans le bâtiment actuel de Libramont. Les locaux libérés seront réutilisés pour les besoins du service d'entretien de l'infrastructure.

La période de migration de la cabine de Libramont vers Namur, courant 2019, est programmée principalement en fonction de l'importance de l'attrition du personnel actuellement utilisé sur le siège de travail de Libramont. Cette attrition concernera plus de 50 % du personnel d'ici 2019.

Le personnel encore présent en 2019 à Libramont sera transféré vers Namur, à l'exception des travailleurs devant assurer la permanence d'intervention dans la zone d'action de l'actuelle cabine ainsi que du personnel faisant l'objet d'une mutation dans d'autres services de la SNCB dans cette région. Les cabines de Namur et de Liège seront les plus proches.

08.03 Isabelle Poncelet (cdH): Le Luxembourg sera donc totalement privé de cabines techniques.

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

09 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions d'utilisation du billet 'Seniors'" (n° 7993)

09 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gebruiksvoorwaarden voor het seniorenbiljet" (nr. 7993)

09.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je m'interroge ici sur l'utilisation restrictive des billets seniors. En effet, le "billet Seniors" permet aux personnes de plus de 65 ans de voyager à un tarif préférentiel du lundi au vendredi à partir de 09 h 00. Cette restriction horaire n'est cependant pas d'application les samedis et dimanches. Par contre, il apparaît que du 11 juillet au 16 août inclus, le "billet Seniors" n'est pas valable.

Cette situation est difficilement acceptable pour les seniors habitant les zones périphériques, entre autres la province de Luxembourg. Ces citoyennes et citoyens font l'objet d'une véritable discrimination par rapport à celles et ceux qui habitent plus près des lieux d'attraction comme Bruxelles, la mer du Nord, etc. Il est vrai que s'il faut attendre 09 h 47, (premier train après 09 h 00) pour partir de Marbehan afin de passer une journée à la mer, ça ne vaut plus la peine et, ce, d'autant plus que le "billet Seniors" vaut pour un aller-retour sur une même journée.

L'utilisation des transports en commun en province de Luxembourg est et reste problématique.

Madame la ministre, avez-vous examiné cette situation? Comment se fait-il que le tarif senior ne soit pas d'application toute l'année? Quelle est votre position face à cette situation discriminatoire? Envisagez-vous de prendre des mesures afin de permettre à tous de voyager selon les mêmes avantages?

09.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, madame Poncelet, l'objectif du "billet Seniors" est double: d'une part, offrir aux seniors une formule tarifaire avantageuse vu leur revenus parfois modestes et, d'autre part, permettre à la SNCB, ce faisant, de mieux remplir les trains aux heures creuses, lorsque le taux d'occupation est peu élevé

Ce double objectif se traduit d'un côté par des tarifs particulièrement avantageux – il faut le souligner – mais aussi, d'un autre côté, par une restriction aux heures de forte affluence comme l'heure de pointe du matin jusqu'à 09 h 00 en semaine et les week-ends d'été pendant lesquels la SNCB doit mettre en œuvre de nombreux trains supplémentaires. Je considère que la formule est globalement équilibrée, même si les modalités du "billet Seniors" font actuellement l'objet de discussions dans le cadre de l'élaboration du nouveau contrat de gestion de la SNCB.

En ce qui concerne le cas spécifique des provinces éloignées de la mer du Nord, il est vrai qu'un départ après 09 h 00 réduit la durée de l'excursion mais les seniors disposent d'une latitude bien plus grande que les autres clients pour planifier leurs déplacements, par exemple pendant les 46 week-ends annuels sans restrictions. De plus, pendant ces périodes, ils ne risquent pas d'être confrontés à l'inconfort relatif à des trains fortement occupés.

09.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, je regrette qu'il n'y ait pas de proposition favorable aux régions éloignées avant 09 h 00, même si les aînés, les seniors ont des souplesses en termes d'horaire. C'est dommage qu'ils ne puissent pas profiter de ce "billet Seniors" qui n'est valable que sur une même journée après 09 h 00. Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- **M. Gilles Vanden Burre** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le mode de financement de Belgocontrol" (n° 8009)

- **M. Veli Yüksel** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le mode de financement de Belgocontrol" (n° 8449)

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Gilles Vanden Burre** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van Belgocontrol" (nr. 8009)

- de heer **Veli Yüksel** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van Belgocontrol" (nr. 8449)

10.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, de dienstverlening van Belgocontrol op de nationale luchthaven en op de regionale luchthavens wordt sinds 2010 niet vergoed wegens ontwikkelingen in de Europese regelgeving en het samenwerkingsakkoord van 1989. Dat heeft het overheidsbedrijf dat voor de veiligheid van het luchtverkeer instaat, gedurende verschillende jaren in de rode cijfers geduwd.

In 2014 heeft de federale overheid met Belgocontrol een nieuw beheerscontract gesloten, waarin een nieuw financieringssysteem werd afgesproken. De kosten voor de diensten die door Belgocontrol aan de luchthavens worden geleverd, worden voor de komende vijf jaar vastgelegd in een performantieplan, dat aan de Europese Commissie moet worden voorgelegd.

De kosten worden door de gebruikers en/of de overheden gedragen volgens een bepaalde verdeelsleutel, die elk jaar in september door de Ministerraad bij koninklijk besluit wordt vastgelegd. Voor 2015 werd eind 2014 een besluit gepubliceerd.

Mevrouw de minister, ten eerste, wat is de stand van zaken voor 2016? Wanneer zal het koninklijk besluit worden gepubliceerd?

Ten tweede, is het deel dat door de Staat moet worden betaald, in de begroting 2016 ingeschreven?

Ten derde, bent u van plan het samenwerkingsakkoord van 1989 met de Gewesten te herzien en te heronderhandelen?

Ten vierde, zijn de gesprekken daaromtrent met de Gewesten bezig?

Tenslotte, hoe ver staat het met het performantieplan voor de komende vijf jaar? Is dat plan ondertussen door de Europese Commissie goedgekeurd?

10.02 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Madame la ministre, ma question a également trait au financement de Belgocontrol car le débat sur la note de politique générale ne nous a pas permis d'y voir plus clair en la matière.

La question du financement de Belgocontrol n'est pas neuve. Il semble en effet difficile de trouver une solution de financement structurel. Dans l'attente de celle-ci, les budgets de fin d'année prévoient habituellement un supplément d'une vingtaine de millions destinés au fonctionnement de l'entreprise. Or, cette année, votre budget n'a rien programmé à cet égard. Vous avez justifié l'absence de cette rallonge en précisant que vous travailliez à différentes pistes de financement structurel pour l'entreprise - ce dont on ne peut évidemment que se réjouir. Si vous n'avez pas jugé nécessaire d'allouer ce supplément à Belgocontrol pour cette année, c'est sans doute parce que vous espérez aboutir rapidement à une solution de financement structurel et que vous cherchez d'autres pistes pour trouver la vingtaine de millions manquants.

Madame la ministre, pouvez-vous m'en dire plus? Quelles sont les principales pistes de refinancement envisagées? Je pense, par exemple, à l'indexation de la redevance due par l'aéroport national, à la renégociation des services rendus aux aéroports régionaux ou encore à la révision de l'accord de coopération de 1989 avec les Régions? Ensuite, avez-vous déjà commencé à discuter avec votre homologue wallon, étant donné les services offerts par Belgocontrol aux aéroports relevant de sa compétence? Enfin, comment comptez-vous combler le déficit budgétaire de Belgocontrol pour cette année. On parle de 24,9 millions nécessaires en 2016. Ce montant pourra-t-il être trouvé lors du prochain contrôle budgétaire? Comment comptez-vous faire? Je vous remercie d'avance, madame la ministre, pour vos réponses.

10.03 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Vanden Burre, il était prévu que le mode de financement de 2015 serait transitoire dans l'attente d'une finalisation avec les Régions d'une révision de l'accord de coopération de 1989, qui accorde la gratuité aux Régions pour le niveau des services n'excédant pas celui de 1989.

Force est de constater qu'il n'y a pas d'avancées probantes sur la révision de l'accord, les Régions n'étant pas demandeuses de la révision de celui-ci. Des contacts informels ont permis de prendre conscience de divers éléments techniques complexes: présentation d'une méthodologie de contrôle des coûts, comptabilité analytique des coûts et caractère monopolistique de Belgocontrol.

Par ailleurs, de prochaines négociations doivent s'ouvrir avec la Région wallonne sur le mode de financement des investissements devant donner lieu à un accord-cadre global.

Het KB van 26 december 2015 houdende vaststelling van nadere regels tot de financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthaven in 2016 werd op 31 december 2015 in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd.

Il appartient à l'État belge de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de son espace aérien et assurer que Belgocontrol est rémunéré pour les services fournis afin d'honorer ses obligations financières.

Je présenterai au prochain conclave budgétaire une demande de financement complémentaire à charge du budget fédéral pour l'année 2016, tout en avançant dans les négociations avec les Régions.

Het prestatieplan werd herzien en op 2 juli 2015 aan de Commissie bezorgd voor een evaluatie. Het plan bevat de doelstellingen inzake capaciteit en economische efficiëntie van verscheidene lidstaten inclusief alle FABEC-landen, België, Nederland, Fankrijk, Luxemburg en Zwitserland.

In zijn evaluatieverslag oordeelde het onafhankelijk orgaan dat bijstand verleent aan de Europese Commissie voor de evaluatie van de plannen dat de doelstellingen die in het herziene plan vermeld waren, inefficiënt waren. De Performance Review Body gaf aanbeveling aan de Commissie om de betrokken lidstaten te verzoeken corrigerende maatregelen te nemen. Alle FABEC-landen worden zowel voor hun capaciteitdoelstelling als voor hun individuele doelstellingen van economische efficiëntie geïndiceerd. De Europese Commissie heeft reeds een ontwerp van beslissing klaar om de prestatieplannen te weigeren en corrigerende maatregelen te vragen aan de betrokken lidstaten.

Het ontwerp van beslissing moest tegen 15 januari per brief worden aangenomen door de lidstaten via het Single Sky Committee. Het gaat om de schriftelijke stemmingsprocedure. De FABEC-landen hebben evenwel aan de Commissie gevraagd om de stemmingsprocedure op te schorten zodat het ontwerp opnieuw kan worden besproken op de volgende vergadering van het Single Sky Committee op 24 en 25 februari. Dat zal het voor ons mogelijk maken om onze commentaar en onze argumenten te herhalen.

10.04 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, het is belangrijk dat Belgocontrol zijn diensten kan blijven aanbieden aan alle luchthavens en dat de gesprekken met de Gewesten hierover worden gefinaliseerd.

Ik begrijp uit uw antwoord dat wij van de Europese Commissie een tweede zitting hebben gekregen en dat wij alle ruimte gebruiken om tegemoet te komen aan de opmerkingen. Finaal zullen wij een goed performantieplan met betrekking tot de werking van Belgocontrol voor de komende vijf jaar bezorgen aan de Europese Commissie.

10.05 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Madame la ministre, on ne peut que vous rejoindre dans vos déclarations d'intention sur la sécurité, sur la pérennité de l'entreprise et sur son financement structurel. Ce sont également nos préoccupations. Cependant, on fait du sur-place et les discussions ont l'air compliquées avec les Régions. Nous y apportons pourtant toute notre attention, mais la situation est un peu préoccupante. Cela empêche, aujourd'hui, d'arriver à des solutions. Je prends bonne note du fait que vous allez demander une rallonge budgétaire lors du prochain conclave, et également de vos propos concernant la Commission européenne.

Cela ne fait pas énormément avancer le Schmilblick, mais vous avancez tout de même. Nous reviendrons sur le sujet dès que des solutions plus concrètes seront annoncées.

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

11 Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation en cours avec les Régions pour l'élaboration de la vliegwet" (n° 8070)

11 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lopende onderhandelingen met de Gewesten over de vliegwet" (nr. 8070)

11.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, à l'automne dernier, la presse a rendu public l'avant-projet de Vliegwet sur lequel vous travaillez. Il est trop tôt pour commenter un texte qui n'a pas encore fait l'objet d'un accord formel en Conseil des ministres. Toutefois, je souhaite vous interroger sur la concertation prévue avec les Régions dans le cadre de l'élaboration de ce texte.

La DGTA, votre administration, a eu l'occasion d'indiquer, dans un avis du 9 septembre 2015 adressé à votre cheffe de cabinet, Mme Offergeld, qu'"il convient que les procédures aériennes soient préalablement conformes aux diverses obligations européennes à charge de l'État et notamment celles prescrites par la directive UE 2002/49/CE qui prévoit l'obligation de mise en place de plans d'action 'bruit'." Or la DGTA constate que votre avant-projet de loi ne fait plus référence à cette directive, contrairement aux versions élaborées par vos prédécesseurs, MM. Landuyt et Schoupe.

Ceci est particulièrement interpellant dans la mesure où les procédures aériennes (choix des pistes, des routes, procédures de décollage/atterrissage,...) et les restrictions d'exploitation sont un des outils possibles de gestion du bruit du trafic aérien et devraient donc faire partie intégrante des plans d'action prévus par la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Ainsi, dans un avis

rendu le 4 avril 2006, sur le projet de loi Landuyt, le Conseil d'État constatait que "certaines des actions prévues par les plans d'action relèvent de la compétence régionale; d'autres, qui résultent de l'adoption de procédures de vol et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ou encore de normes de bruit, relèvent de l'autorité fédérale."

Et le Conseil d'État d'ajouter: "En l'espèce, les plans d'action requis par la directive 2002/49/CE (...) ne peuvent être adoptés que par la voie d'un accord de coopération, compte tenu de l'imbrication des compétences régionales en matière de communication, de transport et de bruit, d'une part, et, d'autre part, des compétences fédérales en matière de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, de sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics, et, plus largement, en matière de sécurité publique, (...)."

Plus loin, le Conseil d'État précise - je cite - : "Ce n'est que lorsque les matières attribuées à des législateurs différents sont liées entre elles d'une manière telle que, par exemple parce qu'elles sont 'imbriquées' les unes avec les autres, elles ne peuvent être réglementées autrement que par un exercice conjoint de ces compétences, qu'il est requis qu'un pareil accord de coopération soit conclu, une législation édictée de manière unilatérale et sans pareil accord de coopération violant alors le principe de proportionnalité propre à tout exercice des compétences."

En conclusion, un accord de coopération est indispensable, selon le Conseil d'État, parce que les procédures de vols doivent faire partie du plan d'actions requis par la directive 2002/49 et parce que l'autorité fédérale et les Régions exercent en la matière des compétences véritablement imbriquées.

D'où, madame la ministre, mes questions.

Estimez-vous que cette analyse du Conseil d'État de 2006 s'applique également à votre avant-projet de loi en cours de rédaction? Si non, pourquoi?

Un accord de coopération a-t-il été ou sera-t-il proposé prochainement aux Régions?

Si non, quelle autre forme de concertation envisagez-vous avec la Région bruxelloise, la Région flamande et la Région wallonne?

À défaut, estimez-vous que la Belgique respecte les obligations de la directive 2002/49/CE en ce qui concerne la coordination des plans d'action de gestion du bruit?

