

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 15 JUNI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 15 JUIN 2016

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.23 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vereenvoudiging van de procedure voor het afhalen van een rijbewijs" (nr. 11007)**

01 **Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une simplification de la procédure d'obtention d'un permis de conduire" (n° 11007)**

01.01 **Daphné Dumery (N-VA):** Mijnheer de minister, u herinnert zich waarschijnlijk dat het vroeger een omslachtige procedure was om een rijbewijs te ontvangen. Dat is nog steeds zo. De kandidaat slaagt voor zijn examen. Hij krijgt drie documenten: het resultaat van zijn examen, het bewijs dat hij betaald heeft en een aanvraagformulier. Hij gaat daarmee naar de gemeente. Gelukkig is de foto op het rijbewijs nu dezelfde als op de identiteitskaart. Die foto wordt naar een externe firma gestuurd. Die externe firma maakt het rijbewijs en stuurt het naar de gemeente. De betrokken persoon krijgt een briefje met de boodschap om het rijbewijs op te halen. Dat is allemaal gebaseerd op het koninklijk besluit van 23 maart 1998.

Ik meen dat wij anno 2016 toch oplossingen hebben om het allemaal wat efficiënter en minder omslachtig te maken.

Mijnheer de minister, bent u bereid de regeling te wijzigen met het oog op de vereenvoudiging en de digitalisering? Ik leg de link met de Mercuriusdatabank, de databank voor rijbewijzen. Bestaat de mogelijkheid een koppeling te maken met externe firma's voor de rijbewijzen?

01.02 **Minister François Bellot:** (...) wordt het voorlopig rijbewijs afgeleverd door de burgemeester of zijn gemachtigde. Het vereenvoudigen en het digitaliseren van de afhaalprocedure en de wijziging van de regeling daarvoor, moeten nog onderzocht worden. In elk geval moet er een onderscheid gemaakt worden tussen de afgifte van een voorlopig rijbewijs en de afgifte van een definitief rijbewijs. Bij de afgifte van een voorlopig rijbewijs zijn de rijexamencentra nauw betrokken en moet een wijziging van de procedure in overleg met de Gewesten gebeuren.

Er bestaat reeds een koppeling tussen de Mercuriusdatabank en de producent van de rijbewijzen, de firma Zetes. De aanvraag van het rijbewijs wordt elektronisch verstuurd naar de producent, die het rijbewijs binnen de twee dagen na de aanvraag aan de gemeente bezorgt.

01.03 **Daphné Dumery (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Als ik het goed begrijp, is er inderdaad reeds een koppeling met een externe firma. Het gaat over het definitieve rijbewijs, niet over het voorlopige rijbewijs. Nu wordt door die externe firma het definitieve rijbewijs eerst naar de gemeente gestuurd, waarna de gemeente het doorstuurt naar de persoon zelf. Eigenlijk zou er dus een directe link kunnen zijn tussen de externe firma en de persoon zelf, waarbij de gemeente digitaal op de hoogte is dat er een rijbewijs is afgeleverd door het Mercuriusproject.

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

La **présidente**: (...)

02 **Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken over de IJzeren Rijn" (nr. 11176)**

02 **Question de M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du Rhin de fer" (n° 11176)**

02.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mijnheer de minister, ik ben blij dat ik weer een nieuwe minister kan ondervragen over de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn. Het is een dossier dat in dit huis al meermaals ter sprake is gekomen.

Een goed jaar geleden heb ik de toenmalige minister van Mobiliteit een stand van zaken gevraagd over het dossier. Er werd ons toen meegedeeld dat er nog fundamentele vragen moesten worden beantwoord, onder andere over de haalbaarheid van een alternatieve route voor het historisch tracé van de IJzeren Rijn, namelijk de route via Weert, Roermond, Venlo, Viersen tot Düsseldorf. De uitvoeringstermijn van deze nieuwe studie zou ongeveer 18 maanden bedragen. Er zou zijn overeengekomen om een technische werkgroep op te zetten tussen de drie betrokken landen en de beide regio's, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen, ter voorbereiding van een ministeriële bijeenkomst van dezelfde partijen.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Is de technische werkgroep ondertussen aan het werk? Wie maakt daar deel vanuit aan Belgische kant? Hoever staat de werkgroep met zijn werkzaamheden? Wanneer is de ministeriële bijeenkomst gepland?

02.02 **Minister François Bellot**: Mijnheer Vanvelthoven, zoals door mijn voorganger reeds is meegedeeld in deze commissie diende het Vlaams Gewest eind februari 2015 een dossier in bij Europa teneinde financiële steun te krijgen in het kader van de in september 2014 gelanceerde *call for proposals*. Alle betrokken partijen, Nederland, het Vlaams Gewest, de deelstaat Noordrijn-Westfalen en de federale overheden van Duitsland en België, hebben toen bevestigd inhoudelijk te zullen bijdragen tot de uitvoering van deze studie, die de naam Rhein-Ruhr Rail Connection 3RX draagt.

Met deze studie wenst Vlaanderen drie tracés te onderzoeken. Ten eerste, het historisch tracé van de IJzeren Rijn vanuit Antwerpen via Budel grens, Weert, omleiding Roermond-tunnel, onder Meinweg, Vlodrop grens naar Rheydt in Duitsland. Ten tweede, het A 52-alternatief vanuit Antwerpen via Budel grens, Weert, vanaf de Maaskruising, een nieuwe spoorlijn ten noorden van Roermond langs de N 280 die in Duitsland overgaat op de A 52 naar Mönchengladbach. Ten derde, vanuit Antwerpen via Budel grens, Weert, Roermond, Maaslijn, Venlo grens naar Viersen in Duitsland.

De studie die sinds eind vorig jaar loopt en wordt uitgevoerd door THV Arcadis, Transport & Mobility Leuven, Ecorys en Railistics ART Ecorail zal achttien maanden duren. Het eindresultaat wordt verwacht tegen eind juni 2016.

Er zal voor bovengenoemd tracé in detail worden ingegaan op de volgende punten: ten eerste, ruimtelijke impact en impact op het milieu van een verbinding Rijn-Ruhr via het spoor; ten tweede, technische haalbaarheid en constructiekosten van het project; ten derde, economische haalbaarheid in termen van kosten, opbrengsten, risico's en financiering.

Het studiebureau presenteerde op de stuurgroep van 15 december 2015 zijn plan van aanpak. De laatste vergadering van de stuurgroep vond plaats op donderdag 21 april 2016. Tijdens deze laatste vergadering werd overeengekomen dat het op dit moment niet opportuun is om een overleg te organiseren op ministerniveau. Dit belet echter niet dat hierover bilaterale contacten tussen ministers zijn.

02.03 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor deze stand van zaken.

Ik begrijp dat de studie tegen eind juni, dus heel binnenkort, afgerond moet zijn. We zullen nog weinig

gelegenheid hebben om hierover in juli met elkaar van gedachten te wisselen, maar het zou mij plezier doen indien u de Parlementsleden die in dit dossier geïnteresseerd zijn op de hoogte zou brengen van de resultaten van de studie zodra u deze kent, zodat ook het Parlement weet welke richting dit dossier uitgaat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les procédures d'échange d'information entre la Belgique et la France quant aux procès-verbaux de stationnement" (n° 11542)**

- **Mme Nawal Ben Hamou au ministre de la Justice sur "les infractions commises par des automobilistes étrangers" (n° 11802)**

03 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedures voor de informatie-uitwisseling tussen België en Frankrijk met betrekking tot parkeerbonnen" (nr. 11542)**

- **mevrouw Nawal Ben Hamou aan de minister van Justitie over "de overtredingen die begaan worden door buitenlandse automobilisten" (nr. 11802)**

03.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, en 2012, la France et la Belgique ont conclu un accord bilatéral concernant l'échange d'informations et de données à caractère personnel relatives aux titulaires du certificat d'immatriculation d'un véhicule, ce en exécution de la directive européenne 2011/82/EU. J'ajoute que cette question concerne également les Pays-Bas où l'on retrouve la même situation.

Dans un premier temps, cet accord bilatéral ne visait que les infractions qui étaient du ressort des forces de police. Cet échange qui a lieu via le système EUCARIS a été élargi en 2015. Il permet désormais également d'identifier le propriétaire d'un véhicule qui n'a pas payé sa redevance de stationnement. Si cet accord a des visées prometteuses, je m'interroge, toutefois, quant à l'efficacité de sa mise en œuvre.

Monsieur le ministre, de quels moyens le SPF Mobilité - DIV dispose-t-il pour retrouver l'adresse actuelle du titulaire d'un véhicule immatriculé en France ou aux Pays-Bas lorsque ce dernier a changé de domicile sur le territoire français? En effet, si le SPF Mobilité peut aujourd'hui fournir l'identité du titulaire du véhicule, l'exactitude quant à son adresse n'est pour sa part pas toujours correcte. Vous pouvez ici constater, monsieur le ministre, que c'est en tant que mandataire d'une ville que je vous interroge!

En l'absence d'un système tel que le Registre national en France, comment les autorités communales compétentes pourront-elles retrouver le propriétaire du véhicule n'ayant pas signalé son changement d'adresse? Là où le nombre de dossiers ouverts concernant les plaques françaises peut être assez conséquent dans les communes de grandes tailles, la problématique des adresses périmées peut engendrer une importante perte d'argent et des coûts inutiles.

Mes questions portent clairement sur la manière dont le SPF Mobilité a prévu la procédure de recouvrement en cas de non-paiement des redevances/amendes après l'envoi de rappels. Quid de la procédure de recouvrement? Une étude d'huissiers française ou hollandaise s'occupe-t-elle du recouvrement des créances impayées? La procédure reste-t-elle lettre morte si le contrevenant décide de ne pas payer?

Pour être concrète, Bruxelles accueille beaucoup de visiteurs étrangers qui viennent en voiture et qui ne paient jamais les amendes qui leur sont dressées et/ou les sanctions administratives résultant du non-paiement de la redevance de stationnement via les horodateurs. Ce non-paiement représente un coût exorbitant pour Bruxelles. Apparemment, la communication entre la DIV et les pays limitrophes ne fonctionne pas réellement.

03.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, les échanges de données se font au moyen de la plate-forme européenne EUCARIS.

Concrètement, en encodant dans le système des données relatives à l'infraction dont la plaque d'immatriculation, le service de police reçoit instantanément en échange les coordonnées du titulaire de la plaque.

Les échanges de données d'immatriculation sont effectivement déjà opérationnels avec la France depuis le 30 juin 2012. Les contrevenants étrangers se voient adresser une proposition de transaction accompagnée d'informations pour effectuer un virement.

Il n'est pas possible à ce stade de déterminer la proportion de contrevenants français. Au total, les contrevenants étrangers se sont acquittés de près de 9 millions d'euros en 2014 et de plus de 12 millions en 2015. L'échange de données n'est pas limité aux Pays-Bas et à la France, avec lesquels nous avons conclu des accords bilatéraux. Celui passé avec les Pays-Bas l'a été tout récemment.

La directive européenne 2015/413 a mis en place un système identique concernant l'ensemble des États membres, si ce n'est qu'il est limité aux huit infractions les plus problématiques en termes de sécurité routière, à savoir les excès de vitesse, le franchissement d'un feu rouge, la conduite sous influence de l'alcool ou de la drogue ou en utilisant un gsm, le non-port de la ceinture de sécurité et du casque et le fait de circuler sur une voie non autorisée. Il s'agit d'infractions graves.

Ces échanges n'ont pas vocation à donner accès à d'autres bases de données telles que le Registre national belge ou son équivalent s'il existe dans d'autres pays européens. Chaque État membre est donc dépendant des procédures de mises à jour de l'État consulté. Conscients des problèmes que cela peut générer lorsque par exemple l'adresse renseignée n'est plus valable, mes services ont interrogé le point de contact national français le 15 avril dernier sur les pistes de solutions possibles. Cette demande n'a pas encore reçu de réponse à ce jour.

Le SPF Mobilité et Transports n'a prévu aucune procédure de recouvrement spécifique en ce qui concerne les redevances ou les rétributions de stationnement. La matière des redevances ou des taxes de stationnement est effectivement une compétence des Régions et les procédures de recouvrement qui s'appliquent ressortent soit du droit civil, soit du droit fiscal.

Toutefois, la loi sur la police de la circulation routière a permis l'usage de sabots dans le cas des infractions dépenalisées de stationnement. L'objectif poursuivi est clairement d'éviter l'impunité des contrevenants étrangers pour lesquels le recouvrement de l'amende est plus aléatoire. Un certain nombre de villes belges l'utilisent. Aux Pays-Bas, ce système est généralisé pour les conducteurs étrangers.

03.03 Karine Lalieux (PS): Merci, monsieur le ministre.

Cet accord a été élargi à la France et aux Pays-Bas concernant le stationnement impayé, et pas seulement aux fautes graves, avec le recours au sabot que vous avez mentionné. Toutefois, ce système ne fonctionne pas encore.

Je reviendrai vers vous de manière plus informelle concernant la réponse du point de contact français. Si le SPF Mobilité pouvait également poser la question au point de contact néerlandais concernant le système de recouvrement et les adresses des amendes impayées, cela aiderait les grandes villes.

03.04 François Bellot, ministre: Vous pourriez peut-être me poser une question orale à ce propos.

03.05 Karine Lalieux (PS): Vous pouvez solliciter votre administration et m'informer simplement de la réponse.

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

04 Question de Mme Françoise Schepmans au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol des communes du Nord de Bruxelles" (n° 11629)

04 Vraag van mevrouw Françoise Schepmans aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven de gemeenten in het noorden van Brussel" (nr. 11629)

04.01 Françoise Schepmans (MR): Monsieur le ministre, depuis plusieurs mois, de nombreux riverains des communes du nord-ouest de Bruxelles se plaignent d'une augmentation du survol de leurs habitations, qui occasionne de fortes nuisances sonores. D'après le médiateur de l'aéroport, elle résulterait de plusieurs

circonstances météorologiques. En effet, les trajectoires suivies par les avions sont tributaires des orientations du vent, puisqu'ils doivent décoller et atterrir face à lui.

Dans le cas d'un puissant vent d'est, la piste 07 est utilisée de manière plus intensive pour les atterrissages. Les avions sont, par conséquent, obligés de survoler le nord-ouest de la Région bruxelloise, plus communément dénommé la "route du Canal".

Nous craignons que ces nuisances occasionnelles ne deviennent nettement plus fréquentes cet été. En effet, dans le cadre du programme d'entretien des pistes de Brussels Airport, des travaux de réfection de la piste transversale 01/19 seraient programmés du 26 juillet au 25 septembre. Il est notamment prévu de renouveler les couches supérieures d'asphalte ou d'installer un balisage LED. Durant la durée de ces travaux, la piste en question serait donc totalement fermée. Elle le sera uniquement la nuit du 26 août au 25 septembre.

Si le vent d'est ou du nord souffle trop fort, des pistes préférentielles ne pourront pas être utilisées. Les atterrissages seront alors déviés sur la piste 07. Cela obligerait les avions à survoler à basse altitude encore davantage le nord-ouest de Bruxelles et ses quartiers densément peuplés. Au demeurant, nous avons déjà vécu cette situation l'année dernière. Je rappelle en outre que la route du Canal est autorisée pour les avions dont le *quota count* est inférieur ou égal à quatre.

Monsieur le ministre, comment éviter que la route du Canal soit surexploitée en cas de vent d'est? Quelles pourraient être les autres solutions? La réglementation relative au *quota count* sera-t-elle respectée?

Une liste restrictive des avions peu bruyants autorisés à prendre la route du Canal existe-t-elle? Dans l'affirmative, est-elle prise en compte dans le choix des avions envoyés sur la route du Canal? Quelles réponses apporterez-vous aux actions initiées auprès du tribunal de première instance, notamment par le gouvernement de la Région bruxelloise, ainsi qu'au sujet de la route du Canal?

La procédure des travaux de rénovation des pistes durant l'été est-elle déjà fixée? Quels seront les moyens mis en œuvre afin de limiter au maximum les nuisances sonores pour les riverains?

Quelle communication destinée aux riverains et autorités locales concernées par ces survols intempestifs est-elle prévue afin de les informer et, si possible, de les rassurer?

J'interviens, monsieur le ministre, sur cet aspect du dossier du survol de Bruxelles parce que, et vous le savez, les difficultés sont bien plus diverses et plus larges, et que les Bruxellois, les élus et le gouvernement régional attendent avec beaucoup d'intérêt et d'impatience, dirais-je, la concertation dans laquelle vous vous êtes engagé de façon proactive dès votre entrée dans vos nouvelles fonctions de ministre.

Il va sans dire que ce dossier, sur la table des ministres successifs à cette fonction depuis très longtemps, est très important pour les Bruxellois et nous attendons de le voir atterrir. Il n'y a pas de solution miracle mais nous souhaitons que cela se passe dans la concertation au bénéfice des intéressés.

04.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, madame Schepmans, je répondrai directement sur ce qui concerne la phase des travaux. J'avais déjà apporté un certain nombre d'éléments de réponse.

Le choix des pistes en service est régi par la réglementation aéronautique, la mise en application du Preferential Runway System (PRS) publié dans l'AIP belge et les contraintes opérationnelles auxquelles est soumis le service de contrôle aérien. Cet été la piste 01 fera l'objet de travaux importants entraînant sa fermeture momentanée.

En cas de forts vents d'est ou de nord, l'utilisation des pistes préférentielles 25 est et sera impossible pour d'évidentes raisons de sécurité aérienne et compte tenu de la non-disponibilité de la piste 01, ce sont donc les pistes 07L et 07R qui seront utilisées.

Une procédure VOR est disponible pour ces deux pistes, mais ses caractéristiques techniques (minimas de décision assez hauts, par exemple) pourraient la rendre indisponible par mauvaise visibilité ou plafond bas, entraînant ainsi la fermeture opérationnelle de l'aéroport. De ce fait, une procédure PBN plus performante sera mise en place sur la 07L pendant la durée des travaux. Une évaluation de l'utilisation du système PBN est prévue à l'issue de cette phase provisoire et durant les travaux, les procédures VOR resteront

disponibles.

Il faut noter que le système de pistes préférentielles restera d'application pendant les travaux et que donc, sauf conditions météo exceptionnelles, les pistes 25 seront utilisées majoritairement.

La communication aux riverains à propos des travaux est du ressort de Brussels Airport Company.

En ce qui concerne les procédures en justice, je vous demanderai un peu de patience pour la réponse. En effet, j'ai emmené avec moi les réponses aux 60 premières questions à l'agenda et on m'apportera les réponses restantes. Si vous le voulez bien, j'y répondrai tout à l'heure, en même temps que la réponse que je ferai à Mme Lalieux à ce sujet.

Madame la présidente, je voudrais ajouter un élément. La procédure d'utilisation des 07L et 07R restera toujours d'application dans les mêmes conditions qu'antérieurement par vents d'est. Mais lorsque les conditions de visibilité ne seront pas bien remplies, on utilisera la technologie PBN pour les manœuvres d'approche et d'atterrissage. Autrement, c'est la procédure VOR qui est d'application.

04.03 Françoise Schepmans (MR): Madame la présidente, je voulais insister auprès du ministre pour lui dire combien il est essentiel d'établir une véritable communication avec les riverains et les autorités locales concernées.

L'an dernier, il y a eu beaucoup d'interrogations et d'atermoiements de la part des habitants et aussi de la part des autorités locales, parce qu'on ne comprenait pas bien pourquoi les vols s'effectuaient à ce moment-là. Aucune procédure n'informait les habitants sur la raison de ces modifications du survol de la route canal et sur leur durée. Les riverains une fois informés, un contact positif est établi, car ils ne se sentent pas mis de côté.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het kader van de commerciële activiteiten van de NMBS opgebouwde historische schuld" (nr. 11547)

05 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dette historique accumulée dans le cadre des activités commerciales de la SNCB" (n° 11547)

05.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over de historische schulden die voortkomen uit commerciële activiteiten van onze spoorbedrijven.

In 2006 verkocht de NMBS-Holding haar aandelen van ABX Logistics aan een private speler. Het hele ABX-avontuur zadelde de NMBS op met een schuldenberg van 1,2 miljard euro. Deze cijfers dateren van 2005. Zonder achterliggende activiteiten die kasstromen genereren om deze schulden af te lossen is er weinig vooruitzicht op beterschap. De schuld groeide zelfs aan tot 1,8 miljard euro in 2013. Deze cijfers komen van het Rekenhof.

Het probleem wordt dus steeds groter. Daarnaast zijn er nog schulden ontstaan uit commerciële activiteiten die de NMBS intussen heeft afgestoten. Zo verwijst het Rekenhof in zijn audit eveneens naar 261 miljoen euro uitstaande schuld van de sector goederenvervoer aan de publieke sector.

Aangezien er geen commerciële activiteiten meer zijn, is het hoogst onwaarschijnlijk dat deze historische schuld wordt afgebouwd met commerciële opbrengsten. In zijn laatste rapport over dit onderwerp waarschuwt het Rekenhof ons eveneens voor de gevolgen hiervan.

Bij de spoorweghervorming van 2014 werd de schuldenlast van de NMBS-Holding verdeeld over zowel de NMBS als Infrabel. Hierdoor is het niet langer uitgesloten dat de historische schulden uit die vroegere commerciële activiteiten worden gefinancierd met federaal overheidsgeld. Concreet wordt dus mogelijk belastinggeld gebruikt om commerciële schulden af te lossen.

Daarom heb ik enkele vragen voor u, mijnheer de minister.

Hoe werd de netto financiële schuld van de holding sector ABX verdeeld over de NMBS en Infrabel bij de hervorming van 2014?

Hoe werd de netto financiële schuld van de holding sector Commerciële Sector verdeeld over de twee bedrijven?

Welke garanties heeft de overheid nu dat de historische schuld, veroorzaakt door de commerciële activiteiten zoals ABX Logistics en NMBS Logistics niet wordt gefinancierd met federaal overheidsgeld?

Hoe gaan de NMBS en Infrabel de historische schulden van de commerciële sector waar geen activiteiten meer tegenover staan aflossen?

05.02 Minister **François Bellot**: De globale netto financiële schuld van de NMBS-Holding op 31 december 2013 werd als volgt verdeeld over de NMBS en Infrabel: zowel de schulden van ABX als de commerciële schulden die rechtstreeks konden toegewezen worden aan de operator en de infrastructuurbeheerder, werden eerst verdeeld.

Het resterende saldo werd globaal verdeeld volgens een sleutel van 45 % voor Infrabel en 55 % voor de NMBS.

De verdeling van het resterend saldo heeft tot gevolg gehad dat er abstractie werd gemaakt van de oorsprong van de overgedragen schulden. De schuld werd verdeeld op basis van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 7 november 2013, artikel 5, § 1.4. Over de verdeling werd uitvoerig overleg gepleegd met de Europese Commissie, die geen bezwaar heeft geuit.

