

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 22 JUNI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 22 JUIN 2009

Après-midi

La séance est ouverte à 14.42 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.42 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12655 van de heer Logghe is omgezet in een schriftelijke vraag.

01 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "aandachtspunten voor de toekenning van rijgeschiktheidsattesten door het CARA" (nr. 13073)**

01 **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les priorités en matière d'octroi d'attestations d'aptitude à la conduite par le CARA" (n° 13073)**

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, deze vraag gaat over de toekenning van rijgeschiktheidsattesten door CARA. Dit is een vrij specifieke aangelegenheid maar voor de personen die ermee worden geconfronteerd natuurlijk een belangrijke aangelegenheid, omdat het bepaalt in hoeverre zij nog mobiel zijn met de wagen.

Personen met een beperking ten gevolge van een chronische ziekte of handicap moeten hun rijbewijs periodiek laten hernieuwen. Zij moeten hiervoor, afhankelijk van de aandoening, om de zes maanden of om het jaar een medisch onderzoek ondergaan waarna ze een rijgeschiktheidsattest kunnen bekomen.

Vroeger leverde alleen CARA, het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing, dergelijke attesten af. Nu moeten, strikt genomen, alleen nog kandidaten die een vermindering van de functionele vaardigheden vertonen ten gevolge van een neurologische of locomotorische aandoening naar CARA worden doorverwezen. Andere kandidaten kunnen nu ook bij behandelende artsen of specialisten terecht.

In de praktijk echter willen heel wat artsen en specialisten geen rijgeschiktheidsattest toekennen omdat zij vrezen aansprakelijk gesteld te kunnen worden. Daardoor hebben de kandidaten geen andere keuze dan een beroep te doen op de diensten van CARA.

De medische onderzoeken van CARA worden afgenomen in Brussel. Voor personen met een chronische ziekte is het evenwel vaak niet evident om dergelijke reis te maken. De verplaatsingen die zij normaal maken zijn immers vrij beperkt en lokaal. Het zou voor deze mensen dan ook een hele hulp zijn, dat is ook de vraag van de patiëntenverenigingen, mocht CARA op periodieke momenten deze medische onderzoeken regionaal kunnen organiseren. Dat is nu reeds het geval voor de praktijktests van CARA. Wij denken dus dat dit misschien ook mogelijk moet zijn voor de medische onderzoeken.

Een ander punt dat door patiëntenverenigingen wordt aangekaart, zijn de lange wachttijden.

Zij die reeds over een rijgeschiktheidsattest beschikken, zijn hiervan op de hoogte. Zij zijn voorbereid en leggen tijdig een afspraak bij CARA vast. De situatie is anders voor wie voorheen geen rijgeschiktheidsattest nodig had en wiens fysieke of psychische toestand op een gegeven moment niet meer beantwoordt aan de medische minimumnormen voor het besturen van een voertuig. Die persoon moet zijn rijbewijs binnen de 4 dagen bij het gemeentebestuur inleveren en verliest daardoor uiteraard een groot deel van zijn mobiliteit. Buiten de wettelijke termijn moet hij vaak 3 of 4 maanden wachten voor hij bij CARA terechtkan. Ook daar

wordt men geconfronteerd met wachtlijsten.

Een dergelijke lange wachttijd belemmert de handelingsvrijheid van mensen met een chronische ziekte, dat is duidelijk. Nochtans is voor hen mobiliteit zeer belangrijk, om hun zelfstandigheid zo lang mogelijk te behouden, vandaar een aantal vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, is het mogelijk samen met de minister van Volksgezondheid een initiatief uit te werken waardoor artsen en specialisten meer vertrouwd geraken met het toekennen van rijgeschiktheidsattesten, zodat dit plaatselijk, in de vertrouwde omgeving van de patiënten kan worden opgelost?

Ik heb deze vraag ook voorgelegd aan uw collega, de minister van Volksgezondheid. Zij heeft in het kort gezegd geantwoord dat zij de dokters niet kan verplichten rijgeschiktheidsattesten toe te kennen maar dat zij met u zou overleggen om dat te stimuleren.

Ten tweede, bent u er voorstander van om, naar het voorbeeld van de praktijktests, ook de medische onderzoeken in de toekomst periodiek regionaal te organiseren? Acht u een initiatief in die zin haalbaar?

Ten derde, welke maatregelen kunnen er worden genomen om de wachttijden te verkorten? Drie tot vier maanden is toch een hele periode.

Ik heb nog een kleine, bijkomende vraag. Eerder in de commissie hebt u toegezegd dat de kostprijs van de periodieke rijbewijzen zou verdwijnen. Men is dat aan het uitwerken. Misschien kunt u daarvan de stand van zaken en de timing geven.

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, ik ben mij wel degelijk bewust van de problematiek van de medische rijgeschiktheid. Enerzijds kan elke arts de rijgeschiktheid bepalen. Anderzijds wordt een bestuurder in een aantal gevallen verplicht om naar het CARA, het Centrum voor Rijgeschiktheid van het BIVV, te gaan.

U hebt volkomen gelijk. Het is juist dat de artsen voldoende moeten worden geïnformeerd over de medische criteria inzake het rijbewijs. Ze moeten ook een grondige kennis van de gevolgen van bepaalde aandoeningen op de rijgeschiktheid hebben. In geval van twijfel zullen zij zeker en vast geneigd zijn om dat over te laten aan de specialisten van het CARA. Ik weet evenwel niet of het een kwestie is van het ontlopen van aansprakelijkheid dan wel een kwestie van het beroep doen op een gespecialiseerd centrum.

Het is evident dat de informatie-inspanningen naar het medisch korps moeten worden hernieuwd, hetzij via folders, hetzij via bijeenkomsten of een bijscholing.

Het CARA krijgt inderdaad meer klanten over de vloer. Er wordt hoofdzakelijk in Brussel gewerkt gelet op de complexiteit van de noodzakelijke onderzoeken. In de mate van het mogelijke wordt echter ook in lokale centra gewerkt. Een verdere decentralisatie, evenals het verkorten van de wachtermijnen, die inderdaad te hoog oplopen, maken de toekenning van bijkomende middelen voor het CARA, waarvan de dienstverlening eigenlijk kosteloos is, absoluut noodzakelijk.

Op dit ogenblik wordt bij het BIVV onderzocht hoe de bijkomende middelen kunnen worden gegenereerd, hetzij intern, hetzij extern, om zo aanwervingen te doen en aldus de wachttijden te verkorten.

U had nog een aanvullende vraag over de kostprijs van de periodieke rijbewijzen. Daarover hebben we principieel gezegd dat ons departement daarvan wenst af te zien, omdat de kosten van de ambtelijke behandeling daarvan dermate hoog zijn dat wij dat beter gewoon schrappen.

Alleen willen wij het definitieve akkoord van de gemeentebesturen of van de associaties van de gemeentebesturen om de mensen niet verder te factureren. Zodra dat in orde is, kunnen wij verder gaan. Dat blijft onze stelling.