D'avance, je vous remercie pour vos réponses.

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, en premier lieu, je tiens à vous rappeler que la directive 2002/49/CE concerne les matières relevant des compétences des Régions, c'est-à-dire des plans d'action fondés sur la cartographie du bruit avant de prévenir et de réduire le bruit dans l'environnement. Cette directive a été transposée en droit belge à l'aide des limites de bruit contenues dans la réglementation bruxelloise.

Pour le fédéral, la directive 2002/30 a été transposée par l'arrêt royal de 2003 qui concerne les restrictions d'exploitation, abrogé par le règlement 598/2014 du 16 avril 2014 qui entrera en vigueur le 13 juin 2016 et par arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National.

Vous avez raison de signifier que les compétences aériennes concernant le bruit sont fortement imbriquées en Belgique. En effet, si nous voulons assurer une zone de protection environnementale efficace, il faudrait évidemment combiner les éléments opérationnels comme les trajectoires des vols, les éléments environnementaux comme la constitution de cartes de bruit ou la pollution de l'air, les réductions opérationnelles comme les restrictions d'exploitation, en tenant compte des nuisances sonores et de la santé des citoyens.

L'accord de gouvernement prévoit un accord de coopération. Néanmoins, la fixation des trajectoires de vol et les restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National restent des compétences pleinement fédérales. Il est également indispensable qu'une concertation soit rapidement mise en place sur les normes de bruit afin de rechercher un accord de coopération respectueux des compétences fédérales et de la

Région de Bruxelles-Capitale. À ce titre, des échanges récents de courrier ont eu lieu sur le dossier du survol de Bruxelles entre la ministre Frémault et moi-même.

En ce qui concerne les plans d'actions, il serait souhaitable que plusieurs plans d'action soient pris par les différentes autorités compétentes. La planification relève en effet des autorités responsables pour la matière pour laquelle la planification est requise. Pour rappel, selon les principes d'attribution et d'exclusivité, les compétences de l'État fédéral, des Communautés et des Régions, sont en principe exclusives les unes des autres. Lorsque des compétences coexistent, le Conseil d'État, la Cour constitutionnelle et la Cour de cassation considèrent qu'il convient de se référer au principe de proportionnalité. Dans ce contexte, il ressort des dispositions de la directive 2002/49 qu'un accord de coopération ne s'imposerait que s'il était démontré que le législateur fédéral ne pourrait prendre lui-même certains plans d'action sans rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice des compétences dévolues aux Régions.

Enfin, comme vous l'indiquez dans votre question, la coordination et la concertation sont nécessaires dans ce dossier, tant les imbrications peuvent sembler fortes dans les compétences des différents ministres.

11.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'enjeu de ce débat, dans un dossier aussi complexe et sensible, c'est que votre Vliegwet, une fois adoptée, ne fasse pas l'objet d'un recours devant la Cour constitutionnelle.

Compte tenu de la difficulté à obtenir un accord de coopération – vos prédécesseurs n'y sont jamais parvenus – je sens que vous voulez avancer dans le respect de vos compétences, mais sans passer par un accord de coopération. Je pense qu'il serait plus efficace, peut-être pas sur le court terme, mais en tout cas sur le long terme, de travailler à un accord de coopération.

Dans tous les cas, il est fondamental de respecter les compétences de chacun. Je ne reviens pas sur votre compétence totale, au fédéral, à modifier seule les routes aériennes. Mais les Régions, et la Région bruxelloise en particulier, sont compétentes pour les normes de bruit. Les autres Régions n'ont pas adopté de normes de bruit aussi respectueuses des habitants. Elles peuvent le faire. La Région flamande peut le faire, la Région wallonne peut le faire.

Essayez de passer par un accord de coopération. C'est une façon de respecter tous les acteurs régionaux sur la question et aussi de garantir la viabilité sur le long terme de votre future Vliegwet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vitesse de circulation sur les autoroutes" (n° 8091)

- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les limitations de vitesse sur les autoroutes belges" (n° 8209)

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maximumsnelheid op de snelwegen" (nr. 8091)

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de snelheidsbeperkingen op de Belgische autosnelwegen" (nr. 8209)

12.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, madame la ministre, en 2015, Touring a mené une enquête auprès des Belges concernant la vitesse sur les autoroutes. Il en ressortait que 80 % des Belges seraient favorables à un régime de vitesse "à la française" sur l'autoroute, à savoir une limite de 110 kilomètres/heure par temps de neige ou de pluie, et 130 kilomètres/heure par temps sec.

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) considère pour sa part que la véritable question à l'ordre du jour n'est pas de passer de 120 à 130 kilomètres/heure, mais bien d'adapter la vitesse aux conditions météorologiques. L'IBSR souligne aussi que notre réseau autoroutier est très différent du réseau français, avec des tronçons moins longs et davantage d'entrées et de sorties sur une petite distance. Selon l'Institut,

un passage à une vitesse maximale de 130 kilomètres/heure par temps sec ne se justifierait donc pas, et ce d'autant qu'une telle réforme pourrait engendrer une augmentation des accidents.

Nonobstant la sixième réforme de l'État qui a transféré de nombreuses compétences en matière de sécurité routière aux Régions, la détermination de la vitesse de circulation sur autoroute demeure une compétence fédérale. Aussi, madame la ministre, pouvez-vous me dire quelle est votre position dans ce débat relatif à la vitesse sur les autoroutes? Une réflexion sur la réforme du système est-elle à l'ordre du jour? Le cas échéant, des orientations recueillent-elles déjà votre préférence sur ce dossier et pouvez-vous m'en communiquer la teneur? Enfin, des concertations auront-elles lieu avec l'ensemble des acteurs du secteur?

J'ai pu lire dans la presse que vous aviez demandé à l'IBSR une étude qui devrait, selon vos déclarations, produire ses résultats à l'été 2016. Pouvez-vous nous confirmer ce *timing*? J'ai également pris bonne note du fait que vous souhaitiez, au vu de ces résultats, lancer un large débat politique et sociétal dans lequel vous souhaiteriez, le cas échéant, associer les citoyens et concerter les Régions. Je pense que c'est une très bonne chose. J'aurais voulu avoir quelques éléments d'information complémentaires à ce sujet. Mais je voudrais d'ores et déjà vous remercier pour cette initiative: il s'agit d'un sujet important et intéressant pour les citoyens de notre pays.

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, monsieur Calomne, la question des limitations de vitesse les plus adéquates sur autoroute revient régulièrement à l'ordre du jour, que ce soit dans le sens d'une hausse ou d'une baisse de ces limitations, notamment en fonction des conditions climatiques.

Selon moi, il faut aller plus loin et ne pas se limiter uniquement au débat sur les 130 km/h sur autoroute. Je constate qu'en France, il y a un régime différent entre le temps de pluie et le temps sec, qu'aux Pays-Bas, la vitesse est parfois différenciée la nuit par rapport à la journée, que le 90 km/h est imposé en cas de smog. En parallèle, de nombreux spécialistes parlent de la régulation de la vitesse pour améliorer la fluidité du trafic.

Une adaptation des vitesses à la baisse en heures de pointe aurait-elle un impact positif sur les "bouchons"? C'est une question. Une adaptation des vitesses à la hausse en heures creuses aurait-elle un impact très négatif sur la sécurité routière? C'est une question. Une vitesse différente imposée en cas de pluie aurait-elle un impact positif sur la sécurité routière? C'est également une question.

En tant que ministre fédérale, je souhaite entamer une véritable réflexion sur les limitations de vitesse. Le débat porterait donc sur une adaptation dynamique de la vitesse en fonction des conditions de trafic (heures de pointe vs heures creuses), des conditions météorologiques (temps sec vs vent fort, pluie ou neige) et des conditions environnementales (pics de pollution ou pas).

Je pense qu'il est utile d'avoir le débat dans la foulée des États généraux de la sécurité routière 2015, de la COP21 et compte tenu des possibilités technologiques qui n'existaient pas encore voici quelques années pour atteindre les trois objectifs, l'amélioration de la sécurité routière, la fluidité du trafic et la réduction de l'impact sur l'environnement.

Je répète qu'aujourd'hui, aucune décision n'est prise dans un sens ou dans l'autre. J'attends les résultats de l'étude de l'IBSR qui sont prévus pour cet été. Il y aura une concertation avec les Régions et la population, étant donné que plus de 9 000 citoyens ont participé au débat dans le cadre des États généraux de la sécurité routière. Cela montre l'intérêt de la population pour ce thème. Par conséquent, oui, nous remettrons ce dossier à la consultation des citoyens.

12.03 Gautier Calomne (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour ces informations complémentaires.

Je salue cette démarche sans œillère idéologique. C'est une bonne chose de consulter et de ne pas avoir de tabou par rapport à cette question. Je ne manquerai pas de suivre ce dossier. Je trouve que l'approche est positive et je vous donne rendez-vous l'été prochain.

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

13 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het oversteken van een gesloten spoorwegovergang aan het station van Lebbeke" (nr. 8117)

- mevrouw Goedele Uyttersprot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onveilige situatie aan het station van Lebbeke (lijn 60)" (nr. 8152)

13 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la traversée du passage à niveau fermé à la gare de Lebbeke" (n° 8117)

- Mme Goedele Uyttersprot à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de sécurité à la gare de Lebbeke (ligne 60)" (n° 8152)

13.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een paar weken geleden en ook vorig jaar was het oversteken op spoorovergangen zeer actueel. Wij zagen dat ook tijdens de wielervedstrijd Parijs-Roubaix. De NMBS heeft daar toen terecht op gereageerd.

Ik werd attent gemaakt op de situatie aan het station van Lebbeke, en ik had het zelf ook al gezien. Het is daar immers zo dat ingevolge de constructie van het station men verplicht is om op de overweg te lopen om de platformen te bereiken. Ik weet dat u zeer gevoelig bent voor de veiligheid en ik hoop dan ook dat u initiatieven zult nemen om de situatie aldaar te verhelpen.

Ik zal de situatie schetsen.

Om het perron van Lebbeke te bereiken, moeten de meeste pendelaars eerst de spoorweg oversteken. Rekening houdend met gesloten slagbomen komt men ruim op tijd. Toch volstaat de ingecalculerde marge niet altijd. Tijdens de ochtendspits heeft de trein naar Dendermonde van 07 u 20 geregeld vertraging. Als de trein het station bereikt, gaan de slagbomen naar beneden en deze blijven naar beneden tot de trein opnieuw vertrokken is. De volgende trein die aankomt in Lebbeke is de trein naar Brussel. Als die trein op tijd is, terwijl de vorige vertraging had, blijven de slagbomen naar beneden. Ze gaan pas opnieuw naar boven als de trein naar Brussel is vertrokken. Deze situatie doet zich zeer regelmatig voor. Op zo'n moment staan er tientallen mensen al enkele minuten te wachten aan de gesloten overweg, terwijl zij de trein naar Brussel moeten halen. Wanneer zij beseffen dat de slagbomen naar beneden blijven, slalommen zij tussen de slagbomen om de trein niet te missen. Deze situatie leidt tot gevaarlijke toestanden. Infrabel en NMBS roepen terecht op om niet over te steken als de slagbomen naar beneden zijn, maar in dit geval zorgt een gebrek aan stiptheid van de ene trein ervoor dat men bijna verplicht is om over de sporen te lopen.

In principe heeft de pendelaar tijd genoeg als hij vijf tot tien minuten voor het vertrek van zijn trein aan de spoorwegovergang is. U begrijpt dat dit niet voor alle pendelaars zo is. Ik neem mijzelf als voorbeeld. Ik probeer zo goed mogelijk op tijd te zijn, maar het gebeurt heel vaak dat mensen toch verplicht worden om over de sporen te lopen.

Mevrouw de minister, welke maatregelen zullen de NMBS en Infrabel nemen om de gevaarlijke situatie aan het station van Lebbeke aan te pakken? Heeft de NMBS plannen om de uren van aankomst en vertrek in Lebbeke een beetje aan te passen zodat er voldoende tijd zou zijn om de spoorweg over te steken? Kunnen de slagbomen aan het station van Lebbeke minder lang naar beneden worden gelaten? Zijn er plannen om de spoorwegovergang aan het station in Lebbeke aan te passen?

13.02 Goedele Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb ook een vraag in dezelfde zin.

Ik woon in Wieze en neem dus bijna dagelijks de trein aan het station van Lebbeke. Het verhaal waaraan mevrouw Temmerman refereerde is mij niet onbekend. Er doen zich daar regelmatig problemen voor met een aantal gevaarlijke situaties als gevolg. Pendelaars die uit de richting van het centrum van Lebbeke komen of hun wagen op de parkeerplaats parkeren aan de overzijde van perron 2 richting Brussel, zo'n 90 % van de reizigers, komen inderdaad in de problemen tijdens de ochtendspits. De trein richting Brussel komt immers nauwelijks acht minuten later dan die richting Dendermonde. Mensen die hun kinderen rond dat tijdstip naar school brengen, haasten zich naar het station om de trein naar hun werk te nemen. Omwille van het oponthoud gaan deze wel eens onder de slagbomen door. Dat mag niet, daarover zijn wij het eens,

maar ik zou durven zeggen dat zij hiertoe soms wel genoodzaakt zijn.

De situatie is voldoende geschetst. Ik heb daarover een aantal vragen.

Bent u al op de hoogte van deze problemen? Hebt u een idee welke maatregelen de NMBS en Infrabel zullen nemen om deze verkeersonveilige situatie op te lossen?

Als het probleem structureel is, welke zijn dan de geplande werken en aanpassingen?

13.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, in Lebbeke passeren de gecadanceerde treinen richting Jette en Brussel om 13 en 41 minuten na het uur. De treinen richting Dendermonde passeren om 20 en 47 minuten na het uur. Dit aanbod wordt tijdens de piekuren aangevuld met P-treinen. Indien de trein vanuit Brussel naar Dendermonde vertraging heeft, kan dit inderdaad voor ongemakken zorgen aan de overweg.

De NMBS laat mij echter weten dat zij voor het ogenblik geen wijzigingen aanbrengt aan haar dienstregeling. De NMBS streeft er wel elke dag naar om de stiptheid van de treinen te verbeteren, zodat het geschetste probleem kan worden geminimaliseerd.

Infrabel daarentegen onderzoekt een technische oplossing door bij de sluiting van de slagbomen op een meer pertinente wijze rekening te houden met de mogelijkheid van vertragingen. Het spreekt voor zich dat op algemene wijze afbreuk kan worden gedaan aan de veiligheidsprincipes die gelden bij het treinverkeer aan overwegen.

13.04 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, uw antwoord geeft weinig voldoening.

Ik begrijp de problematiek en ik begrijp ook dat de NMBS de dienstregeling niet meteen kan wijzigen, want dat zou een domino-effect veroorzaken en dan zal heel veel moeten worden gewijzigd.