Er zijn geen garanties dat de historische schuld veroorzaakt door de commerciële activiteiten niet wordt gefinancierd met federaal overheidsgeld. De stabilisatie en/of de reductie van de schuld in hoofde van de NMBS en Infrabel maken deel uit van het financieringsplan dat de beide ondernemingen moeten opstellen in het kader van de onderhandelingen voor een nieuw ondernemingsplan voor de periode 2016-2020.

05.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, ik onthoud dat wij geen garantie hebben dat de historische schuld veroorzaakt door de commerciële activiteiten niet zal worden afgebouwd met federaal overheidsgeld. Ik onthoud voorts ook dat wij nu in de ondernemingsplannen zullen vragen om eindelijk de stabilisatie en reductie van de schuld te krijgen. Ik roep de collega's van de oppositie dan ook op zich dat te herinneren als zij kritiek geven op onze besparingsplannen.

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

06 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsvergoeding van 6,19 euro per vliegtuigticket die reizigers vertrekkende vanuit Brussels Airport betalen" (nr. 11528)**

06 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance de sécurité de 6,19 euros par billet d'avion payée par les voyageurs partant de Brussels Airport" (n° 11528)**

06.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijn excuses dat ik iets te laat ben.

Mevrouw De Coninck, wat betreft die commerciële schulden meen ik dat u uw huidige coalitiepartner het ABX-verhaal eens moet vertellen.

Mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag na de commissievergadering van 19 april aangaande de veiligheidsvergoeding van 6,19 euro per vliegtuigticket voor reizigers die vertrekken van Brussels Airport.

Ik heb het antwoord dat u mij toen gaf nog eens bekeken en ik wil toch nog even dieper ingaan op dit onderwerp. Wat mij betreft is het essentieel te bekijken waar de gelden die voor de veiligheid gevraagd werden effectief naartoe gegaan zijn. Ik heb het KB van 21 juni 2004 geciteerd in mijn schriftelijke vraagstelling. In artikel 4, vierde lid, worden er vier voorwaarden beschreven waaronder de voorwaarde dat die bijdrage effectief zou moeten gelden. Ik ga die niet citeren in mijn mondelinge toelichting, maar ik kijk

nogmaals naar de cijfers van 2015. Er zijn 23,5 miljoen passagiers geweest. Als men dan een berekening maakt van de bijdrage, dan kom ik aan meer dan 158 miljoen euro bijdragen voor veiligheid.

Ik kom dan bij mijn vragen.

Hoeveel van die 158 miljoen euro werd effectief gespendeerd aan de exploitatievoorwaarden zoals voorgeschreven in het KB van 21 juni 2004, artikel 4, vierde lid, met name de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchthaveninspectie alsook van de militaire taken?

Ten tweede, hoeveel personeelsleden die belast zijn met de veiligheid en beveiliging worden er met de inkomsten uit de veiligheidsvergoeding van Brussels Airport Company gefinancierd?

Ten derde, wat is de kostprijs van de andere exploitatievoorwaarden zoals voorzien in het reeds geciteerde KB?

Tot daar mijn zeer concrete vragen.

06.02 Minister **François Bellot**: (...) Dit creëert een evenwichtige balans tussen de verschillende internationale luchthavens, zowel inzake veiligheidsmaatregelen als inzake de vertaling van deze kosten in luchthaventarieven.

De aeronautische tarieven worden zo vastgesteld dat de geraamde inkomsten, de geraamde kostprijs, de operationele kosten, afschrijvingskosten, belasting- en kapitaalkosten (op geïnvesteerde infrastructuur), alle gereguleerde activiteiten dekt.

Deze gereguleerde activiteiten maken deel uit van de exploitatievoorwaarden die zijn opgenomen in het KB van 21 juni 2004. Deze tarieven worden vastgelegd voor een periode van vijf jaar om de verschillende activiteiten, gekoppeld aan de exploitatievoorwaarden van de luchthaven Brussel-Nationaal, te verzekeren. Deze vastlegging gebeurt op basis van een inschatting van de kosten, investering en tariefvolume voor de volgende vijf jaar. De laatste vastlegging gebeurde in 2010 en had betrekking op de periode april 2011 tot maart 2016.

De geraamde kosten worden omgezet in toelaatbare inkomsten die in verschillende afzonderlijke tarieven zijn vertaald, geldig voor de vijf komende jaren. De realiteit van de kosten en inkomsten zal afwijken van de ramingen. Zo zal in de realiteit een reëel tariefvolume omwille van wijzigingen (...) hoger of lager zijn dan de initiële inschatting.

Voor 2012 en 2013 was het aantal passagiers lager dan de ramingen. Dit werd vertaald in een daling van de inkomsten van (...). De sterke stijging van de trafiek in 2015 heeft geleid tot iets hogere inkomsten. Over de volledige periode 2011-2015 zijn de kosten en inkomsten in grote lijnen gealigneerd.

De vijfjaarlijkse herziening van de tarieven heeft tot doel deze alignering tussen kosten en inkomsten ook op langere termijn te garanderen. Dit heeft geleid tot een daling van de aeronautische tarieven van 7,7 % vanaf 2016, ten gevolge van de sterke trafiekstijging in 2014 en 2015.

De kostprijs en de inkomsten uit de exploitatievoorwaarde is ook op jaarbasis opgevolgd door de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussels Airport. De taken die voortvloeien uit de exploitatievoorwaarde inzake beveiliging zijn onder andere de beveiligingscontrolescreening van passagiers, personeel en handbagage bij de overgang van *landside*, alle toegankelijk publieke zones, naar *airside*, en de beveiligingscontrole van ruimen, bagage plus de toegangscontrole tussen *landside* en *airside*. Om deze taken kwalitatief te garanderen is er geïnvesteerd in veiligheidsgerelateerde infrastructuur, zoals screeningtoestellen voor passagiers en bagage. Er wordt ook personeel ingeschakeld om de veiligheidstaken uit te voeren en op te volgen.

Ter illustratie, deze kosten dekken iets minder dan 1 000 veiligheidsagenten, die ofwel rechtstreeks ofwel in onderaanneming door Brussels Airport Company worden tewerkgesteld. Al deze elementen worden vergoed door de bovenvermelde aeronautische tarieven.

De inschatting van de *airgates* van de vergoedingen voor 2015 maakt verkeerdelijk gebruik van het totaal

aantal passagiers. De beveiligingsvergoeding geldt echter alleen voor het aantal vertrekkende passagiers. De berekening dient bijgevolg gehalveerd te worden.

De verwachte daling van trafiek alsook de daling van tarieven in 2016 zal leiden tot een sterke daling van inkomsten in 2016. Brussels Airport Company dient ook in deze context aan haar verplichtingen te blijven voldoen.

06.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in verband met het eerste deel van uw antwoord, ik ken die teksten, met name bij de voorbereiding van de koninklijke besluiten werden die gebruikt als motivering. Hetzelfde geldt voor een daling in de tabel met de investeringen.

Mijn punt is echter het volgende en daarop heb ik onvoldoende antwoord gekregen.

Er is een som geld binnengekomen, jaarlijks, en de vraag die wij in het Parlement en ook de controlediensten moeten stellen is: hoeveel van die inkomsten zijn effectief geïnvesteerd in veiligheid? Dat is essentieel en belangrijk, de mensen hebben recht op die informatie. Ik denk niet dat de mensen discussiëren over 6 euro of 7 euro, maar men heeft het recht te weten of de bijdrage op het ticket effectief geïnvesteerd is in veiligheid. Als ik de rekening maak, vrees ik er echter voor dat een deel van dat geld aangewend is voor andere activiteiten.

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

07 Samengevoegde vragen van

- de heer **Bert Wollants** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal akkoord bij Belgocontrol" (nr. 11559)

- de heer **Veli Yüksel** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 12412)

07 Questions jointes de

- **M. Bert Wollants** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord social chez Belgocontrol" (n° 11559)

- **M. Veli Yüksel** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 12412)

07.01 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag gaat over de sociale onrust een tijdje geleden bij Belgocontrol.

Op 2 maart stelde uw voorgangster dat zij rekening zou houden met de cognitieve veroudering bij het uitstippelen van de loopbanen. Er zou een verhoging van de leeftijd van beschikbaarheid van 55 naar 58 jaar worden voorgesteld. Deze regering wenst daarover uiteraard in overleg met de sociale partners te beslissen. Zonder afbreuk te doen aan het stakingsrecht, wordt er een voorstel uitgewerkt waarbij er in geval van staking toch in een gegarandeerde dienst wordt voorzien. Het aan de grond houden van vliegtuigen heeft een enorme economische en maatschappelijke impact en schade tot gevolg.

In mijn ingediende vraag staan ook vragen naar cijfergegevens, maar die zal ik nu overslaan, als u mij de antwoorden daarop schriftelijk kunt bezorgen.

Mijnheer de minister, ik heb twee concrete vragen.

Wat is de stand van zaken van het sociaal overleg?

Wat is de stand van zaken en welke timing staat er voorop inzake de besprekingen over de gegarandeerde dienstverlening? Wij weten dat de regering ondertussen in de gesprekken een soort wachtdienst verkregen heeft voor de luchtverkeersleiders. Werkt dat? Zal er een regeling over de gegarandeerde dienstverlening komen vóór de zomer?

07.02 Minister François Bellot: (...) inzake de beschikbaarheid van de verkeersleiders, drong een regeling ten gronde voor alle luchtverkeersleiders die momenteel in dienst zijn, zich op, nadat in 2014 een tijdelijk akkoord werd besloten.

Vóór de federale pensioenhervorming van 2011 kon een verkeersleider met disponibiteit gaan vanaf 55 jaar en met vervroegd pensioen vanaf 60 jaar. Sedert de pensioenhervorming is naast een minimumleeftijd ook een minimumloopbaanduur van 44 jaar vereist om met vervroegd pensioen te kunnen gaan op 60 jaar. Een disponibiteit gedurende vijf jaar zou dus voor de meeste medewerkers niet volstaan om de periode tussen 55 jaar en de dag van het vervroegd pensioen te overbruggen.

Op voorstel van de regering werd de leeftijd waarop de verkeersleiders de disponibiteit ten vroegste kunnen openen, gebracht naar de dag waarop zij vervroegd pensioen of rustpensioen kunnen openen met vijf jaar, doch niet voor het bereiken van de leeftijd van 58 jaar. Evenwel gebeurt de verhoging gefaseerd om de operationele *air traffic control unit* toe te laten de impact van deze leeftijdsverhoging op operationeel vlak te absorberen en het de sociale partners mogelijk te maken in de nodige maatregelen te voorzien.

Het voorgaande neemt niet weg dat het beroep van luchtverkeersleider voldoet aan de criteria van een zwaar beroep en dus in de lijst van de zware beroepen zou moeten worden opgenomen. De conclusies uit de beschikbare studies zijn niet eenduidig of de afname van de vereiste cognitieve vaardigheden leeftijdsgebonden dan wel persoonsgebonden is.

Toch stellen we vast dat alle luchtverkeersleidingsorganisaties in Europa – ANSP – die vergelijkbaar zijn met Belgocontrol, voor de groep van de luchtverkeersleiders wel een regeling voor vervroegde uittreding tussen 55 en 58 jaar hebben. Die zijn allemaal geënt op dezelfde uitgangspunten van een zwaar, intensief en stressvol beroep. Dat luchtverkeersleiders vroeger mogen stoppen met werken is een gevolg van de zware fysieke eisen die worden gesteld, onder meer inzake zicht en concentratievermogen.

Op 31 december 2015 waren er 742,14 voltijdse equivalenten tewerkgesteld bij Belgocontrol. Het totaal aan bezoldigingen in 2015 bedroeg 71 609 242 euro. Deze cijfers hebben enkel betrekking op de medewerkers die werkelijk tewerkgesteld zijn bij Belgocontrol en zijn dus exclusief de verkeersleiders in disponibiteit, 32, en de werknemers op zending bij Eurocontrol, 6. Op 31 december 2015 waren er 260,6 voltijdse equivalenten verkeersleiders tewerkgesteld bij Belgocontrol. Het totaal aan bezoldigingen in 2015 bedroeg 32 860 334 euro. Deze cijfers zijn exclusief de experts, 17,8 voltijdse equivalenten. Het gemiddeld bruto loon inclusief premies en andere financiële voordelen van een luchtverkeersleider bedroeg in 2015 133 037 euro op jaarbasis. Het mediaan bruto loon inclusief premies en andere financiële voordelen van een luchtverkeersleider bedroeg in 2015 132 191 euro op jaarbasis.

De onderhandelingen over een gegarandeerde dienst lopen reeds enige tijd met de vakorganisaties.

07.03 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor de antwoorden.

Met betrekking tot de verhoging van de leeftijd voor disponibiteit van 55 tot 58 jaar begrijp ik uit uw antwoord dat dit conform is wat er in Europa bij de andere maatschappijen en diensten wordt gevolgd.

Ik heb echter geen antwoord gekregen op de vraag over de gegarandeerde dienst. Wat is daar de stand van zaken op dit moment?

07.04 Minister **François Bellot**: We proberen een oplossing te vinden. Maar de sociale akkoorden verbeteren de situatie.

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

La **présidente**: Comme cela a été convenu avec Mme Schepmans, qui n'a pas pu obtenir de réponse à la fin de sa question, je vais poser ma question n° 12265. Ensuite, Mme Schepmans répliquera, puisqu'elle a déjà posé sa question. C'est un peu compliqué, mais c'est ainsi que fonctionne cette commission!

08 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 12265)

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent et les atterrissages en pistes 01 et 07 à Brussels Airport" (n° 11594)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vliegverkeer boven Brussel" (nr. 12265)
- de heer **Benoit Hellings** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen en de landingen op banen 01 en 07 van Brussels Airport" (nr. 11594)

08.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a annoncé avoir intenté devant le tribunal de première instance de Bruxelles trois actions en cessation environnementale dans le dossier du survol de la capitale, qui viseraient à allonger les horaires de nuit jusqu'à 7 h 00 au lieu de 6 h 00, à supprimer la route du Canal et à réclamer un resserrement du virage à gauche.

Vu l'inertie du gouvernement fédéral dans la recherche d'une solution à cet épineux dossier, il m'apparaît légitime que le gouvernement bruxellois entreprenne des actions juridiques pour défendre la santé et les conditions de vie des citoyens de la capitale.

Monsieur le ministre, quelles réponses allez-vous apporter aux actions en cessation environnementale entreprises par la Région? Quand allez-vous enfin proposer au gouvernement fédéral des solutions pour réduire le survol des quartiers densément peuplés? Quand allez-vous renoncer à "jouer la montre" (en l'occurrence, cette remarque visait plutôt votre prédécesseur) et dire clairement que vous refusez le *statu quo* au détriment des Bruxellois? Je voudrais aussi savoir si vous allez d'abord revoir les routes de vols avant de les bétonner dans la *vliegwet*. Pour nous, ce serait en effet inacceptable. Quel est le timing de l'autorité de contrôle des nuisances sonores? Allez-vous y inclure des représentants des trois Régions?

08.02 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, ma question porte uniquement sur le survol et ne concerne donc pas le recours régional. Je vous remercie au passage pour votre souplesse.

La **présidente**: Pas de problème, monsieur Hellings! Nous essayons de réduire le temps de M. le ministre.

08.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, comme vous-même dans cette commission, le médiateur de l'aéroport explique sur ses comptes Twitter et Facebook, que le survol massif du nord de Bruxelles de ces dernières semaines s'expliquait par des conditions de vent d'est et n'avait donc rien à voir avec la mise en place de la nouvelle procédure d'approche RNP sur la piste 07, dont nous avons déjà discuté en ces lieux. Parallèlement, il explique que notre pays est exposé plus fréquemment qu'avant à un vent d'est. J'en déduis que l'usage de cette piste pourrait donc augmenter à l'avenir.

Les habitants du nord de Bruxelles et de sa périphérie ont connu ces dernières semaines ce que les habitants de l'est subissent malheureusement depuis plus de dix ans. Ce qui s'est passé sur la piste 07 nous a en tout cas donné un avant-goût de l'impact qu'aura le survol massif et systématique des communes du nord de Bruxelles pendant les travaux qui seront entrepris cet été, voire au-delà si la procédure RNP était choisie par Belgocontrol. Je vous rappelle que 320 000 personnes sont concernées par ce problème.

Comme vous le savez, il est dérogé à l'utilisation préférentielle des pistes lorsque le vent arrière sur la piste 25 R dépasse 7 nœuds, rafales comprises. Cette norme a été instaurée en 2005. Pendant trente ans, elle était de 8 nœuds, puis 10 nœuds, rafales comprises, pendant une brève période. On peut débattre évidemment de la pertinence de ces normes, mais le fait est qu'elles existent et doivent donc être appliquées aujourd'hui. Depuis toujours, les pistes 07 et 01 sont bel et bien considérées comme des pistes secondaires par rapport à la 25 R et la 25.

Monsieur le ministre, le choix, fait par Belgocontrol, de l'usage de la piste 07 ces dernières semaines, était-il justifié par le dépassement des normes de vent?

Les associations de riverains dénoncent régulièrement l'usage de la piste 01 alors que les normes de vent ne sont pas dépassées, évoquant au mieux une paresse de Belgocontrol pour ne pas changer de route, ou au pire une manipulation délibérée, ce qui serait grave. J'imagine que le même raisonnement vaut pour la 07. Comment expliquez-vous cet usage abusif des normes de vent?

Confirmez-vous que notre pays connaît plus de vents d'est qu'avant? Pouvez-vous me donner des statistiques concernant cette évolution depuis trois ans, ou au moins me dire si c'est vrai? Ce serait alors une conséquence des changements climatiques, d'après le médiateur.

Enfin, dans le cadre des solutions structurelles sur lesquelles vous travaillez, comme votre prédécesseur à l'époque, la révision des normes de vent a-t-elle été identifiée comme une piste de travail?

08.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, je pense que j'ai déjà abordé cette dernière question avec Mme Schepmans, et encore précédemment.

Monsieur Hellings, comme vous le savez, le choix des pistes en service est régi par la réglementation aéronautique, la mise en application du PRS publié dans l'AIP belge et les contraintes opérationnelles auxquelles est soumis le service de contrôle aérien. Ce choix des pistes est régulièrement contesté par les riverains survolés résidant sous les couloirs aériens choisis.

Le cabinet de la Mobilité attache une très grande importance à ce sujet car le strict respect de l'esprit des textes définissant les conditions d'utilisation du PRS est et restera la pierre angulaire d'une répartition équitable du bruit autour de l'aéroport en respectant, avant tout, les règles de sécurité.

Un PRS correctement appliqué concourra à une diminution substantielle de la charge des nuisances sonores globales subies par les riverains de l'aéroport. Un groupe de concertation a été mis en place au mois de mai entre mon cabinet, la DGTA et Belgocontrol, afin de s'assurer d'une compréhension commune des règles régissant les PRS. Suite à ces réunions, une note de clarification sera rédigée à mon initiative, afin de limiter toutes les possibilités d'interprétation non conforme des conditions d'application des normes de vent et des PRS.

Nous avons aussi décidé qu'afin d'objectiver au maximum le processus de décision, un outil d'aide à la décision technologique quant au choix de la piste en usage sera installé chez Belgocontrol dans la tour de contrôle, avec un relevé des situations des paramètres servant guidage et un enregistrement des données après coup. Cet outil est déjà utilisé dans d'autres aéroports qui rencontrent des problèmes similaires, notamment ceux de Bâle et de Schiphol. Son installation effective est prévue au quatrième trimestre 2016.

Il faut reconnaître que Belgocontrol a pris différentes initiatives ces dernières années pour améliorer la communication et la transparence envers les riverains. Il reste néanmoins encore du chemin à parcourir pour qu'un meilleur dialogue, une meilleure compréhension des attentes et besoins de chacun soient partagés entre tous les acteurs.

En ce qui concerne l'évolution de la direction du vent, on ne peut pas encore parler d'évolution significative sur le long terme. Les moyennes sur dix ans pour les trois dernières décades sont similaires. Belgocontrol constate néanmoins une grande variabilité d'une année à l'autre sur les cinq dernières années. Les années 2010 et 2013 sont clairement au-dessus de la moyenne en termes de vent du quart nord-est, mais 2012 et 2014 sont plutôt en dessous. Cette variabilité a évidemment une influence directe sur l'utilisation des pistes. L'étude des normes de vent est l'une des nombreuses pistes analysées par mon cabinet dans le cadre du dossier du survol.

Madame Lalieux, il s'agit d'un dossier extrêmement complexe. Un ingénieur essaye de tout comprendre, en ce compris le dernier boulon et la dernière vis d'une pièce. Il faut bien identifier toutes les composantes. Il n'existe aucune solution globale simple et pouvant être exécutée immédiatement. Il y a peu de place pour les "il n'y a qu'à".

Pour ce qui concerne l'action en justice de la Région Bruxelles-Capitale, vous remarquerez que ma formation politique n'a pas empêché ses représentants bruxellois de se joindre à l'action de la Région. J'avais en effet pris connaissance de la proposition de résolution du Parlement bruxellois. En tant que démocrate, je le fais quelles que soient les familles politiques qui y ont apporté leur adhésion.

Je suis surpris, madame la présidente, que vous m'accusiez de "jouer la montre"...

08.05 Karine Lalieux (PS): Non, pas vous. Je parlais du gouvernement.

08.06 François Bellot, ministre: ... alors que je suis en charge de ce dossier depuis deux mois. J'assume, car je m'inscris dans la continuité. Cela dit, il est resté sans solution globale et équitable depuis quinze ans. Je me permets une incise: si je regarde toutes les routes de survol – route ouest, virage court, canal, Noordrand, etc. – et que je prenne la même carte, parce que j'ai un bon souvenir des personnalités

politiques en raison de mon âge, je peux mettre le nom de chacune d'elles sur chaque voie.

08.07 Karine Lalieux (PS): C'est vrai. Moi aussi.

08.08 François Bellot, ministre: Je les invite donc toutes et tous à participer, et c'est bien ma volonté, à la recherche collective d'une solution équitable. J'entends par là: équilibrée et juste.

Pour conférer une stabilité juridique, une loi est l'ultime outil. Dans ce dossier, d'autres actions doivent être entreprises, car la loi seule ne permettra pas d'atteindre une solution générale susceptible d'être acceptée. Toutes ces initiatives doivent s'inscrire dans une programmation réaliste.

J'entends la volonté de toutes les parties d'avancer rapidement et j'en suis conscient. Mais laissez-moi tout de même le temps de finir l'analyse du dossier, qui avait été largement entamée et poursuivie, au demeurant, par Mme Galant, avant de proposer des solutions. Cela vaut aussi pour les travaux relatifs à l'autorité indépendante. Je veillerai, du reste, à ce qu'elle le soit.

08.09 Françoise Schepmans (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il n'y a pas de solution facile dans ce dossier, dans lequel beaucoup se sont cassé les dents. Il faudra nécessairement trouver une solution équitable, une solution acceptée et concertée qui tienne compte du *quota count*, des heures de nuit, d'une liste restrictive d'avions qui peuvent passer au-dessus de la Région bruxelloise.