01.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik noteer dat u het engagement aangaat om samen met de minister van Volksgezondheid nogmaals een informatiecampagne op te starten gericht naar het medisch korps en dat er middelen worden gezocht voor een verdere decentralisatie en het afbouwen van de wachttijd. Het lijkt mij essentieel om de mensen geen

drie tot vier maanden immobiel te laten. Ik hoop dat dat binnen afzienbare tijd tot resultaten zal leiden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 13124 de M. Xavier Baeselen est reportée. La question n° 13141 de M. Jean-Luc Crucke est transformée en question écrite.

02 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un éventuel plan de licenciement à Brussels Airport Company" (n° 13234)**

- **Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le personnel de la BAC" (n° 13850)**

02 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een eventueel ontslagplan bij Brussels Airport Company" (nr. 13234)**

- **mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het personeel van BAC" (nr. 13850)**

02.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, depuis quelques jours des rumeurs persistantes circulent à propos de l'existence d'un plan de licenciement à Brussels Airport Company. Ainsi, il est fait état d'un licenciement collectif qui devrait toucher 150 à 250 travailleurs.

Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet? Confirmez-vous ce plan de licenciement? Dans l'affirmative, en connaissez-vous la teneur ainsi que les répercussions sur le personnel? Quelle est la position du gouvernement concernant ces licenciements? Pour rappel l'État belge détient 25% des parts de l'aéroport.

02.02 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, het ex-personeel van de ex-Regie der Luchtwegen werd in het verleden overgeheveld, eerst naar BIAC en dan naar BAC. Het gaat thans nog over een 700-tal personeelsleden, circa 300 statutairen en 400 contractuelen. Er heerst momenteel een grote bezorgdheid omtrent de saneringsplannen die, onder meer in toepassing van het Berger-rapport, binnenkort zouden worden geïmplementeerd.

Er is sprake van een 200-tal afdankingen, waarvan 80 in de security. Het is volgens mij dan ook aangewezen om hierover meer duidelijkheid te krijgen. Ik heb vernomen dat dit dossier op de ondernemingsraad van 15 mei werd uitgesteld.

Ik heb de volgende vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u meer toelichting geven bij de op til zijnde saneringsplannen? Over hoeveel personeelsleden gaat het? Hoeveel van hen zijn statutair en hoeveel contractueel? Kan er eventueel worden gezorgd voor alternatieve tewerkstelling en dergelijke? Op welke wijze kunnen wij ervoor zorgen dat de rechten van de statutaire personeelsleden worden gevrijwaard?

02.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Chers collègues, aucun plan de licenciement n'a été décidé par le conseil d'administration de Brussels Airport Company. Néanmoins, il est certain que la crise du transport aérien ne touche pas seulement les compagnies aériennes, mais également les gestionnaires de l'aéroport, qui ont vu leurs revenus chuter à la suite d'une diminution du trafic – principalement, celui de cargo.

Dans ce contexte, il est exact que la direction de l'aéroport examine les différentes possibilités pour contrer, dans une certaine mesure, cette baisse de revenus, notamment via une éventuelle restructuration.

U weet zeer goed wat het betekent, als men in de huidige omstandigheden over de herstructurering van een bedrijf spreekt.

Le gouvernement est représenté dans le conseil d'administration de cette société privée en tant qu'actionnaire minoritaire. Vous comprendrez que, dans ces circonstances, ses représentants sont supposés veiller à ce que les décisions prises par le conseil d'administration respectent les intérêts de l'État

belge.

Pour ma part, en tant que secrétaire d'État à la Mobilité, je veillerai à ce que l'exploitant de l'aéroport dispose du personnel nécessaire pour pouvoir respecter ses obligations, notamment sur le plan de la sécurité et de la sûreté du transport aérien. C'est d'ailleurs au nom de cette préoccupation que je suis déjà intervenu auprès de l'exploitant de l'aéroport. Ses obligations sont fixées dans une réglementation européenne et dans les licences d'exploitation qui ont été accordées à l'aéroport.

Wat de aantallen betreft, mevrouw Somers, kan ik u niets zeggen, omdat de directie dat nog niet heeft voorgelegd aan de raad van bestuur.

Ik kan dus op om het even welk cijfer geen ja of neen zeggen. Ik kan u wel meedelen dat wat de rechten van de statutaire personeelsleden betreft, de minister bevoegd voor Ambtenarenzaken – het gaat over statutaire ambtenaren – ter zake de evaluatie zal moeten doen. Van zodra BAC maatregelen concreet heeft uitgewerkt en ze goedgekeurd zijn door de raad van bestuur met daarin vertegenwoordigers van de regering, zult u op basis van de statutaire garanties die deze mensen hebben, de minister van Ambtenarenzaken zelf moeten ondervragen. Dat valt volkomen buiten mijn bevoegdheid.

Ik herhaal dat ik inzake de veiligheid en de zekerheid van het luchttransport mijn verantwoordelijkheid zal opnemen. Ik heb dat trouwens al gedaan. Wat betreft vooral de administratieve ambtenaren zult u te gelegener tijd collega Steven Vanackere moeten ondervragen over het aanvaarden van eventuele voorstellen of maatregelen.

02.04 Karine Lalieux (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse bien qu'elle soit un peu vague.

Alors que cela avait été annoncé depuis un certain temps, le dossier ne semble pas avoir évolué pour les gestionnaires. Avant de procéder à un licenciement total, j'espère que l'on tiendra compte des opportunités qu'offre le gouvernement par rapport au chômage technique tant des ouvriers que des employés. La responsabilité d'un actionnaire minoritaire public et étatique rappelle peut-être aussi certaines choses offertes à certains employeurs et financées par l'État lui-même. J'espère que cela entrera en ligne de compte. Je n'hésiterai pas à interroger votre collègue de la Fonction publique car, là aussi, des règles doivent être respectées. Je ne doute pas qu'ils les respecteront mais qu'on n'en profite pas pour faire un grand plan de restructuration sans penser à l'avenir ou sans penser aux opportunités offertes!

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, j'entends bien que vous comptez demander que le personnel nécessaire pour la sécurité reste en place. Nous n'avons effectivement pas des bons bulletins en matière de sécurité. J'ignore s'il y a un manque de personnel qualifié. Toutefois, les bulletins européens relatifs à la sécurité de l'aéroport de Zaventem sont catastrophiques. J'espère que l'on en tiendra également compte dans le cadre de ce plan de restructuration et que cela s'améliorera au fil des mois.

02.05 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp dat u, indien er effectief nog niets is beslist over het aantal afdankingen, momenteel nog geen nadere details ter zake kunt geven.

Ik ben blij dat u op het vlak van veiligheid en zekerheid uw verantwoordelijkheid zult nemen.

In mijn vraag had ik echter ook verwezen naar de ondernemingsraad van 15 mei 2009, waarop de discussie over het topic in kwestie – naar mijn weten en volgens mijn informatie – is uitgesteld. Is mijn informatie al dan niet correct? Om welke reden kwam het uitstel er?