Ik ben al blij dat Infrabel zoekt naar technische oplossingen, maar wil u vragen, mevrouw de minister, om aan de diensten nogmaals te vragen dat zij alle mogelijkheden onderzoeken. We mogen er niet aan denken dat er een ongeluk gebeurt omdat iemand zijn trein wil halen. Men mag natuurlijk niet over de sporen lopen, maar als men bang is om de trein te missen, doet men het soms toch. Ik wil u dan ook vragen om aan de diensten de oproep te doen om alle mogelijkheden te onderzoeken, zodanig dat de reizigers veilig naar hun trein kunnen gaan, eventueel door een onderdoorgang, al weet ik dat die oplossing financieel en infrastructuurueel zeer moeilijk is, of over de sporen heen.

Mensen die daar dagelijks de trein nemen, zeggen echter dat de huidige situatie vroeg of laat tot een zwaar ongeval zal leiden.

13.05 **Goedele Uyttersprot** (N-VA): Mevrouw de minister, wat u zegt, is correct. Voor de treinen die elk uur op een vast tijdstip langskomen, is er in principe geen probleem. Het probleem doet zich vooral voor tijdens de ochtendspits, meer bepaald met de trein van 07 u 28. De trein van 07 u 20 heeft zeer vaak enige vertraging en dan is een marge van acht minuten voor de volgende trein wel weinig. Dat levert frustraties op als de reizigers tijdig aan het station proberen te geraken, maar die trein toch niet kunnen nemen. Ik hoop dat er mogelijkheden onderzocht worden om de regeling daar te optimaliseren. Er moet toch niet gewacht worden op een ongeval alvorens er initiatieven genomen worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de energiebesparing bij NMBS Logistics" (nr. 8118)**

14 **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 "les économies d'énergie réalisées par la SNCB Logistics" (n° 8118)**

14.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, de machinisten van B Logistics zijn erin geslaagd het energieverbruik van een reeks goederentreinen in één jaar tijd met maar liefst 25 % terug te dringen. Voor

het proefproject werden 50 goederentreinen, ongeveer een derde van de totale vloot, uitgerust met energiemeters. Op basis van de gegevens die de energiemeters verzamelen, het geplande rijpad, het hoogtepfiel en het snelheidsprofiel van de lijn bereiden de machinisten hun rit voor.

De bedoeling is om het aantal ongewenste stops tot een minimum te herleiden, want stoppen en optrekken kost heel wat energie en zorgt voor slijtage aan de remmen en de spoorinfrastructuur. De treinen die deelnamen aan het proefproject, kwamen bovendien 72 % minder dubbelgeel of rode seinen tegen, hetgeen een goede zaak is voor de spoorwegveiligheid.

Bent u op de hoogte van de resultaten van het proefproject?

Zal het proefproject uitgebreid worden naar het personenvervoer? Zo ja, bestaat hiervoor een timing?

Wat is de geraamde kostprijs voor de installatie van energiemeters in alle locomotieven en treinstellen die op het Belgische spoor rijden?

Volgens de heer Bart van der Spiegel van het Energy Management van Infrabel bestaat de volgende stap in de vermindering van het energieverbruik op het Belgische spoor uit het in gebruik nemen van een traffic-managementsysteem. Infrabel zou onderzoeken hoe het de data in dat systeem kan exporteren naar tools op de treinen; dat kunnen *driving advisory systems* zijn. Wat is de stand van zaken van dat onderzoek?

14.02 Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS bevestigt mij dat machinisten van B Logistics betrokken zijn bij een proefproject tot besparing van energie bij goederentreinen. In enkele maanden tijd hebben zij zelf een methode ontwikkeld om het energieverbruik op de rit die zij dagelijks afleggen, in belangrijke mate te verminderen zonder gebruik te maken van technische hulpmiddelen. Zij kunnen het energieverbruik van hun locomotief monitoren door energiemeters, waarin B Logistics in 2014 investeerde.

In de voorbije maanden hebben de treinbestuurders hun technieken nog bijgeschaafd en hebben ze de daling van 20 naar 30 % kunnen brengen. Zich bewust van de voordelen op het vlak van leefmilieu en kosten ondersteunt B Logistics het initiatief actief.

Er loopt ook een project om het verbruik bij stilstand in bundels en onderposten te verminderen. In het eerste kwartaal van 2016 komen er adviessnelheden op de dienstregeling die de treinbestuurders ontvangen. Aldus kunnen ook de gebruikte technieken worden uitgebreid naar het personenvervoer. Voorts is de installatie van een prototype van energiemeter gepland voor 2017, waarna de uitrol over de verschillende soorten materieel over een viertal jaren zal worden gespreid naar gelang van de beschikbare budgetten.

Infrabel speelt in het ontplooiën van dergelijke initiatieven een belangrijke rol via zijn lidmaatschap van ERS. Samen met de infrastructuurbeheerders van intussen al zes andere landen heeft Infrabel gezamenlijke software om de energiedata van het rollend materieel te ontvangen, uit te wisselen, te valideren, ontbrekende waarden te schatten en verbruik toe te wijzen aan de correcte eindverbruiker. De kostprijs van een energiemeter varieert van locomotief tot locomotief. Veel hangt ervan af of de componenten kunnen worden herbruikt of niet. De kostprijs ligt op duizenden euro. De spoorwegondernemingen staan zelf in voor het toevoegen van de energiemeters aan het rollend materieel.

Er rijden 1 500 locomotieven en motorstellen op het Belgische spoorwegnet. Aan 10 000 euro per meter lopen de totale investeringskosten op tot 15 miljoen euro. De totale energiefactuur bedraagt jaarlijks meer dan 100 miljoen euro. Als er door opvolging van het energieverbruik en aanpassing van de rijstijl 10 % energie kan worden bespaard, dan is de investering na anderhalf jaar terugverdiend. De testen bij B Logistics, maar ook gelijkaardige onderzoeken uit het buitenland, hebben aangetoond dat dergelijke energiebesparingen realistisch zijn.

Infrabel zal op 4 september 2016 haar nieuwe traffic-managementsysteem in gebruik nemen. De nieuwe applicatie is gebaseerd op het railcontrolsysteem dat al in Zwitserland operationeel is. Het wordt momenteel uitgetest en aangepast aan de randvoorwaarden van het Belgische spoorwegnet.

Na de indienstneming van het nieuwe traffic-managementsysteem zal worden onderzocht of er voldoende informatie beschikbaar is om die terug te koppelen naar tools op treinen.

14.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Bedankt voor het antwoord.

Er hoeft niet altijd slecht nieuws uit de spoorwegwereld te komen. Het is een hoopgevend verhaal over een zinvol experiment.

U hebt al aangetoond en geschetst dat het een zinvolle investering betreft, die zichzelf op korte termijn terugverdient. Ik heb ook vernomen dat er nog een aantal projecten in de steigers staan. Ik hoop dat het proefproject zo snel mogelijk wordt uitgebreid, onder andere naar het personenvervoer.

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

15 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones voor inspecties van de spoorinfrastructuur" (nr. 8119)

15 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 "l'utilisation de drones pour l'inspection des infrastructures ferroviaires" (n° 8119)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in Nederland werden er onlangs testvluchten uitgevoerd met drones. Op zich is dat niet zo opmerkelijk, ware het niet dat die drones ingezet werden om de spoorinfrastructuur te inspecteren en te zoeken naar scheurtjes, roestvorming en andere mogelijke vormen van schade. Op basis van het verzameld foto- en videomateriaal kan de infrastructuurbeheerder vervolgens overgaan tot de nodige onderhoudswerkzaamheden.

De inspecties met drones hebben heel wat voordelen. Zo kan een drone overdag over het spoor vliegen, terwijl de inspecties door spoorwegmedewerkers enkel 's nachts en dus bij beperkt zicht uitgevoerd kunnen worden, omdat het treinverkeer niet gehinderd mag worden. Ook zouden inspecties via drone de veiligheid van de medewerkers ten goede komen, want zij moeten bijvoorbeeld niet langer delen van de spoorinfrastructuur beklimmen om afwijkingen te kunnen constateren. Het onderhoud zelf zal uiteraard wel nog 's nachts moeten gebeuren door spoorwegmedewerkers, dus die inzet blijft nodig.

Mevrouw de minister, in dat verband heb ik drie vragen.

U werkt al enige tijd aan een koninklijk besluit dat een wetgevend kader moet scheppen voor het gebruik van drones. Zal dat koninklijk besluit het gebruik van drones toestaan voor inspecties van de spoorinfrastructuur?

Dat koninklijk besluit zou het gebruik van automatische drones verbieden. Nochtans wordt net dat type van drones toegepast om terreinen te inspecteren. Als minister kunt u afwijkingen toestaan op de voorwaarden van het koninklijk besluit voor activiteiten van openbaar belang. Zult u een dergelijke afwijking toestaan voor inspecties van het spoorwegnet door Infrabel? Waarom wel of waarom niet?

Bent u bereid om, zoals in Nederland, ruimte te laten voor proefprojecten met drones die inspecties van spoorweginfrastructuur uitvoeren?

15.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, het koninklijk besluit laat elke vorm van professioneel gebruik van drones toe, mits het respecteren van een aantal wettelijke bepalingen.

De inspectie van de spoorinfrastructuur is perfect mogelijk. Alleen voor de zones in het gecontroleerd luchtruim moet er nog naar een oplossing worden gezocht om het praktisch en veilig te houden. Het koninklijk besluit voorziet in de mogelijkheid om een derogatie toe te kennen, om zodoende het algemeen belang beter te kunnen dienen. De inspectie van spoorinfrastructuur draagt bij tot de continuïteit van de dienstverlening en komt dus in aanmerking voor toepassing van die mogelijkheid.

Een werkgroep binnen de NMBS-Groep kijkt momenteel samen met Infrabel en de DGLV hoe de drones geïntegreerd kunnen worden in de werkzaamheden van het spoor, om zo de continuïteit en de veiligheid nog te verhogen.

Het KB verbiedt inderdaad het gebruik van autonome drones. Het gaat hier echter om een type drone, waarbij het na het opstijgen onmogelijk is voor de piloot om nog tussen te komen in het verloop van de vlucht. Omdat dit type drone dus niet op onvoorziene omstandigheden kan inspelen, vormt het een gevaar

voor de burgerluchtvaart en is dus verboden. De inspectie van het spoorwegennet gebeurt niet door autonome drones, maar door drones die op automatische piloot vliegen, waarbij de piloot steeds de technische mogelijkheid heeft om in te grijpen in het verloop van de vlucht om het hoofd te bieden aan onvoorziene omstandigheden.

Er loopt al sinds de zomer een proefproject met de NMBS-Groep en Infrabel om testvluchten te doen met drones. Vanaf 2016 gaat de operationele ontplooiing van start voor de inspectie.

15.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, wij zien dat de nieuwe technologie steeds sneller haar intrede doet in onze samenleving. Dat biedt kansen, die wij moeten grijpen. Alle restrictieve wettelijke normen werken contraproductief. Wij moeten de innovatie en de vooruitgang aanmoedigen en niet verhinderen.

Daarom is het hoopvol te horen dat er proefprojecten lopen en dat er overleg is om deze techniek mogelijk in te schakelen voor de inspectie van de spoorweginfrastructuur. Uiteraard moet alles veilig kunnen verlopen. Wij mogen de veiligheid op geen enkele manier in het gedrang brengen. Het moet onze ambitie zijn om hierop in te zetten, net zoals onze bureaus in Nederland. Ik hoop dan ook dat het KB waarmee u binnenkort naar buiten komt voldoende flexibel is om hiermee verder te gaan.

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

16 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "beveiligingsmaatregelen voor Thalysopstapplaatsen" (nr. 8121)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale samenwerking voor veiligheid op de sporen" (nr. 8336)

16 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures de sécurité aux points d'embarquement du Thalys" (n° 8121)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la coopération internationale en matière de sécurité sur les voies" (n° 8336)

16.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, wij hebben deze vraag ingediend op 18 december 2015, als opvolgingsvraag na het debat in deze commissie op 10 december. U hebt toen aangekondigd dat u op 20 december een overleg zou hebben met de ministers van onze buurlanden omtrent dezelfde problematiek.

Op 20 december werden poortjes en scanners in Frankrijk in gebruik genomen. Zelf zijn we van mening dat het gebruik van poortjes en de kostprijs ervan niet proportioneel is ten opzichte van het nut en het ongemak dat de reizigers hiervan ondervinden. Zoals we tijdens het bezoek aan Brussel-Zuid hebben vastgesteld, moeten we voorzichtig zijn met het voorbehouden van perrons aan de Thalysystemen.

Mijn vragen zijn eerder informatief.

Wat is de uitkomst van het overleg met uw collega's? Ik ga ermee akkoord dat men dit in een breder verhaal moet bekijken.

Heeft de NMBS al een inschatting gemaakt van de bijkomende technische en organisatorische veiligheidsmaatregelen en de kost van het plaatsen van de X-raytoestellen, detectieportieken en extra inzet van veiligheidspatrouilles? Is dat opportuun?

Als er vandaag nog geen resultaten zijn, wanneer verwacht u die dan?

Wordt er bij de beslissing een afweging gemaakt van kosten en baten, van besparingen en klantencomfort?

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zal de inleiding, die collega Geerts al voldoende heeft geschetst, overslaan.

Hoe verloopt de samenwerking met de buurlanden? Het gaat hier toch over de veiligheid op de internationale treinen. Waaruit bestaat de samenwerking precies?

Welke afspraken werden er al gemaakt in het kader van de samenwerking rond de veiligheid op de Thalystreinen? Welke afspraken met betrekking tot de veiligheid op internationale treinen zijn er met andere Europese landen, dus buiten de Thalyscontext, gemaakt?

De Europese Commissie zou ook al werken aan een studie op Europese schaal. Ze zou tijdens de Transportraad aan bod zijn gekomen. Wat is de stand van zaken van de haalbaarheidsstudie van de NMBS zelf die al eerder werd aangekondigd?

Wat is uw visie als minister op het garanderen van de veiligheid op internationale treinen?

16.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, momenteel vindt overleg plaats tussen de verschillende partners, zowel op nationaal niveau met mijn collega van Binnenlandse Zaken, de NMBS en de politiediensten als op internationaal niveau. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt dat elke operator en elk land een globaal antwoord wil bieden op de vraag naar een veilig verloop van het transportgebeuren, ongeacht het gebruikte type trein, het verschil van land tot land in risicodreiging en infrastructuur en het verschil in antwoorden daarop. Dat verklaart dan ook de verschillende aanpak, gaande van een controle zoals in de luchtvaart versus camerabewaking en gerichte controles.

De SNCF heeft aangekondigd dat portieken, metaaldetectoren en X-raytoestellen geïnstalleerd zullen worden in Lille Europe en Paris Nord voor de Thalystreinen vanaf 15 december 2015. Dat is inmiddels gebeurd en ervaringen worden uitgewisseld. Bijgevolg werd besloten de verregaande initiatieven van de Franse overheid niet als dusdanig te kopiëren, maar in overleg en met respect voor onze eigenheid een coherent antwoord te bieden op het veiligheidsvraagstuk.