Pour moi, la communication aux autorités locales, aux gouvernements régionaux et aux riverains est extrêmement importante. Vous avez parlé de communications qui serait faite par Brussels Airport et ensuite par Belgocontrol. Cette communication est justement ce qui a fait défaut lors de l'été passé, raison pour laquelle je me permets d'insister.

08.10 François Bellot, ministre: Il s'agit d'une communication pour donner la date de départ et de fin des travaux et ce que cela implique au plan opérationnel pendant les travaux.

08.11 Françoise Schepmans (MR): J'insiste pour que cette communication soit faite de façon effective. Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre approche constructive de ce dossier épineux.

08.12 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous avais posé une autre question par écrit et je vous félicite pour la tonalité et le caractère constructif de vos réponses. Il est agréable de débattre avec vous. Vous n'avez pas hésité à me répondre par écrit que pour l'usage de la 07 dans le nord de Bruxelles, c'était un *AIP amendment*, c'est-à-dire une route définitive qui avait d'abord été choisie par votre prédécesseur, et puis vous avez changé la donne. Je vous félicite pour cela car c'est politiquement courageux d'admettre que votre prédécesseur avait tort. C'est aussi extrêmement constructif pour imaginer des solutions durables avec tous les riverains. Quand on parle du nord de Bruxelles, on parle de 320 000 personnes.

En ce qui concerne les normes préférentielles de vent, vous parlez de mettre en œuvre un groupe de travail DGTA à votre cabinet.

08.13 François Bellot, ministre: Il est en cours.

08.14 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): C'est très bien. Il y a un précédent, c'est la publication des routes prises par les avions. Le site BATC ne renseigne pas toujours les bonnes routes. Si jamais il y a un logiciel d'aide à la décision et une communication au public, il faut que les routes correctes soient mentionnées par les acteurs comme Belgocontrol et DGTA et que les personnes survolées puissent se faire une idée en connaissance de cause.

Nous serons très attentifs. Je vous félicite déjà pour le changement d'attitude et de ton, qui sont plus rassurants qu'auparavant.

08.15 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, l'important ici, c'est la transparence dans ce dossier. Et c'est plus clair notamment par rapport à la piste 07. Bien entendu, ce n'est pas vous que je mets en cause. Mais le gouvernement, c'est-à-dire Mme Galant, nous avait donné un timing: "En 2014 et 2015, je consulte, et en 2016, j'agis et le projet de loi arrivera avant le 21 juillet 2016." Excusez-nous, mais nous ne sommes

pas responsables de la succession des ministres. Nous voulons effectivement agir sur cette question fondamentale pour toutes les Régions.

Par contre, je ne vous ai pas entendu sur ce que vous allez faire par rapport aux actions en cessation. Lors de notre échange sur votre note de politique d'orientation, je vous ai entendu dire que vous alliez agir très rapidement pour mettre en place l'autorité de contrôle des nuisances sonores, que ce serait en tout cas dissocié de l'autre dossier. Je pense qu'il faut absolument avancer vite et que les Régions doivent faire partie de cette autorité de contrôle, parce qu'il est important que tout le monde puisse se parler sur base d'une même information.

Le problème, et vous l'avez bien dit, est que l'information est différente selon Belgocontrol, la DGTA, la Région, etc. La vraie information doit tourner. Je crois que les groupes de travail que vous mettez en place sont fondamentaux. Cela n'avait pas été fait et nous avons perdu, je pense, beaucoup de temps pendant les précédents mois de la législature.

08.16 François Bellot, ministre: Deux éléments.

En ce qui concerne l'action en cessation, nous avons demandé au SPF d'assurer, sachant qu'il y a aussi une action en cessation du Noordrand antérieure à l'action en cessation de Bruxelles. Cela suit son cours.

En ce qui concerne l'autorité indépendante, la voie de l'arrêté royal est privilégiée pour l'instant, mais nous voulons faire valider par le Conseil d'État qu'il n'y a pas d'objection à ce que cela soit dissocié de la loi.

Dernière chose.

Quand on dit: autorité indépendante, ça doit être autorité indépendante. Dans les modèles qui existent à l'étranger, tous les membres ne sont pas des spécialistes de l'aéronautique. Il y a différentes composantes. En fonction des objectifs, des missions assignées à l'autorité indépendante, différents profils de fonction dans l'autorité devront être définis. Nous privilégions l'arrêté royal, pour autant que le Conseil d'État ne relève pas un élément de fond empêchant que cela puisse être dissocié. En tout cas, c'est cette voie-là que nous suivons.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: (...)

09 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het FAB Benelux" (nr. 11560)

09 Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le FAB Benelux" (n° 11560)

09.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, het FABEC-akkoord dateert al van december 2010 en zit sindsdien zo goed als muurvast. De grote spelers in het verhaal, Frankrijk en Duitsland, verdedigen natuurlijk hun eigen belangen en de kleinere spelers, waaronder België, kijken lijdzaam toe.

Voor Belgocontrol is het van groot belang dat het zich duidelijk positioneert tussen de andere vijf landen. Door zijn ongunstige financiële en structurele situatie die nu al een aantal jaren aansleept, is onze luchtverkeersleider niet de meest aantrekkelijke van de groep en is het niet ondenkbaar dat, bij eventuele herstructurerings in het kader van FABEC, Belgocontrol in zijn geheel wordt weggecijferd.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Om de positie van Belgocontrol te vrijwaren en weer wat leven in het FABEC-verhaal te blazen, ijveren wij al langer voor de oprichting van een eengemaakt Benelux-luchtruim, waarbij de kleinere spelers van de groep zich verenigen en een positie innemen tegenover de grote landen. Dat werd ook opgenomen in het regeerakkoord: "Er wordt gestreefd naar de integratie van dienstverlening en luchtruim in Benelux-verband, als opstap naar een eengemaakt Europees luchtruim. De militaire en civiele luchtverkeersleiding wordt geïntegreerd."

Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende, mijnheer de minister.

Wat is de huidige stand van zaken in het FABEC-dossier? Welke doelstellingen werden al gerealiseerd en wat is de positie van Belgocontrol in de huidige gang van zaken?

Welke stappen zijn er reeds genomen in het FAB-Benelux-verhaal? Hoe ver staat de integratie van de militaire en burgerlijke luchtverkeersleiding? Werden er reeds gesprekken gevoerd met Nederland en Luxemburg?

09.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Wollants, de Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) is een Europees project dat de efficiëntie in het luchtruim in het centrum van Europa hoopt te verhogen en dat zich over België, Frankrijk, Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland uitstrekt. De FABEC berust op het SES-initiatief van de Europese Commissie. SES staat voor Single European Sky of Eengemaakt Europees Luchtruim. Het SES-project herstructureert het luchtruim in functionele blokken die losstaan van de nationale grenzen. Tot eind vorig jaar werden er binnen de FABEC drie grote projecten opgezet, waaronder een project dat werd geleid door Belgocontrol. In oktober 2015 beslisten de lidstaten om ze om financiële redenen op te schorten. Het is de bedoeling van de operationele groep van de FABEC om opnieuw initiatief te nemen op basis van kleine lokale projecten.

Bepaalde synergieën tussen Belgocontrol en Defensie gaven reeds aanleiding tot een akkoord en worden momenteel geïmplementeerd voor de gezamenlijke publicatie van de luchtvaartinformatie en de installatie van een nieuwe radar te Florennes. Binnenkort zullen militaire verkeersleiders aanwezig zijn in het CANAC-centrum. Dat zal de samenwerking tussen beide entiteiten ten goede komen.

Op vraag van de ministers van Defensie en Mobiliteit hebben Belgocontrol en Defensie in 2016 een studie uitgevoerd over de mogelijke synergieën tussen de burger- en de militaire luchtverkeersleiding. De resultaten werden aan de betrokken ministers bezorgd met het oog op een beslissing. Sinds vorig jaar worden er onderhandelingen gevoerd om het luchtruim van het Groothertogdom Luxemburg te laten beheren door Belgocontrol om Luxemburg zich op zijn luchthavenactiviteit te laten concentreren, om de gezamenlijke aankoop van technische systemen toe te laten en om Belgocontrol een *service provider* te laten worden.

Belgocontrol en Analux hebben een haalbaarheidsstudie en een kosten-batenanalyse gefinaliseerd, die een positieve impact voor onze dienstverleners aantonen. De Belgische en Luxemburgse ministers van Vervoer moeten een beslissing voorleggen aan beide regeringen.

België is de historische partner van Luxemburg aangezien Belgocontrol reeds voor de totstandkoming van de MUAC verkeersleidingsdiensten levert voor het Luxemburgse luchtruim en beide landen deel uitmaken van een gemeenschappelijke luchtverkeerszone. Het ligt in de bedoeling om een samenwerking op voet van gelijkheid op te zetten, waardoor het standpunt van zowel België als Luxemburg kracht zal worden bijgezet.

09.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

U hebt een aantal dingen vermeld over Luxemburg. U hebt heel wat minder gesproken over Nederland. Het is inderdaad zo dat we al heel lang samenwerken met Luxemburg en daar zelfs luchtverkeersleidingsdiensten leveren, maar de vraag is of we dat ook met Nederland gaan doen. Gaan we daar ook samenwerken? U hebt melding gemaakt van drie grote FABEC projecten. We weten dat een aantal van die projecten zich precies afspelen tussen de Nederlanders en de Duitsers, om de financiering uit ons luchtruim naar een andere plek te verschuiven. Ik denk dus dat het van groot belang is dat u ook bekijkt welke mogelijkheden er zijn om met Nederland samen te werken. Anders zullen we in de problemen komen wanneer de samenwerking tussen Nederland en DFS verder tot stand komt.

We weten immers dat in het kader van het Analuxdossier ook DFS, de Duitse ANSP, om de hoek staat te loeren om te kijken of er in dat project toch ook niets te halen valt. Daarom denk ik dat het een goede zaak is om een stap terug te zetten naar de initiële bedoeling van de FAB Benelux als opstap, om te kijken of er een mogelijkheid is om een strategisch blok te vormen dat ons in staat stelt om die FABEC effectief te gaan realiseren.

Maar zoals u wellicht vermoedt, gaan we hier nog wel even over discussiëren.

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

10 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de licentie voor de grondafhandeling op Brussels Airport" (nr. 11561)

10 Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la licence d'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11561)

10.01 Bert Wollants (N-VA): De toekenning van nieuwe licenties voor grondafhandeling op de nationale luchthaven – al klinkt nieuw een beetje vreemd – sleept al aan sinds 2011-2012. Ik schets even de situatie. Bij een nieuwe gunning voor twee uit te delen licenties voor de grondafhandeling waren de licenties toegekend aan Flightcare en Swissport. De twee andere kandidaten, Aviapartner en het Britse Menzies, vochten die beslissing aan. De rechtbank van koophandel schorste vervolgens de toekenning van de licenties, waarna Brussels Airport in beroep ging. In afwachting van een uitspraak werden intussen twee interimlicenties verleend aan Flightcare en Aviapartner, die vóór de nieuwe gunning de afhandeling in handen hadden.

Ondertussen is de uitspraak gevallen. Men zou dan verwachten dat de interimlicenties beëindigd worden en dat de licenties aan Flightcare en Swissport worden toegekend. Ondertussen heeft Swissport echter Flightcare overgenomen. Aangezien Swissport veronderstelt dat het die licentie in 2011 rechtmatig heeft verkregen, wenst het die te gebruiken voor een periode van zeven jaar, vanaf het moment van de effectieve toekenning en dus niet vanaf het moment van de originele gunning, die zou verlopen in 2018. De andere licentie die vrijkomt door de overname, zou dan opnieuw vrij te verdelen zijn.

Wat zal er worden ondernomen om de in 2011 gegunde licenties in werking te laten treden?

Komt er een nieuwe procedure voor de vrijgekomen licentie?

Wat zal er gebeuren om de in 2011 toegekende licentie aan Swissport op actief te zetten?

Wanneer zullen die nieuwe licenties officieel mogen starten? Ligt die datum in het verleden? Zal Swissport en eventueel een andere, nog te gunnen, partner daar gebruik van kunnen maken?

Zullen de nieuwe licenties een duur van zeven jaar hebben, gerekend vanaf de gunning in 2011 of vanaf het moment dat ze effectief ingaan en gebruikt kunnen worden?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden in een zeer complex dossier.

10.02 Minister François Bellot: Het is inderdaad zeer complex.

De raad van bestuur van Brussels Airport Company, BAC, heeft in 2011 na een selectieprocedure twee licenties toegekend aan de operatoren Flightcare en Swissport. Hiertegen gingen Menzies en Aviapartner in beroep en de beslissing van BAC werd op 29 november 2011 tenietgedaan door de kamer van koophandel. Teneinde de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren, in afwachting van een definitieve beslissing, heeft de luchtvaartadministratie een voorlopige licentie toegekend aan Aviapartner en Flightcare, die houder waren van een licentie tot 2011.

Flightcare werd ondertussen, in 2012, overgenomen door Swissport. Op 22 oktober 2015 richtte de Europese Commissie een ingebrekestelling tot de Belgische Staat waarbij de toekenning van een voorlopige licentie voor een dergelijk lange duur werd betwist. Op 19 november 2015 bevestigde een gerechtelijke uitspraak de beslissing inzake de licentietoekenning uit 2011.

Zoals aangegeven in de ingebrekestelling en ondanks het feit dat de selectie uit 2011 werd gevalideerd door de gerechtelijke beslissing van 19 november 2015, is het niet meer mogelijk om het resultaat ervan terug op te nemen. Enerzijds, omdat er ten gevolge van de overname van Flightcare door Swissport nog maar een kandidaat overblijft van de twee die destijds geselecteerd werden. Anderzijds, omdat de twee resterende licentie jaren een te korte periode vormen om aan een operator een rendabele licentie te kunnen toekennen.

Een studie van februari 2016 betreffende de scenario's voor de toekomst van de afhandelingsdiensten heeft aangetoond dat liberalisering niet haalbaar is in de huidige context, gelet op het gebrek aan infrastructuur. De in dat verband aangehaalde problemen werden nog aangescherpt door de aanslagen van 22 maart jongstleden.

Gelet op die elementen hebben we de beslissing genomen om een nieuwe selectieprocedure op te starten voor twee licenties. Beide licenties zullen geldig zijn voor een periode van zeven jaar. De looptijd van die licenties zal ingaan in de loop van 2018. Swissport zal actief kunnen blijven tot en met eind oktober 2018 en Swissport zal gedurende de vastgelegde periode van zeven jaar van 2011 tot 2018 actief kunnen blijven op de luchthaven van Brussel.

10.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal sowieso uw antwoord nog eens herlezen, want het is inderdaad een complexe zaak. Ik meen dat we daar voorzichtig mee moeten omgaan.

Hoe het ook zij, we moeten ons ernstig beraden over de aanpak. Destijds, in 2011, hebben wij aan uw toenmalige voorganger, de heer Schouppe, gevraagd of een derde afhandelaar geen goed idee zou zijn. Uit studiewerk blijkt dat gelet op de beschikbare infrastructuur niet evident. We zullen dus zeker bekijken op welke manier we daarmee moeten omgaan. Zoals steeds, zullen we ook dat dossier van nabij volgen om onze rechten als land en als nationale luchthaven compleet te vrijwaren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal zieke luchtverkeersleiders" (nr. 11571)

11 Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de contrôleurs aériens en arrêt maladie" (n° 11571)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, op 12 april 2016 lag het verkeer op de luchthaven van Zaventem lam wegens een tekort aan luchtverkeersleiders. Op 20 april waren er problemen op de luchthavens van Luik en Charleroi. De oorzaak van deze problemen is het grote aantal afwezige luchtverkeersleiders wegens ziekte.

Of het nu om een misplaatste actie van de luchtverkeersleiders ging of niet, feit is dat het absenteïsme zeer hoog is onder de luchtverkeersleiders en dat wijst toch op een structureel probleem bij Belgocontrol. Bij de luchtverkeersleiders zelf is te horen dat dit te wijten is aan de mentale en fysieke tol die zij betalen voor het werk dat ze doen. Het aantal afwezigen met burn-out of ziekte is dermate hoog dat er niet te allen tijden een goede dienstverlening kan worden verzekerd.

Dergelijke toestanden, zoals technische problemen en dergelijke, doen de stress bij de luchtverkeersleiders nog verder toenemen, met alle gevolgen van dien. Ik heb begrepen dat een van de ploegen die aan het werk was op het moment van de black-out in CANAC 2 op 27 mei 2015, nog steeds minstens deels buiten strijd is.

Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende.

Wat waren de conclusies van de controleartsen die naar de afwezige luchtverkeersleiders gestuurd werden op 12 april 2016? Hoeveel afwezigen waren er op dat moment exact? Wat is de gemiddelde duur van afwezigheid? Hoeveel luchtverkeersleiders, die aan de slag waren in CANAC 2 tijdens de panne van mei 2015, zijn momenteel nog afwezig? Welke maatregelen wenst u te nemen om het absenteïsme onder de luchtverkeersleiders terug te dringen?

Ik dank u voor uw antwoord.

11.02 Minister François Bellot: Mijnheer Wollants, van de verkeersleiders die gepland stonden op het uurrooster van 12 april 2016 hebben zeven verkeersleiders zich ziek gemeld vóór de aanvang van hun shift. Daarbovenop hebben zes verkeersleiders het werk vroegtijdig verlaten in de loop van de namiddag omwille

van ziekte en zes verkeersleiders omdat zij zich *not fit to work* achtten. Er werden in totaal zeven ziektecontroles uitgevoerd die op 12 april 2016 begonnen. Bij de zeven ziektecontroles werden vijf personeelsleden arbeidsongeschikt bevonden voor de duur van het medisch getuigschrift. Één controle kon niet worden uitgevoerd wegens afwezigheid van het personeelslid op het ogenblik van de controle en één personeelslid moest het werk vroeger hernemen.

Voor de ziekten die op 12 april 2016 begonnen, bedroeg de gemiddelde duur van afwezigheid 5,7 kalenderdagen. Geen enkele luchtverkeersleider die van dienst was tijdens de stroompanne in mei 2015 is momenteel nog afwezig.

Het ziekteverzuim wordt zowel reactief, door gerichte controles en door gesprekken met de medewerkers tijdens en na de ziekte, als preventief, stand-bysystemen, aangepakt. Het ontwikkelen van een visie en een strategie inzake een human-factorbeleid en een welzijnsbeleid is een strategische prioriteit van Belgocontrol in 2016.

Momenteel gebeuren de vervangingen van zieke verkeersleiders op vrijwillige basis. Wanneer een verkeersleider wegens ziekte of om een andere reden afwezig is, wordt een oproep gedaan bij de beschikbare verkeersleiders om hun dienst op vrijwillige basis en met een financiële premie over te nemen. Tot voor kort was dit systeem altijd werkzaam en werden altijd vervangers gevonden om de dienst te verzekeren.

Naar aanleiding van de onderhandeling over het sociaal akkoord van 12 april 2016 heeft dit systeem zijn beperkingen getoond. Als gevolg van de afwezigheid van verkeersleiders wegens ziekte en van de weigering van beschikbare verkeersleiders om op vrijwillige basis te vervangen, kon de minimale personeelsaanwezigheid om de operatie te garanderen niet worden verzekerd.

Teneinde dergelijke toestanden te voorkomen voorziet het sociaal akkoord van 12 april 2016 niet alleen in bijkomende aanwervingen, maar ook in de opvoering van een stand-bysysteem ter vervanging van het huidige stelsel van vervanging op vrijwillige basis in de samenstelling van een pool van verkeersleiders die opgeleid zijn om in verscheidene torens te werken en in de mogelijkheid om een beroep te doen op EU-verkeersleiders op contractuele basis en voor een bepaalde duur.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord en deze informatie. Ik denk dat wij een aantal zaken inderdaad verder moeten bekijken.

Ik wil u tegelijkertijd ook herinneren aan de schriftelijke vraag die ik aan uw voorgangster heb gesteld op 29 februari over het voorkomen van burn-outs bij de luchtverkeersleiders en die op uw bord is terechtgekomen op 26 april. Ik vermoed dat ik daarop op korte termijn het antwoord zou kunnen krijgen, gelet op het verstrijken van de termijn eind mei.

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

12 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des travaux d'uniformisation de la hauteur des quais de gare" (n° 11395)

12 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken voor het uniformiseren van de hoogte van de perrons" (nr. 11395)

12.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, à l'heure actuelle, la hauteur des quais de gare en Belgique varie toujours entre 28 et 76 cm. L'harmonisation de la hauteur des quais est une revendication de longue date des associations de navetteurs. En effet, cela permettrait un accès de plain-pied plus aisé dans les voitures. Il s'agit d'un élément important pour les personnes à mobilité réduite et les personnes malvoyantes, mais aussi pour les personnes voyageant avec une poussette ou une valise, voire à vélo.

Pour les opérateurs ferroviaires, ces différences ont aussi un impact, notamment sur la vitesse d'embarquement et de débarquement dans les trains et donc *in fine* sur la ponctualité. Ce problème d'harmonisation des quais a une incidence sur la durée des arrêts en gare et sur le respect de la vitesse commerciale. De plus, lors de l'achat de nouveau matériel, les opérateurs doivent également intégrer la

compatibilité de la hauteur des quais avec le nouveau matériel acheté.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous adresser quelques questions. Pour le marché des M7, sur quelle hauteur de quai la SNCB s'est-elle basée pour réaliser sa commande? Existe-t-il des projets de travaux d'uniformisation de la hauteur des quais belges? Si oui, quel est l'agenda prévu par la SNCB pour réaliser ces travaux?

12.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, pour ces voitures M7, la SNCB a opté pour des portes d'accès classiques situées exactement à la même hauteur que pour les voitures M5 et M6 du matériel double étage existant. C'est par nécessité opérationnelle que la SNCB continue à opter pour des portes d'accès classiques au-dessus des bogies.

Sinon, dans le cas de longs trains arrivant à un quai situé dans un virage comme à Bruxelles-Central par exemple, la distance entre le quai et le train serait trop grande. Pour les personnes à mobilité réduite, une voiture spécifique est prévue pour chaque rame de train. Le projet de cette voiture répond entièrement aux normes européennes. La hauteur d'embarquement est en l'occurrence de 62 cm.

Il est vrai que la hauteur des quais varie entre 28 et 76 cm. La SNCB a toutefois opté pour la standardisation de la hauteur des quais à 76 cm. Pour des raisons techniques, des hauteurs de quais de 55 cm seront encore tolérées dans des cas bien précis, par exemple afin de ne pas enterrer un bâtiment de gare existant.

12.03 Laurent Devin (PS): Je remercie M. le ministre pour une partie de sa réponse mais je voulais savoir si des travaux allaient être réalisés sur les différents quais de tout le réseau de la SNCB. Sincèrement, c'est un vrai problème.

12.04 François Bellot, ministre: Une programmation sera établie, sachant qu'il faut mettre les quais à 76 cm de hauteur; cette programmation n'est pas encore finalisée.