Over het statuut van de personeelsleden zal ik mij zeker tot minister Vanackere wenden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 13245 de Mme Nyssens est reportée.

03 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les

caractéristiques techniques qui empêchent les caméras placées aux feux rouges de flasher en dessous des trente kilomètres par heure" (n° 13284)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les caméras installées aux feux rouges" (n° 13555)

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische eigenschappen waardoor de camera's aan rode lichten niet kunnen flitsen onder dertig kilometer per uur" (nr. 13284)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "roodlichtcamera's" (nr. 13555)

03.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ces dernières années, les carrefours équipés de feux rouges ont été sécurisés par l'installation de caméras capables de flasher les contrevenants qui "brûlent" ces feux.

L'efficacité de ces radars semble bien réelle mais toutefois pas infaillible. En effet, la presse révèle qu'en raison des critères techniques auxquels ces caméras doivent satisfaire pour être homologuées, il ne leur est pas possible de flasher en dessous de la vitesse de 30 km/h lorsque le feu passe au rouge.

Or, selon l'article de presse paru à ce sujet, 90% des franchissements de feu rouge se font en dessous de 30 km/h. Si cette information est exacte, elle relativise l'utilité des caméras installées aux feux rouges et surtout, elle est de nature à générer des comportements dangereux.

Dès lors, j'en viens à mes questions.

Confirmez-vous qu'en dessous de 30 km/h lorsque le feu est rouge, les radars homologués en Belgique ne peuvent pas constater l'infraction? Si oui, pour quelle raison? Entrerait-il dans vos intentions de modifier l'arrêté royal de 1997 qui détermine les conditions techniques de ces radars?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij uiteraard aan bij de vragen die door collega De Bue zijn gesteld.

Een paar weken geleden verscheen in de media het vreemd bericht dat de roodlichtcamera's niet meer zouden mogen flitsen bij een snelheid van minder dan 30 km/u. Het was bijna een handleiding om ongemerkt door het rood licht te kunnen rijden, wat natuurlijk geen wenselijke boodschap is.

We zijn dan even de reglementering gaan nakijken. In de bijlagen bij het koninklijk besluit van 11 oktober 1997 met betrekking tot de camera's worden de technische voorschriften beschreven waaraan de meettoestellen die een voertuig registreren, moeten voldoen. Hierin worden allerlei regels beschreven voor een correcte werking van deze camera's. In het bericht dat in de media verscheen naar aanleiding van het KB dat in de maak zou zijn, stond dat wie trager dan 30 km/u door het rood licht rijdt niet langer zou worden geflitst.

Mijnheer de staatssecretaris, klopt deze berichtgeving effectief? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het nieuwe KB waarover in de pers werd bericht? Wat is de inhoud van dat KB? In hoeverre bestaat er vandaag een probleem met voertuigen die met een snelheid van lager dan 30 km/u door het rood licht rijden? Zijn hierover cijfers beschikbaar? Zal dit nieuwe KB geen problemen opleveren met personenwagens die tegen 30 km/u of minder het rode licht voorbij rijden? Bestaan er statistieken die aangeven wat het aandeel is van dergelijke overtredingen?

03.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, tout d'abord, je puis confirmer à Mme De Bue et à M. Van den Bergh que, selon la réglementation sur l'homologation des caméras feux rouges, le franchissement d'un feu rouge, après un délai d'une seconde à une vitesse inférieure à 30 km/heure, n'est pas pris en compte par les appareils de mesure légalement utilisés pour l'enregistrement des véhicules qui franchissent le feu rouge.

Er is daarmee dus geen rekening gehouden.

L'argumentation qui nous a amené à valider cette limite de 30 km/heure était justifiée par le fait que les services de secours (les ambulances, les pompiers, la police) doivent pouvoir franchir le feu à vitesse

modérée, mais après avoir marqué l'arrêt, et qu'un véhicule bloqué dans le carrefour, par exemple un camion semi-remorque désirant tourner à gauche, sa remorque étant encore sur les boucles d'induction électromagnétiques qui servent au mesurage, doit pouvoir dégager le carrefour sans être flashé.

Het is wel degelijk de bedoeling dat een politiewagen of een ambulance die is gestopt om het rood licht te respecteren, kan doorrijden aan een snelheid van minder dan 30 kilometer per uur, zonder dat er een proces-verbaal kan worden opgemaakt. U moet weten dat ik tegelijkertijd vragen krijg van onder meer het Rode Kruis en van instellingen die zieken vervoeren om geen PV te laten opstellen. Ik kan dit echter niet via een algemene maatregel treffen. Zij moeten wel degelijk stoppen, maar zij mogen langzaam voorbijrijden tegen een snelheid van minder dan 30 kilometer per uur.

Les appareils qui fonctionnent sur le réseau belge n'ont jusqu'à présent jamais posé de problème de quelque nature que ce soit.

Je ne dispose d'aucune indication sur les vitesses auxquelles les feux rouges sont franchis aujourd'hui. Néanmoins, je m'interroge quant à la façon dont on a procédé pour constater que 90% des franchissements de feux rouges ont lieu à une vitesse inférieure à 30 km/h en sachant que les caméras ne flashent pas en dessous de cette vitesse!

Wij beschikken niet over cijfers. We kunnen dan ook geen percentage vastleggen, noch zeggen welke de omvang is. We hebben die instelling alleen gedaan voor de goede gang van zaken, voornamelijk voor de hulpdiensten en om voornamelijk gelede voertuigen niet bijzonder te beboeten.

De nieuwe reglementering die op stapel staat en die uitgaat van de wettelijke metrologie van de FOD Economie, behoudt ook de bestaande regeling van de 30 km per uur, precies omdat wij met de huidige regeling echt geen bijzondere problemen hebben, ook al lijkt dat op het eerste gezicht nogal eigenaardig. Het is echter in het belang van de hulpdiensten en van de vrachtwagenchauffeurs met bijzonder lange voertuigen.

03.04 Valérie De Bue (MR): Merci pour votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. J'entends bien votre argumentation mais je me demande si ce n'est pas un mauvais signal d'annoncer qu'on ne risque pas de procès-verbal sous les 30 km/h, qu'il existe une sorte d'impunité. En outre, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel, a fait lui-même l'exercice d'installer un radar automatique sur un passage à niveau et a pu constater un grand nombre de franchissements illicites à une vitesse bien inférieure à 30 km/h. Je m'interroge donc sur l'équilibre à trouver entre le signal donné et le fait de tenir compte des services de secours. N'y a-t-il pas un autre compromis possible?

03.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp goed de problematiek en de reden waarom dit zo wordt ingesteld. Wat ik minder kon appreciëren, was de berichtgeving ter zake. U hebt dit natuurlijk niet zelf in de hand, maar het bericht in de kranten dat men onder de 30 kilometer per uur niets riskeert, vond ik erg ongelukkig. Ik denk dat wij moeten vermijden dat dit de algemeen gangbare informatie wordt. Dit kan natuurlijk worden verholpen door af en toe een bemande controle te doen op het rijden door het rood licht.