De samenwerking op internationaal vlak betreft ook de uitwisseling van informatie door de veiligheidsdiensten van de spoorwegondernemingen via hun respectievelijk Security Operations Centers. Zo staan de Security Operations Centers van Brussel, Berlijn, Utrecht, Parijs, Thalys en Eurostar permanent met elkaar in contact.

Alvorens te kiezen voor een specifieke technische oplossing, wil de NMBS met de autoriteiten bespreken welke middelen het meest efficiënt en proportioneel zijn om de veiligheid te verbeteren zonder de toegang tot de trein te belemmeren. Dat is ook een vraag van onze klanten die ons werd bezorgd door de European Passengers' Federation.

De NMBS heeft op 5 januari aan mijn collega Jambon en mijzelf een voorstel met de verschillende opties bezorgd. De vergadering van 10 december kon niet doorgaan, aangezien ik die donderdag vragen moest beantwoorden in de Kamer en daarnaast waren niet al mijn collega's aanwezig.

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

Het uitgangspunt inzake veiligheid wordt duidelijk door iedereen gedeeld. Ik begrijp nog altijd niet, toen tijdens het bezoek en nu hier, dat een ticket niet op naam wordt gekocht. Ik vind dat merkwaardig. Vliegtuigtickets zijn wel op naam, maar voor de Thalys hoeft dat niet: één persoon kan zich vijf tickets aanschaffen. Weten wie er op de trein zit, vind ik al een stap in de goede richting. Dat wordt waarschijnlijk wel opgenomen in de voorstellen van de NMBS.

Akkoord qua internationale samenwerking. Op 5 januari deed de NMBS een voorstel. Wanneer kan volgens u een conclusie worden getrokken door de regering over welke maatregelen effectief zullen worden genomen?

16.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij grotendeels aan bij de repliek van de heer Geerts en dank de minister voor haar antwoord.

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

17 Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant le plan Wathelet et ses conséquences pour la mise en oeuvre de la future *vliegwet*" (n° 8122)

17 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het arrest van het Brusselse hof van beroep betreffende het plan-Wathelet en de gevolgen ervan voor de toekomstige *vliegwet*" (nr. 8122)

17.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, le 17 décembre dernier, la cour d'appel de Bruxelles rendait un arrêt déclarant irrecevable le recours incident introduit à votre initiative contre l'ordonnance du 31 juillet 2014 annulant la sixième phase du plan dit Wathelet.

Pour rappel, le juge de première instance avait considéré que l'instruction du 15 mars 2012 à l'origine du plan Wathelet était bien un plan au sens de la loi "plans et programmes" du 13 février 2006 et que, en tant que tel, ce plan aurait dû être soumis à une consultation du public. La requête d'appel introduite au nom de l'État belge contestait ce point du jugement et demandait de revoir celui-ci.

En déclarant irrecevable la demande de l'État belge, la cour d'appel confirme que le législateur est contraint de consulter la population s'il envisage de créer ou de modifier des routes aériennes. Cet arrêt rejoint l'avis adressé le 9 septembre 2015 par la DGTA qui indique que "l'ensemble des procédures aériennes que le gouvernement entend annexer à la loi de procédures devrait faire l'objet d'une étude d'impact environnemental et d'une concertation du public préalable".

Madame la ministre, quelles conclusions tirez-vous de cet arrêt de la cour d'appel? Quelles seront concrètement les conséquences sur le projet de *vliegwet*, laquelle prévoit de fixer en annexe les routes aériennes qui seront d'application lorsque la loi entrera en vigueur? Prévoyez-vous de soumettre à la consultation du public des trois Régions les routes aériennes qui figureront dans l'annexe 1 du projet que nous avons été appelés à consulter il y a maintenant quelques mois? Comme votre projet de *vliegwet* sera prochainement finalisé, quand envisagez-vous la mise en oeuvre de la concertation publique qui vous est imposée par votre administration et par la jurisprudence?

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Hellings, la cour d'appel n'a statué que sur la forme (motifs procéduraux). L'appel incident de l'État a été considéré comme irrecevable. La cour d'appel n'a donc abordé aucune des questions de fond du litige.

L'ordonnance de référé du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014 est, selon l'État belge, partie erronément du postulat qu'une instruction est un plan au sens de la loi du 13 février 2006. Cette position a pour conséquence une incohérence dans les délais d'exécution. En effet, l'État s'est vu imposer la mise en place de nouvelles routes dans un délai de trois mois. Or, la durée moyenne d'une consultation du public est estimée entre six et douze mois.

La question doit, par conséquent, être préalablement vidée au fond.

En ce qui concerne l'impact du projet de loi, je demande de ne pas tenir compte de la version fuitée dans la presse, celle-ci ayant fortement évolué depuis juillet. Je rappelle qu'il s'agissait d'un document de travail toujours en discussion et non finalisé. Il doit avant tout être débattu dans la sérénité avec les partenaires du gouvernement. La question de la consultation publique sera respectueuse de la législation belge et européenne en la matière.

17.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Pour ce qui est de la concertation avec les Régions et donc l'établissement d'un accord de coopération pour garantir la fiabilité et la viabilité de votre *vliegwet*, la consultation et la concertation avec le public des trois Régions sont nécessaires.

En l'absence de concertation avec les Régions et le public, vous risquez, devant la Cour constitutionnelle, de voir la loi, à laquelle vous travaillez intensément depuis quelques semaines, annulée par la Cour. Ce serait dommage sur un dossier aussi sensible!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Questions jointes de

- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les premiers tests de rames de la SNCB connectées au wifi" (n° 8202)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tests de wifi à bord des trains" (n° 8342)

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'internet sans fil dans les trains et dans les gares" (n° 8453)

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste tests met NMBS-treinstellen met wifi" (nr. 8202)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op de trein" (nr. 8342)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op de trein en in de stations" (nr. 8453)

18.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, madame la ministre, récemment, nous apprenions que la SNCB se préparait à tester deux types d'installation wifi afin de permettre aux usagers de bénéficier gratuitement d'une connexion internet à bord des trains. La ligne qui fera l'objet des tests est celle reliant Liège à Ostende. Les tests devraient débuter en février 2016. Les deux essais seront simultanés mais physiquement séparés pour éviter toute interférence. De plus, les fournisseurs devront s'assurer qu'il n'y a pas d'interférence entre les systèmes en test et ceux pour la communication ferroviaire.

Madame la ministre, pouvez-vous nous expliquer les deux essais qui seront menés au cours des prochains mois? Combien de temps durera la phase de test? En cas de succès du test, dans quel délai les trains circulant sur le réseau belge pourraient-ils être équipés de cette connexion wifi gratuite? Sur ce train, comment les voyageurs seront-ils avertis des tests en cours? Une enquête de satisfaction est-elle prévue pour les usagers qui testeront le wifi? La ligne Liège-Ostende sera-t-elle la seule à expérimenter cette nouvelle technologie?

18.02 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, in december liet u weten dat de NMBS een gunning heeft gedaan voor een testproject voor wifi op de trein. De opstart van een proefproject zou voor het eerste kwartaal van 2016 gepland zijn. Voor wifi in de stations werd een kandidatuurstelling uitgestuurd. De NMBS analyseerde de kandidaturen.

Wat is de stand van zaken van het testproject inzake wifi op de trein? Hoe zal de geplande testperiode eruit zien? Welke lijnen zullen daarvoor worden gebruikt? Aan wie werd de aanbesteding gegund?

Wat is de stand van zaken van wifi in de stations? Werd er al beslist met welke kandidaat de NMBS in zee gaat? Hoe zal het proefproject van wifi in de stations er concreet uitzien?

Werden deze projecten al in de investeringscel besproken? Zal internet op de trein en de stations in het komende beheerscontract met de NMBS worden opgenomen?

18.03 Jacqueline Galant, ministre: (...)

La phase de test durera trois mois. Le marché pour le projet test a été attribué à Icomera et à Nomad Digital. Même si le projet test est positif, il faudra que la SNCB développe un *business case* en vue d'un possible déploiement ultérieur. Aucune échéance n'a actuellement été fixée à cet égard par la SNCB mais cela fait partie des discussions pour le prochain contrat de gestion et le prochain PPI.

Les voitures qui seront équipées du montage test seront clairement identifiées à l'aide d'autocollants apposés à l'extérieur dès le début des tests opérationnels.

Une enquête de satisfaction sera organisée auprès des passagers qui testeront internet. Le trajet test Liège-Ostende est en effet le seul sur lequel cette technologie sera testée. Les opérateurs mobiles sont impliqués dans la fourniture d'une capacité réseau 3G et 4G.

Momenteel zijn er wifi-diensten beschikbaar in een vijftigtal stations. Het is de bedoeling om de bestaande

netwerkuitrusting te vernieuwen en om de dienstverlening te verbeteren. De procedure met het oog op de selectie van de wifi-kandidaten in de stations loopt. Het proefproject van een nieuw wifi-netwerk zal in drie stations worden gevoerd, namelijk Brussel-Zuid, Halle en Huizingen. Die projecten zijn nog niet aan bod gekomen binnen het investeringsdeel.

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

Vous dites que cela sera inscrit dans le futur contrat de gestion, dans le futur PPI. Avez-vous une idée de la date du futur PPI?

18.05 Jacqueline Galant, ministre: Les travaux sont en cours; je ne peux pas vous en dire plus pour l'instant.

18.06 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoorden.

U zegt dat zelfs als het testproject positief geëvalueerd wordt, er binnen de NMBS een business case moet worden uitgewerkt voor wifi. Ik neem aan dat dit geen probleem zal zijn? Het is al een paar keren aan bod gekomen, wifi op de trein behoort tot de minimale comfortuitrusting. Ook in de stations zal dus een tandje moeten worden bijgestoken.

Ik heb nog een vraag.

Wanneer zal de NMBS, na de testperiode, weten of wifi op de trein en in de stations kan worden uitgerold? Is daar een timing voor?

18.07 Jacqueline Galant, ministre: Je ne peux être plus précise.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement du RER bruxellois" (n° 8195)

19 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitbouwen van het Brusselse GEN" (nr. 8195)

19.01 Gautier Calomne (MR): Madame la ministre, le lundi 14 décembre dernier, vous inaugurez aux côtés du ministre bruxellois des transports Pascal Smet et des deux bourgmestres d'Ixelles et d'Etterbeek, deux nouvelles gares pour le réseau S ou "réseau suburbain" bruxellois: Gerموir sur la commune d'Ixelles et Tour et Taxis à Laeken. Ces ouvertures constituent des premiers pas prometteurs pour le développement futur et élargi du réseau express régional bruxellois (RER), destiné à terme à améliorer la mobilité intra-bruxelloise mais aussi entre la capitale et sa périphérie.

En dépit de ces bonnes nouvelles qui attestent clairement de la volonté de la SNCB de soutenir la mobilité en Région bruxelloise, le développement élargi du RER se fait malheureusement attendre. Soumis à de nombreux reports d'échéances ces dernières années, ce réseau devrait être achevé à l'horizon 2025. Même si le calendrier a été repoussé à maintes reprises et que vous avez hérité de cette situation difficile de vos prédécesseurs, nous devons néanmoins rester optimistes: l'ouverture de ces gares est la preuve d'une dynamique nouvelle et positive.

Madame la ministre, la concrétisation du projet de RER est attendue par de nombreux citoyens, en particulier de Bruxelles et de sa périphérie. Pouvez-vous nous informer de manière générale sur l'état des lieux actualisé de ce chantier et sur les dernières réalisations? Quelles sont également les prochaines échéances pour l'évolution de la constitution de ce réseau et quelles autres gares seront ouvertes à Bruxelles?

19.02 Jacqueline Galant, ministre: Merci monsieur Calomne. Je pense que vous étiez également présent lors de l'inauguration, en qualité de nouveau député.

En effet, il convient de rester optimiste et de mettre tout en œuvre pour développer une offre suburbaine à Bruxelles et dans sa périphérie. La SNCB a lancé son offre ferroviaire suburbaine en décembre 2015 avec la nouvelle identité visuelle et le logo S, ainsi qu'avec l'ouverture de deux nouvelles gares, Gerموir et Tour & Taxis. Ce lancement aurait dû s'accompagner de la mise en service de deux nouvelles relations S devant emprunter le tunnel Schuman-Josaphat. Malheureusement, pour des raisons connues, l'ouverture du tunnel n'a pu se faire. L'ouverture devrait avoir lieu en avril 2016. À ce titre, la SNCB m'informe que dès que le tunnel sera ouvert à la circulation des trains, elle mettra en service la relation S-5 entre Grammont et Malines, et la relation S-9 entre Braine-l'Alleud et Louvain. Ces deux relations qui emprunteront le tunnel Schuman-Josaphat permettront d'améliorer les temps de parcours mais aussi d'accéder directement au quartier européen desservi par la gare de Schuman, pôle multimodal partagé avec la STIB.

En complément des relations S-5 et S-9, la SNCB précise que la relation IC venant de Charleroi et à destination de Namur-Dinant, desservira l'aéroport de Bruxelles-National en empruntant le tunnel Schuman-Josaphat, soit une offre clairement améliorée pour la clientèle de la SNCB et de l'aéroport.

En plus de l'ouverture de l'extension de l'offre prévue en avril 2016, j'ai demandé à la SNCB d'étudier les possibilités d'extension de l'offre suburbaine pour Bruxelles et la périphérie dans le cadre du plan de transport de décembre 2017. Cela se fait en étroite collaboration avec l'ensemble des *stakeholders*, tels que les Régions et leur administration ainsi que les opérateurs régionaux de transport public *De Lijn*, SRWT-TEC et STIB-MIVB.

Le point d'arrêt Gerموir a été mis en service le 13 décembre 2015. La gare de Schuman et le tunnel Schuman-Josaphat le seront le 4 avril 2016.

Au stade actuel, la SNCB me confirme que l'ouverture de la gare d'Arcades sur la commune de Watermael-Boitsfort est bien prévue pour décembre 2016. Les gares d'Arcades et de Watermael proches de 200 mètres deviendront un pôle d'échange desservi respectivement par la relation S7 entre Hal et Malines en passant par Uccle, Boondael, Meiser, Bordet, Vilvorde et les relations S8 et S81 entre Louvain-La-Neuve-Ottignies et la jonction Nord-Midi en passant par le quartier européen.

En Région bruxelloise, les travaux continuent pour le programme Watermael-Schuman-Josaphat essentiellement dans le triangle dit d'Etterbeek par la construction d'un ouvrage de croisement et par la pose de nouvelles voies et pour le programme de la ligne L50A à Anderlecht, par la pose de nouvelles voies également.

Les travaux pour les programmes de mise à quatre voies de la ligne L161 Watermael-Boitsfort et de la ligne L124 Uccle sont actuellement suspendus pour cause de problèmes d'obtention de permis.

19.03 **Gautier Calomne** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses tout à fait complètes.