12.05 Laurent Devin (PS): D'ici combien de temps sera-t-elle finalisée?

12.06 François Bellot, ministre: Je ne m'enferme pas dans un calendrier. L'agenda n'est pas encore conclu car les objectifs des uns et des autres ne sont pas les mêmes.

12.07 Laurent Devin (PS): Je vous invite à suivre vos propres convictions. Elles pourraient être bonnes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation généralisée d'alcolock en Belgique" (n° 11396)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 12277)**

- **M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la systématisation de l'alcolock" (n° 12409)**

13 Samengevoegde vragen van

- **de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de algemene invoering van het alcoholslot in België" (nr. 11396)**

- **mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 12277)**

- **de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het automatisch alcoholslot" (nr. 12409)**

13.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, bien plus efficace que les contrôles routiers aléatoires, l'éthylotest, appelé alcolock, empêchant un véhicule de démarrer si son conducteur a trop bu demeure assez peu répandu en Belgique. Il équipe actuellement 27 véhicules, sur décision d'un juge. Mais cet appareil qui empêche de démarrer sa voiture si on a trop bu pourrait bientôt débarquer à grande échelle sur le territoire belge.

En effet, nous apprenions dans la presse que vous y êtes favorable. Vous souhaitez donc encourager l'installation de l'alcolock dans le secteur du transport routier (bus, autocars scolaires) et dans les voitures de société.

Monsieur le ministre, dans quel délai la décision de les imposer aussi dans les bus et autocars scolaires pourrait-elle être prise? Quelles sont les démarches à suivre afin de pouvoir installer un tel dispositif dans tous les véhicules du pays, notamment les bus et autocars scolaires?

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, over het alcoholslot worden regelmatig vragen gesteld in deze commissie.

Uw voorgangster antwoordde hieromtrent op 1 oktober 2015 dat zij voorstander was van het invoeren van een verplicht alcoholslot in schoolbussen en autocars. Daarover zou overleg gepleegd zijn, zowel met de Gewesten als met de autocarsector. In Frankrijk bijvoorbeeld zijn buschauffeurs sinds september vorig jaar verplicht om voor het vertrek te blazen in een alcoholslot.

Uw voorgangster gaf ook mee de installatie van een alcoholslot te willen aanmoedigen in het professionele vervoer, zoals de transportsector en het voertuigenpark van de bedrijven. De overheid zou daarbij het goede voorbeeld moeten geven.

Op repressief vlak kunnen rechters in ons land sinds 1 oktober 2010 een alcoholslot opleggen aan autobestuurders. Zoals mijn collega al zei, hebben zich tot nu toe echter nog maar 27 personen aangemeld bij het BIVV voor het volgen van een omkaderingsprogramma met betrekking tot het alcoholslot. Een van de oorzaken voor de gebrekkige toepassing zou de hoge kostprijs van de installatie en de huur van het alcoholslot en van het begeleidingsprogramma zijn, samen 3 000 euro per jaar. De rechter kan wel beslissen die kosten geheel of gedeeltelijk van de boete af te trekken.

Tot slot, tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 13 april 2016 sprak uw voorgangster het voornemen uit om rechters te verplichten een alcoholslot op te leggen aan alcoholrecidivisten, tenzij de rechters uitvoerig motiveren waarom zij dat niet doen.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat is de stand van zaken in het overleg om een verplicht alcoholslot in schoolbussen en autocars in te voeren?

Hebt u er zicht op in welke mate voertuigen van overheidsdiensten zijn uitgerust met een alcoholslot?

Plant u maatregelen om de oorzaken van de gebrekkige toepassing van het alcoholslot, bijvoorbeeld de hoge kostprijs, aan te pakken?

Wat is de stand van zaken vandaag? Hoeveel personen heeft het BIVV al begeleid of staan nog onder begeleiding? Van hoeveel gerechtelijke veroordelingen die nog niet ten uitvoer werden gebracht door het openbaar ministerie, heeft het BIVV weet?

Deelt u het standpunt van uw voorgangster om rechters te verplichten een alcoholslot te laten uitspreken voor alcoholrecidivisten, tenzij de rechters uitvoerig motiveren waarom zij dat niet doen?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit daar zelf graag bij aan met de vraag die ik ingediend had.

Ik zal niet alles herhalen wat de collega's reeds goed hebben geduid. Ik verwijs ook naar de antwoorden die uw voorgangster in deze commissie reeds heeft verwoord.

Het enige element dat ik nog wil toevoegen, is de invoering van een alcoholslot als administratieve sanctie. In Nederland heeft dat jarenlang bestaan en uw voorgangster heeft daar enkele keren naar verwezen als een mogelijk te volgen piste. Vanaf een bepaald promillage of bij recidive, maar dan puur administratief, krijgt de betrokkene automatisch een alcoholslot opgelegd. In Nederland is die procedure ondertussen opgeschort vanwege een uitspraak van de Nederlandse Raad van State. Daarom rijst de vraag hoe we daar

tegenaan moeten kijken. We moeten daar in ieder geval omzichtig mee omspringen.

Mijnheer de minister, aansluitend bij de vragen van de collega's wil ik bijkomend vragen of u een dergelijke automatische administratieve procedure nog verder onderzoekt, zoals door uw voorgangster werd aangekondigd, dan wel of u andere wegen bewandelt om juridische problemen te vermijden.

13.04 Minister **François Bellot**: Collega's, de verplichting van een alcoholslot op schoolbussen en autocars heeft niet als doel de buschauffeurs te stigmatiseren, maar wel om preventief in te zetten op rijden zonder alcohol in het kader van het personenvervoer.

Il n'est actuellement pas possible de vous préciser la date d'entrée en vigueur d'une telle réglementation en Belgique ni de vous préciser les types de transport qui seraient concernés. Cependant, des contacts seront très prochainement entamés avec les Régions et les fédérations impliquées afin de lancer la réflexion.

En attente de cette réglementation, il est actuellement possible d'installer de tels dispositifs sur une base volontaire des opérateurs de transport.

Ik betreur dat er in ons land op het ogenblik nauwelijks of geen voertuigen van overheidsdiensten uitgerust zijn met een alcoholslot. Andere landen tonen aan dat dit wel kan. In Finland, IJsland en Letland bijvoorbeeld verplichtte men alcoholsloten via de toevoeging van die vereiste in de openbare aanbestedingen voor nieuwe voertuigen.

Ik wil dat ook in België ten goede veranderen. De bedoeling is om het alcoholslot meer zichtbaar te maken en tot gemeengoed te maken. Het mag niet stigmatiserend werken, maar preventief, namelijk als garantie dat de bestuurder van het voertuig geen alcohol heeft gedronken. Dat komt alle weggebruikers ten goede.

Door de hoge kostprijs van het alcoholslot, zeker in verhouding tot bestaande boetes voor rijden onder invloed, zijn rechters niet geneigd overtredders te veroordelen tot een alcoholslot. Ik wil hierin verandering brengen door de boetes en/of de periodes van het verval van het rijbewijs substantieel op te trekken en door de rechters te verplichten een alcoholslot op te leggen aan alcoholrecidivisten en aan overtredders met een hoge alcoholconcentratie.

Sinds de start van de uitvoering van het alcoholslotprogramma in 2013 heeft het BIVV in totaal 40 veroordeelden met een alcoholslot begeleid. Het BIVV heeft geen zicht op het aantal personen dat sindsdien veroordeeld werd tot een alcoholslot en zich in de toekomst nog zal aanbieden voor het omkaderingsprogramma.

In verband met de vraag van de heer Jef Van den Bergh kan ik antwoorden dat mijn administratie bezig is met het uitwerken van een wetsontwerp om de regelgeving over het alcoholslot aan te passen, opdat recidiverende drinkers en chauffeurs met een hoog promillage door de rechter zullen worden verplicht een alcoholslot te laten installeren in hun voertuig.

In tegenstelling tot Nederland zal het wel degelijk de rechter zijn die het alcoholslot zal verplichten, zodat er geen sprake kan zijn van een dubbele bestraffing, zoals dat in Nederland het geval bleek te zijn.

De rechter behoudt ook de vrijheid om te veroordelen op basis van lichamelijke ongeschiktheid of om het alcoholslot niet te verplichten, op voorwaarde dat hij zijn beslissing motiveert. In dat geval geldt wel een verval van het recht tot sturen dat gelijk is aan de duurtijd van het gebruik van het alcoholslot.

13.05 **Laurent Devin** (PS): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Je voudrais savoir si un texte est déjà en préparation et s'il a une conviction profonde dans ce dossier. En dehors des exemples de la Hollande, de la Lettonie, quelle est sa conviction profonde dans ce dossier avant de rencontrer ses interlocuteurs régionaux? Je n'ai pas obtenu de réponse à ces questions.

13.06 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Gewoon ter verduidelijking en om zeker te zijn dat ik het juist heb genoteerd, herhaal ik het volgende nog even. Sinds de start zijn er 40 veroordeelden, maar die hebben niet noodzakelijk een alcoholslot moeten laten installeren.

Mijnheer de minister, voor het overige stel ik vast dat er nog veel werk aan de winkel is. Ik volg het dossier van nabij.

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij de woorden van de andere vraagstellers en kijk uit naar het wetsontwerp dat u in het vooruitzicht stelt.

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

14 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la mobilité en Belgique" (n° 11403)

14 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken betreffende de mobiliteit in België" (nr. 11403)

14.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la situation de la mobilité en Belgique est de plus en plus inquiétante. Selon les prévisions du SPF Mobilité, les transports de passagers vont augmenter de plus de 20 % d'ici 2030, que ce soit en voiture ou en train, alors que les réseaux ferroviaire et routier sont déjà saturés aux heures de pointe.

La voiture est, et restera sans doute, incontournable pour les déplacements à l'intérieur de la Wallonie et de la Flandre. Mais pour la Région de Bruxelles-Capitale, presque la moitié des accès vers Bruxelles se font via le train, 47 % venant de Flandre et 53 % venant de Wallonie. La jonction Nord-Midi approche de sa capacité maximale et constitue un véritable goulot d'étranglement.

Monsieur le ministre, quels sont vos projets en matière de mobilité afin de permettre aux Wallons d'accéder plus facilement à la capitale, le plus souvent pour venir y travailler? Quels sont les leviers d'action qui ont été décidés par Rail4Brussels afin de contrer le problème qui se prépare?

14.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, la mobilité est une matière hautement complexe. En effet, elle relève à la fois de la compétence du fédéral et des Régions. Une bonne coopération entre les différents niveaux de pouvoir est indispensable. Je vais continuer à plaider en faveur d'une réponse concertée.

Afin de garantir une véritable intermodalité efficace, il faut une excellente coordination entre la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun, notamment. Aujourd'hui, les clients qui dépendent des correspondances en train et bus observent encore des incohérences. Il suffit de lire le rapport qui a été établi par le Comité des usagers pour s'en rendre compte.

Dès lors, il faut deux choses. Premièrement, une vision politique globale commune de la mobilité. Depuis la régionalisation d'un certain nombre de départements depuis 1980, il n'y a pas eu de concertation forte pour la définir entre les acteurs. Je ne jette la pierre à personne. C'est un constat.

Deuxièmement, pour faire cela, il faut constituer une véritable plate-forme d'intermodalité où toutes les sociétés de transport se parlent et travaillent ensemble au niveau opérationnel. C'est la raison pour laquelle ma prédécesseure a décidé de relancer le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) et de créer la plate-forme d'intermodalité sur la base de ce comité. Celle-ci est destinée à travailler notamment à la définition des lignes de force des plans de transport 2017 et 2030 mais aussi à faciliter l'émergence d'une vision à long terme de la mobilité intermodale et durable du pays dont les chemins de fer constituent l'épine dorsale du système de transport public.

Tous les acteurs pourront ainsi coopérer à des solutions de mobilité effectives et à un transport public efficace, à la fois complémentaire et répondant aux besoins de la société.

Pour votre parfaite information, la première réunion du CEMM s'est tenue le 26 février dernier. Lors de cette première réunion de travail, les ministres de la Mobilité ont décidé d'opter pour un mode de fonctionnement simple de la plate-forme d'intermodalité. Les sujets liés à cette question seront abordés au niveau technique dans le cadre de ladite plate-forme afin de pouvoir progresser sur base de thèmes concrets tels que l'intégration tarifaire, l'intermodalité bus-tram-métro-train, l'intermodalité train-vélo ou encore la problématique des parkings en vue de promouvoir la mobilité en chaîne.

Une seconde réunion du CEMM s'est tenue le 10 juin. Nous nous concentrons, dans un premier temps, sur le comité de pilotage RER et du plan Transport 2017, puisque le fédéral a aussi décidé d'ouvrir la concertation et la négociation aux Régions, pour pouvoir avancer dans ces matières.

En ce qui concerne le comité de pilotage RER, mon objectif reste de finaliser l'ensemble des travaux prévus dans la convention d'avril 2003. Je ne vais pas rappeler mon intervention lors de la présentation de la note de politique générale. Toutes les pistes de solutions technico-financières sont explorées au sein de ce comité afin d'assurer la pérennisation du financement de la mise à quatre voies des lignes 124 et 161. Et je rappelle que sur la ligne 50A (en Région flamande), les travaux ne sont pas terminés et prendront encore un certain nombre d'années. Aussi, une meilleure utilisation des autres gares sur le territoire bruxellois et, par exemple, du nouveau tunnel Josaphat ou d'un nouveau plan de transport de la SNCB, contribuera à une meilleure mobilité vers la capitale où on renforcera également l'offre S.

Enfin, concernant la vision à long terme de la mobilité intermodale et durable du pays, les premières réunions de travail auront lieu dans les prochaines semaines en présence des acteurs de la mobilité cités (Régions et fédéral). Il est essentiel que ces derniers soient associés et consultés en fonction de leurs expertises.

En ce qui concerne votre deuxième question, comme indiqué dans le rapport qui est publié sur le site de l'administration, l'étude Rail4Brussels met en évidence quatre actions-clés.

Premièrement, démystifier la saturation. L'étude a ainsi démontré que la jonction Nord-Midi présente des réserves de capacités importantes si on développe une vision globale pour son optimisation et aussi le recours à de nouvelles technologies.

Deuxièmement, optimiser par la spécialisation. Hormis une plus grande automatisation des trains, les voies peuvent être exploitées de manière plus efficace au travers d'une spécialisation des pertuis en fonction du type de trafic.

Troisièmement, faire évoluer le *business model* pour améliorer son rendement et valoriser les lourds investissements. Il faut augmenter l'attractivité du chemin de fer pour les déplacements vers la périphérie depuis Bruxelles, remplir davantage les trains en dehors des heures de pointe et mieux répartir l'offre sur le territoire bruxellois afin de valoriser sa complémentarité avec le réseau de la STIB et De Lijn.

Quatrièmement, agir sur la demande de déplacement et pas seulement sur l'offre et mieux anticiper le besoin d'une nouvelle infrastructure à long terme.

Je peux vous assurer de l'engagement de chacun des acteurs, des Régions et de l'État fédéral, notamment au cours de la dernière réunion du CEMM. Nous avons décidé aussi de mettre en place deux voire trois groupes de travail techniques qui devront nous remettre des rapports dans des délais relativement courts pour essayer de concrétiser, entre les différents niveaux de pouvoir concernés, des mesures qui seront de nature à apporter partiellement ou totalement des réponses à des vrais problèmes. Je pense notamment à la billetterie unique, au billet unique, à décroiser l'information entre les sociétés de transport et entre les sociétés de transport et la SNCB.

On se rend compte que, sur Bruxelles, par exemple, très peu de voyageurs utilisent le train pour des déplacements bruxellois intra-muros, alors que, souvent, c'est une excellente alternative tant en termes de tarification qu'en termes de temps de parcours lorsqu'on veut traverser Bruxelles de part en part. C'est dû au fait qu'il n'y a pas une intégration d'une vision d'une politique de transports publics complémentaires qui peut apporter des solutions, des transporteurs publics régionaux vers le chemin de fer et vice versa.

Nous travaillons ensemble à la recherche de solutions qui permettront aux utilisateurs de disposer d'une meilleure information grâce à laquelle ils se rendront compte d'une offre existante pour laquelle ils ne sont pas captifs aujourd'hui.

14.03 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse exhaustive. Je l'invite à continuer à s'appuyer sur le concours constructif et indispensable des Régions. Je crois que sans cela on n'y arrivera pas. Je loue l'ouverture d'esprit du ministre et sa volonté de concertation. Nous suivrons très attentivement ce dossier.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

15 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 11404)

15 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 11404)

15.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, la direction de la SNCB vient de transmettre un nouveau protocole d'accord social 2016-2018. Contrairement à ce qui avait été proposé en septembre 2015, l'entreprise s'engage désormais sur un nombre minimal d'effectifs à l'issue du protocole. En effet, la direction de l'entreprise publique garantit un total de 31 765 collaborateurs, dont 19 128 cheminots à la SNCB et 11 009 travailleurs pour Infrabel.

Au 1^{er} janvier 2016, la direction du groupe SNCB indique un total de 34 058 travailleurs, dont 20 336 collaborateurs à la SNCB et 11 723 travailleurs pour Infrabel. Il s'agit donc d'une suppression nette de 2 293 postes entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2018.

Monsieur le ministre, combien de postes seront-ils supprimés ou non remplacés en 2016? Comment comptez-vous atteindre le chiffre de 2 293 suppressions d'emplois d'ici le 31 décembre 2018? Combien de départs volontaires sont-ils envisagés? Enfin, quelles fonctions seront davantage touchées par la suppression d'emplois?

15.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, je serai très court. Je vous renvoie à une réponse qui a déjà été donnée à certains de vos collègues, dont Mme Inez De Coninck et M. Calomne. Je vais vous donner les réponses aux questions qui ont été posées sur le même sujet et j'ose espérer que vous trouverez dans ces réponses l'ensemble des éléments relativement détaillés. J'ai en effet trois pages de réponses. Il s'agit de réponses données à des questions du 16 mars. Je peux vous les donner et vous reviendrez vers moi si vous le souhaitez. Une question a été communiquée le 16 mars. Elle porte le numéro 9220.

15.03 Laurent Devin (PS): Qui a répondu à cette question?

15.04 François Bellot, ministre: Ce n'était pas moi, forcément.

15.05 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, c'est vous que j'interroge.

15.06 François Bellot, ministre: Je n'ai pas d'autres éléments à vous apporter. Je peux vous les remettre.

15.07 Laurent Devin (PS): Le 16 mars est une date qui me tient vraiment à cœur. Mais je précise, dans ma réplique, que j'interpelle bien le ministre M. Bellot. Je me plairai quelquefois à poser les mêmes questions que j'ai posées à Mme Galant. Si je me félicite du ton, de l'ouverture d'esprit de M. Bellot et de sa volonté d'aller de l'avant de manière concertée, je me permettrai encore de lui poser des questions, même si Mme Galant y a déjà répondu à l'époque.

De **voorzitter**: De minister mag evengoed naar eerdere antwoorden verwijzen, ook al waren ze niet van hem.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

16 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de produits toxiques dans un atelier de la SNCB" (n° 11405)

16 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van toxische producten in een NMBS-werkplaats" (nr. 11405)

16.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, nous apprenions que des travailleurs du dépôt central de la SNCB à Gentbrugge ont été exposés à un produit hautement toxique durant leur temps de travail. Les résultats sanguins de plusieurs travailleurs montrent qu'ils ont été exposés à du trioxyde de chrome, produit qui s'avère être nocif à long terme. L'exposition à ce produit toxique serait survenue lors du ponçage de la peinture d'un modèle vétuste de train de type MR75.

À ce sujet, monsieur le ministre, j'ai quelques questions à vous adresser. Combien de travailleurs ont-ils été exposés au trioxyde de chrome durant leur temps de travail? À quel degré de gravité? Les activités de ponçage de la peinture des trains MR75 ont-elles été suspendues ou délocalisées? Si celles-ci sont toujours en cours, la SNCB s'est-elle assurée que d'autres travailleurs ne soient pas exposés à ce produit? Si oui, comment? Pendant combien de temps les travailleurs ont-ils travaillé sur ce matériel contaminé? Quelles mesures sont envisagées par la SNCB afin de s'assurer que le matériel à traiter ne dégage plus ce produit toxique?

16.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, je me réfère à une réponse qui a été donnée le 2 mars dernier à votre question n° 9759 ainsi qu'aux questions jointes de Mme Karin Temmerman, MM. Stefaan Van Hecke et Marco Van Hees. Je n'ai pas d'autres éléments qui m'ont été communiqués par la société de chemins de fer. Si j'avais eu d'autres éléments que ceux qui m'ont été fournis, je vous en aurais donné mais je n'en ai pas d'autres.

16.03 Laurent Devin (PS): M. le ministre attend-il de nouveaux éléments ou l'enquête était-elle déjà été clôturée à l'époque?

16.04 François Bellot, ministre: Il m'a été répondu qu'il n'y avait pas de nouveaux éléments à me communiquer. Je ne peux donc vous en communiquer d'autres.

16.05 Laurent Devin (PS): Si M. le ministre attend encore d'autres éléments, j'aimerais qu'il puisse nous les communiquer en temps opportun.

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

17 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la problématique des feux de signalisation" (n° 11406)

17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematiek van de verkeerslichten" (nr. 11406)

17.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, une étude menée par l'Institut britannique des Affaires économiques a récemment démontré que les feux de signalisation sont mal adaptés, voire pour certains, inutiles et contre-productifs. En effet, une voiture à l'arrêt à un feu de signalisation est coûteuse pour l'économie et produit davantage d'émissions polluantes.

Touring a réagi à cette étude en précisant qu'il s'agit d'un problème de mobilité et d'environnement qui n'évolue pas. Les émissions de carbone augmenteraient de 28 % à cause des feux.

De plus, Touring dénonce le fait que les feux de signalisation ne sont presque jamais adaptés aux conditions réelles de circulation. En outre, on déplore un manque de gestion globale, car certains feux sont gérés par les Régions, alors que d'autres le sont par les communes.

À ce sujet, monsieur le ministre, j'aimerais vous poser quelques questions. Une telle étude est-elle envisageable en Belgique? Quel dispositif alternatif pourrait être proposé afin de régler les problèmes causés par les feux de signalisation? Est-il possible d'attribuer leur gestion à un seul et même organe? Si oui, dans quel délai?

17.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, il existe en effet des études qui démontrent qu'un réglage adéquat des feux de signalisation permettrait de fluidifier le trafic et de réduire le volume d'émission des véhicules. Quand on regarde Bruxelles – et je ne vous jette pas la pierre, parce que la même chose existe partout –, on se rend compte des difficultés que cela peut représenter.

Il s'agit de savoir s'il faut lancer une étude sur cette matière ou si un feu de signalisation est adéquatement placé et synchronisé, si cela relève de l'appréciation des Régions ou de celle des communes en fonction des circonstances locales, de la fluidité de la circulation et de la sécurité routière.