03.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, ik wil daar toch op reageren. Het is niet omdat deze voertuigen niet worden geflitst dat, indien er een ongeval gebeurt, zij niet aan de verliezende kant staan.

Soyons clairs, à partir du moment où un accident s'est produit, ils sont perdants dans cette affaire! On ne peut pas passer lorsque le feu est au rouge! Si une ambulance brûle un feu rouge, même à 20 km/h, et percute une autre voiture, elle sera en défaut.

Madame De Bue, vous avez donné l'exemple des gens qui "brûlent" les feux aux passages à niveau. Vous avez pu constater le nombre d'accidents mortels déjà enregistrés. La direction d'Infrabel va mener une campagne "choc" à cet égard car de nombreuses personnes ont pris ce risque avec les conséquences dramatiques que l'on connaît.

Il ne faut pas mélanger la sécurité routière et les risques exceptionnels, plus graves encore, liés au fait de ne

pas respecter les feux aux passages à niveau.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 13359 de M. Lavaux est transformée en question écrite. M. Van der Maelen est absent, sa question est donc retirée.

04 Questions jointes de

- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction déjà très avancée du terminal low cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13372)**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'action en référé contre le terminal low cost à Bruxelles" (n° 13502)**

04 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de reeds zeer ver gevorderde bouw van de lowcostterminal op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 13372)**

- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vordering in kort geding tegen de lowcostterminal in Brussel" (nr. 13502)**

04.01 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je reviens à la problématique du futur terminal low cost à l'aéroport de Bruxelles-National. Voilà presque trois semaines, j'ai eu l'occasion de me rendre moi-même sur les lieux du chantier, occulté par d'énormes panneaux de plus de cinq mètres de haut. En grimpant sur une escabelle, j'ai pu apercevoir ce qui s'y passait.

J'ai été surpris par l'état d'avancement des travaux et par le gigantisme de ce nouveau terminal: d'après ce que j'ai pu en voir, il représente plusieurs milliers de mètres carrés en travaux, ce qui semble plus important encore que ce qui existe à Liège ou à Charleroi. Les travaux sont de taille: ils concernent du gros oeuvre, de la maçonnerie, des parois, des sols en béton, des câblages, une modification très importante de la circulation et une rénovation complète de l'ancienne aérogare. En réalité, il s'agit quasiment d'un nouvel aéroport. D'ailleurs, on songe à lui attribuer une appellation spécifique.

De plus, il faut ajouter que ce terminal est idéalement situé puisqu'il est juste en face de la sortie de la gare SNCB et des parkings. Il faut ajouter que la distance est particulièrement courte entre l'enregistrement, où une simplification est annoncée en ce qui concerne les bagages, et l'embarquement dans ces locaux magnifiquement rénovés, et tout cela pour un coût bien moindre pour les compagnies low cost que le coût actuel des compagnies aériennes classiques.

Monsieur le secrétaire d'État, je suis préoccupé par l'impact de ce terminal et par la manière dont sont conduits les travaux.

Avez-vous eu l'occasion de visiter le chantier?

Pour quelle raison le chantier est-il occulté de la sorte?

Partagez-vous mon point de vue sur l'ampleur des travaux engagés?

Quelle est la surface totale dédiée à ce terminal?

Combien de passagers seront-ils accueillis?

Pensez-vous toujours qu'un permis d'urbanisme et un permis d'environnement ne sont pas utiles, malgré l'ampleur du chantier?

Que pensez-vous du fait que les tarifs d'exploitation seront préférentiels alors que le service sera finalement meilleur que pour les autres passagers (distance à parcourir, simplification des procédures d'embarquement)?

Compte tenu du gigantisme de ce terminal, continuez-vous à penser que des études d'incidence, notamment

environnementales ne sont pas nécessaires? Allez-vous faire les démarches nécessaires auprès de vos collègues régionaux pour qu'une information correcte puisse avoir lieu à ce sujet afin de savoir ce qui se passe exactement dans le cadre de chantier?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, on assiste durant ces dernières années à une évolution importante du transport aérien en Europe avec le développement et surtout la croissance rapide des compagnies dites low cost et que j'appelle pour ma part low fares.

Ces compagnies représentent déjà plus de 20% du trafic en Europe. Et selon toute probabilité, ce taux est encore appelé à croître à l'avenir.

Dans ce contexte, je comprends parfaitement la volonté de l'exploitant de l'aéroport d'ouvrir un terminal spécifique afin de répondre à la demande actuelle et à venir.

Par ailleurs, cette croissance empiète au moins partiellement sur les parts de marché des compagnies traditionnelles et je peux comprendre la réaction de ces dernières qui veulent défendre leurs intérêts.

Personnellement, je ne souhaite pas privilégier un modèle économique par rapport à un autre, mais je tiens à ce que la concurrence ait lieu dans les règles et que le passager consommateur obtienne les services pour lesquels il paie. C'est dans cette optique que la récente directive européenne relative aux redevances aéroportuaires prévoit la possibilité pour l'exploitant d'offrir des services différenciés moyennant le respect de certains critères comme la transparence, la consultation et la relation entre le coût des services et le prix demandé.

À noter que cette possibilité de services différenciés ne s'applique pas uniquement pour les low cost ou low fares, mais peut aussi viser les services dits de haut de gamme.

Au niveau environnemental, force est de constater que les compagnies que vous citez comme low cost en activité actuellement utilisent des avions de nouvelle génération peu bruyants et peu polluants et que leur taux de remplissage est assez élevé. En outre, ces compagnies sont soumises exactement aux mêmes règles que les autres, tant en matière de restrictions d'exploitation nocturne qu'en matière de quotas d'émissions. Les normes que nous avons établies pour l'aéroport sont donc applicables à toute compagnie qui viendrait s'installer à Zaventem.

Pour répondre concrètement à vos questions, monsieur Dallemagne, je n'ai pas visité le chantier mais j'ai interrogé l'exploitant de l'aéroport, qui m'a fait part notamment des informations suivantes. Premièrement, les travaux d'aménagement du terminal qui accueillera les compagnies low cost à l'aéroport de Bruxelles-National sont cloisonnés pour des questions de sécurité uniquement. Il faut en effet empêcher les passagers et autres visiteurs de l'aéroport d'accéder au chantier. Pour donner des détails, puisque je les ai demandés, les travaux portent sur l'installation de 12 comptoirs check-in, un carrousel de bagages, deux machines pour le screening des passagers, un espace de shopping, un corridor et quatre portes d'embarquement, le tout sur une superficie totale de 15.000 mètres carrés divisée en plusieurs niveaux (le départ, le shopping, le tarmac).

Dans une première phase, ce terminal aura une capacité de 36 rotations par jour. Contrairement à l'impression que vous avez formulée, monsieur Dallemagne, le futur terminal low cost ou low fares est donc plus petit que celui de Charleroi dont la superficie au sol est de 30.000 mètres carrés, soit le double de ce que les exploitants de l'aéroport de Zaventem sont en train de réaliser.