Je prends bonne note, si tout se passe bien, que la Région et la commune de Watermael-Boitsfort accueilleront cette année encore une nouvelle station. Je n'hésiterai pas à revenir vers vous pour obtenir, le cas échéant, de plus amples informations sur les développements futurs.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 **Question de M. Gautier Calomne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pour améliorer la sécurité routière" (n° 8205)**

20 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe plannen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid" (nr. 8205)**

20.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, le mardi 15 décembre 2015 ont eu lieu, sur votre initiative, les États généraux de la sécurité routière. À cette occasion, vous avez annoncé une série de mesures ambitieuses afin d'améliorer sensiblement la sécurité routière, l'objectif étant de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020. C'est un objectif à la fois ambitieux et nécessaire.

Les mesures proposées sont le fruit d'une "consultation populaire" au cours de laquelle plus de 9 000 citoyens ont participé et donné leur avis sur cette problématique, parallèlement aux réflexions de groupes de travail composés d'experts. D'évidence, il s'agit d'un effort de bonne gouvernance en termes de démocratie participative qui doit être souligné. Vous l'avez d'ailleurs déjà évoqué dans une réponse à une précédente question.

Concernant ce nouveau plan de sécurité routière, une de vos mesures-phares a particulièrement attiré mon attention, à savoir l'application de la tolérance zéro en matière d'alcool pour les nouveaux conducteurs qui ont le permis depuis moins de trois ans. Je pense que ce projet trouve toute sa pertinence à la vue du nombre de tués et d'accidentés sur les routes.

Madame la ministre, afin de voir plus clair sur cette mesure en projet, j'aurais aimé obtenir des précisions complémentaires. Concrètement, quand comptez-vous mettre cette mesure en œuvre? Quelles sont exactement les catégories de conducteurs visées? Des différences sont-elles envisagées en fonction de l'âge du primo-conducteur? Comme vous le savez, les citoyens, dont je suis, passent de plus en plus tard leur permis de conduire, en particulier en milieu urbain. Enfin, même si cela ne relève évidemment pas directement de votre compétence, avez-vous éventuellement eu des contacts avec le secteur des assurances pour voir dans quelle mesure ce projet pourrait avoir une incidence sur la baisse des tarifs en vigueur? Les jeunes conducteurs paient des franchises très élevées vu leur facteur de risque. Dans la mesure où l'alcool serait banni au volant pour cette catégorie de la population, un assouplissement de la part du secteur des assurances pourrait être envisagé.

Parallèlement à la problématique du risque d'accident avec les nouveaux conducteurs, votre plan vise aussi les récidivistes. Pour ce public particulier, il est question de rendre obligatoire l'usage d'un éthylotest embarqué. À ce titre, pourriez-vous nous donner davantage de précisions quant à l'outil envisagé ainsi que sur son mode de fonctionnement? S'agit-il d'un autocontrôle du conducteur? Des contacts ont-ils déjà été établis entre vos services et d'éventuels fournisseurs? Quel serait le coût de l'installation d'un tel éthylotest dans un véhicule? Cette somme serait-elle à charge du contrevenant? Quel est le volume actuel du public qui serait concerné par cette mesure?

Toujours à propos des récidivistes, un des objectifs de votre plan vise également à les dépister plus facilement. En ce sens, une autre mesure annoncée consiste à perfectionner les bases de données de la police pour disposer, en temps réel, d'un aperçu complet des infractions commises par un conducteur.

Madame la ministre, pourriez-vous nous indiquer, de manière concrète, comment ces bases de données seront complétées et à quelle échéance? Quelle sera la base de coopération entre vos services et ceux des forces de police pour appliquer cette mesure?

Enfin, vous avez évoqué l'idée d'une digitalisation du permis de conduire. Pourriez-vous nous brosser les grandes lignes ou les détails de cette proposition?

20.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, lors des débats qui ont eu lieu en préparation des États généraux de la sécurité routière, on a pu constater une grande volonté des citoyens de lutter contre l'alcool au volant. Une des mesures proposées est de limiter le taux d'alcoolémie à 0,2 pour mille, ce qui équivaut à une tolérance zéro, pour les conducteurs novices, c'est-à-dire les conducteurs qui ont leur permis de conduire depuis moins de trois ans. Le facteur déterminant est l'expérience, plus que l'âge du conducteur. En effet, les conducteurs novices ayant moins l'expérience de la conduite, il leur est plus difficile de gérer les risques et de maîtriser leur véhicule surtout lorsqu'ils ont bu de l'alcool. C'est la raison pour laquelle cette mesure est utile.

Je viens tout juste d'exprimer ma volonté de baisser le taux d'alcool pour les conducteurs novices dans le cadre des États généraux de la sécurité routière, suite au débat avec les citoyens et comme recommandé par la Commission européenne. Par conséquent, les concertations avec toutes les parties prenantes qui ont une voix importante doivent encore avoir lieu. Il n'est pas encore possible de fournir plus d'informations à ce stade ni de déterminer la date à laquelle cette mesure entrera en vigueur. En effet, nous ne sommes qu'au début du processus.

En ce qui concerne les tarifs d'assurance, certaines assurances le font déjà pour les conducteurs qui installent une boîte noire dans leur véhicule. Néanmoins, il faut être réaliste, ce n'est pas parce que le taux

d'alcool pour les conducteurs novices sera abaissé à 0,2 pour mille que ce taux sera toujours respecté. Un éthylotest anti-démarrage préventif doit être une condition (...). (*Interférences gsm*)

Actuellement, les personnes récidivistes en matière d'alcool au volant sont rarement condamnées à installer un éthylotest anti-démarrage dans leur véhicule. Pourtant, en garantissant l'impossibilité de faire démarrer le véhicule lorsque le conducteur a bu, l'éthylotest est très efficace. Je souhaite encourager les juges à obliger plus souvent les conducteurs qui ne peuvent choisir entre boire et conduire à installer un tel dispositif dans leur véhicule.

L'installation d'un éthylotest anti-démarrage doit être réalisée en même temps qu'un programme d'encadrement auprès de l'IBSR où les conducteurs sont suivis et reçoivent une formation sur les dangers de l'alcool au volant. Le coût de l'appareil s'élève à 3 000 euros par an (installation, enregistrement des données, programme d'encadrement) supporté par le contrevenant. En contrepartie, cette personne peut continuer à utiliser son véhicule, ce qui représente un sérieux avantage tout en protégeant la société. Jusqu'à présent, les seuls appareils reconnus en Belgique sont ceux de la marque Dräger.

La mesure visant à perfectionner la base de données de la police reprenant les infractions afin de mieux détecter les récidivistes relève de l'Intérieur. Cette base de données permet avant tout de connaître le nombre de fois qu'un conducteur ou qu'un véhicule a été constaté en infraction au cours de l'année écoulée.

En tant que tel ce constat n'a pas d'incidence directe sur la sévérité des sanctions, mais cela pourrait inciter le parquet à citer devant le tribunal de police les contrevenants qui commettent de multiples infractions pour lesquelles ils s'en tirent en payant la perception immédiate.

L'objectif de la digitalisation des données des permis de conduire est d'étendre la Banque-Carrefour des Permis de conduire, Mercurius. À présent celle-ci contient toutes les données mentionnées sur le permis de conduire mises à disposition par les sources authentiques comme le Registre national et la base de données des résultats d'examens auprès des centres ad hoc.

L'extension vise à établir une connexion permanente avec la base de données du SPF Justice qui est la source authentique des déchéances du droit de conduire. Dès que cette connexion sera active, les services de contrôle pourront voir, par une seule consultation, la situation actuelle d'un permis de conduire, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Actuellement, les données concernant les permis de conduire sont collectées dans la Banque-Carrefour des Permis de conduire; les données concernant les déchéances et le retrait immédiat du permis, dont le SPF Justice est la source authentique, n'y sont consultables que pour des raisons techniques.

Un groupe de travail constitué du SPF Justice, de la police et du SPF Mobilité et Transports étudie actuellement la question.

20.03 Gautier Calomne (MR): Je vous remercie, madame la ministre.

Je pense que vous avez répondu à l'ensemble des questions. Je voulais encore vous féliciter pour ces différentes mesures parce que la sécurité routière touche chacune et chacun d'entre nous. Nous prenons tous le volant. Certains parents ont peur pour leurs enfants.

Ces mesures peuvent renforcer la sécurité et la perception que l'on peut avoir de certains conducteurs. Je resterai attentif à ces questions mais les nouvelles que vous nous avez données aujourd'hui sont tout de même encourageantes.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Het volgende punt op de agenda is de vraag nr. 8226 van de heer David Geerts over "het voordeeltarief op de trein tijdens de kerst- en nieuwjaarsperiode en de slimme automaten".

20.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik zet deze vraag om in een schriftelijke vraag.

Ik wil er wel op wijzen dat op 2 oktober 2015 een schriftelijke vraag werd ingediend in het kader van de

Week van de Mobiliteit, maar dat daarop nog steeds geen antwoord is gekomen. Hopelijk krijgen wij dat snel.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8255 van de heer Raskin wordt eveneens omgezet in een schriftelijke vraag.

21 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot het rijbewijs met punten" (nr. 8264)**

21 **Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation en ce qui concerne le permis de conduire à points" (n° 8264)**

21.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, recent maakte het BIVV de resultaten bekend van zijn vierde verkeersonveiligheidsenquête. Hieruit bleek dat een kleine helft van de Vlamingen voor de invoering van het rijbewijs met punten is. Uit datzelfde onderzoek blijkt dat in de buurlanden waar het systeem al is ingevoerd de steun bij de bevolking groeit tot meer dan 70 %. Overigens hebben heel veel landen dat al ingevoerd en is België één van de weinige landen waar dat nog niet is gebeurd. Ook politierechters en parket zijn voorstander van de invoering van een rijbewijs met punten. Deze voormiddag hadden wij nog interessante hoorzittingen over de problematiek van het vluchtmisdrijf. Telkens kwam daar vanuit de praktijk de vraag om werk te maken van de invoering van het rijbewijs met punten, omdat dit een zeer goed instrument is. Dat blijkt ook uit de ervaringen in het buitenland.

In het regeerakkoord staat dat u het systeem wilt onderzoeken. Uw Vlaamse Collega, minister Weyts, is een voorstander. Volgens hem is het alleen een kwestie van politieke wil.

Ten eerste, hoever staat het met het onderzoek naar het rijbewijs met punten?

Ten tweede, wat zijn de belangrijkste pro en contra's die tot op heden naar boven zijn gekomen en die u afweegt?

Ten derde, tegen wanneer meent u het onderzoek te kunnen afronden en een beslissing te kunnen nemen? Het is belangrijk om een beslissing te nemen. Ofwel is het ja, wat ik heel erg zou toejuichen, ofwel is het nee en dan weten wij dat ook. Ik merk bij uw coalitiepartners dat er toch heel veel voorstanders zijn en ik hoop vandaag een positief antwoord te mogen vernemen.

21.02 **Minister Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, in het regeerakkoord staat duidelijk dat de regering werk wil maken van een systematische aanpak van recidive en zal nagaan wat daarvoor de meest geschikte instrumenten zijn.

Uit het studiemateriaal waarover ik beschik, afkomstig van het BIVV en van mijn administratie, blijkt dat het rijbewijs met punten als zodanig geen wondermiddel is. Enerzijds moeten verschillende randvoorwaarden zijn vervuld en anderzijds moeten de op de verkeersveiligheid te verwachten effecten niet te hoog worden ingeschat.

Wat dit laatste betreft, wordt algemeen aangenomen dat er vooral een kortstondig effect genoteerd kan worden. De randvoorwaarden hebben vooral betrekking op de noodzaak om het aantal controles voldoende hoog te houden, op de goede werking van het gerechtelijk systeem, op het voorkomen van eventuele misbruiken en op de budgettaire en administratieve aspecten van de invoering ervan.

Daarnaast verwacht men veel van een recente invoering, begin dit jaar, van het systeem van de gekruiste recidive, waarbij de recidive van een van de zes zwaarste overtredingen binnen de drie jaar aanleiding geeft tot minstens drie maanden rijverbod en de verplichting om de vier herstelexamens af te leggen.

Ik heb aan het BIVV gevraagd om de effecten van de invoering van dit nieuwe recidivesysteem te onderzoeken en daarover ook een informatiecampagne te voeren om de preventieve effecten ervan te vergroten. Een van de denksporen zou trouwens kunnen zijn om dit recidivesysteem verder uit te breiden tot andere overtredingen, waarbij alle antecedenten van de verkeersovertreder, ook inzake onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen, in het MaCH-systeem van de politierechtbanken worden gecentraliseerd. Op deze wijze kan een aangepaste bestraffing worden toegepast door de rechtbanken, al dan niet gebaseerd op vooraf bepaalde wettelijke maatregelen.

Wat de timing betreft, hoop ik tegen het eind van dit jaar meer duidelijkheid te hebben, enerzijds over de resultaten van de studie van het BIVV en anderzijds over de mogelijkheden die door Justitie worden geboden om via het MaCH-systeem tot een beter recidivesysteem te komen. In dat verband mogen wij niet vergeten dat de invoering van het rijbewijs met punten alleen maar mogelijk is wanneer Justitie over een geïntegreerde databank beschikt met de gegevens van de onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en veroordelingen voor overtredingen die in aanmerking komen voor het rijbewijs met punten.

Tot besluit, verschillende mogelijkheden schrijven zich in in de uitvoering van het regeerakkoord. Het rijbewijs met punten blijft een van de mogelijkheden, maar wij moeten ook kijken naar alternatieven die misschien efficiënter zijn.

21.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, uw antwoord is niet hoopgevend.

Ik hoorde heel wat argumenten als "het is geen wondermiddel", "het zal maar een kortstondig effect hebben" of "er is een nieuwe recidivewetgeving, die misschien ook een alternatief is". Ik hoorde veel zaken die ik zou kunnen aanvullen met de woorden "en dus ben ik tegen de invoering van het rijbewijs met punten". Zo had ik het verwacht, maar die woorden zegt u dan net niet.

Ik hoorde dus vooral argumenten waarom het misschien geen goed idee zou zijn. Er zijn nochtans slechts zes landen in Europa die het niet ingevoerd hebben. Zijn al die andere dan zo dom geweest? Hebben zij allemaal zo'n foute keuze gemaakt? Natuurlijk zal men nooit 100 % van de misdrijven kunnen tegengaan. Er zullen altijd misdrijven zijn, maar ik heb de indruk dat het u het voorstel toch niet echt genegen bent. Dat vind ik absoluut geen goede zaak.

U vraagt nu aan het BIVV om ook nog andere onderzoeken te doen en een evaluatie te maken van de nieuwe wetgeving inzake recidive. Voor mijn part mag u alles onderzoeken wat u wil, maar in het regeerakkoord stond dat u vooral onderzoek zou doen naar de manier waarop het rijbewijs met punten eventueel ingevoerd kon worden. U belooft zekerheid en duidelijkheid tegen het einde van dit jaar. Ik noteer dat en ik zal er zeker nog op terugkomen.

In één zaak kan ik u wel volgen, te weten dat, als men het goed wil laten werken, Justitie over een zeer goed informaticasysteem moet beschikken zodat alle gegevens beschikbaar zijn. Uiteraard, anders kan het gewoon niet werken, maar dat betekent dat u met uw collega van Justitie zult moeten samenzitten om daar wat vaart achter te zetten. Waar een wil is, is een weg. Het moet lukken.