J'invite, par conséquent, l'honorable membre à s'adresser aux ministres régionaux compétents en matière d'infrastructure pour connaître leur avis à cet égard. C'est un sujet que nous pourrions aborder lors du CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité) pour voir si une analyse appliquée au territoire tout entier serait intéressante. Si oui, nous pourrions prendre cette initiative avec l'accord des membres du CEMM.

17.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, vous avez mentionné l'exemple de Bruxelles au début de votre réponse. Dans d'autres villes du pays, et même dans de plus petites localités, nous sommes confrontés à de tels soucis. Nous avons vu des ronds-points fleurir un peu partout. Je vous inviterai à inscrire cette question à l'ordre du jour d'un prochain Conseil des ministres en rapport avec la sécurité routière.

Ce problème ne surgit pas de nulle part. Hier encore, j'étais en réunion avec les services régionaux compétents. Je pense que cela intéresse au plus haut point les différents bourgmestres et responsables communaux.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

18 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet *Driver Only Operation (DOO)*" (n° 11407)

18 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het DOO-project (*Driver Only Operation*)" (nr. 11407)

18.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB a récemment lancé le projet *Driver Only Operation (DOO)* pour lequel des groupes de travail doivent examiner la faisabilité du projet de la SNCB de mettre en place des trains sans accompagnateur.

Actuellement, la SNCB estime que 20 % des trains pourraient circuler sans accompagnateur. En ce qui concerne le matériel, les trains Desiro, utilisés notamment pour le futur RER, pourraient convenir à ce projet de train sans accompagnateur. Néanmoins, l'infrastructure ferroviaire devra être revue. En effet, il sera alors nécessaire de remonter les quais et de les éclairer davantage.

Monsieur le ministre, qui sont les personnes qui composent ces groupes de travail? Ces personnes sont-elles des membres internes de la structure de la SNCB? Des experts font-ils également partie de ces groupes de travail? Quelles sont les composantes analysées par les groupes de travail? Dans quel délai doivent-ils remettre les résultats de leurs recherches? Seront-ils dévoilés en commission de l'Infrastructure ou uniquement à la direction de la SNCB? Si possible, pouvez-vous nous dévoiler les éléments déjà connus de ce principe du *one-man car*?

18.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, l'étude n'est toujours pas clôturée. Le 17 février, à l'occasion de questions de M. Van Hees et vous-même, il a été répondu qu'une étude était en cours. À ce jour, elle n'est pas clôturée. Je n'ai donc pas plus d'éléments à vous donner.

Quand l'étude sera clôturée, elle sera d'abord validée et je n'aurai aucun souci à vous informer.

18.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je resterai attentif à la thématique. Je vous réinterrogerai, quitte à ce que vous me répondiez que vous n'avez toujours pas d'élément nouveau.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en service du Thalys wallon" (n° 11408)

19 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heractivering van de Waalse Thalys" (nr. 11408)

19.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, au printemps 2015, le gouvernement fédéral et la direction de la SNCB ont suspendu d'un commun accord deux lignes du Thalys en Belgique: celle qui reliait Liège à Paris le long de la dorsale wallonne (desservant Namur, Mons et Charleroi) et une ligne flamande reliant Bruxelles à Ostende en passant par Gand. La raison évoquée pour cette suspension était notamment des travaux de sécurisation et d'aménagement des voies rendant le Thalys wallon inopérant pendant plusieurs mois.

Monsieur le ministre, quid de la situation? Pouvez-vous nous en dire plus? Maintenant que les travaux d'aménagement et de sécurisation ont touché à leur fin, la SNCB va-t-elle relancer le Thalys wallon? Si oui, s'agira-t-il d'un rétablissement définitif de cette ligne? Si la SNCB compte bien rétablir le Thalys wallon, quand sera-t-il remis en service? Quelles seront les gares desservies et les horaires des premiers et derniers trains en semaine et le week-end? Quelle sera la fréquence du Thalys wallon en semaine et le week-end?

Monsieur le ministre, je peux vous affirmer que j'ai déjà posé cette question à plusieurs reprises et que je me propose de la poser encore aussi longtemps que ce Thalys wallon qu'on nous avait annoncé provisoirement suspendu ne sera pas remis en service. Mais je connais votre conviction en la matière au travers des propos que vous avez tenus et des écrits qui ont été publiés à ce sujet. Je ne doute donc pas que nous soyons du même avis.

19.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, je rappelle qu'à la suite de l'arrêt annoncé, fin mars 2015, de la circulation des rames Thalys en raison de la mise en service de l'ERTMS entre Auvelais et Namur, ma prédécesseur avait fait examiner directement toutes les alternatives aux dessertes actuelles de la grande vitesse. Cette étude a permis de montrer la très faible occupation des rames des deux dorsales et le coût très élevé pour le contribuable.

Depuis plusieurs mois, des discussions ont lieu sur différentes pistes structurelles. Ces diverses offres ferroviaires sont toujours à l'étude et seront, notamment, définies dans les prochains contrats de gestion. Parmi ces pistes, la réouverture de la dorsale wallonne est une priorité tenant compte cependant de la transformation de Thalys international en filiale et de la faible disponibilité des rames Thalys due à leur maintenance.

Je souhaite qu'une décision claire soit prise dans les prochaines semaines afin de se donner la possibilité d'une nouvelle offre dès 2017. Il faudra que cette solution tienne compte des demandes des acteurs de la mobilité, des besoins d'investissement dans les chemins de fer belges définis en partenariat avec les Régions, qui devront s'impliquer dans le cadre d'un respect de ce qui se passe des deux côtés de la frontière de Flandre et de Wallonie. Les Régions seront tenues de faire des choix, auxquels elles seront associées, parce que ce qui sera investi à ce niveau, en termes d'exploitation, ne le sera pas dans d'autres choix que les Régions souhaitent opérer.

Ce que je vous dis est important. Il faudra tenir compte des besoins réels des clients de la SNCB, du coût des différentes alternatives et ce, dans le cadre du respect de l'implication des Régions compte tenu de l'espace où les choix s'opèrent. Chaque euro doit être réfléchi et investi pour mener à bien les missions de la SNCB orientées vers une offre maximisée dans l'intérêt du plus grand nombre.

Je n'ai aucun autre élément à vous communiquer, mais dans tous les cas, tous les scénarios seront mis sur la table. Lors des choix, les Régions seront, bien entendu, impliquées au travers des investissements et autres outils existants et qui sont des outils d'aide à la décision de la SNCB.

19.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la précision de votre réponse. Je partage votre avis. Vous connaissez aussi la disparité des financements et des investissements de chaque côté de la frontière linguistique. Je ne vous parle pas des services en Belgique par rapport à d'autres pays. Il faut avoir la même considération quelquefois pondérée par rapport à cette disparité d'investissements et la même compréhension par rapport à des investissements colossaux d'un côté tout comme prendre en considération des volontés fortes de l'une des Régions de ce pays.

19.04 François Bellot, ministre: Je m'inscris dans le respect, en matière d'investissements, de la règle 40/60, règle transversale, pluriannuelle, acceptée par toutes les familles politiques ici représentées depuis qu'elle a été établie dans le courant des années 90. Je veux être le fidèle garant en termes d'investissement et je pense que cela n'a jamais été contesté. Il y a des formules. Un groupe de travail se penchera de manière ouverte et transparente sur la modulation éventuellement pluriannuelle. Mais si les groupes le désirent, je m'inscris tout à fait dans cette fidélité à des accords pris *in illo tempore*. Je n'y étais même pas associé, ni vous, mais je désire que l'on partage cette chose.

19.05 Laurent Devin (PS): Je vois que M. le ministre opère sa mue fédérale et prend la pleine dimension de sa responsabilité ministérielle, au grand sourire de ma collègue de la N-VA. Vous avez tenu d'autres propos dans une autre enceinte, mais vous êtes maintenant ministre du gouvernement fédéral.

Quant à ce que j'avais mis en évidence lors de la présentation de la note de politique générale, je crois depuis lors que vous avez dû bien comprendre ce qui avait été dit à ce moment-là.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 11486)

20 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 11486)

20.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, mijn collega Geerts stelde in maart 2015 een schriftelijke vraag aan uw voorganger, mevrouw Galant, over de rechtstreekse treinverbinding van Haacht naar Brussel.

Zij antwoordde toen dat er een constante evaluatie van treinverbindingen is en dat er geen structurele wijzigingen zijn gepland vóór 2017. Ik neem aan dat hiermee de nieuwe dienstregeling 2017 wordt bedoeld.

Ondanks het feit dat mevrouw Galant een aantal reistijden opsomde die zouden moeten bewijzen dat de situatie nog niet zo slecht is, wordt de huidige situatie door de inwoners van Haacht en de omliggende gemeenten als weinig comfortabel ervaren, en dan druk ik mij nog zacht uit.

Bijzonder veel mensen uit de regio Haacht werken in Brussel. Met de wagen is dit een van de drukste trajecten van het land. Uw voorganger gaf zelf al aan hoe lang dit traject met de bus duurt, met reistijden van een uur voor een afstand van pakweg 25 km.

Tweemaal een klokvaste rechtstreekse treinverbinding tijdens de spitsuren is eigenlijk het minste wat men kan verwachten, vooral omdat dit in het verleden steeds het geval was. Er was een klokvaste verbinding die heel intensief werd gebruikt, maar die de vorige keer gewoon werd afgeschaft. Sindsdien nemen heel veel mensen uit de regio opnieuw de wagen naar Brussel, wat toch niet de bedoeling kan zijn.

Mijn vragen zijn de volgende.

Wat zijn de bevindingen bij de constante evaluatie van deze treinverbinding? Mag ik begrijpen dat deze situatie wordt herbekeken bij het vervoersplan 2017 of bestaat er misschien een mogelijkheid om eerder bij te sturen?

20.02 Minister François Bellot: De NMBS evalueert haar aanbod voortdurend. Zij volgt daarbij de stiptheid en de bezetting van haar treinen op. Aan de hand van de verkoopcijfers volgt zij de reizigersstroom op.

Een vergelijking van de verkoopcijfers van 2015 met 2014 leert dat het aantal treinkaarthouders en klanten die met biljetten reizen tussen Haacht en Brussel redelijk stabiel is. De opvolging van de bezettingscijfers leidde reeds tot de versterking van een aantal treinen. Er werden ook meer zitplaatsen aangeboden na de uitvoering van het vervoersplan in december 2014.

In antwoord op de schriftelijke vraag van maart 2015 aan David Geerts werd geantwoord dat er geen structurele wijzigingen vóór 2017 zijn gepland. Daarmee wordt de dienstregeling bedoeld die ingaat vanaf december 2017.

De beschikbare capaciteit in de noord-zuidverbinding zal in december 2017 echter niet groter zijn dan vandaag. Het inleggen van bijkomende klokvastе verbindingen naar Brussel is dus niet gepland.

20.03 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik denk dat dit een absurditeit is. Er komen steeds meer mensen in die regio wonen. Men had een klokvastе rechtstreekse verbinding die zeer intensief werd gebruikt. Men laat die vallen, zodat er minder service in de regio is en mensen terug met de wagen rijden. Ik denk dat dit niet verstandig is.

Ik had uit het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Geerts begrepen dat men het minstens zou heroverwegen voor de nieuwe dienstregeling in 2017. Nu zegt u dat dit niet zal gebeuren. Als men dit zelfs niet herbekijkt, ik zeg zelfs niet herinvoeren, dan zal ik daaruit mijn conclusies trekken, mijnheer de minister. Ik zal dat zo in de regio meedelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11488 van mevrouw Temmerman werd in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 11496 van de heer de Lamotte werd uitgesteld. De samengevoegde vragen nrs 11563 en 11564 van mevrouw Fonck worden in schriftelijke vragen omgezet.

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging betreffende de uitvoering van de beslissing over de vliegroute" (nr. 11589)
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 11598)
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'" (nr. 12080)
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor de wijziging van de vliegroutes van en naar Brussels Airport" (nr. 12081)
- mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de banen en de vliegroutes op Brussels Airport" (nr. 12141)

21 Questions jointes de

- Mme Anne Dedry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans l'exécution de la décision relative à la route aérienne" (n° 11589)
- Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 11598)
- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 12080)
- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de modification des routes aériennes au départ et à destination de Brussels Airport" (n° 12081)
- Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des pistes et trajectoires à l'aéroport de Zaventem" (n° 12141)

21.01 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is geen toeval dat vandaag drie Parlementsleden, met verschillende kleuren, maar uit dezelfde regio, een vraag hebben over de route Leuven Rechtdoor.

Uw voorgangster, minister Galant, had in juni 2015 aan Belgocontrol de opdracht gegeven om de route te schrappen. Er zijn toen sociale onlusten geweest en de schrapping heeft vertraging opgelopen.

Ondertussen is er nog iets anders gebeurd. De rechtbank van eerste aanleg heeft namelijk de uitspraak van

2015 tenietgedaan. Leuven Rechtdoor moet van de rechter dus niet langer geschrapt worden. Leuven Rechtdoor is dus een vliegroute zoals alle andere routes. Het is dus de Belgische overheid die kan bepalen en beslissen. De dwangsommen zijn daarmee vervallen, maar ondertussen zijn verschillende gemeenten in onze regio, zoals Haacht, Aarschot, Holsbeek en Rotselaar, tegen die uitspraak in beroep gegaan.

Mijnheer de minister, ik maak mij uiteraard zorgen over de geluidsoverlast die de gezinnen die geplaagd worden door die route, dagelijks ondervinden. De overlast is heel erg, vandaar mijn heel eenvoudige, maar duidelijke vraag: welke beslissing zult u nemen? Zult u de diensten van Belgocontrol vragen om de route te schrappen, in navolging van wat uw voorgangster van plan was? Zo neen, wat bent u dan wel van plan om die onredelijke overlast aan te pakken?

21.02 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, een paar weken geleden heb ik u, in uw eerste vragenuurtje, een vraag gesteld over Leuven Rechtdoor. Een aantal van uw antwoorden heeft mij toen bijzonder verbaasd.

In verband met de evaluatie die op 25 juni door Belgocontrol werd gepubliceerd, zei u onder andere: "Milieu en geluidsisolatie behoren niet tot het bevoegdheidskader van Belgocontrol. De deskundigheid van Belgocontrol beperkt zich tot de operationele aspecten van de luchtverkeersleiding. Om de objectiviteit van de debatten te vrijwaren, doet men er goed aan om de zaken niet te vermengen."

Mijnheer de minister, die evaluatie is juist door minister Galant gevraagd om te voldoen aan de afspraak in het regeerakkoord dat de route geëvalueerd moet worden! Die diende daarvoor. Nu de evaluatie blijkbaar negatief is, zegt u dat de evaluatie er niet toe doet.

U stelde ook dat de analyse van de routes heeft uitgewezen dat de meeste vliegtuigen die Leuven Rechtdoor gebruiken zich op meer dan 6 000 voet bevinden, wanneer zij de klagende gemeenten overvliegen, en dat op die hoogte geen relevante geluidshinder wordt gemeten. Mijnheer de minister, excuseer mij, maar dat is manifest onwaar. Het meetstation in Tildonk, in Haacht dus, bewijst klaar en duidelijk dat de stijgende vliegtuigen 5 dB meer lawaai maken dan de dalende. Die vliegtuigen bevinden zich op dat moment absoluut niet op 6 000 voet. Bij de antwoorden van de ombudsdienst van de luchthaven naar aanleiding van de klachten wordt trouwens telkens de hoogte doorgegeven. Vaak ligt die hoogte niet eens op 4 000 voet. Wat u toen hebt geantwoord, klopt dus helemaal niet.

De route Leuven Rechtdoor veroorzaakt meer lawaai door de stijgende vliegtuigen. Ze zorgt ervoor dat de rustdagen, die er vroeger in de regio waren, zijn verdwenen. Wij slikken bovendien het dalende en het stijgende verkeer.

Weet u dat door die route het aantal kilometers in horizontale stukken met meer dan 50 000 km per jaar toeneemt? De meeste daarvan zijn boven de hoofden van die klagende burgers.

U kan daar toch niet naast kijken.

Mijnheer de minister, ofwel bent of was u heel slecht ingelicht – ik geef u het voordeel van de twijfel voor uw uitspraken van enkele weken geleden – ofwel vertoont u manifeste onwil om de realiteit onder ogen te zien. Dat laatste wil ik voorlopig liever niet aannemen.

Ik vraag u dus opnieuw het dossier onder de loep te nemen.

Mijn vragen zijn de volgende.

Ten eerste, neemt u de hele evaluatie van Belgocontrol van Leuven Rechtdoor, die door uw voorgangster was gevraagd en die verband houdt met de overlast van Leuven Rechtdoor, al dan niet in overweging?

Ten tweede, registreert de ombudsdienst van de luchthaven bij klachten in verband met Leuven Rechtdoor al dan niet veel lagere vluchten dan de 6 000 voet die u aanhaalt?

Ten derde, welke stappen onderneemt u nog in verband met Leuven Rechtdoor, vooraleer de vliegwet eind 2016 er wellicht komt, wat ik uit de regeerovereenkomst heb begrepen.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandenput, ik veronderstel dat u uw twee vragen samen stelt.

21.03 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb twee vragen in verband met Leuven Rechtdoor en over de vliegwet in het algemeen. Mevrouw Dedry heeft de hele situatie al geschetst. Dat ga ik niet herhalen.

De laatste rechtbank heeft gezegd dat Leuven Rechtdoor een beslissing is van de regering en dat die beslissing niet per se geannuleerd moet worden. Mevrouw Galant had de instructie gegeven aan Belgocontrol om Leuven Rechtdoor te laten schrappen, op basis van de vorige uitspraak van de rechtbank. Belgocontrol was daar ook mee bezig.

Mijn concrete vraag is of die instructie nog steeds actief is of afgeschaft? Als ze nog actief is, wanneer zal Belgocontrol dan de verandering implementeren? Indien ze niet meer actief is, wat gaat u dan doen met het rapport over Leuven Rechtdoor dat gemaakt werd door Belgocontrol? Hoe zult u de betrokken gemeenten ten oosten van de luchthaven betrekken om tot een structurele oplossing te komen binnen het kader van de vliegwet die in opmaak is?

Mijn tweede vraag gaat over de vliegroutes zelf en de wijziging daarvan.

Mijnheer de minister, in het regeerakkoord staat dat er een wet over de vliegroutes komt. De letterlijke tekst is u wel bekend, die zal ik dus niet voorlezen. Uw voorgangster, mevrouw Galant, was begonnen met het bezoeken van de burgemeesters en van een aantal actiecomités. Ze is ook bij mij geweest, en ik vond het zeer nuttig om lokale input te geven. Ondertussen zijn er ook gemeenten en actiecomités naar rechtbanken gestapt om hun gelijk te halen. Sommige van hen hebben ook gelijk gekregen, andere gaan momenteel nog in hoger beroep. Daarnaast zijn er nog de Gewesten die onder het bekende nimby-syndroom lijden en dat ook nog op papier durven te zetten. Recent was er ook nog de Europese verordening nummer 598/2014 die van onder het stof werd gehaald en deze is van toepassing vanaf eergisteren of gisteren. Over deze verordening werd door actiecomités en ook door een aantal burgemeesters uit de Brusselse rand zeer verkeerd gecommuniceerd.

Momenteel heerst er een complete chaos in dit dossier en zolang die onduidelijkheid blijft duren, zal dit dossier moeilijker en moeilijker worden om op te lossen. Het is tijd om duidelijke taal te spreken en te handelen naar het regeerakkoord.

In dit verband heb ik enkele vragen voor u.

Ten eerste, wat is uw visie om tot een vliegwet te komen die alle componenten bevat die vermeld worden in het regeerakkoord?

Ten tweede, welke methode zult u gebruiken om tot die vliegwet te komen? Zult u ook de basis consulteren en rekening houden met hun bekommernissen?

Ten derde, welk tijdpad streeft u na om een voorstel aan de Ministerraad voor te leggen en uiteindelijk ook in te dienen in het Parlement?

Ten vierde, welke factoren vertragen het samenwerkingsakkoord rond de geluidsnormen vandaag?

21.04 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me joins aux diverses interpellations relatives à la procédure de décollage de la 07 *rechtdoor*.

Je voudrais d'abord rappeler, parce que cela n'a pas été fait, que c'est en 2004 que Bert Anciaux a introduit cette notion de dispersion des trajectoires des avions et qu'il a imposé, de nuit, une utilisation obligatoire de la piste 07 pour les décollages trois nuits par semaine entre 03 h 00 et 06 h 00 du matin. C'est lui aussi qui avait modifié toutes les procédures de décollage 07 et qui a créé la contestation en concentrant les trajectoires autour de la balise de Huldenberg.

En 2008, il y a eu un large consensus en faveur d'une déconcentration des trajectoires des survols autour de la balise de Huldenberg et la création d'une procédure de décollage 07 *rechtdoor*. Cette procédure a été mise à l'étude pendant trois ans et est, à ce titre, la procédure la mieux préparée par Belgocontrol et la plus performante. En 2013, sous la législature précédente, la mise en service de cette route 07 *rechtdoor* a été validée par tous les partenaires gouvernementaux.

Actuellement, et c'est vraiment curieux, tout le monde réclame une répartition équitable des trajectoires d'avions sur toutes les zones, mais personne ne les accepte. Tout le monde a tendance à vouloir tout concentrer autour de la balise d'Huldenberg, qui, de ce fait, deviendra une autoroute aérienne avec une totale concentration.

Je voudrais aussi rappeler que toute la problématique des décollages 07 s'explique par une mauvaise application stricte des normes de vent, et que la solution aux décollages 07 ne doit pas se trouver dans une redéfinition du couloir aérien mais dans une clarification des normes de vent en vue d'une stabilisation maximale du plan préférentiel d'utilisation des pistes 25 pour le décollage et l'atterrissage. Mieux les normes de vent seront appliquées, moins on utilisera les pistes alternatives non préférentielles 01 et 07. Je pense que c'est très clair.

L'État belge se doit aussi de respecter strictement l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 qui interdit toute utilisation excessive, illicite et abusive de la piste 01 à l'atterrissage.

L'ancienne procédure 07 avec des virages bas et courts avant Louvain générerait des nuisances insupportables pour les communes de Bertem, Neerijse, Everberg, Huldenberg et l'est du Brabant wallon.

La procédure 07 *rechtdoor* mise en service depuis mars 2014 a le mérite d'offrir un peu de calme et de tranquillité à des communes déjà fortement survolées. Les riverains au-delà de Leuven ne peuvent prétendre que les atterrissages en piste 25 les dérangeraient alors que les avions sont encore à plus de 5 000 pieds lorsqu'ils survolent cette zone.

Au niveau juridique ensuite, je ne dois pas rappeler que l'État belge a été condamné par défaut lors du premier jugement en mai 2015. Ensuite, un nouveau jugement du 6 avril 2016 met à néant le premier jugement, confirme qu'aucune consultation du public ni avis d'enquête n'est nécessaire pour les procédures aéronautiques et conforte l'utilisation de la procédure 07 *rechtdoor*.