En ce qui concerne le permis de construction et le permis environnemental, la Brussels Airport Company a demandé et obtenu le 17 novembre 2008 – pour être tout à fait précis – le permis de construction pour les travaux dans la partie 'airsides' (côté pistes) de l'ancien terminal puisqu'il s'agit d'adaptations structurelles à l'espace shopping.

Toujours d'après l'exploitant, il n'est pas nécessaire à ce stade de demander un permis de construction pour les autres travaux. Il n'y a donc pas d'adaptation structurelle.

Comme je vous l'ai déjà indiqué lors d'une commission précédente, la décision quant à l'obligation ou non de réaliser une étude d'impact environnemental et les décisions en matière de permis pour ces travaux reviennent uniquement à la Région flamande qui est compétente en la matière.

La raison pour laquelle Brussels Airport Company souhaite instaurer des tarifs différenciés est que le niveau de service et de confort dans ce terminal est bien moindre avec, par exemple, des temps d'attente plus longs au niveau du check-in et du contrôle de sécurité ainsi que l'absence de tapis roulants, d'ascenseurs et de passerelles avion. En d'autres termes, les passagers doivent se rendre à pied vers l'avion pour l'embarquement et ce, sans protection contre les intempéries. Cette éventuelle différenciation de tarifs en fonction de la qualité du service offert devra de toute façon être justifiée de manière objective et transparente comme l'impose la directive européenne sur les redevances aéroportuaires.

Au niveau de l'information de mes collègues régionaux, je ne dispose pas de plus de renseignements que ceux que je viens de vous communiquer mais je ne manquerai pas de relayer leurs questions auprès de l'exploitant s'ils souhaitent obtenir davantage de précisions. Je suppose par ailleurs que s'ils demandent les mêmes informations, ils recevront exactement les mêmes réponses en ce qui concerne les aéroports sous leur surveillance.

04.03 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse circonstanciée.

J'entends que vous ne souhaitez pas privilégier un modèle économique plutôt qu'un autre au niveau de l'aéroport de Zaventem. Dans ce cadre, je note que les compagnies qui y sont actuellement installées intentent une action en référé contre les autorités aéroportuaires pour distorsion de concurrence estimant qu'aucun tarif préférentiel ne devrait pouvoir être appliqué avant mars 2011, date de fin de la convention tarifaire actuelle entre les compagnies d'aviation et l'aéroport. Il y a là un vrai problème. Pour des raisons de vacances judiciaires, les plaidoiries ne sont attendues que pour septembre.

J'ajoute que, dans un avis récent, le régulateur de l'aéroport a donné raison aux compagnies d'aviation soulignant le problème existant, à tout le moins jusqu'en mars 2011, quant à la possible application de tarifs préférentiels pour des nouvelles compagnies ou pour des compagnies développant de nouvelles liaisons.

Par ailleurs, en ce qui concerne les travaux d'aménagement, vous parlez de travaux très lourds, environ 15.000 mètres carrés et quatre nouvelles portes d'embarquement. Je suis interloqué par le fait qu'il ne faille un permis de construction que pour la partie qui donne sur les pistes – 'airsides' – et qu'à l'intérieur, on puisse faire ce que l'on veut. En tant que particulier, si je change une cloison ou une fenêtre dans ma maison, j'ai besoin d'un permis de construire. À Bruxelles, il faut un permis de construire dès qu'on change l'inclinaison d'un toit, un mur ou une ouverture dans une maison. Je suis donc extrêmement surpris d'entendre que cela ne pose pas de problème. J'estime que cela devrait en poser étant donné l'impact que cela aura pour l'aéroport. Il s'agit quand même d'une nouvelle aérogare. Quand on sait tous les contentieux qui existent entre l'aéroport et les riverains, je trouve que la moindre règle de prudence aurait été d'essayer de faire les choses de manière plus transparente et plus intelligente. Là aussi, il risque d'y avoir des recours.

Dans ce domaine, les directives européennes et l'arrêt du 28 février dernier de la Cour de Justice n'ont pas été respectés par l'aéroport.

Selon moi, il conviendrait d'être extrêmement prudent et de vérifier l'intérêt économique d'un tel développement. L'aéroport a une capacité de 28 millions de passagers et nous n'en sommes qu'à 17 millions aujourd'hui. On va donc augmenter la capacité de cet aéroport qui n'en a vraiment pas besoin. On sait également qu'il y a un terminal low cost à Charleroi et à Liège; alors pourquoi faut-il, sur un si petit territoire, en créer un troisième?

N'est-il pas temps que ces aéroports se spécialisent et arrêtent de se faire une concurrence dans laquelle tous sont, selon moi, perdants? Je ne parle ici que sur le plan économique et non pas de l'ensemble des autres éléments que je viens d'évoquer.

Le **président**: Mme Snoy, arrivée entre-temps, a le droit de réplique.

04.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous prie de m'excuser. Je ne pensais pas être en retard en arrivant 50 minutes après le début de la séance pour poser la dixième question de l'agenda.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question était quasiment semblable à celle de M. Dallemagne. Vous nous

avez apporté une réponse assez complète mais qui, d'après ce que j'en ai entendu, n'est absolument pas convaincante. Je voudrais insister sur le premier point, à savoir l'illégalité, selon moi, de cette construction. Vous nous dites que la Région flamande a accepté de déroger à l'obligation d'étude d'incidence. Je suis étonnée de vous entendre dire que "l'opérateur, le maître d'ouvrage, a jugé inutile de demander un permis pour la deuxième partie du bâtiment." Je ne le comprends pas! En effet, il n'y a pas que le bâtiment. Il faut se rendre compte de tout le trafic que ce nouveau terminal provoquera.

On le sait, la Cour européenne de Justice a condamné l'aéroport de Bierset pour l'absence d'étude d'incidence, alors qu'il n'y avait même pas eu de construction nouvelle particulière. C'est l'ouverture à tout un flux de vols de nuit – qui n'avait pas du tout fait l'objet d'une telle étude – qui avait été condamné après coup.

Il se peut que la Région flamande soit condamnée ou son permis annulé. Toutefois, l'État belge est administrateur dans Brussels Airport Company. Il est donc également responsable et se doit de ne pas commettre des actes contraires à la légalité et à l'Europe.

Quant à la pertinence économique et environnementale du low cost, je partage ce que vient de dire M. Dallemagne. D'un point de vue strictement économique, l'état du marché actuel du transport aérien et le fait que de nouvelles compagnies s'installent à Charleroi ne garantissent en rien le succès. Sur le plan environnemental et de la proximité avec Bruxelles, cela ne me semble pas être le moment d'augmenter le nombre de vols, alors que la situation est déjà extrêmement tendue avec tout le voisinage. Nous aurons l'occasion d'y revenir au cours de la séance. Ce n'est pas le moment d'amplifier le volume de nuisances et les difficultés à les diminuer.

04.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je dois tout d'abord faire remarquer à mes collègues qu'une des constantes que l'on peut constater dans ce pays est que le gouvernement fédéral entend respecter les compétences des entités fédérées. C'est déjà une bonne chose. Dès lors, si une compétence est propre à l'une des Régions, le gouvernement fédéral – moi y compris – doit la respecter, que cela plaise ou non. C'est donc une obligation pour moi.