Vandaag blijf ik echter op mijn honger. Ik verlaat vandaag het Parlement met het gevoel dat u eigenlijk niet achter deze maatregel staat. Ik betreur dat, omdat ik weet dat er in het Parlement een meerderheid is voor de invoering van het rijbewijs met punten.

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

22 Questions jointes de

- **M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les futures M7 et la hauteur des quais" (n° 8290)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des rames M7 et la diminution du délai de réservation pour les personnes à mobilité réduite en vue de bénéficier d'une assistance" (n° 8295)**

- **Mme Véronique Caprasse à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès aux nouveaux trains commandés par la SNCB" (n° 8309)**

- **M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la première commande de M7 de la SNCB" (n° 8343)**

22 Samengevoegde vragen van

- **de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe M7-dubbeldeksrijtuigen en de hoogte van de perrons" (nr. 8290)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de M7-treinstellen en de**

verkorte reserveringstijd voor assistentie voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 8295)
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de nieuwe treinen van de NMBS" (nr. 8309)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste bestelling van M7-treinstellen van de NMBS" (nr. 8343)

22.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, ma question porte sur la hauteur de quai.

En effet, comme vous le savez, la SNCB a officialisé, en décembre, la commande des nouvelles voitures M7 qui viendront remplacer les voitures M6. La première livraison devrait avoir lieu en 2018. C'est une bonne chose. Cependant, certains problèmes se posent. En effet, le confort est lié à la facilité d'accès. Or, un bon accès est lié à la hauteur de quai. On sait qu'à l'avenir, la norme standard correspondra à 76 cm. Mais, aujourd'hui, ce n'est pas le cas. En effet, M. Cornu nous a présenté, à l'aide d'un magnifique *slide*, les trois ou quatre hauteurs qui prédominent dans les gares et les points d'arrêt non gardés. Bref, concilier les impératifs liés aux hauteurs de quai actuelles et ceux liés aux voitures qui ont été choisies n'était pas facile. Cependant, un choix a été opéré. Et, suite à la décision qui a été prise, les associations de voyageurs et le Conseil supérieur national des personnes handicapées ont réagi.

Madame la ministre, force est de constater que l'on se trouve face à une insatisfaction. La SNCB déclare vouloir s'inspirer du modèle Twindexx Bombardier qui n'a pas de portes sur les essieux, condition sine qua non à une hauteur de quai de 76 cm. Au regard des contraintes techniques, comment expliquez-vous le choix qui a été opéré et qui semble globalement insatisfaisant dans toutes les situations? Quelle est votre position en la matière? Quels seront les délais nécessaires pour l'adaptation des quais, compte tenu des projets d'investissements pluriannuels dont nous n'avons pas connaissance?

Il y a également la question des personnes à mobilité réduite. Mais mon collègue, David Geerts ne manquera pas de vous interroger à ce sujet. Pour alléger le travail, je lui laisse la parole.

22.02 David Geerts (sp.a): Mijn vragen sluiten aan bij de opmerking van collega Cheron.

Ik zal het niet hebben over de standaardhoogte van de perrons, 76 cm, maar ik zal focussen op de samenwerking met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap en met organisaties als VFG en andere.

Ik heb hier het advies van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers bij mij, dat duidelijk betreurt dat er, gelet op een ouder wordende bevolking en gelet op het profiel van de treinreizigers, waarvan er alsmaar mee zijn met beperkte mobiliteit, bij de aankoop niet meer rekening gehouden is met de opmerkingen van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap.

Het is al aan bod gekomen in de vragen nrs 606, 767 en andere dat er in andere landen, bijvoorbeeld in Zwitserland, betere voorbeelden te zien zijn. Over de partijgrenzen heen is recentelijk een resolutie van collega Van den Bergh inzake toegankelijkheid en reserveringstermijnen goedgekeurd. Ik vind het dan ook spijtig dat bij dergelijke belangrijke aankopen blijkbaar niet veel rekening gehouden wordt met personen met een handicap.

Mevrouw de minister, ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, er zijn nu adviezen van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap en van het Raadgevend Comité van de Treinreiziger. Hoe komt het dat daar geen rekening mee gehouden is?

Ten tweede, hoe komt het overleg tot stand? Blijkbaar hebt u vorige week of afgelopen week overlegd met een aantal organisaties die vragen dat de verschillende directies rekening zouden houden met hun bedenkingen, zeker naar de toekomst. Ik vond de adviezen op basis van het argument dat men moet werken niet vanuit een visie van eind van de 20^e eeuw, maar een van de 21^e eeuw, goed onderbouwd.

Tot slot, wat is de stand van zaken met betrekking tot het verkorten van de reservatietermijn? Er zijn daarin stappen vooruit gezet, maar wanneer zal de procedure effectief operationeel zijn voor de meeste

treinstations?

22.03 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, au début de ce mois, la SNCB a passé une première commande ferme de 445 voitures à double étage M7 auprès du consortium Alstom/Bombardier pour un montant de 1,3 milliard d'euros. Les 445 voitures commandées - ce qui représente 90 trains à double étage - se veulent plus confortables. De plus, elles peuvent rouler à 200 km/h et seront équipées des systèmes de sécurité TBL1+ et ETCS.

D'après les informations reçues, selon le contrat-cadre global signé avec le consortium, Alstom/Bombardier fournirait jusqu'à 1 362 voitures de ce type à la SNCB, pour un montant total de 3,3 milliards d'euros. Des clauses rigoureuses ont, par ailleurs, été intégrées au contrat en ce qui concerne la fiabilité, les délais de livraison et les frais d'entretien du matériel.

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner davantage de détails sur les délais de livraison prévus pour cette première commande? Pouvez-vous nous informer sur les modalités d'entretien convenues? Les entretiens seront-ils encore réalisés dans les ateliers de la SNCB? Si ce n'est pas le cas, cela affectera-t-il l'emploi au sein du groupe et de quelle manière? Une polémique récente, relayée par la presse, accusait la SNCB d'avoir commandé des voitures qui ne correspondraient pas à la hauteur des quais. Qu'en est-il? Les nouvelles voitures sont-elles bien situées à une hauteur réglementaire? Dans quel délai la SNCB procédera-t-elle aux futures commandes au sein de ce même contrat-cadre? J'en resterai là pour vous permettre de répondre aux autres questions inscrites à l'agenda.

22.04 Minister Jacqueline Galant: Als minister bevoegd voor mobiliteit ben ik een groot voorstander van constructief en onderbouwd overleg, zeker ook met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap en de Vlaamse Federatie van Gehandicapten. De noden van personen met een beperkte mobiliteit zijn en blijven een belangrijke prioriteit voor het mobiliteitsbeleid en zullen samen met de noden van alle reizigers opnieuw worden meegenomen bij eventuele toekomstige bestellingen.

À la réponse que j'ai fournie ici le 2 décembre 2015 sur la hauteur d'embarquement et les remarques formulées en la matière par les organisations de voyageurs, je souhaite encore ajouter que, pour ces voitures M7, la SCNB a opté pour des portes d'accès classiques d'une hauteur identique à celle du matériel à deux niveaux existant M6 et M5.

Le choix de portes d'accès classiques au-dessus des bogies est, pour la SNCB, une nécessité opérationnelle. Pour les trains longs arrivant à un quai en courbe comme, par exemple à Bruxelles-Central, la distance entre le train et le quai serait sinon trop grande. En outre, des portes aménagées au milieu d'une voiture à deux niveaux réduiraient la capacité en voyageurs. Or nous ne pouvons pas perdre de vue le fait que l'un des objectifs majeurs de l'achat de ce nouveau matériel roulant est de pouvoir transporter un maximum de voyageurs par mètre courant de train, tout particulièrement aux heures de pointe pour la traversée de la jonction Nord-Midi qui est pratiquement saturée.

Voor personen met een beperkte mobiliteit werd bij de bestelling van de nieuwe dubbeldekrijtuigen M7 voorzien in een voor elk treinstel specifiek rijtuig voor personen met een beperkte mobiliteit. Het ontwerp hiervan voldoet volledig aan de allernieuwste Europese normen.

Het multifunctionele rijtuig beschikt onder andere over een zeer ruim toilet en een aangepast intercomsysteem specifiek voor rolstoelgebruikers. Bovendien zijn alle rijtuigen uitgerust met meer prioritaire zitplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit, dubbele handgrepen op de trappen en duidelijk leesbare informatieschermen.

Une concertation avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées a eu lieu au début de cette semaine à mon cabinet.

22.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Au début de cette semaine?

22.06 Jacqueline Galant, ministre: Oui.

J'ai notamment rappelé à la SNCB de rencontrer systématiquement les représentants des personnes à mobilité réduite dans le cadre de tout aménagement lié au PMR.

En ce qui concerne les investissements pour les quais, plus particulièrement les hauteurs de quai, il s'agit pour moi d'une priorité absolue dans le cadre de la qualité de l'offre. Cela sera discuté en vue de préparer le prochain PPI dans la cellule d'investissement.

La stratégie de mise à niveau de la hauteur des quais sera déterminée en concertation entre la SNCB et Infrabel. Les livraisons des M7 sont prévues selon le planning suivant: 8 en 2018, 118 en 2019, 161 en 2020 et 158 en 2021.

Les entretiens seront organisés selon les mêmes principes que ceux appliqués pour les autres types de matériel avec les particularités suivantes. Après une période de garantie d'une durée de 2 ans des premières voitures, une assistance sera fournie par le constructeur pendant une durée limitée pour assurer un transfert du *know-how*. Une partie des composants électroniques sera entretenue par le constructeur pendant une période d'environ 10 ans sur base de contrat *all inclusive*. Des exigences spécifiques ont été introduites dans le cahier des charges pour limiter le *life cycle cost* en matière de maintenance.

Comme vous le voyez, en dehors de certains composants électroniques, les entretiens seront encore réalisés dans les ateliers de la SNCB. Le contrat-cadre porte sur une durée de 12 ans mais la date des prochaines commandes n'est pas fixée.

Une deuxième commande ne devrait cependant pas être passée avant 2020 afin de pouvoir disposer d'un délai raisonnable permettant d'évaluer la qualité du matériel fourni lors de la première commande.

De NMBS laat mij weten dat de startdatum voor de verkorte reservatietermijn voor ritten tussen de 18 grote stations is vastgelegd op 1 februari 2016.

22.07 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour ces réponses complètes.

Je me permets d'insister sur deux ou trois éléments, sans refaire un débat.

Il y a dans ce dossier une série d'aspects techniques, vous avez d'ailleurs ajouté la question des courbes, en particulier dans la jonction Nord-Midi, en lien avec l'utilisation de la place disponible aux heures de pointe.

Cela m'amène à la question de la pédagogie vis-à-vis des utilisateurs et de leurs représentants. C'est pour cela que j'ai réagi sur le fait que vous ayez reçu à votre cabinet les représentants des personnes à mobilité réduite, ce dont je vous félicite.

Je pense avoir senti à la fin du communiqué de la SNCB un ton un peu agacé. Nous avons intérêt à développer une synergie positive avec les utilisateurs. Ils sont à même de comprendre un certain nombre de considérations techniques. La question de la courbe, celle des heures de pointe, de l'utilisation de la place disponible demandent de la pédagogie.

Enfin, compte tenu des délais et de l'adaptation des quais, nous vous incitons à proposer d'éventuelles adaptations techniques pour les commandes futures. Je ne peux qu'inviter à maintenir une concertation permanente avec les représentants des utilisateurs du rail, qui doivent devenir la priorité, et à adapter le matériel et les infrastructures en fonction de ce qui est un attrait pour le train, la possibilité d'un accès facile et rapide, comme pour le métro. Ce n'est pas un détail, c'est un élément essentiel pour l'attractivité du train.

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

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van collega Cheron.

In artikel 46 van de beheersovereenkomst staat dat de NMBS in dialoog moet treden met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Wij hebben dat wettelijk verankerd. Het is goed dat u de NMBS herinnert aan dat artikel.

Natuurlijk ben ik, waarschijnlijk met anderen hier, tevreden dat de verkorte reservatietermijn al op 1 februari van toepassing wordt en ik hoop op een uitbreiding van de maatregel tot de andere stations.

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

23 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les franchissements de signaux" (n° 8242)

23 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het negeren van seinen" (nr. 8242)

23.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, madame la ministre, selon les derniers chiffres présentés, le nombre de dépassements de signaux des conducteurs de conduite SNCB-Production-Traction & SNCB-FS a connu une augmentation entre 2014 et 2015. Certes, une diminution avait été enregistrée après 2010 mais celle-ci est sans doute avant tout imputable à la suppression de B-Logistics.

Madame la ministre, quelle est l'évaluation du plan d'action commun "prévention des dépassements de signaux 2012-2015" arrivé à son terme? Un nouveau plan est-il prévu? Comment expliquez-vous cette augmentation du nombre de dépassements de signaux? Quelle est la répartition entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises? Pouvez-vous nous assurer que l'augmentation du temps de travail des conducteurs ne provoquera pas de perte d'attention accrue des conducteurs et donc l'augmentation des dépassements de signaux?

23.02 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, l'évaluation du plan commun "prévention des dépassements de signaux 2012-2015" n'est pas encore finalisée. Elle le sera dans les toutes prochaines semaines. C'est notamment sur cette base que pourra être prise la décision de mettre en œuvre un nouveau plan ou pas.

De même, les détails liés aux situations de dépassement de signaux et les explications des différents cas interviendront en parallèle avec cette évaluation.

La question de la relation entre le temps de travail des conducteurs, l'attention et les dépassements de signaux incombe directement aux entreprises ferroviaires.

23.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour la réponse.

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

24 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de la Cellule ferroviaire wallonne" (n° 8243)

24 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de Cellule ferroviaire wallonne" (nr. 8243)

24.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la ministre, selon la cellule ferroviaire wallonne, le plan 2014 de la SNCB pénalise tout particulièrement les navetteurs wallons, notamment à travers l'allongement des temps de parcours, qui est de 10 % en Wallonie contre un peu plus de 3 % en moyenne.

Elle constate également que les demandes formulées par le gouvernement wallon dans le cadre du PPI 2001-2012 sont délaissées. Je ne rappellerai pas les articles parus ces derniers jours au sujet de la ligne du Thalys.

Par ailleurs, il semblerait qu'on atteigne dorénavant un seuil défavorable à l'utilisation du train.

Madame la ministre, je souhaiterais dès lors vous poser les questions suivantes. Une nouvelle consultation des instances wallonnes dans le cadre du nouveau PPI est-elle prévue, selon quelles modalités et quel calendrier? Comment comptez-vous agir afin que les intérêts wallons soient bel et bien pris en compte? De quelle manière allez-vous inverser la tendance pour éviter que les Wallons désertent les trains? Que pensez-vous des recommandations formulées par l'administration wallonne?

24.02 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, la Région wallonne participe à la cellule qui a été créée à mon initiative et qui doit se pencher sur les programmes d'investissement d'Infrabel et de la SNCB. Elle

participe, ainsi que la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), à la plate-forme d'intermodalité mise en place dans le cadre du futur plan de transport de décembre 2017. Sa création permettra peut-être que la cellule ferroviaire wallonne cesse de critiquer des plans de transport dans lesquels elle n'était pas impliquée.