Monsieur le ministre, qu'allez-vous faire pour respecter le seul et dernier jugement qui crée des obligations juridiques, soit celui du 6 avril 2016? Comptez-vous prolonger les avis NOTAM qui maintiennent en service à la fois les procédures 07 *rechtdoor* (avec l'indicatif aéronautique Juliet) et aussi les anciennes procédures 07 virage court (avec l'indicatif aéronautique Yankee), car tant que la cour d'appel ne s'est pas prononcée, il convient de maintenir la présence des deux procédures différentes de décollages? Comment comptez-vous diminuer fortement l'utilisation abusive des pistes 07 au décollage, expliquée par une utilisation trop importante de la piste 01 à l'atterrissage et générée manifestement par un manque de clarté dans les principes pris en compte par Belgocontrol dans la sélection des pistes et le calcul des normes de vent?

21.05 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, in het vonnis van mei 2015 heeft de rechtbank van eerste aanleg te Brussel in het kader van een kortgedingprocedure beslist dat de vertekroutes vanaf de banen 07 Rechts en 07 Links naar het zuidoosten, zoals die sinds 6 maart 2014 werden gebruikt, moesten worden afgeschaft. Ingevolge dat vonnis gaf de minister van Mobiliteit de instructie aan Belgocontrol om naar de oude routes terug te keren tegen 31 maart 2016, gelet op de vereiste termijn voor de verschillende etappes van de wijziging van een rechtsprocedure. Als gevolg van een collectieve actie bij Belgocontrol moest de wijziging van de vertekroutes met meerdere weken worden uitgesteld.

Ondertussen werd het oorspronkelijke verzoek tot afschaffing van die routes ongegrond verklaard in een vonnis dat op 6 april 2016 werd uitgesproken door de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Dat vonnis vernietigt het verstekvonnis van mei 2015 waarin de terugkeer werd bevolen naar de routes die vóór 6 maart 2014 bestonden. Als gevolg van de laatste beschikking is de staking van de vliegroute Leuven Rechtdoor opgeheven en kan die route volkomen wettelijk worden gebruikt.

Vanuit het oogpunt van de veiligheid van de luchtvaartnavigatie zijn de veelvuldige veranderingen inderdaad niet wenselijk. In de onmiddellijke toekomst laat de beslissing van de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg mij toe om de instructie te geven om de bestaande vliegtuigroute Leuven Rechtdoor verder te gebruiken. Ik wil mij echter schikken naar het regeerakkoord waarin wordt gesteld dat de betrokken vliegroute zal worden geëvalueerd en eventueel gewijzigd.

De operationele analyse van de routes aan de hand van een simulatietest, heeft echter uitgewezen dat de meeste vliegtuigen die de betrokken vliegroute gebruiken, zich op een hoogte bevinden waarvan algemeen

wordt aangenomen dat ze niet behoort tot de luchtlaag die op geluidshinder wordt gemeten. Ook het NDAP 1-systeem, een geoptimaliseerd profiel voor het opstijgen dat binnenkort wordt ingevoerd, zal ervoor zorgen dat de vliegtuigen nog sneller stijgen en zo vlug mogelijk een hoogte bereiken waarbij de geluidshinder aan de grond sterk afneemt.

Er werd een analyse uitgevoerd met betrekking tot de aspecten veiligheid en capaciteit die momenteel door mijn diensten onderzocht wordt. Ontmoetingen met verenigingen van buurtbewoners zullen binnenkort plaatsvinden om te trachten een bevredigende oplossing te vinden.

Le tribunal de première instance de Bruxelles a jugé, en mai 2015, dans une procédure en référé, qu'il fallait supprimer les routes de départ, etc. Je vous ai déjà répondu à ce sujet.

Cependant des actions collectives au sein de Belgocontrol ont retardé la modification des routes de départ. Entre-temps, les demandes initiales de suppression de ces routes ont été déclarées non fondées par le jugement du tribunal néerlandophone. Vous connaissez la suite.

La prudence voudrait que le dossier acquière la force de la chose jugée avant de décider de la suite donnée à ce nouveau jugement. Il est également prudent d'éviter des changements multiples sur les mêmes procédures de vol qui ne sont pas souhaitables du point de vue de la sécurité de la navigation aérienne.

Les services préparent en ce moment une clarification des normes de vent afin de les intégrer dans notre cadre réglementaire actuel. Cette clarification permettra de fixer les limites que Belgocontrol doit respecter dans l'utilisation des pistes non préférentielles, ainsi que le processus de changement des pistes en usage.

J'ai indiqué, lors d'une réponse à une question précédente, qu'un groupe de travail avait été constitué à mon initiative, regroupant le cabinet, la DGTA et Belgocontrol, pour analyser toutes les problématiques des normes de vent et du suivi de leur respect. Cette méthode de travail, que j'ai rappelée ci-dessus, permettra d'assurer une gestion plus systématique et transparente, donc mieux comprise des riverains, et également de vérifier les infractions au système préférentiel des normes de vent.

21.06 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, eigenlijk ben ik verbaasd over uw antwoord, want het is een herhaling van wat u al zei. Daarnet nog hoorde ik dat antwoord op andere vragen. U zegt dat u de buurtcomités of de actiecomités zult ontmoeten maar dat heeft uw voorganger ook al gedaan. Wat is volgens u de meerwaarde van een nieuwe ontmoeting? Welke verschil zal dat maken? Dat is mij een raadsel.

21.07 Karin Jiroflée (sp.a): Collega, het enige positieve element dat ik in het antwoord van de minister heb gehoord, is precies dat hij de moeite doet om nog eens naar de mensen te luisteren.

Mijnheer de minister, u geeft hetzelfde antwoord als de vorige keer. U zegt dat die vliegtuigen niet vliegen op een hoogte die geluidshinder veroorzaakt. Ik kan en zal u de geluidsoverschrijdingen geven die worden gemeten in meetpunt in Tildonk. Ik zal dus opnieuw een vraag indienen en alle geluidsoverschrijdingen bijvoegen. Dan zult u toch moeten toegeven dat de vliegtuigen zich wel bevinden op een hoogte die geluidshinder teweegbrengt. Wat u zegt klopt niet!

Eenzijds, zegt u dat u het regeerakkoord zult respecteren en dat de route zal worden geëvalueerd. Anderzijds, hebt u het over een nieuw systeem dat er wellicht komt, waardoor die vliegtuigen nog sneller zullen stijgen. Ik ben benieuwd wat het zal worden.

Ik zal u opnieuw een vraag voorleggen, maar dan met alle resultaten van het meetpunt in Tildonk. U zult dan merken dat er echt een probleem is. Er is een probleem van veel te laag overvliegende vliegtuigen, die veel te veel lawaai maken, veel meer dan is toegelaten of normaal zou mogen. Bovendien zijn er veel meer vliegtuigen en veroorzaakt de route ten westen van Leuven absoluut geen lawaaihinder meer.

Wij vragen helemaal niet om de oude routes terug in te voeren. Wat wij vragen is een billijke spreiding. Wij leven in die regio altijd al met de luchthaven, die tewerkstelling en voorspoed met zich meebrengt, dus wij zijn voor de luchthaven. Het enige wat wij willen is dat iedereen zijn deel doet en dat is op dit moment manifest niet het geval.

21.08 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord over Leuven

Rechtdoor.

Aan de commissieleden die nogal stevig tekeer gaan, wat hun inzet aantoon, wil ik toch zeggen dat ik als vliegtuigingenieur dit dossier ook naar waarde schat. Het gaat hier in de eerste plaats over een veiligheidsdossier: veiligheid voor de mensen op de grond, maar ook veiligheid voor de mensen in het vliegtuig.

Immers, een vliegtuig moet tegen de wind in opstijgen en landen. Het zijn de natuurelementen die dat bepalen en er is dus een reden voor de ligging van de banen.

Ten tweede is het een spreidingsdossier. Rekening houdend met de natuurelementen moet er ook een billijke spreiding komen, maar dat zal niet in een 360°-configuratie zijn.

Ten derde is het een geluidsdossier.

Die volgorde mogen wij niet omkeren door bijvoorbeeld te beginnen met het geluidsdossier en de veiligheid op de derde plaats te zetten. Nee, eerst komt het veiligheidsdossier, gevolgd door het spreidingsdossier en dan pas het geluidsdossier.

Mijnheer de minister, de timing heb ik niet echt begrepen. Ik kan alleen maar hopen dat de regering en het Parlement dit jaar nog kunnen trancheren. U weet dat het zes tot negen maanden zal duren alvorens nieuwe vliegroutes kunnen worden geïmplementeerd. In 2018 zijn er lokale verkiezingen en het zou kunnen dat als wij vertraging oplopen, dit dossier wordt gebruikt, of misbruikt, bij de gemeenteverkiezingen. Ik zou u dus willen aanmoedigen om hiervan snel werk te maken, zodat dit dossier uit de voeten is vóór de verkiezingen van 2018, zodat wij de mensen op een correcte manier kunnen informeren.

21.09 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

Je suis plutôt satisfaite de celle-ci lorsque vous dites que vous allez clarifier les normes de vents. Cela me semble indispensable et permettra de revenir aux routes dites préférentielles, dont l'utilisation fait d'ailleurs partie de l'accord de gouvernement.

Je pense que les riverains ont besoin de vous rencontrer. Tout le monde n'a pas rencontré la ministre précédente en charge de ce dossier. Je pense qu'il est bon de mettre les associations en face de leurs responsabilités également. Nous savons que l'aéroport est proche de Bruxelles, du Brabant wallon et du Brabant flamand. Il n'y a rien à faire, les nuisances sont là. Il faut une juste répartition. Il faut que chacun soit raisonnable. Se lancer dans des procédures juridiques les uns contre les autres n'apporte évidemment rien, ne sert au contraire qu'à embrouiller le dossier et aboutit à ne pas trouver de solutions.

Comme mon collègue, je vous demande de faire cela rapidement pour qu'on puisse avancer et aller au-devant des riverains pour leur expliquer la situation. Néanmoins, je partage l'avis de Mme Jiroflée par rapport au bruit. Dans ma région, nous subissons, certaines nuits, les nuisances d'avions qui volent relativement bas et qui sont extrêmement bruyants.

21.10 **Minister François Bellot:** Mevrouw Dedry, de actiegroepen hebben zelf om een vergadering gevraagd. Het is heel moeilijk, omdat er twee tegengestelde vonnissen zijn. Het is dus bijzonder moeilijk om een oplossing te vinden. Ik zal dit probleem stap voor stap blijven opvolgen, maar de vraag is heel complex en een snelle oplossing is niet mogelijk.

Il n'est pas possible de me demander une solution rapide. Je veux rencontrer tout le monde. Je veux assurer la transparence. Je veux que tout le monde soit informé du contour des questions et fixer une méthode qui soit lisible et trouver une solution équitable. La différence entre une solution équitable et une solution équilibrée, c'est qu'une solution équitable est équilibrée et juste.

Nous connaissons tous l'expression: "On n'a pas envie que cela soit au-dessus de chez soi". J'ai aussi entendu beaucoup de responsables de toutes les formations politiques dire qu'il faut être raisonnable. Ils essayent de trouver cette solution raisonnable. Même dans les associations de riverains, des personnes raisonnables veulent comprendre. Il ne faut pas me demander de régler en un mois un problème qui dure depuis quinze ans et pour lequel une solution est recherchée. Nous sommes dans un processus d'une telle complexité.

J'ai été confronté dans ma vie professionnelle à ce genre de choses. Peut-être mon esprit cartésien d'ingénieur m'a-t-il appris une chose: se trouver devant une question très complexe suppose de d'abord dégager les éléments importants et de travailler sur chacun d'entre eux. Il faut partir d'une question complexe et la démultiplier en une série de questions plus simples à répondre. Il est évident que, demain, il y aura encore du bruit et des avions. Le tout est de chercher la solution qui soit lisible, transparente et que tout le monde puisse la comprendre. Il faut que chacun puisse apporter sa part de l'effort dans la situation Je ne peux pas vous en dire plus. C'est la démarche que je souhaite suivre en coopération et en coordination avec l'ensemble des acteurs et ce ne sera pas facile du tout. D'autres se sont cassé les dents là-dessus.

Je veux vraiment travailler dans un esprit de coopération. Je veux me placer au-dessus de la mêlée. J'essayerai d'apporter mon expérience et de me placer au-dessus des clivages politiques et des prises de position. C'est ainsi qu'une solution peut être trouvée.

Un certain nombre de choses pourront être dépassées, chacun assurant son rôle à son niveau de responsabilité.

21.11 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, *équitable* en *équilibre*, dat is wat wij ook willen. Ik ben blij te horen dat u echt naar een gedragen antwoord gaat zoeken. Daaraan willen wij onze volledige medewerking verlenen.

Alleen is het op dit moment zo dat veilige routes die vroeger op een veilige manier gebruikt werden, nu niet meer gebruikt worden en dat een groot deel samengebracht is in de route Leuven Rechtdoor. Dat wordt door de omgeving als bijzonder onrechtvaardig beschouwd. Als ik de woorden van uw laatste interventie hoor, dan zult u het met mij eens zijn dat dit een onrechtvaardigheid is die rechtgezet moet worden.

Wij willen echt mee nadenken over de manier waarop dit moet gebeuren. Voor ons moet niet alles weg uit de route Leuven Rechtdoor. Maar dat bepaalde routes, die veilig waren en die vroeger niet werden gecontesteerd, nu niet meer worden gebruikt omdat alles op één baan wordt geconcentreerd, dat wordt als zeer onrechtvaardig ervaren.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11634 van de heer Foret wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

22 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station van Mechelen" (nr. 11645)

22 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Malines" (n° 11645)

22.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb her en der gehoord dat de bouwaanvraag voor het station van Mechelen, die al meer dan een jaar ingediend moest zijn, nog steeds niet ingediend is op vraag van uw voorgangster. Ik neem aan dat het ging om een vraag van de regering. Zij zou namelijk geen zicht hebben op het investeringsprogramma. Ondertussen is men druk aan het werken aan de bypass, het ondergrondse parkeerterrein en de autotangent. Maar er is blijkbaar geen bouwaanvraag.

Omdat ik daar formeel de bevestiging van wil hebben, stel ik u deze vragen.

Hoeveel bedragen de kostenreducerende maatregelen voor het station Mechelen tegenover het oorspronkelijke budget? Blijkbaar is er een nieuw plan uitgewerkt door de NMBS.

Waarop wordt bespaard?

Hoe verloopt de verdere beslissingsprocedure teneinde een stedenbouwkundige vergunning te kunnen indienen?

Zijn de verschillende partners van het samenwerkingsakkoord Stationsproject het eens over de aanpassingen?

Wat zullen de gevolgen zijn van een laattijdige indiening van de bouwaanvraag voor het station voor de andere projectonderdelen, met name het gebruik van het parkeerterrein, de autotangent en de spoorwegbypass?

22.02 **Minister François Bellot:** De NMBS deelt mij mee dat het totaal van de kostenbesparende maatregelen voor het station van Mechelen geraamd wordt op 11,8 miljoen euro, waarvan 11,3 miljoen voor het station en 0,5 miljoen euro voor de afwerking van het parkeerterrein.

De gereduceerde bouwkosten van het station bedragen 97,8 miljoen euro. Dat betekent een besparing van 10,4 %.

De gereduceerde kosten van de afwerking van de parking bedragen nog 12 miljoen euro. Dat komt neer op een besparing van 4 %.

De aanpassingen gebeurden op verschillende vlakken. De belangrijkste zijn de volgende. Ten eerste, er is de verkleining van het totale station door minder uit te graven aan de kant Antwerpen en de kant Brussel. Ten tweede, wordt er gekozen voor andere materiaal voor de lichtgaten in de overkapping en de gevels. Ten derde, worden de fietsenstallingen op één plaats geconcentreerd, zijnde het plein op niveau -1. Ten vierde, worden verschillende afwerkingen en materialen vervangen door alternatieven die even onderhoudsvriendelijk maar goedkoper in aanleg zijn. Ten vijfde, zijn er verschillende kleine aanpassingen. Bij alle aanpassingen is het belang van de klant voor ogen gehouden. Er werd niet geraakt aan de toegankelijkheid van de perrons of het comfort voor de reiziger of aan het aantal fiets- of autoparkeerplaatsen.

De partners van de samenwerkingsovereenkomst zullen door de NMBS volledig worden geïnformeerd over de gewijzigde ontwerpen. Speciale aandacht daarbij gaat naar de stad Mechelen, zonder dat de andere partijen worden vergeten. De projectpartners, waaronder ook Infrabel, zullen nagaan wat de impact van de wijzigingen op hun perimeter is.

Na goedkeuring door de projectpartners kan de NMBS beslissen de stedenbouwkundige vergunning in te dienen. De NMBS plant de aanvraag in augustus-september 2016 in te dienen.

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

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

23 **Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des gares en province de Luxembourg" (n° 11660)**

23 **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de stations in de provincie Luxemburg" (nr. 11660)**

23.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 15 novembre 2014, une action citoyenne était organisée en gare de Marbehan pour dénoncer la réduction des horaires d'ouverture du guichet et de la salle d'attente. La pétition lancée à l'époque avait récolté plus de 1 600 signatures. Le 1^{er} mars 2015, la SNCB fermait les guichets des gares de Melreux-Hotton et de Bomal. Au mois de mai de la même année, la SNCB annonçait la fermeture de 33 guichets en Wallonie, dont 3 en province de Luxembourg: Vielsalm, Gouvy et Bertrix. Le 1^{er} octobre 2015, la SNCB fermait effectivement le guichet de la gare de Vielsalm. À Virton, l'un des guichetiers a atteint l'âge de la retraite et ne sera pas remplacé. En conséquence, l'horaire d'ouverture de la gare a été réduit le 1^{er} mars. Le 29 janvier, une première action citoyenne y était organisée pour dénoncer cette nouvelle détérioration du service aux voyageurs. Le 27 février, ce sont quelque 250 citoyens qui ont pris part à une marche de soutien en faveur de la gare. Côté pétition, plus de 1 600 signatures ont encore été récoltées.

Monsieur le ministre, face à cette hécatombe dont le Luxembourg semble victime et alors que la SNCB prétend ne pas toucher à la qualité du service, quelle vision à long terme la SNCB a-t-elle du réseau des gares de la province de Luxembourg? En d'autres termes, quelles gares voit-elle perdurer dans le paysage ferroviaire luxembourgeois?

La fermeture des guichets de Bertrix et Gouvy ayant été reportée pour des raisons de sécurité, quand doit-on s'attendre à cette fermeture? Pour chacune des gares citées ci-avant, quelle solution durable a-t-elle été trouvée pour permettre aux voyageurs de pouvoir continuer à s'abriter et à avoir accès à des sanitaires? En ce qui concerne la gare de Virton, qui n'est pas équipée d'un passage sous voies, quand les patrouilles de prévention de Securail, annoncées par votre prédécesseur pour répondre à certaines inquiétudes en matière de sécurité, entreront-elles en action?

23.02 François Bellot, ministre: Madame Caprasse, la province de Luxembourg recense encore sept points de vente: Arlon, Marbehan, Libramont, Marloie, Virton, Bertrix et Gouvy. La SNCB ne prévoit pas de fermeture supplémentaire avant fin 2020.

En ce qui concerne les guichets de Gouvy et de Bertrix, aucune date de fermeture n'a encore été proposée ni fixée.

Pour rappel, la SNCB constate au fil des ans une diminution, parfois importante, de la vente de titres de transport aux guichets au profit d'autres canaux de distribution tels que les automates, l'impression des billets à domicile (*homeprint*) ou encore les applications mobiles.

Aussi, des investissements ont-ils été consentis dans ces nouveaux canaux de vente et bénéficient tant aux clients résidant en ville qu'aux clients de zones rurales. Ce changement d'habitude de la clientèle dans son mode d'achat de titres de transport induit une augmentation du temps moyen d'inactivité des préposés aux guichets, allant parfois jusqu'à dépasser 80 %. Dès lors, dans un souci d'efficacité, la SNCB a choisi d'affecter les moyens humains là où ils sont les plus utiles et a décidé, par le biais de son conseil d'administration, de procéder à la fermeture progressive des 33 guichets évoqués.

Lorsque le guichet d'une gare est fermé, la SNCB prend contact avec les autorités locales afin de trouver un accord qui agrée la commune, les clients et elle-même. Il s'agit de permettre à la commune de profiter du bâtiment vide, tout en maintenant des services à la clientèle tels qu'une salle d'attente ouverte et chauffée, le cas échéant, des toilettes et une gestion d'installations pour les vélos et voitures. En échange, la SNCB propose un bail emphytéotique dont le canon tient compte de ces services et de la destination du bien. Si un accord n'est pas trouvé, le privé est mis en concurrence et des services à la clientèle sont aussi négociés.

Dans les cas cités en province de Luxembourg, divers contacts ont déjà été pris avec les communes concernées et l'on me dit que les négociations avancent.

À propos de la traversée des voies en gare de Virton, je partage vos préoccupations en termes de sécurité. La gare ne comportant effectivement pas de couloir sous voies, les clients traversent les voies à hauteur de la gare, mais uniquement sous la surveillance du personnel de gare.

23.03 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces différentes réponses. Je ne suis malheureusement pas originaire de la province de Luxembourg et j'ai peut-être un peu de mal à me rendre compte de la difficulté des habitants sur place. S'il y a eu des pétitions, ont-elles reçu une réponse concrète? Vous dites qu'il y a eu une diminution de l'activité aux guichets due à un autre système de vente de titres, etc. Les habitants sont-ils briefés à ce niveau? Il est important que la communication vis-à-vis des gens lésés soit bonne. Pourrais-je vous demander de gérer cela dans le futur? Pour le reste, je verrai avec mes interlocuteurs de la province de Luxembourg comment les choses s'amélioreront ou se détérioreront, ou comment elles sont vécues.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n° 11664, n° 11669 et n° 11848 de Mme Caroline Cassart-Mailleux sont reportées. La question n° 11670 de M. Gilles Foret est transformée en question écrite. La question n° 11684 de Mme Karin Jiroflée est également reportée.

24 Questions jointes de

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes techniques rencontrés sur la ligne 165" (n° 11686)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation sur la ligne 165" (n° 11892)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation du matériel roulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11898)

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation de matériel CFL sur le réseau SNCB entre Rodange (GDL) et Virton" (n° 11918)

24 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de technische problemen op lijn 165" (nr. 11686)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de homologatie van lijn 165" (nr. 11892)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van het rollend materieel dat wordt ingezet in het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11898)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van CFL-materieel op het NMBS-net tussen Rodange (GHL) en Virton" (nr. 11918)

24.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, il y a actuellement un problème d'homologation du matériel CFL (chemins de fer luxembourgeois) pour les liaisons Athus-Rodange avec la mise en place de bus de substitution.

Les chemins de fer luxembourgeois ont équipé leurs rames du système ETCS. Ils ont rentré à cet effet un dossier à l'administration de sécurité belge pour l'homologation sur le réseau SNCB. Ce problème d'homologation perdure depuis désormais près de trois mois. Le problème s'étend dorénavant aux rames 2200 qui sont utilisées entre Virton et Rodange.