Pour notre collègue, Mme Snoy, je vais répéter textuellement ce que j'ai dit: personnellement, je ne souhaite pas privilégier un modèle économique au détriment d'un autre. Je tiens à ce que la concurrence se déroule selon les règles en vigueur, de sorte que le passager consommateur obtienne le service qu'il demande. Ce n'est pas sans importance; nous ne vivons pas dans un pays caractérisé par un dirigisme socio-économique! Si un aéroport offre certains services, nous ne pouvons pas – encore une fois, que cela nous plaise ou non – interdire à un autre aéroport d'en faire autant. Il est d'ailleurs dans l'intérêt de la clientèle à ce qu'une saine concurrence ait lieu entre les différents aéroports.

Finalement, monsieur Dallemagne, en ce qui concerne les actions en justice, les sociétés en question – principalement les compagnies charters, appelons un chat un chat! – ont reçu de ma part une réponse très claire: si elles désirent profiter du confort troisième classe au lieu de la deuxième ou de la première classe, elles doivent adapter leurs prix en conséquence. La tarification sera donc appliquée en fonction de la qualité du service offert. Un voyageur en première classe bénéficie d'un autre accueil que celui qui se déplace en classe business ou en classe économique.

La directive européenne est très claire en la matière. Cependant, la tarification doit être établie sur une base transparente, ce que le régulateur va bien entendu vérifier. Étant donné ce qui précède, je ne m'immiscerai pas dans la gestion des aéroports sur ce plan.

04.06 Georges Dallemagne (cdH): Dois-je comprendre, monsieur Schouppe, que d'après vous, ceux qui prétendent que le tarif ne peut être modifié avant mars 2011 ont raison? Effectivement, qu'il s'agisse du régulateur ou de l'ensemble des compagnies aériennes, ils estiment de toute façon qu'aucune modification ne peut intervenir pour de nouveaux mouvements et de nouvelles compagnies avant cette date.

04.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Dallemagne, une directive européenne existe en la matière et chaque pays membre de l'Union européenne a pour obligation de traduire les directives européennes dans sa législation nationale, ce que je compte faire. La réglementation nationale doit être adaptée en conséquence.

04.08 Georges Dallemagne (cdH): Vous ne répondez pas à ma question, monsieur Schouppe!

04.09 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, si je vous comprends bien, on laisse tout faire! Dès lors, à quoi sert la législation relative à l'aménagement du territoire et à l'environnement? À suivre votre raisonnement, il faut laisser les investissements se faire sans aucune régulation! Votre raisonnement ne tient pas la route. En effet, vous n'ignorez pas qu'une telle infrastructure a une incidence énorme sur l'environnement, sur le cadre de vie, sur le réchauffement climatique. Tous les impacts de cette installation, vous ne voulez même pas les évaluer! Ce n'est pas responsable de votre part en votre qualité de représentant de l'État belge!

04.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Snoy, si vous n'êtes pas d'accord avec la décision du gouvernement flamand, adressez-vous à ce dernier. Mais je ne suis pas le 'go-between' entre vous et le gouvernement flamand, soyons clairs!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident survenu en gare de Dinant" (n° 13436)

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ongeval in het station van Dinant" (nr. 13436)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, il me semblait qu'il s'agissait d'une séance de questions et réponses, mais j'observe qu'il s'agit plutôt d'un débat sur le terminal low cost de Zaventem.

Monsieur le secrétaire d'État, je rappelle que j'avais déposé ma question le 25 mai; entre-temps sont intervenus de nouveaux éléments. Je simplifierai donc ma question.

D'abord, j'avais interpellé Mme Vervotte alors qu'elle était encore en charge de ce département, au sujet de ce que les professionnels de la SNCB appellent la "zone grise". Cette dernière nous avait clairement expliqué la procédure et les raisons de sécurité pour lesquelles elle avait été mise en place.

Elle nous avait indiqué qu'afin d'informer sa clientèle à ce propos, des articles en rapport avec la procédure de départ étaient souvent présentés dans le journal "Métro" ou dans le cadre de la campagne de courtoisie par divers slogans en rapport avec l'interdiction d'embarquer diffusés par des affiches sur les quais de gare et par des autocollants sur les portes de train. Il n'en est cependant pas moins vrai que cette procédure est peu ou mal connue de nos concitoyens et, pire encore, dans un pays aussi fréquenté que le nôtre par de nombreux visiteurs, qui arriveront par le terminal low cost évoqué tout à l'heure, et par les étrangers qui font usage de nos trains.

Monsieur le secrétaire d'État, comment la SNCB compte-t-elle améliorer l'information concernant cette procédure?

La SNCB dit vouloir étudier, bien que celle-ci ait donné satisfaction, une autre procédure plus sûre. La solution ne serait-elle pas de ne donner le signal de départ du train que lorsque le voyant de fermeture de la dernière porte indique que celle-ci est effectivement fermée? C'est ce qui semble avoir été adopté dans quelques gares depuis lors.

Je rappelle que, la semaine dernière encore, alors que je me trouvais dans l'omnibus entre Bruxelles-Midi et Braine-le-Comte, arrivé à Buizingen, un passager qui s'était endormi à cause de la chaleur s'est réveillé au dernier moment et a profité de cette zone grise pour sortir du train. Le problème peut donc encore se reproduire.

Ne conviendrait-il pas également d'améliorer la communication en direction des passagers par l'indication, sur le panneau de départ, de l'heure du train suivant desservant la même destination, à l'instar de ce qui se fait dans les métros de grandes villes comme Paris ou Madrid? En effet, l'urgence de monter, parfois de descendre, est justifiée par la crainte de devoir attendre longtemps avant l'arrivée du train suivant.

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Flahaux, vous avez effectivement posé votre question peu après le drame survenu en gare de Dinant. Dans le cadre de mes responsabilités en matière

de Mobilité, mes pensées et ma compassion s'adressent en premier lieu aux victimes de cet accident, accident que nous déplorons tous par ailleurs.

Pour répondre aux questions qui me sont posées, je dois renvoyer pour partie au compte rendu intégral de la séance plénière de la Chambre du jeudi 28 mai. Je tiens cependant à compléter ces réponses par ce qui suit.

Comme vous le savez, l'organisme d'enquête, qui est prévu au chapitre 7 de la loi du 19 décembre 2006, a décidé de mener une enquête en application des critères prévus à l'arrêté royal du 16 janvier 2007.

Je rappelle que les critères retenus pour classer un accident dans la catégorie des accidents graves sont les suivants: un accident faisant au moins un mort, un accident faisant au moins cinq blessés graves ou un accident pour lequel il est supposé que le coût des dégâts causés à l'infrastructure, au matériel roulant et à l'environnement s'élèvera au minimum à 2 millions d'euros ou encore les accidents et incidents qui, dans des conditions légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves et sont donc assimilables aux trois cas précédents.