Au sein de cette plate-forme, les instances wallonnes ont tout le loisir d'exprimer leurs priorités, leurs choix et leurs orientations. En attendant qu'elle se réunisse, la SNCB a déjà rencontré des représentants des TEC et de la Région wallonne, le 15 octobre dernier. Une deuxième rencontre sera organisée en février.

Les différentes revendications sont analysées par la SNCB et, le cas échéant, seront intégrées dans l'offre de transport de décembre 2017.

Jusqu'à présent, la SNCB n'observe pas de diminution des ventes ou de la fréquentation des trains. La tendance va même plutôt dans le sens d'un renforcement.

En dépit de facteurs exogènes tels que le contexte économique ou le taux de chômage, différentes enquêtes de la SNCB montrent que c'est avant tout la qualité du service, en particulier la ponctualité, qui doit être améliorée pour regagner la confiance des voyageurs.

Ce n'est qu'avec un haut niveau de services que le chemin de fer restera compétitif et attrayant. La SNCB continue donc à s'efforcer de les améliorer.

Dans le rapport complet de 232 pages, du 19 septembre 2015, il y a cinq recommandations dont deux convergent avec ma vision stratégique présentée en juillet. Ainsi, la Cellule ferroviaire de la Région wallonne recommande d'abord de mener des enquêtes multimodales en Wallonie et ensuite de réaliser des études sur les déplacements multimodaux des voyageurs qui utilisent en partie le train. Cette approche s'inscrit complètement dans mon concept de chaîne de mobilité dont le train est le maillon central. Les autres modes de transport sont parfaitement interconnectés avec le réseau ferroviaire pour pouvoir créer des nœuds multimodaux efficaces dopant l'ensemble de la chaîne.

Les autres recommandations sont analysées par la SNCB et seront débattues lors des prochaines rencontres de la plate-forme intermodalité. Toutefois, en rapport avec la proposition d'un IC test, toutes les heures, dans les 200 villes wallonnes, je m'interroge sur la réalité et l'intérêt de créer de l'offre sans qu'il y ait eu au préalable une étude sur la demande. Il me semble plus efficace d'identifier d'abord les besoins pour répondre ensuite avec des offres adaptées.

24.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je vous remercie, madame la ministre, pour ces éléments de réponse.

Je ne doute pas que certains points vont effectivement revenir sur la table dans ces différents organes que vous avez mis en place. J'espère notamment que la question du Thalys pourra y être examinée en toute sérénité et dans l'intérêt de la Région qui m'est chère, à savoir la Région wallonne.

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

Le **président**: La question n° 8291 de M. Cheron est reportée.

25 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het standpunt van de N-VA voor de splitsing van de NMBS en de ontubbeling van de lijn Antwerpen-Charleroi en Oostende-Luik" (nr. 8294)

25 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 "la prise de position de la N-VA en faveur de la scission de la SNCB et du dédoublement des lignes Anvers-Charleroi et Ostende-Liège" (n° 8294)

25.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, in de kerstvakantie hebben we het voorstel van de belangrijkste partner binnen de regering kunnen lezen omtrent de regionalisering van het Belgische spoorwagennet. Eigenlijk was dat niet nieuw. Vroeger werd ook reeds met deze gedachte gespeeld.

In de schriftelijke neerslag van mijn vraag, heb ik geciteerd wat er toen gezegd is. De voorzitter van de N-VA zegt in de media dat de grote lijnen Antwerpen-Charleroi, Oostende-Luik en dergelijke zeker en vast gesplitst kunnen worden. Opmerkelijk is dat de heer Descheemaeker, ex-spoorbaas en waarschijnlijk zijn

belangrijkste adviseur in dezen, op tv kwam uitleggen dat hij dat al jaren geleden voorgesteld had en daar verschillende studies over gemaakt had, en dat dit toch wel het grote wondermiddel is.

Vele andere experts, onder andere de heer Vansteenwegen, kwamen onmiddellijk met de reactie dat dit voorstel flauwekul was en dat het een andere agenda dient, want het zou veel meer geld kosten aan de spoorwegmaatschappijen. Het zou eigenlijk –dat is toch het belangrijkste – minder comfort bieden aan de reiziger omdat de reistijden verlengd zouden worden, met name omdat het vaak zeven minuten duurt om van richting te wijzigen en omdat sporen dan langer bezet zouden zijn. Tenslotte, zou er natuurlijk op die noord-zuidverbinding een probleem zijn qua capaciteit.

Mijn vraag hieromtrent aan u als vertegenwoordiger van de regering, is of dit een visie is die leeft in de regering en er gedeeld wordt. Wat is de visie van u en uw regering op de oproep van de heer Descheemaeker tot de ontdubbeling van de lijnen Antwerpen-Charleroi en Oostende-Luik?

Is het technisch mogelijk om die noord-zuidverbinding door te knippen en de treinen ergens te laten keren?

Bestaan er studies omtrent de voor- en nadelen? De heer Descheemaeker zegt namelijk wel dat hij dat in het verleden heeft voorgesteld. Ik veronderstel dan dat de documenten hierover beschikbaar zijn bij de NMBS. In het kader van de openbaarheid van bestuur vraag ik u dan ook om die studies aan het Parlement te bezorgen, gelet op het feit dat ik aanneem dat die met belastingsgeld zijn betaald.

Zult u gehoor geven aan de oproep van de voorzitter van de N-VA om dit te laten onderzoeken, indien dat nog niet gebeurd is? Of niet?

25.02 Minister **Jacqueline Galant**: Beste collega, mijn visie is inderdaad nog altijd dezelfde. Een dergelijk voorstel is niet opgenomen in het regeerakkoord. De NMBS heeft er alle belang bij de spoorverbindingen van en naar Brussel door te trekken. Het doortrekken leidt tot een efficiënter gebruik van de beperkte spoorcapaciteit van de noord-zuidverbinding. Indien de NMBS alle verbindingen over de taalgrens doorknipt in Brussel is er gewoonweg onvoldoende capaciteit op de noord-zuidverbinding.

Bovendien brengt het knippen van treinverbindingen lange stilstanden aan de perrons teweeg. De Brusselse stations beschikken over te weinig perroncapaciteit om die verlengde stilstanden te verwerken.

Een voordeel is dat er geen beïnvloeding van het ene landsdeel op het andere zou zijn ingeval van regionale stakingen. Een nadeel is bijvoorbeeld de verzadiging van de perrons in Brussel-Zuid en Brussel-Noord. Loze ritten hebben geen reizigers aan boord en zijn bijgevolg nadelig voor een kostenefficiënte uitbating van het treinverkeer. Zij zorgen voor een minder vlotte exploitatie van de verbindingen, voor een minder efficiënte inzetbaarheid van rytuigen en personeel wegens kortere trajecten, en voor een minder efficiënt gebruik van de beschikbare capaciteit op de noord-zuidverbinding. De bedoeling moet net zijn de bezetting van de treinen op de noord-zuidverbinding te verhogen.

Volgens de NMBS is een ontdubbeling altijd duurder, zij zal leiden tot hogere kosten. Een detailstudie zou dit moeten uitwijzen.

Over de splitsing van lijnen zijn er geen studies binnen de NMBS bekend. De lijnvoering wordt bestudeerd in het raam van de opmaak van het Transportplan 2017.

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

Ik deel uw visie ter zake. Ik vind het te gek voor woorden in deze tijden van besparing een splitsing voor te stellen, die enkel veel meer kosten zal meebrengen en die absoluut geen verbetering zal zijn voor de reizigers. Ongeacht welke partijen rond de tafel zitten moet dat het uitgangspunt voor het debat zijn.

Ik noteer ook dat er bij de NMBS geen studies bekend zijn. Ik heb dat nochtans niet alleen in de krant gelezen, ik heb het ook op de tv gehoord. De heer Descheemaeker kan niet foutief geciteerd zijn, want dat werd gezegd in *Terzake* en andere tv-programma's. Hierbij is dat rechtgezet.

Volgens Belgaberichten en ander binnenkomend *breaking news* is het debat binnen uw meerderheid echter niet zo onschuldig als het lijkt. De voorzitter van de N-VA heeft gezegd dat het communautaire debat heropend zal worden. De heer Vuye krijgt de opdracht om dat te doen en ontslag te nemen als fractieleider.

Dat is relevant voor ons, want het betreft uitspraken van de belangrijkste voorzitter van de regeringspartijen. In welke mate zullen die uitspraken ook een impact hebben in het kader van het meerjareninvesteringsplan? Ik vrees dat er veel middelen zullen wegvloeien, indien die man zijn zin krijgt.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs 8349, 8421 en 8450 van de heer Wouter Raskin, 8431 van mijzelf en 8436 van mevrouw Yoleen Van Camp worden omgezet in schriftelijke vragen.

*Voorzitter: David Geerts.
Président: David Geerts.*

26 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 révision du code de la route" (n° 8339)

26 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de wegcode" (nr. 8339)

26.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, comme la commission est libre de ses travaux, je vous propose d'entamer tout de suite un débat sur la régionalisation du rail. Monsieur le président, êtes-vous d'accord? Pouvons-nous passer au vote? (*rires*)

Le **président**: Y a-t-il une opposition ici? (*rires*)

26.02 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, madame la ministre, parmi les priorités de votre cabinet en 2016, vous souhaitez entamer une révision du code de la route. Le but de cette révision est de clarifier et d'améliorer la lisibilité du code de la route actuel. Selon vous, cela pourrait permettre une réduction du risque d'accident. Afin de mettre en place ce processus de révision, les Régions seront également concertées.

Madame la ministre, quelles sont les pistes envisagées pour la révision du code de la route? Quel calendrier avez-vous prévu pour cette révision? Quand ces modifications seront-elles d'application? Avez-vous déjà un aperçu des articles qui seront modifiés? Pouvez-vous nous décrire les principaux changements auxquels nous devons nous attendre? Quels sont les institutions et les niveaux de pouvoir qui prendront part à cette révision du code de la route? Quel sera le rôle de chacun d'entre eux? Enfin, comment envisagez-vous cette collaboration?

26.03 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Devin, les pistes que je souhaite suivre dans le cadre de la révision du code de la route sont au nombre de cinq: là où c'est nécessaire, mieux structurer le code de la route dans un objectif de clarté, reformuler certains articles afin qu'ils soient plus lisibles et donc plus clairs, actualiser certains articles et signaux routiers, tenir compte des avancées technologiques et, enfin, le tout en portant une attention particulière aux usagers les plus faibles.

Je suis en train d'établir la feuille de route qui comprendra une concertation avec toutes les parties prenantes, notamment les Régions, les différentes fédérations et associations et mon SPF en tenant compte, bien sûr, de l'input des citoyens qui, je le rappelle, ont répondu massivement à l'appel. Le travail de fond pourra alors commencer. Il est donc encore prématuré de vous lister les articles qui seront modifiés.

26.04 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous avons assisté ce matin à des auditions très instructives. Je souhaite vraiment que vous y prêtiez l'attention nécessaire, notamment à l'audition de responsables de tribunaux de police par rapport à l'application des peines. Il n'y a évidemment pas que votre département. Il y en a d'autres. Il s'agit de mettre tout cela en lien pour une efficacité maximale.

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

27 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 "l'annulation des contrôles Bob" (n° 8340)

27 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de annulering van de bobcontroles" (nr. 8340)

27.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, madame la ministre, lors du lancement de la dernière campagne Bob le 27 novembre dernier, le ministre de l'Intérieur, M. Jan Jambon avait annoncé que la sécurité routière restait une priorité et que la menace terroriste n'aurait donc aucun impact sur les contrôles prévus en fin d'année 2015.

Force est de constater que la campagne Bob a été annulée suite au maintien du niveau 3 d'alerte qui requiert la présence de nombreux effectifs sur le terrain. De plus, les différentes zones de police de la capitale voyaient un certain risque à exposer leurs policiers de manière statique à un barrage. Ils seraient dès lors devenus une cible facile. Contrairement à ce qui avait été annoncé, la police n'a pas procédé aux contrôles Bob dans la capitale.

Madame la ministre, la campagne Bob a été annulée dans la capitale, mais qu'en est-il des autres grandes villes et zones de police du pays? Des contrôles ont-ils eu lieu dans le cadre de cette campagne? Une campagne Bob sera-t-elle réorganisée à un autre moment de l'année dans la capitale? Avez-vous constaté davantage d'accidents causés par un état d'ébriété des conducteurs au cours de cette période par rapport aux années précédentes?

27.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Devin, la campagne Bob se déroule du 27 novembre 2015 au 25 janvier 2016. Sur la base des chiffres dont nous disposons à ce jour, 170 405 contrôles ont été effectués au niveau national, dont 8 885 dans la Région de Bruxelles-Capitale, sur la période du 27 novembre au 25 décembre 2015. Pour ce qui est de son organisation opérationnelle, je vous invite à interroger mon collègue de l'Intérieur.

L'organisation de campagnes préventives est une matière régionalisée. Si les Régions et plus particulièrement Bruxelles estiment nécessaire d'organiser des campagnes supplémentaires en dehors de la campagne Bob organisée par les trois Régions en collaboration avec l'IBSR, elles peuvent le faire sans problème.

Les contrôles de la conduite sous influence de l'alcool et de drogues constituent une priorité pour la police fédérale dans le Plan national de sécurité et pour la police locale dans la plupart des plans de sécurité zonaux. Ces plans prévoient également des actions en dehors des campagnes Bob régulières.

Étant donné que la campagne n'est pas encore terminée, je ne suis pas en mesure d'en faire une analyse objective.

27.03 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je reviendrai plus tard avec une question concernant cette analyse objective.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 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 radars fixes wallons" (n° 8341)

28 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de flitspalen in Wallonië" (nr. 8341)

28.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, madame la ministre, patron de la firme Sirien, Michel Niezen a équipé les autoroutes wallonnes en radars fixes automatiques. Il s'est exprimé récemment au sujet de la tolérance à partir de laquelle les radars se déclenchent: "En journée, ils sont réglés par défaut sur 150 km/h au lieu de 120. La nuit, c'est fixé à 172 km/h." De temps à autre, le seuil est abaissé temporairement pour donner le change. Ces limites sont imposées par les parquets afin de combattre la surcharge de travail anormale que génère le constat des infractions de vitesse.

Une étude comparative entre la France et la Belgique montre une différence effarante concernant la diminution du nombre de tués sur les routes. Avec 2 000 radars fixes, notre voisine a fait tomber de 8 029 à 3 992 le nombre de décès par an, soit une baisse supérieure à 50 %. Dans le même temps, la Belgique, avec une population sept fois moindre, est passée de 1 347 tués à 840, soit un pourcentage nettement

inférieur.

Madame la ministre, avec de telles vitesses, comment le gouvernement compte-t-il atteindre l'objectif européen de 2020, à savoir 200 tués sur les routes wallonnes? Pouvez-vous nous détailler les mesures envisagées afin de pénaliser davantage les infractions de ce type? Pouvez-vous nous expliquer les raisons pour lesquelles il existe une si grande différence de diminution des décès sur les routes entre la France et la Belgique? Comment comptez-vous y remédier?