Ceci aura pour conséquence que les trains CFL qui circulent actuellement entre Virton et Luxembourg (via Rodange) ne devraient en principe plus circuler depuis le 2 juin 2016, pour une période indéterminée, en attente de l'homologation sur le réseau belge du système ETCS, système qui était à la base censé être un système européen, mais qui semble être mis au goût de chaque réseau. D'ici là, reste à espérer que les voyageurs ne désertent pas la ligne 165.

Monsieur le ministre, avez-vous été mis au courant de ce problème d'homologation? Dans l'affirmative, des mesures alternatives seront-elles mises en place au niveau de la SNCB en vue d'assurer un trafic régulier sur la ligne 165?

24.02 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne vais pas réexpliquer le contexte, Mme Caprasse l'a très bien fait. Je voudrais simplement ajouter qu'il avait été annoncé que cette non-homologation était temporaire et que cela devait être réglé avant le 16 mars, ce qui n'est pas le cas.

Monsieur le ministre, mes questions sont identiques. Où en est le dossier? Comment expliquez-vous un tel retard? Les CFL ont-ils rentré un dossier de demande d'homologation auprès de l'administration belge? Avez-vous connaissance de freins qui empêcheraient que cette homologation soit réalisée? Il me revient qu'il existerait effectivement des freins du côté belge. Est-il à craindre que les trains CFL ne puissent plus circuler entre Virton et Luxembourg à partir du 2 juin – ma question ayant été déposée avant cette date? Doit-on craindre pour l'avenir de la ligne 165?

J'en viens à ma deuxième question. À plusieurs reprises, j'ai déposé des questions sur cette problématique du matériel roulant ne pouvant circuler au Grand-Duché de Luxembourg pour des raisons d'homologation. La problématique concerne aussi les rames Desiro. On a toujours dit que l'homologation était sur le point d'être accordée. Or, ce n'est toujours pas le cas.

Lors de ma dernière question en la matière, il m'avait été répondu que "la date de l'homologation dépendra des conditions techniques et commerciales qui seront remises par le constructeur. En tout état de cause, il apparaît improbable d'obtenir une homologation avant 2018, en précisant que 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 équivalent au MEMOR 2+".

Si l'homologation n'intervient pas avant 2018, les trains seront vides, faute de voyageurs. Voilà de nombreuses années que mes collègues interrogent les différents ministres sur la question!

Monsieur le ministre, vous connaissez bien la matière et les enjeux transfrontaliers qui y sont liés. Pouvez-vous m'informer de la situation actuelle de ce dossier? Qu'en est-il de la dérogation demandée par la SNCB aux CFL? Avez-vous connaissance de freins qui empêcheraient cette homologation?

24.03 François Bellot, ministre: Mesdames, en ce qui concerne l'homologation du matériel CFL, j'ai effectivement été informé de la situation par mon collègue luxembourgeois François Bausch et mon collègue Willy Borsus. M. Jo Cornu m'a également fourni des éléments d'information en réponse à un courrier qui lui avait été adressé le 23 mars 2016.

Le SSICF n'a reçu les documents lui permettant de disposer d'un dossier complet en vue de l'homologation qu'en date du 23 février 2016, dossier qui venait des CFL. En vertu de l'article 77 du Code ferroviaire, le SSICF dispose alors d'un délai de quatre mois pour prendre sa décision. Selon les prévisions des CFL et du SSICF, l'homologation devrait être en ordre fin juin 2016, ce qui correspond au délai légal de réponse du SSICF.

Il faut savoir que, depuis le 23 février 2016, le dossier est arrivé et il y a encore eu toute une série de questions et de précisions qui ont été demandées. Le dossier n'est pas arrivé complet. Après le 23 février 2016, plusieurs questions ont encore été posées. Le dossier était véritablement complet voici un mois, un mois et demi. C'est la procédure habituelle et c'est à cela que servent les quatre mois.

Selon les prévisions des CFL, l'homologation devrait être en ordre fin juin 2016 et cela m'est confirmé par le SSICF. Ce dossier n'est aucunement lié à l'avenir de la ligne 165. Je tiens à le préciser. Ce dossier, pour la partie SSICF, a été suivi par mon collègue Willy Borsus, qui a la compétence de la tutelle sur cet organisme.

Depuis le 6 juin 2016, les CFL ne disposent plus de suffisamment de rames non équipées de l'ETCS pour exploiter les trains entre Virton et Rodange et le retour. La desserte est donc temporairement remplacée par les bus pour assurer la liaison.

La SNCB est consciente des désagréments occasionnés à certains pour l'obtention de l'homologation. Elle a mis en œuvre une desserte bus en correspondance avec les trains CFL à Rodange. Selon le point d'embarquement, il faut compter 5 à 20 minutes de temps de parcours supplémentaires. Considérant qu'aucun matériel ferroviaire adapté n'est disponible pour rouler entre Virton et Rodange, cette solution était la moins pénalisante.

Ensuite, en ce qui concerne plus particulièrement la question de Mme Poncelet relative à l'homologation des rames Desiro, la SNCB m'informe qu'elle demandera une dérogation auprès des CFL dans le courant du mois de juin 2017, de manière à circuler en MEMOR 2+ après le mois de septembre 2017. Ceci permettra de circuler avec le matériel actuel jusqu'au basculement de l'alimentation caténaire en 25 000 V. Ce basculement est prévu actuellement en septembre 2018. Vous comprenez la séquence. Non seulement, il y a des problèmes de signalisation ETCS mais il y a aussi celui du changement du basculement du voltage. Avant le basculement, c'est un matériel "temporaire" et il faut assurer le haut niveau de sécurité.

Je voudrais vous dire, et c'est paradoxal, que ETCS, c'est European Technic Control System. Le dossier ETCS est devenu complexe à cause de deux éléments, notamment à cet endroit-là. D'abord, il intéresse plusieurs infrastructures. Le matériel SNCB circule en effet sur les réseaux belge, luxembourgeois et français. La compatibilité sol-bord des équipements de traction doit être prouvée sur l'ensemble des infrastructures parcourues.

Il est couplé au basculement de tension sur la section Arlon-Luxembourg, et là, la compatibilité sol-bord doit également être prouvée pour les équipements de traction.

Je ferai une remarque. L'année dernière, les gestionnaires de l'infrastructure luxembourgeois et français ont édicté des prescriptions et des spécificités nationales que le matériel équipé d'ETCS doit respecter sur leurs réseaux respectifs. Ces données permettent aux constructeurs de développer une solution technique permettant à terme une activation de l'ETCS à bord.

La SNCB m'informe qu'elle met tout en œuvre pour garantir la circulation des trains entre la Belgique et le Luxembourg. Les mesures nécessaires sont définies de commun accord avec les CFL, les constructeurs Alstom et Siemens, les services de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer belges et l'administration des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg.

Un simple exemple: la technologie luxembourgeoise se fonde sur trois balises au sol; la technologie belge est fondée sur cinq balises au sol. Concrètement, quand des trains belges ETCS vont entrer au Grand-Duché de Luxembourg, lorsqu'ils ne vont reconnaître que trois balises au lieu de cinq, un système de freinage automatique va ramener la vitesse des trains à 20 km/h, c'est-à-dire une conduite visuelle. Il faut donc pouvoir s'affranchir de cette norme. Je ferme la parenthèse.

Nous avons eu un Conseil européen des Transports la semaine passée. Nous nous voyons la semaine prochaine uniquement pour discuter du réseau transeuropéen ferroviaire. Nous nous voyons à Rotterdam. En effet, il est étonnant qu'à l'heure où l'on définit une norme européenne très élevée de sécurité, on ne standardise pas une sorte de module européen, de boîte noire à laquelle tout le monde pourrait venir se connecter. On dirait: vous pouvez prendre la version du logiciel 3, 2 ou 5 ou n'importe laquelle, mais il faut s'affranchir des problèmes aux frontières.

Nous étions sept ministres européens à demander que la Commission se saisisse très vite de la question, de sorte que nous puissions nous en affranchir. Vous devez savoir que, pour résoudre un problème technique entre deux pays, deux ans sont nécessaires, car cela requiert des notions technologiques très complexes. Nous sommes vraiment demandeurs d'une standardisation des dispositifs aux frontières.

Concrètement, les IC vont passer très facilement, mais les Desiro connaîtront encore une période de flottement.

24.04 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, vos explications claires témoignent bien de votre expérience d'ingénieur. Vous dites que l'homologation entrera en vigueur à la fin du mois.

24.05 François Bellot, ministre: (...)

24.06 Véronique Caprasse (DéFI): Je vous remercie pour cette confirmation. Nous verrons si la mesure sera bien d'application à ce moment-là.

24.07 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications techniques très claires. Vous annoncez au demeurant nos répliques, puisque nous pourrions prévoir, à l'échelle européenne, un cahier de charges qui prévoit que nos trains puissent circuler sur des voies étrangères. L'objectif est d'anticiper cette complexité au lieu de la résoudre une fois que le problème se pose.

24.08 François Bellot, ministre: Nous voudrions que l'on accomplisse pour les voyageurs la même chose qui a été faite pour le transport de marchandises, pour lequel des axes ont été définis de sorte qu'il n'existe qu'une seule solution.

24.09 Isabelle Poncelet (cdH): Cela signifie qu'il faut anticiper. Il est dommage qu'au XXI^e siècle, nous en soyons encore à chercher des solutions.

24.10 François Bellot, ministre: Pour illustrer mon propos, car j'essaie de faire preuve de pédagogie dans ce dossier très technique, la compatibilité entre l'ETCS belge, français et luxembourgeois nécessite que soit trouvée une interface, de la même manière que l'on en a créé une pour rendre compatibles un Mac et un PC, mais ce dont nous parlons en ce moment est bien plus compliqué qu'un problème d'ordinateur.

24.11 Isabelle Poncelet (cdH): Il est tout de même inquiétant que nous soyons encore aussi loin d'une solution.

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

25 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 11702)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 12156)

25 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 11702)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 12156)

25.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, elk jaar publiceert de NMBS een lijst van het aantal instappende reizigers in de verschillende Belgische stations. Er wordt daarin een onderscheid gemaakt tussen weekdagen en weekends, maar er wordt geen onderscheid gemaakt tussen piek- en daluren en bijvoorbeeld winter- en zomermaanden.

Ik neem het concrete voorbeeld van Heist-op-den-Berg. Ik zag daar telkens 1 700 reizigers vermeld staan, maar toen ik een uitnodiging kreeg voor een toelichting van het vervoersplan stonden er 2 450 abonnementen in de gemeente vermeld. Er is wel een tweede station, maar het lijkt mij onlogisch dat al die opstappende reizigers daar zouden komen.

Ik heb hierbij de volgende vragen.

Hoe komen de reizigerstellingen tot stand? Is dat via een steekproef of op basis van ticketverkoop? Wordt er gebruikgemaakt van nieuwe technologieën of telt men de reizigers nog manueel? Is er iemand die door de treinstellen loopt om te tellen en dan een extrapolatie maakt? Is er een verschil in manier van tellen anno 2016 tegenover 2006?

Hoeveel keer worden de reizigerstellingen uitgevoerd? Worden er reizigerstellingen uitgevoerd zowel in zomer- als in winterperiodes?

Heeft de NMBS al een visie ontwikkeld om tot een accurater beeld te komen om zo ook de reizigersstromen beter in kaart te kunnen brengen, te voorspellen en te managen? Ik denk dan natuurlijk aan moderne technologieën, zoals apps en dergelijke.

25.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit hier graag bij aan.

Mijn vraag gaat vooral over moderne manieren om reizigers te tellen. Vandaag gebeurt dat nog al te veel door het invullen van papieren door treinbegeleiders of door tellers op het perron. Er zijn veel modernere technologieën mogelijk. Met het oog op open databeleid zijn er ook nog heel wat uitdagingen wat de verspreiding en deling van de ingezamelde gegevens betreft.

Ik heb dan ook de volgende vragen, mijnheer de minister.

Hoe worden de reizigersaantallen precies geteld? Hoe worden de cijfers bekendgemaakt?

Hoe gebeuren de reizigerstellingen tijdens de rest van het jaar, buiten oktober?

Overweegt de NMBS om meer informatie over het aantal reizigers vrij te geven, zowel in het algemeen als aan specifieke organisaties zoals het Raadgevend Comité of TreinTramBus?

Wat is uw visie op het vrijgeven van meer informatie over het aantal reizigers, zowel voor instappende als uitstappende reizigers? Wilt en kunt u de NMBS hiertoe verplichten?

Maakt de NMBS gebruik van de mogelijkheden die nieuwe technologieën bieden om tot monitoring en statistieken te komen van passagiersstromen? Ik verwijs ter zake naar de beschikbare technologie die bijvoorbeeld Proximus aanbiedt, waarbij men op basis van gsm-signalen kan bepalen hoeveel mensen zich waar bevinden, zonder dat dat een inbreuk hoeft te betekenen op de privacy, want het gaat enkel om geanonimiseerde gegevens. Die technologie bestaat, niet alleen bij Proximus natuurlijk, en zou erg goed kunnen worden gebruikt door de NMBS, ook statistieken omtrent de bezetting van de treinen.

25.03 Minister François Bellot: Beste collega's, er zijn twee soorten tellingen, met complementaire

doelstellingen.

De jaarlijkse telling vindt elk jaar in oktober plaats. Gedurende negen opeenvolgende dagen wordt het aantal opstappende en afstappende reizigers in elk station en in elke stopplaats op het net van de NMBS geteld. Dankzij de jaarlijkse telling kan de NMBS bijvoorbeeld de evolutie van het aantal reizigers leren kennen, de reizigersstromen per as en per lijn bepalen, de belangrijkheid van de stations evalueren en te weten komen op welke tijdstippen zij het drukst worden bezocht.

Daarnaast voeren de treinbegeleiders dagelijks op verschillende vooraf bepaalde secties tellingen uit om de bezettingsgraad te bepalen. Die tellingen maken het mogelijk om de bezetting van de treinen te kennen, volgens verschillende criteria, zoals werk- of feestdag, week of weekend, schoolvakantie of niet, zomer of winter, daluren of piekuren. Die informatie is nodig om de samenstelling van de treinen te kunnen bepalen en aan de behoeften van de reizigers te kunnen beantwoorden. Dankzij die informatie kan de over- of onderbezetting gevolgd en, in de mate van het mogelijke, verholpen worden.

Beide tellingen worden visueel uitgevoerd. Het gaat eerder om schattingen dan om wiskundige tellingen. Absolute accuraatheid is niet noodzakelijk, maar een automatisering van het proces zou het huidige systeem ten goede komen.

Naast die tellingen beschikt de NMBS ook over verkoopsgegevens. Zoals vermeld in de antwoorden op de mondelinge vragen nrs 8530, 8632, 8998 en 9104 onderzoekt de NMBS de verschillende bestaande mogelijkheden op de markt om de reizigersstromen nauwkeuriger te kunnen meten.

25.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het is belangrijk om verder te kijken naar een automatisering van de reizigerstellingen, want daarin kan nog verbetering komen.

25.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kan mij daar alleen maar bij aansluiten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark inzake de ticketprijzen in onze buurlanden"** (nr. 11706)

- **mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark van de NMBS"** (nr. 12423)

26 **Questions jointes de**

- **M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative des prix des billets de train chez nos voisins"** (n° 11706)

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative de la SNCB"** (n° 12423)

26.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb aan uw voorgangster gevraagd om in het kader van de benchmark de ticketprijzen in kaart te brengen.

In opdracht van de NMBS werd een studie uitgevoerd door McKinsey, waarbij onze spoorwegen worden vergeleken met die van andere landen om te kijken waar we het beter zouden kunnen doen.

Omdat we de resultaten van de benchmark nog niet hebben kunnen inkijken, ben ik verplicht hier een aantal vragen te stellen om een beeld te kunnen vormen van de NMBS in vergelijking met spoorwegmaatschappijen in andere landen, te meer omdat de benchmark te pas en te onpas in de commissie wordt aangehaald.

Een van de elementen betreft de ticketprijs, wat des te belangrijker wordt naar aanleiding van de vraag voor een grotere autonomie inzake prijssetting. Er wordt nooit een onderscheid gemaakt tussen abonnement, rittenkaart of losse tickets. Abonnementen zijn goedkoop, maar als een gezin van Antwerpen naar de kust wil sporen, is dat volgens ons duurder dan in de ons omringende landen.

Mijnheer de minister, kunt u mij een overzicht geven van de prijzen voor losse treintickets, abonnementen en rittenkaarten in België vergeleken met de andere onderzochte landen in de benchmark?

Wordt er in de benchmark rekening gehouden met de afstanden die treinen afleggen, bijvoorbeeld Parijs-Toulouse ten opzichte van Antwerpen-Charleroi? Onze visie is dat hoe langer een treinrit duurt, hoe minder de marginale kosten mogen wegen. Maar in België blijkt de regel hoe groter de afstand, hoe duurder een ticket wordt, wat volgens ons een omgekeerde logica is.

Voorziet men in een herziening van de tarieven volgens een nieuwe berekeningswijze, bijvoorbeeld om de marginale kosten te verminderen en het sporen over langere afstanden aantrekkelijker te maken?

26.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, tegen 2023 moet de NMBS aantonen voldoende performant te zijn, om in het kader van de liberalisering van het binnenlandse reizigersvervoer per spoor nog kans te maken op een gunning van de openbaredienstverleningscontracten.

De benchmark heeft uiteraard niet enkel de vergelijking gemaakt tussen de verschillende historische operatoren maar ook met andere spelers op gedeeltelijk vrijgemaakte markten. De benchmark kan dan ook een waardevolle insteek opleveren voor een visie op een eventuele gedeeltelijke vrijmaking van de markt.

Ten eerste, maakt de benchmark een onderscheid in het prijsniveau en de benuttinggraad van het netwerk van de historische operatoren en nieuwe privéspelers binnen eenzelfde land? Zo ja, zijn daarbij significante verschillen merkbaar?

Ten tweede, is er in de benchmark een significant verschil merkbaar tussen de historische operatoren en de nieuwe spelers inzake productiviteit?

Ten derde, in de strategische visie van uw voorganger werd aangehaald dat de gemiddelde subsidiëring per treinkilometer met 25 % daalde in Duitsland bij contracten met offerteaanvraag ten opzichte van contracten zonder offerteaanvraag. Wordt die evolutie ook in de benchmark waargenomen?

26.03 Minister François Bellot: De internationale benchmarkstudie maakt geen onderscheid tussen verschillende producten. De studie die de NMBS gebruikt, vergelijkt de prijs van een enkele rit met een standaardbiljet tweede klasse voor 200 km. Ik zal u de grafiek daarvan bezorgen.

Los van de benchmark, de NMBS heeft al jaren maatregelen voor de langeafstandstrajecten. Ten eerste, er is een beperking van de tariefafstand tot maximaal 150 km of zelfs minder voor bepaalde producten – groepsbiljetten 110 km en campuskaart 111 km –, terwijl de werkelijke afstand meer dan 250 km kan bedragen. Ten tweede, er is een trapsgewijze benadering in kilometers. Ten derde, er is een gedifferentieerde toepassing van de tariefaanpassing naar gelang van onder andere de afstand.

Wat de vraag van mevrouw Lahaye betreft, er werd geen nieuwe private operator in beschouwing genomen in de benchmark. De NMBS laat me weten dat ze heeft verkozen om enkel vergelijkbare bedrijven in de benchmark op te nemen die in een vergelijkbare omgeving werken. Privéondernemingen werken vaak in al dan niet gedeeltelijk gecentraliseerde omgevingen en dat was niet waar het in de benchmark om ging. Bovendien is het volgens de NMBS zeer moeilijk om deelnemende maatschappijen te vinden, historische of andere, die dat soort gevoelige informatie met andere maatschappijen willen uitwisselen, zelfs onder een *non disclosure agreement* met anonimisering van de resultaten. Van de NMBS verneem ik dat de subsidiëring per treinkilometer werd onderzocht.

26.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik zal de tabel bekijken en stel desgevallend bijkomende schriftelijke vragen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 11711 van mevrouw Van Camp wordt in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 11731 van mevrouw Lalieux wordt uitgesteld. De samengevoegde vragen nr. 11754 van mevrouw Temmerman, nr. 11869 van de heer Lachaert, nr. 11939 van de heer Dedecker en nr. 12148 van de heer Yüksel worden uitgesteld. Vraag nr. 11770 van de heer Raskin wordt in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 11772 van de heer Geerts wordt in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 11777 van de heer

Calvo wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

27 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *screening* du personnel de la SNCB et d'Infrabel" (n° 11779)

27 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de screening van het personeel van de NMBS en Infrabel" (nr. 11779)

27.01 **Philippe Pivin** (MR): Monsieur le ministre, je suis ravi de vous interroger pour la première fois en commission. La sécurisation de l'ensemble des infrastructures ferroviaires de notre pays est analysée depuis de nombreux mois et une sécurisation accrue est déjà effective au sein de certaines de nos gares au travers de la présence renforcée de services policiers et de militaires.

Dès le début de l'année 2015, un nouveau système de *screening* du personnel des chemins de fer a, en outre, été implémenté.

Pourriez-vous dès lors m'indiquer quelles sont les fonctions qui imposent actuellement un *screening* des candidats au sein de la SNCB et d'Infrabel par l'Autorité nationale de sécurité? Depuis janvier 2015, un élargissement de ces fonctions visées par ce *screening* est-il intervenu? La liste actuelle des fonctions visées par ce *screening* comporte-t-elle des fonctions extérieures aux entités de la SNCB et d'Infrabel? Si oui, lesquelles?

Sur la base de quelle méthodologie le service HR Rail veille-t-il à d'éventuels signaux de radicalisation, communément appelés "signaux faibles"? Pouvez-vous m'indiquer si des candidats ont été écartés pour ces raisons et si oui combien depuis le mois de janvier 2015?

Enfin, est-il exact qu'un nouveau processus de collaboration est actuellement engagé entre l'Autorité nationale de sécurité et le service HR Rail pour la SNCB et Infrabel en vue de modifier la liste des fonctions qui font l'objet d'une attention particulière dans le cadre du *screening*?

27.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Pivin, vous comprendrez que ma réponse sera relativement générale. J'ai confiance en vous, mais nous sommes en séance publique.

Actuellement, aucune fonction spécifique n'est soumise à un *screening* effectué par l'Autorité nationale de sécurité (ANS) au sein d'Infrabel et de la SNCB. Mon cabinet ainsi que HR Rail ont des contacts avec l'ANS afin d'envisager de soumettre certaines fonctions à un *screening*. L'ANS travaille actuellement à la rédaction d'une matrice décisionnelle qui aidera à identifier et prioriser le ou les personnels qui devront être soumis à un *screening*. Il n'y a actuellement aucune liste telle que celle que vous mentionnez dans votre question.