Chaque enquête menée par l'organisme d'enquête fait l'objet d'un rapport. Ce rapport indique entre autres l'objectif de l'enquête et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité. Le rapport et les recommandations sont communiqués aux parties concernées. Qui sont-elles? Il y a le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires des biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident.

L'organisme d'enquête doit aussi publier son rapport dans les meilleurs délais, à savoir au plus tard 12 mois après la date de l'événement.

Les recommandations en matière de sécurité qui sont formulées par l'organisme d'enquête ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

Il convient, me semble-t-il, d'attendre le rapport de l'organisme d'enquête et ses recommandations avant de prendre une décision en matière de règles de sécurité concernant l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire car ces règles doivent s'appliquer à l'ensemble des entreprises qui circulent sur le réseau belge. Il n'est donc pas seulement question de la SNCB.

Le gestionnaire de l'infrastructure doit adopter les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure après avis conforme de l'autorité de sécurité. C'est cette dernière qui est chargée du contrôle du respect des règles nationales de sécurité. En d'autres termes, monsieur Flahaux, je n'imposerai rien à la SNCB ou à Infrabel aussi longtemps que le résultat de l'enquête ne sera pas connu et accepté à l'unanimité.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je peux comprendre votre position même si elle me semble quelque peu frileuse.

Cela dit, la suggestion que je vous ai faite et selon laquelle on indiquerait sur les panneaux l'heure de départ du prochain train allant dans la même direction devrait pouvoir être réalisée sans attendre la conclusion du rapport d'enquête. Dans cette perspective, je peux d'ailleurs interpellier votre ministre de tutelle, à moins que vous ne vous lui fassiez part personnellement de ma suggestion.

Les gens sont tentés d'essayer de prendre leur train à tout prix car ils ne savent pas quand le prochain train se rendant vers leur destination partira. Dans le métro ou partout ailleurs, – la Belgique fait quand même partie de l'Europe –, l'heure du prochain train est indiquée. À Dinant, la personne pensait que le prochain train partirait deux heures plus tard alors qu'il partait 9 minutes plus tard. Avec ce genre d'information, il me semble que l'on pourrait éviter aux usagers des courses inutiles.

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Flahaux, c'est une question à poser éventuellement à M. Vanackere. Je ne vois vraiment pas ce que le premier ministre vient faire là-dedans. Dans la réglementation européenne, il y a une séparation claire et nette entre le ministre de tutelle des chemins de fer et la personnalité politique qui doit induire dans la réglementation nationale toutes les règles européennes et qui doit établir quelles règles sont d'application pour toutes les sociétés exploitant des trains sur le réseau ferré. C'est donc à M. Vanackere que vous devez poser votre question.

05.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je pensais que le secrétaire d'État à la Mobilité parlait de temps à autre au ministre des Entreprises publiques.

05.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Tout le temps... mais nous ne nous mêlons pas du travail de l'autre!

05.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Comme je vous sais assez proche, je pensais que vous pouviez en parler...

05.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: À vol d'oiseau, nos bureaux sont à dix mètres l'un de l'autre.

Monsieur Flahaux, je comprends parfaitement votre question mais, tout d'abord, il s'agit d'un problème d'organisation du service ferroviaire et, ensuite, d'équipement, de matériel ferroviaire en matière d'information des voyageurs dans les trains et sur les quais. C'est un point que M. Vanackere doit pouvoir soulever, aussi bien chez Infrabel qu'à la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National le 24 mai 2009" (n° 13391)**

- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les curieuses utilisations des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National depuis le début de 2009" (n° 13752)**

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van baan 02/20 van Brussels Airport op 24 mei 2009" (nr. 13391)**

- **de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het merkwaardig gebruik van de banen op de luchthaven van Brussel-Nationaal sinds begin 2009" (nr. 13752)**

06.01 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'Etat, le 24 mai dernier, de nombreux riverains ont constaté que les avions utilisaient la piste 02/20 alors même qu'il n'y avait pas de vent, et que vous aviez annoncé qu'aucun avion n'utiliserait cette piste la nuit du dimanche au lundi.

Dès lors, pour quelles raisons la piste 02/20 a-t-elle été utilisée tant la journée que la nuit du 24 mai 2009? Les METAR transmises par Belgocontrol étaient-elles à nouveau erronées? Des rafales de vent ont-elles été constatées? Le cas échéant combien et à quel moment? Avez-vous transmis des instructions pour l'utilisation des pistes lors du week-end du 22 au 24 mai 2009?

J'en viens à ma seconde question d'ordre plus général. Monsieur le secrétaire d'État, depuis le début de cette année, on assiste à de curieuses utilisations, abusives à mon sens, des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National, avec particulièrement des mises en service des schémas alternatifs, dont la fameuse piste d'atterrissage 02 sans aucun motif réel de vent.

Vous avez déjà admis, par exemple, que le 15 avril 2009, de 06.00 heures à 09.45 heures, la piste 02 avait été activée à la suite d'une erreur dans les prévisions météorologiques. Début juin encore, la piste 02 a été activée souvent anticipativement, avec trois ou quatre heures de délai bien avant que le vent ne se lève réellement.

La sélection des pistes à Bruxelles-National, telle que détaillée dans les AIP, précise bien que la piste préférentielle est la piste 25 pour autant que les valeurs de composantes de vents arrières ne dépassent pas la norme de sept nœuds avec rafales sur cette piste (norme qui est elle-même déjà contestée).

Dans la nuit du lundi 8 au mardi 9 juin 2009, la piste 02 a été mise en service à la surprise générale avec un vent moyen de 70° d'une intensité de deux nœuds. On était loin de tout dépassement de la norme de sept nœuds de vent arrière sur la piste 25. En fait, Belgocontrol travaille sur des prévisions météo, en anticipant

souvent le vent sur la base d'estimations météo qui ne se concrétisent pas toujours et en se fiant à des valeurs maximales de vent et non à des moyennes.

Cette façon de travailler ne respecte toujours pas le dispositif de l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005, qui interdit à l'État belge toute utilisation excessive, illicite et abusive de la piste d'atterrissage 02.

Monsieur le secrétaire d'État, comment comptez-vous mettre fin à ces abus de piste 02 sans aucune raison réelle de dépassement du vent et comment comptez-vous faire respecter toutes les décisions de justice, surtout celles validées par la Cour de cassation? J'aimerais également des réponses détaillées sur les incidents précis que j'ai rapportés.

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Dallemagne, je dois tout d'abord vous informer que je n'ai transmis aucune instruction particulière à Belgocontrol pour le week-end du 22 au 24 mai ni pour un autre week-end d'ailleurs. Ce n'est ni dans mes habitudes ni dans mes intentions. Je ne connais même pas le numéro de téléphone de la personne à laquelle je devrais m'adresser pour intervenir en quoi que ce soit en la matière. Je ne l'ai jamais fait et je ne le ferai jamais. En effet, je n'ai pas la prétention de m'y connaître suffisamment bien pour dire aux spécialistes comment ils doivent accomplir leur tâche.