28.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, je laisse les propos tenus sur le réglage des radars à son auteur. La police fédérale a réagi pour démentir ces allégations. Ce qui m'importe, c'est de travailler en collaboration avec mes collègues de l'Intérieur et de la Justice pour prendre toutes les mesures nécessaires de prévention et de répression pour atteindre l'objectif, conformément à nos engagements européens de 420 tués en 2020.

Actuellement, je travaille avec mon collègue le ministre de la Justice à deux projets qui apportent des améliorations sensibles dans les procédures de traitement des infractions et donc dans l'efficacité des sanctions. D'une part, la réforme de la procédure de la perception immédiate allègera le travail des services de police et, d'autre part, l'ordre de paiement soulagera la charge de travail des parquets à l'égard des contrevenants qui ne réagissent pas aux propositions de transaction.

Par ailleurs, je suis favorable à l'idée que les parquets utilisent des informations relatives aux infractions qui se trouvent dans la banque de données BNG Circulation de la police fédérale afin de pouvoir citer, lorsque c'est nécessaire, les contrevenants qui s'en tirent trop souvent en payant la perception immédiate pour des infractions à répétition.

Si on compare les statistiques de tués entre la France et la Belgique entre 2000 et 2014, on constate que la France a effectivement connu une baisse de 58 % sur cette période, et la Belgique une baisse de 51 %.

Une analyse comparée menée par l'IBSR en 2014 montre cependant que la situation est fort contrastée. Si l'on compare le pourcentage du nombre total de décès associés à chaque mode de transport, on constate que la Belgique présente de meilleurs résultats que la France pour les occupants de voiture, les deux-roues motorisés ou les poids lourds. En revanche, les piétons et les cyclistes sont plus nombreux parmi les victimes en Belgique qu'en France.

L'étude souligne aussi que le Belge se démarquerait culturellement par une attitude plus conciliante vis-à-vis de certains comportements à risque. Ainsi, le pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir quelques-uns ou de nombreux amis qui roulent après avoir consommé de l'alcool est de 42 en Belgique et de seulement 25 en France. Le pourcentage de conducteurs qui déclarent que les autres dépassent toujours ou très souvent les limites de vitesse sur autoroute est de 55 en Belgique contre 29 en France. Il est toutefois très difficile de connaître toutes les raisons qui expliquent ces différences de performance avec la France ou d'autres pays européens. La lutte contre la vitesse excessive n'explique pas tout.

Je vous remercie de m'offrir l'occasion de répéter ici certaines mesures que j'ai présentées lors des États généraux de la sécurité routière du 15 décembre dernier et qui soulignent plus clairement mes engagements de politique criminelle en matière de circulation routière. Il s'agit d'appliquer une tolérance zéro quant à l'alcool pour les conducteurs novices, de lutter plus efficacement contre la récidive, de systématiser l'obligation d'éthylotest anti-démarrage, d'améliorer la qualité des bases de données afin d'augmenter le risque objectif et subjectif de se faire contrôler, de systématiser l'usage des caméras ANPR, d'améliorer la qualité des contrôles alcool et drogue et de lutter contre l'impunité des contrevenants.

28.03 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, vous savez que vous pouvez toujours compter sur moi quand il s'agit de défendre l'intérêt général.

28.04 **Jacqueline Galant**, ministre: J'irai au carnaval de Binche!

28.05 **Laurent Devin** (PS): S'il y a un train! Il est question de supprimer celui de 22 h 12. J'enclencherai le feu d'artifice à 21 h 30.

28.06 **Jacqueline Galant**, ministre: Je reprendrai le train.

28.07 **Laurent Devin** (PS): Je mets un point d'honneur à vous raccompagner jusqu'à la gare.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 **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 désavantages du plan de transport de la SNCB pour les navetteurs wallons" (n° 8344)**

29 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nadelen van het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de Waalse treinreizigers" (nr. 8344)**

29.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, la Cellule ferroviaire wallonne estime que le plan de transport 2014 de la SNCB pénalise particulièrement les navetteurs wallons.

Selon cette cellule, alors que la SNCB annonce une augmentation moyenne de la durée de parcours de 3,3 % sur les 100 couples origine/destination les plus fréquentés, on constate que les temps de parcours entre les grandes villes wallonnes et la première gare bruxelloise (Nord, Luxembourg, Midi) se sont allongés dans des proportions plus importantes, l'augmentation moyenne étant de 10 %, soit environ 5 minutes.

Elle estime notamment que, du côté wallon, on atteint dorénavant sur certains axes des "seuils psychologiques défavorables à l'utilisation du train par rapport à la voiture".

Comment expliquez-vous une telle différence entre le Nord et le Sud du pays? Quels sont les changements envisagés afin de remédier à ces problèmes causés par le plan de transport? Avez-vous l'intention de prendre des mesures visant à encourager les navetteurs à continuer à prendre le train plutôt que d'avoir recours à d'autres moyens de transport, comme la voiture? Si oui, pouvez-vous nous les détailler?

29.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, je vais plutôt souligner les avantages du plan de transport 2014. Il est évident que le plan de transport 2017 devra améliorer encore la situation. Il n'y a aucune différence de traitement entre le nord et le sud dans la réalisation du plan de transport.

La planification des horaires se fait de la même manière sur l'ensemble du réseau en tenant compte des caractéristiques de l'infrastructure, du matériel roulant ainsi que des limites nécessaires pour les travaux. La Cellule ferroviaire de la Région wallonne ne compare en fait que le trajet le plus rapide avant et après le plan de transport 2014 et en déduit un impact général pour tous les voyageurs de toute la ligne.

Sur la ligne 96 par exemple, l'impact du nouveau plan serait de plus de 7 % de temps de parcours. Il est vrai que pour le voyageur de Mons qui emprunterait l'IC-F en 44 minutes hier pour relier Bruxelles-Midi au matin mettrait à partir de 47 minutes avec l'IC-14. Par contre, ce même voyageur de Mons qui emprunterait l'IR-J en 50 minutes gagnerait aujourd'hui 3 minutes par trajet avec l'IC correspondant.

Les voyageurs de Soignies qui avaient des parcours de 27 et 29 minutes effectuent maintenant le trajet en 28 ou 29 minutes selon la relation empruntée. Enfin, les voyageurs de Braine-le-Comte avaient des temps de parcours de 20 et 23 minutes contre 20 et 22 minutes.

Avec cette approche qui comptabilise tous les voyageurs des gares IC wallonnes de la ligne 96 entre Mons et Bruxelles-Midi, nous obtenons une différence de temps de parcours de 0 % pour Mons, de -4 % pour Tubize, de +2 % pour Soignies et -2 % pour Braine-le-Comte.

En moyenne, pour ces gares et en fonction du nombre de voyageurs, l'impact sur le temps de transport est de -0,35 % des temps de parcours et non de +7 % comme avancé par la Cellule ferroviaire de la Région wallonne.

La Région wallonne est invitée à prendre connaissance de la méthodologie développée ci-dessus qui considère l'impact pour tous les voyageurs de la ligne et de se positionner au sein de la plate-forme intermodale qui réunit depuis octobre 2015, les différents *stakeholders* de la SNCB dans la construction du futur plan de transport 2017.

J'ai demandé à la SNCB de s'attacher à réduire autant que possible les temps de parcours en travaillant sur

les arrêts en gare et leur durée ainsi que sur le matériel roulant.

Enfin, la SNCB adapte continuellement son offre de transport pour répondre à la demande de mobilité. Ainsi, depuis le 14 décembre 2015, les navetteurs de Binche-La Louvière disposent d'un train P supplémentaire le matin et le soir pour rejoindre Bruxelles et la correspondance à Braine-le-Comte.

29.03 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour les exemples que vous donnez car ce sont ceux de notre région. Nous voyons que Jurbise, Braine-le-Comte bénéficient d'améliorations mais c'est moins le cas pour d'autres régions de Wallonie. Très sincèrement, je crois que vous le savez, je vous souhaite de pouvoir continuer à travailler en faveur du rail pour l'ensemble des usagers du pays, mais vous l'aurez compris également, des navetteurs wallons.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 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 remise en service des automotrices rénovées de type MR75" (n° 8345)

30 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opnieuw inzetten van de gerenoveerde treinstellen van het type MR75" (nr. 8345)

30.01 Laurent Devin (PS): Ma question porte sur les premières automotrices MR75.

30.02 Jacqueline Galant, ministre: (...)

30.03 Laurent Devin (PS): On attend le PS19!

Monsieur le président, madame la ministre, quand je vous vois sourire comme cela, je vois le bonheur que vous avez d'être avec un président sp.a, un député PS. Vous vous retrouvez tout de suite chez vous!

Les premières automotrices MR75 datant de la fin des années 70, qui ont été rénovées par la SNCB, refont leur apparition sur le rail belge en ce mois de janvier 2016. Cette opération, qui doit permettre de donner une seconde jeunesse à 44 automotrices, a commencé l'an dernier et se poursuivra jusqu'en 2020. Le coût est estimé à 147 millions d'euros.

Les automotrices MR75 étaient reconnaissables à leur extrémité caractéristique en forme de "nez de cochon", leur livrée rouge, leurs très hautes banquettes et surtout leurs portes souvent défectueuses en raison du vieillissement du matériel. Les travaux de rénovation offriront quelque 15 à 20 années de vie supplémentaire à ce matériel.

Madame la ministre, combien d'automotrices ont-elles déjà été remises en service à l'heure actuelle? Sur quelles lignes sont-elles utilisées? Pouvez-vous nous détailler les rénovations intérieures et extérieures apportées à ces automotrices? Quel est l'agenda prévu pour la remise en service de la totalité des automotrices rénovées?

30.04 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Devin, la première automotrice rénovée a été mise en service commercial ce lundi 11 janvier 2016. Elle assure principalement des trains de la relation Turnhout-Binche. Au total, 44 automotrices seront rénovées. Outre le renouvellement de la peinture, du câblage, de l'isolation, de l'intérieur et des fenêtres, vous trouverez ci-après quelques autres modifications majeures, à savoir le renouvellement du système de chauffage et d'aération, l'ajout d'un système d'information aux voyageurs, de nouveaux modules de toilettes avec système fermé dont un wc adapté aux personnes à mobilité réduite. C'est bien qu'elles soient fermées!

30.05 Laurent Devin (PS): Pour y avoir circulé très fréquemment, je peux effectivement vous dire que c'est mieux qu'elles soient fermées!

30.06 Jacqueline Galant, ministre: Il y a aussi la prise de 220 volts et l'ajout d'un espace multifonctionnel avec portes intérieures automatiques. En 2016, quatre automotrices seront terminées. Les années

suivantes, ce nombre sera porté à dix automotrices par an.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 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 diminution du nombre de jours de congé à la SNCB" (n° 8346)

31 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verminderen van het aantal verlofdagen bij de NMBS" (nr. 8346)

31.01 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, les directions des filiales du chemin de fer (SNCB, Infrabel et HR-Rail) ont, comme elles l'avaient annoncé, fait passer en force les mesures sociales qui doivent garantir l'augmentation de la productivité des cheminots que vous avez imposée. En conséquence, les syndicats ont décidé de maintenir le préavis de grève de 48 heures déposé pour les 6 et 7 janvier.

La commission paritaire nationale a approuvé des mesures relatives à la hausse de la productivité. Les mesures en question prévoient entre autres l'augmentation du nombre effectif de jours de travail et la réduction du nombre de jours de congé l'année de départ à la pension.

Madame la ministre, la diminution des jours de congé pour les travailleurs de la SNCB est-elle une décision irréversible? De combien de jours de congé parle-t-on? Pouvez-vous nous détailler les autres mesures destinées à augmenter la productivité de la SNCB d'ici 2020? Quand ces mesures seront-elles mises en place? Je vous remercie.

31.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur, trois mesures ont été approuvées par la commission paritaire nationale du 16 décembre 2015. Premièrement, la réduction du droit aux congés en fonction de la date de la pension. Les agents statutaires recevaient, quel que soit le moment de la retraite, la totalité des jours de congé annuels pour l'année courante. Or, le congé annuel est réduit proportionnellement au total des périodes de l'année civile considérée pendant lesquelles l'agent n'a pas été en activité de service, c'est-à-dire toutes les périodes pour lesquelles il n'a pas touché sa rémunération intégrale.

Il existait, à titre de dérogation, une exception dans la réduction des congés annuels de vacances pour l'année de la retraite. Dans le cadre des mesures d'augmentation de la productivité, cette particularité a été rectifiée. Cette mesure concerne en moyenne 1 615 agents pensionnés par an entre 2015 et 2021 et est applicable à partir du 1^{er} janvier 2016.

L'augmentation du nombre effectif des jours de travail. La durée de travail au sein des chemins de fer belges est fixée pour toutes les catégories de personnel effectuant des prestations à temps plein à un équivalent de 36 heures par semaine. Comme les agents prestent souvent 38 heures par semaine, cet équivalent donne lieu à 13 jours de crédit par année-calendrier, accordés dans les conditions fixées par le règlement. Pour un agent travaillant à temps plein, chaque fois que les absences cumulées pour raison médicale, pour un motif autre que le jour de congé compensateur, fixe et variable, ou repos de dimanche et de jour férié, atteignent 18 jours, le nombre de jours de crédit à accorder sera diminué d'un jour pour que ces jours d'absence ne donnent pas droit eux-mêmes à des jours de compensation. Cette mesure est applicable également à partir du 1^{er} janvier 2016.

Le troisième point, c'est la suppression de la double compensation pour jours fériés légaux et extralégaux pour certaines catégories de personnel. Le personnel des chemins de fer belges dispose de 65 jours de repos correspondant aux 52 dimanches en cycle régulier et aux 13 jours fériés officiels. Chaque année, en sus du congé annuel de vacances, il est accordé un nombre de congés supplémentaires égal au nombre de coïncidences de jours fériés officiels avec un samedi ou un dimanche.

Ces deux points réglementaires concernent tout le personnel statutaire occupé à temps plein quels que soient le régime ou le site de travail. Par contre, en cycle régulier (agent travaillant du lundi au vendredi) par exemple, le personnel de l'administration centrale, lorsqu'un jour férié officiel coïncide avec un dimanche ou un congé compensatoire fixe, le nombre de repos est réduit en conséquence. Or il n'est pas prévu de réduction pour les agents travaillant dans les cycles irréguliers, les 65 repos étant alors toujours garantis en plus des jours de congé supplémentaires. Par conséquent, les jours fériés coïncidant avec un samedi ou un

dimanche sont doublement compensés pour cette catégorie de personnel. La décision actuelle vise dès lors à rectifier cette lacune de la réglementation.

Cette mesure est applicable depuis le 1^{er} janvier 2016. D'autres mesures seront discutées lors de réunions dans les prochaines semaines.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Ik zet mijn vraag nr. 8430 om in een schriftelijke vraag. Zodoende kunnen wij deze vergadering beëindigen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.25 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.25 heures.