En revanche, je puis vous dire que les procédures habituelles ont été utilisées, comme il ressort de l'enquête qui a été menée. La piste 02 a effectivement été utilisée pour les atterrissages du dimanche 24 mai à 18.19 heures – c'est assez précis! – jusqu'au lundi 25 mai à 12.45 heures en raison d'un vent d'est trop important. Entre 18.19 heures et 23.00 heures, le vent arrière sur les pistes 25 était de huit nœuds, avec des prévisions indiquant une augmentation de l'intensité. Entre 23.00 heures et 6.00 heures, il était de dix nœuds sur la piste 20, normalement préférentielle la nuit du dimanche au lundi, et de huit nœuds sur les pistes 25. Entre 6.00 heures et 12.45 heures, le vent arrière était de quinze nœuds sur les pistes 25. Ces valeurs mentionnent les valeurs maximales de la vitesse du vent – autrement dit, les rafales – et peuvent différer des valeurs indiquées dans les messages METAR.

En effet, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le signaler dans une réponse à l'une de vos questions écrites, la tour de contrôle n'utilise pas les METAR pour la sélection des pistes à employer, mais bien les prévisions de l'AMF (Aerodrome Meteorological Forecast) ainsi que la vitesse et la direction du vent mesurées sur les pistes. Les METAR ne mentionnent pas toujours les valeurs maximales de vent, mais bien les valeurs moyennes dans des intervalles d'une demi-heure. Or les valeurs maximales sont toujours nécessaires pour déterminer les pistes en usage, comme le préconise l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Je vous rappelle que, conformément à l'accord de gouvernement du 19 décembre, une étude sur les composantes de vent arrière et traversier tolérables à l'aéroport de Bruxelles International est en train d'être élaborée par un bureau d'études international.

Nous aurons donc l'occasion de revenir sur ce sujet en temps opportun.

En ce qui concerne les décisions de justice, les adaptations nécessaires ont été apportées par le précédent gouvernement afin de s'y conformer.

06.03 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. J'entends que des informations différentes sont transmises aux riverains par Belgocontrol, à travers les METAR, sur les vents et l'intensité maximum des rafales. Cela entraîne une certaine confusion et cela crée du mécontentement et de l'incompréhension. Je crois qu'il serait temps que l'information concernant la justification de l'utilisation de telle ou telle piste puisse être comprise et acceptée. Ce serait déjà bien s'il y avait plus de transparence. Il faudrait qu'une autorité indépendante puisse fournir ces informations car, aujourd'hui, la confiance est cassée entre les riverains et Belgocontrol à propos de la transmission de certaines informations.

Par ailleurs, vous dites que vous vous conformez aux décisions de justice mais je trouve qu'il s'agit là d'une interprétation pour le moins curieuse. Il est clair que des adaptations ont eu lieu mais elles ne sont pas de nature à favoriser un retour à la situation antérieure. C'est un peu l'image de la bouteille à moitié pleine car on est passé de 5 à 7 nœuds avec rafales alors que, comme vous le savez, la norme antérieure était de 8 nœuds sans rafale. Ces adaptations ne permettent donc pas de se conformer véritablement aux décisions de justice.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le projet d'extension des heures d'ouverture des centres de contrôle technique automobile" (n° 13415)

07 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geplande uitbreiding van de openingsuren van de autokeuringsstations" (nr. 13415)

07.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, lors de contacts récents avec le secteur du contrôle automobile, vous auriez sollicité une extension des horaires en semaine et le week-end. Selon mes informations, vous souhaitez organiser l'ouverture des centres de contrôle automobile deux soirées par semaine ainsi que le samedi matin. Pouvez-vous confirmer cette information et me livrer votre point de vue? Quelles seraient les conséquences en termes d'emploi et de coût? Le secteur et la fédération des centres de contrôle automobile ont-ils marqué leur accord quant à d'éventuelles modifications horaires?

Ces contrôles le soir et le week-end se feront-ils au même tarif que les contrôles en journée? Pourra-t-on parler de tarification unique? Quelles conséquences financières ces modifications auraient-elles sur le secteur? Y aura-t-il augmentation des charges réclamées aux détenteurs des véhicules lors des contrôles? De quel ordre serait-elle?

07.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je puis vous confirmer l'aboutissement positif des contacts que j'ai eus avec le GOCA, le Groupement des organismes de contrôle automobile.

En effet, à partir du 1^{er} septembre prochain, les heures d'ouverture des stations de contrôle technique seront étendues jusqu'à 19 heures les lundi et jeudi, mais uniquement sur rendez-vous, sauf pour les petites stations. À partir de la même date, il sera possible de fixer un rendez-vous aussi bien par téléphone via un numéro gratuit que par internet pour toutes les stations de contrôle technique en Belgique.

L'extension des heures d'ouverture a nécessité une négociation sociale dans laquelle je ne me suis personnellement pas mêlé. De toute façon, j'ai appris que cette extension aura pour conséquence la création de nouveaux emplois dans le secteur; il m'a été signalé qu'il s'agirait de quelques centaines de personnes pour l'ensemble du pays.

En ce qui concerne le plan financier, je dois vous signaler que les tarifs de contrôle automobile n'ont plus été adaptés depuis dix ans. De ce fait, tous les organismes sont aujourd'hui déficitaires depuis cette année et les moyens du fonds de compensation ne suffiront plus à compenser leurs pertes. C'est pourquoi une adaptation des tarifs et leur indexation s'avèrent nécessaires pour assainir le secteur du contrôle automobile.

Je ne crois pas qu'un tarif spécifique pour les deux heures supplémentaires du soir doive être fixé, mais plutôt qu'une adaptation générale soit plus recommandée, notamment à cause de la non-indexation des tarifs depuis une décennie.

Pour le moment, nous étudions cette nouvelle tarification dans un contexte d'assainissement du secteur du contrôle automobile, mais le pourcentage exact n'est pas encore déterminé. Il ne s'agira certainement pas d'une adaptation à l'index depuis dix ans, mais d'un renchérissement inévitable vu le déficit des stations et le manque de moyens du fonds de compensation.

07.03 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.

On avait déjà eu quelques indications au travers des auditions. Dès l'instant où l'on ajoutera une centaine d'emplois, cela représentera une charge supplémentaire. Je ne sais pas quel est le volume de l'emploi global dans le secteur des inspections mais si cela représente 10% de l'emploi, cela fera au moins une augmentation de 10% de la charge puisque le nombre de véhicules est quasiment identique, sans oublier l'absence d'indexation, ce qui fera tout de même beaucoup.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 13447 de M. Xavier Baeselen est reportée. La question n° 13471 de Mme Yolande Avontroodt est transformée en question écrite. La question n° 13472 de M. Ludo Van Campenhout est reportée. La question n° 13516 de Mme Nathalie Muylle est retirée et puisque Mme Thérèse Snoy et M. Georges Dallemagne ne rentrent pas de leur colloque singulier avec le médiateur de l'aéroport, je lève la séance.

La réunion publique de commission est levée à 16.04 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.04 uur.