Afin de détecter toute radicalisation dans le chef de membres du personnel, le service HR Rail les sensibilise à signaler à la hiérarchie tout comportement ou tout changement de comportement qui pourrait être interpellant.

27.03 **Philippe Pivin** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. J'en comprends évidemment le caractère général. J'entends que des contacts sont en cours. C'est donc que l'intention est, à terme, d'affiner la démarche de *screening*. Bien entendu, la confiance est réciproque. Je suppose que vous parviendrez à avoir un *screening* probablement plus ciblé et donc plus efficace qu'il ne l'est aujourd'hui.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques de sécurité dans les gares" (n° 11983)

28 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes in de stations" (nr. 11983)

28.01 Philippe Pivin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, sans revenir sur le détail de la tentative d'attentat dans le Thalys le 21 août de l'année dernière, il faut rappeler que les ministres de la Mobilité et de l'Intérieur avaient annoncé à l'époque que des mesures de renforcement de la sécurité dans les gares, notamment du Thalys et des lignes internationales seraient prises. Effectivement, des mesures ont été prises, notamment par le renforcement de patrouilles de police et de militaires.

La ministre en charge de la Mobilité avait, fin de l'année dernière, annoncé l'installation de portiques de sécurité et de scanners de bagages dans nos gares, à l'instar de ce qui a été décidé par les autorités françaises. Précisément, le 23 septembre 2015, il était fait état de la possibilité d'installer des portiques de sécurité et de scans de tickets notamment dans les gares de Bruxelles-Midi, de Liège et d'Anvers. Votre prédécesseur déclarait en effet que nos gares étaient moins bien sécurisées que d'autres gares internationales européennes. C'était lors d'une visite réalisée en Espagne, à Madrid, un pays qui a fait le choix d'installer des portiques dans ses gares depuis les attentats de 2004.

Le 24 novembre 2015, les ministres belge et français de la Mobilité ont échangé sur l'initiative française de vouloir placer ces dispositifs de sécurité sur les quais du Thalys. Ils ont annoncé une réunion de concertation entre pays et opérateurs concernés dans notre pays, la France, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Le 22 décembre 2015, la France installe ses portiques et scanners (X-Ray) sur les quais Thalys à la gare du Nord à Paris, ainsi qu'à Lille. À ce moment, la SNCB indiquait qu'elle étudiait encore cette faisabilité sur les quais des gares belges.

Suite à ces informations, j'ai questionné le ministre de l'Intérieur le 20 janvier dernier. Le ministre me répondait que des discussions étaient en cours entre la police des chemins de fer et le SPF Mobilité. Le 1^{er} février, votre prédécesseur semblait avoir terminé son analyse et défini une note globale budgétée pour sécuriser les gares belges. Il était alors notamment question de l'installation de vingt portiques et quinze scanners pour la zone bruxelloise et d'autres investissements similaires dans les autres infrastructures belges, telles que Zaventem, Anvers ou Liège.

Récemment, une information parue dans la presse indiquait que le choix aurait été fait de ne pas installer ces portiques dans nos infrastructures ferroviaires.

La décision de ne pas installer de portiques de sécurité à scanner X-Ray dans nos gares Thalys a-t-elle été prise? Est-ce définitif ou temporaire? Si c'est le cas, quels sont les éléments d'expertise ou autres qui ont amené à cette conclusion de ne pas les installer dans nos gares Thalys? Quels sont les échanges menés entre autorités belges et françaises à ce sujet ou entre SNCB et SNCF? Quelles seraient les autres mesures envisagées par vos services pour renforcer la sécurité en ces endroits et dans quels délais? Est-il, par exemple, question de caméras intelligentes? Dans l'affirmative, combien y en a-t-il parmi les mille caméras annoncées par votre collègue de l'Intérieur? Quelles sont les caractéristiques de celles-ci qui permettraient d'assurer un meilleur contrôle des bagages, des voyageurs et donc une meilleure sécurisation de nos infrastructures ferroviaires?

28.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'installation de portiques de sécurité est prévue dans les gares de Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins. L'installation pratique doit encore être spécifiée. Les discussions entre experts de la police et de la SNCB sont pratiquement terminées et mon collègue de l'Intérieur et moi-même allons proposer des mesures structurelles au gouvernement.

Les attentats ont montré que, plus que les infrastructures, les *soft targets* étaient devenues la cible des terroristes. Il est donc essentiel de prévoir un dispositif ciblé sans risque supplémentaire pour les voyageurs, ce qui serait le cas si des files trop longues devaient se former avant les portiques.

Il faut également que le transport ferroviaire continue à être un moyen de transport facile à utiliser. Les experts considèrent qu'il est nécessaire de bien distinguer la surveillance qui doit être permanente, du contrôle qui ne doit pas l'être mais qui doit être bien ciblé. Il faut aussi pouvoir apporter une réponse rapide en cas d'incident. Les mesures devront être humaines tout comme technologiques.

La SNCB consulte depuis plusieurs mois le marché afin de voir les dispositifs les plus performants, notamment en matière de caméras intelligentes. Néanmoins, ces dernières ne sont pas totalement adaptées à un environnement tel que les gares et génèrent encore trop souvent de fausses alertes. Les équipes techniques d'affinage doivent intervenir, ce qui prend du temps et génère un coût non négligeable.

Cependant, il est clair que les futurs investissements de la SNCB tiendront compte des dernières technologies, notamment en matière de *software* permettant une reconnaissance faciale cognitive, une détection des mouvements et objets suspects et bien d'autres éléments que je ne détaillerai pas ici.

28.03 Philippe Pivin (MR): Monsieur le ministre, au début de votre réponse vous avez donc dit que trois endroits seraient équipés de portiques, Bruxelles-Midi ...

28.04 François Bellot, ministre: Liège-Guillemins.

28.05 Philippe Pivin (MR): Et Anvers-Central. Avez-vous une idée du phasage ou du délai avant l'implémentation des dispositifs?

28.06 François Bellot, ministre: Second semestre 2016.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

29 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017" (nr. 11789)

29 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017" (n° 11789)

29.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, er hebben opnieuw roadshows van de NMBS plaatsgevonden. Ik meen dat die een goed initiatief zijn. Collega Van den Bergh en ikzelf waren aanwezig in Antwerpen.

In 2014 is er ook een vervoersplan geweest, waar nieuwe buffertijden werden gecreëerd. De motivering was om tot robuustere verbindingen komen, gelet op de werken, en zo de stiptheid verbeteren.

Wij stellen vast dat een aantal werken intussen afgerond is en dat een aantal andere werken uit het meerjareninvesteringsplan nog niet doorgegaan zijn. Mij lijkt het dat zij, wegens besparingen, op korte termijn ook niet gepland zijn. Daarnaast zien wij dat ons netwerk bestaat uit een gecadanceerde, symmetrische dienstregeling. Dat wil zeggen dat er eigenlijk een mogelijkheid moet zijn om goede overstapregelingen uit te werken en de reizigersstromen beter in kaart te brengen.

Mijn vragen zijn de volgende.

Klopt mijn redenering dat, indien er geen bijkomende werken worden opgestart, de buffertijden opnieuw afgevoerd kunnen worden en herbekeken kunnen worden met het oog op het vervoersplan voor 2017?

In Nederland is een app ontwikkeld die onder andere het aantal overstappende reizigers vermeldt, zodat het aanbod beter afgestemd kan worden. Is deze tool ook bekend bij de NMBS?

Zijn er reeds inspanningen geleverd om onze gecadanceerde, symmetrische dienstregeling te optimaliseren en meer knooppunten te genereren, of worden die nog in het vooruitzicht gesteld?

29.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, een reeks geplande werkzaamheden wordt niet verwezenlijkt zoals vooropgesteld in het kader van het vervoersplan 2014/2017. Voor het vervoersplan 2017 zullen inderdaad alle aspecten die u hebt aangehaald opnieuw worden bekeken.

In Nederland worden de reizigersstromen gemeten aan de hand van de gevalideerde vervoersbewijzen, smartcards van het type MOBIB, hetzij aan de toegangspoortjes, hetzij aan de daartoe geïnstalleerde valideerplaatsen. Dat valideringspercentage zou ongeveer 80 % bedragen.

De NMBS laat mij weten dat zij voorstander is van open data voor zover de ter beschikking gestelde gegevens niet van strategische aard zijn en het gebruik van die gegevens een meerwaarde kan opleveren. De reizigersstromen zouden moeten worden gemeten op basis van betrouwbare informatie en niet op basis van steekproeven zoals dat vaak het geval is bij smartphonetoepassingen.

De spoorweg is de openbare vervoersmodus die de ruggengraat vormt van de mobiliteitsketen. Het systeem van de aansluitingsknooppunten speelt dan ook een cruciale rol, zowel voor de aansluitingen trein-trein, maar ook en vooral voor de aansluitingen bus-trein. In Lichtervelde bijvoorbeeld kan De Lijn ervoor zorgen dat haar bussen aankomen rond dit knooppunt om 30 min na het uur waardoor aansluitingen bus-trein mogelijk zijn naar De Panne, Brugge, Kortrijk en Brussel.

De NMBS informeert dat ze in 2017 nog verder wil gaan in het creëren van knooppunten maar het huidige net heeft een aantal beperkingen: enkel spoor, rijtijd, stiptheid tussen twee stations, niet geschikt om twee knooppunten te genereren, capaciteit van het station om meerdere treinen tegelijkertijd te ontvangen. In een volgende fase zal het dus noodzakelijk zijn om alle parameters te herbekijken, met name op het vlak van infrastructuur, zodat de verbindingen op het juiste moment aansluiting kunnen geven in de knooppunten. Deze tweede fase maakt integraal deel uit van mijn oriëntatienota van mei 2016.

29.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik vind het belangrijk dat hier gezegd wordt dat die buffertijden effectief herbekeken worden zodat men opnieuw mogelijk realistische uurtijden heeft op de gereden verbindingen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 11790 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 11846 van mevrouw Cassart-Mailleux is uitgesteld. De samengevoegde vragen nrs 11880 van mevrouw Matz en 11979 van de heer Geerts zijn in schriftelijke vragen omgezet.

30 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation de la tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11891)

30 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11891)

*Voorzitter: Paul-Olivier Delannois.
Président: Paul-Olivier Delannois.*

30.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai à plusieurs reprises interrogé votre prédécesseur sur un sujet important concernant la mobilité transfrontalière: le lancement du Flex Pass qui est en vigueur depuis le 1^{er} octobre et qui est combiné avec le mPass au Luxembourg sur notamment la portion de trajet comprise entre le point frontière et la première gare luxembourgeoise. Mais nous savons que cette mesure ne concerne que les frontaliers dont les employeurs acceptent d'acheter le mPass pour leurs salariés car on ne peut pas acheter un mPass à titre individuel. Par ailleurs, la formule mPass (et donc aussi le Flex Pass) est uniquement annuelle. La réduction de tarif annoncée n'émane pas directement de la SNCB; elle provient en partie du coût réduit du mPass luxembourgeois mais aussi, et principalement, de l'intervention potentielle des employeurs luxembourgeois dans ce coût.

Fin de l'année dernière, il m'avait été répondu que le Flex Pass ferait "l'objet d'une évaluation prochaine" et que sur cette base, "des adaptations pourraient, le cas échéant, être apportées afin de continuer à participer à la décongestion des routes belges et luxembourgeoises". Votre prédécesseur disait également vouloir s'engager "à ce que cette évaluation soit suivie de résultats via notamment des objectifs clairs et précis dans le contrat de gestion".

Monsieur le ministre, quelle est votre position concernant le Flex Pass? Une évaluation du Flex Pass a-t-elle eu lieu? Si oui, quels en ont été les résultats? Si non, quand cette évaluation est-elle prévue? Qu'en est-il des autres navetteurs qui travaillent dans des PME et dont l'employeur ne propose pas d'acquérir le mPass? Cette réduction de tarif ne s'applique pas aux salariés qui ne prennent qu'un abonnement mensuel ou qu'à certaines périodes de l'année et ne s'applique pas non plus aux travailleurs à temps partiel. À quand une véritable tarification transfrontalière avec une politique commerciale propre à la SNCB? Avez-vous des projets concrets? Avez-vous rencontré votre homologue luxembourgeois à ce sujet? Voilà, monsieur le ministre, mes questions. Mais je vois que vous êtes préoccupé par d'autres choses.

30.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, ce nouveau produit mis en place depuis le 1^{er} octobre 2015 combine un abonnement transfrontalier SNCB et le mPass luxembourgeois. Le mPass actuellement délivré sous la forme d'un titre de transport annuel est vendu aux seuls employeurs luxembourgeois par le Verkéiersverbond après la signature d'une convention.

Le Flex Pass est une nouvelle carte train annuelle au départ de la zone transfrontalière vers la première gare luxembourgeoise. La SNCB m'informe que ce nouveau produit remporte un certain succès depuis sa mise en place. L'abonnement étant actuellement annuel, une évaluation du Flex Pass aura lieu après un an de commercialisation, soit au quatrième trimestre de cette année. Le Flex Pass sera maintenu. L'objectif est d'encourager les employeurs luxembourgeois, dont la proportion n'est pas aussi élevée qu'on le croit, à signer la convention avec le Verkéiersverbond pour que les salariés bénéficient d'une tarification plus intéressante. Selon le premier feedback des clients, un abonnement mensuel ou trimestriel serait effectivement plébiscité. Dès lors, la possibilité de proposer une formule mensuelle ou trimestrielle du Flex Pass est à l'étude.

Depuis ma prise de fonction, j'ai déjà eu l'occasion de m'entretenir à trois reprises avec mon homologue luxembourgeois, François Bausch. Nous examinons ensemble les améliorations tarifaires possibles visant à offrir une flexibilité maximale à tous les navetteurs transfrontaliers. Je rappelle que l'un des problèmes actuels, c'est que par rapport à tous les Belges qui traversent la frontière pour aller au Grand-Duché de Luxembourg, si ma mémoire est bonne – excusez-moi si le chiffre n'est pas tout à fait exact dans la proportion –, je pense qu'il y a 25 à 28 % des gens employés au Grand-Duché qui adhèrent à ces fameux accords. Il y a donc un peu un frein à ce niveau-là mais la balle est dans le camp luxembourgeois. Les Luxembourgeois travaillent à la problématique de l'adhésion à la convention

30.03 Isabelle Poncelet (cdH): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces réponses. Il serait intéressant de savoir quelle est la taille de ces entreprises qui adhèrent à la convention parce qu'évidemment, une grosse société a plus de facilités à offrir ce service qu'une plus petite. Il faudrait aussi voir là s'il est possible de faire des assouplissements mais de nouveau, c'est l'employeur qui fait l'effort, ce n'est pas la SNCB. C'est un peu cela qu'on regrettait. On aimerait qu'il y ait aussi un geste de la part de la SNCB vis-à-vis du travailleur luxembourgeois pour l'encourager à continuer à prendre le train.

Je me réjouis de l'évaluation qui arrive au quatrième trimestre. Nous serons attentifs. Je suppose qu'il y aura une information qui circulera en temps voulu.

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

31 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des salles d'attente dans les gares" (n° 11893)

31 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de wachzalen in stations" (nr. 11893)

31.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, plusieurs fermetures de salles d'attente ont été constatées dans les gares. Cela réduit le confort des voyageurs et nous demandons s'il serait possible de laisser accessibles ces salles d'attente même si le guichet est fermé. Est-ce vraiment impossible de les laisser ouvertes? Nous ne demandons même pas qu'elles soient chauffées, mais accessibles.

31.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, la SNCB m'informe que, lorsque le guichet d'une gare est fermé, elle prend contact avec les autorités locales. Il s'agit de permettre à la commune de profiter du bâtiment vide tout en maintenant des services à la clientèle, tels qu'une salle d'attente ouverte et chauffée, etc. En échange, nous sollicitons la signature d'un bail emphytéotique, avec un canon qui tient compte des services rendus. Les gares concernées en province du Luxembourg sont Gouvy, Vielsalm, Bertrix, Florenville, Melreux et Poix-Saint-Hubert.

La SNCB a écrit dernièrement aux bourgmestres concernés afin de relancer leur intérêt pour les gares de Florenville et Melreux. Une rencontre avec la commune de Florenville aura lieu prochainement.

Pour Bertrix et Gouvy, la vente au guichet y est encore organisée, de sorte que la salle d'attente y est partiellement ouverte.

Pour Vielsalm, les négociations sont en cours depuis longtemps et un accord devrait émerger sous peu. En ce qui concerne Poix-Saint-Hubert, à la suite de contacts avec le bourgmestre de Saint-Hubert il y a deux ans, la commune n'était pas intéressée par le bâtiment.

À titre d'information, à Longlier-Neufchâteau, le bâtiment a été vendu à la commune en 2015.

31.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, merci pour ces réponses. Qu'en est-il de Marbehan, qui est ma commune? La salle y est déjà fermée partiellement.

31.04 **François Bellot**, ministre: Elle ne se trouve pas sur ma liste.

31.05 **Isabelle Poncelet** (cdH): Comme le guichet ferme à 13 h 00, la salle d'attente est fermée tout l'après-midi.

En annexe de cette gare de Marbehan, il y avait une cafétéria. Là aussi des contacts avaient été pris avec la commune. Apparemment, différents contacts ont été entrepris, entre autres par un privé. La commune avait marqué son intérêt pour la proposition de la SNCB, mais la concession a été signée avant que la commune n'ait donné son accord.

Au niveau communal, on a regretté de ne pas avoir été averti à temps et de ne pas avoir été averti de l'intérêt du privé. Cela ne concerne pas la salle d'attente.

31.06 **François Bellot**, ministre: Je pense que ce sont deux services différents. L'un gère les concessions avec des établissements horeca, l'autre gère les espaces publics comme les salles d'attente et les guichets. Je veux bien leur conseiller d'avoir des contacts entre eux.

31.07 **Isabelle Poncelet** (cdH): En tout cas qu'ils s'échangent des informations et que la commune soit ...

31.08 **François Bellot**, ministre: ... la première partenaire privilégiée à être contactée.

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

32 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la voie 3 en gare de Florenville" (n° 11894)**

32 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoor 3 in het station Florenville" (nr. 11894)**

32.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, j'ai déjà interrogé à plusieurs reprises votre prédécesseur à propos de la voie 3. Les informations qui me reviennent font toujours état de la suppression dont il était question. Le démontage de cette voie était prévu pour le premier semestre 2016. Ce semestre est quasiment fini et les travaux n'ont pas été entrepris car entre-temps, on a annoncé que le démontage aurait lieu pour le début de 2017.

Je me permets d'insister sur la nécessité de cette voie à Florenville, puisque les travaux n'ont pas commencé. La suppression de cette voie entraînerait de nombreuses difficultés en cas de problèmes avec d'autres trains au sein de cette gare. Il est évident que cette troisième voie a toujours son importance et est régulièrement utilisée pour les essais de nouveau matériel roulant ou comme voie d'évitement pour les trains de marchandises.

Selon moi, cette suppression est une amorce à une sous-utilisation future de la ligne. Dès lors, on peut craindre de la voir disparaître à terme. Si des économies devaient se faire, elles ne doivent pas être faites dans les zones rurales sous peine de voir la mobilité dans ces régions revenir exclusivement à l'utilisation de la voiture.

Monsieur le ministre, pouvez-vous envisager de préserver cette voie 3 à Florenville et demander à Infrabel, dont un représentant est à ma droite, de déprogrammer ce chantier? Si tel n'était pas le cas, pourriez-vous demander à Infrabel d'étudier la pertinence de ce démontage et de postposer l'exécution de cette décision? En cas de démontage, cette voie sera-t-elle remplacée dans une autre région du pays?

32.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, Infrabel, dans le respect de l'article 90 de son contrat de gestion, procède au renouvellement des appareils de voies, autrement dit des aiguillages, de Florenville en concentrant ceux-ci du côté Bertrix de la gare.

Cette mesure présente l'avantage de situer ces appareils de voies dans une zone en alignement, plus favorable à la vitesse que dans la zone en courbe (Virton). À la faveur de ce renouvellement, la voie 3 sera supprimée, vu sa faible utilisation, et la proximité de voies de garage de 750 mètres à Bertrix et à Athus.

La situation résultant de cette simplification permet de dimensionner au mieux les installations par rapport au trafic actuel de la ligne 165, desserte locale et corridor transeuropéen mer du Nord-Méditerranée.

32.03 Isabelle Poncelet (cdH): Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre. C'est tout de même dommage. Les informations que j'ai au niveau local, issues du personnel qui travaille sur place, semblent dire que cette voie a beaucoup d'utilité. Elle est justement nécessaire entre Virton et Bertrix. Peut-être est-il utile d'analyser une nouvelle fois la situation?

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

33 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les patrouilles de prévention Securail en gare de Virton" (n° 11895)

33 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de preventiepatrouilles van Securail in het station Virton" (nr. 11895)

33.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, vous avez déjà légèrement abordé la question en donnant une réponse à Mme Caprasse.

Je ne réexpliquerai pas tout le contexte de la gare de Virton: pas de tunnel, moins de personnel, gare partiellement fermée. On craint donc pour l'avenir de la gare mais surtout pour la sécurité des voyageurs, qui doivent traverser les voies.

À une question posée début mars, il m'avait été répondu que Securail reprendrait la gare de Virton dans ses patrouilles de prévention sans pouvoir me dire quand ces patrouilles débuteraient. Il avait été également précisé que "si jamais il s'avère que le dispositif mis en place par Infrabel et la SNCB n'est pas respecté par les voyageurs et crée des problèmes de sécurité après une période de sensibilisation, une répression accrue pourra être envisagée".

Monsieur le ministre, des patrouilles Securail sont-elles organisées à Virton? Si oui, à quelle fréquence? Si non, pour quelle raison? Une évaluation de la sécurité en gare de Virton a-t-elle déjà eu lieu depuis cette fermeture partielle du guichet? Si oui, qu'en est-il ressorti? Si non, est-elle prévue et quand?

Des mesures seront-elles être prises, afin de garantir une totale sécurité aux usagers de la gare de Virton, comme le prévoit la loi?

33.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, permettez-moi de vous renvoyer à la réponse donnée par mon prédécesseur à la question n° 9097 du 1^{er} février 2016 posée par M. Maingain!

À propos de la traversée des voies en gare de Virton, je partage assurément vos préoccupations en termes de sécurité. "La gare ne comportant effectivement pas de passage sous voies, les usagers traversent les voies à hauteur de la gare sous la surveillance du personnel de gare", me dit-on.

33.03 Isabelle Poncelet (cdH): Il n'y en a plus!

33.04 François Bellot, ministre: On m'assure que les traversées se font toujours en présence de personnel. La surveillance de cette traversée à niveau est assurée actuellement par du personnel de la direction Traffic Management & Services d'Infrabel, lorsqu'elle doit être utilisée par les voyageurs pendant l'amplitude de la circulation des trains de voyageurs.

Il faut donc que des trains de voyageurs circulent. La traversée a lieu avant et après le passage du train. Cette activité est indépendante de l'accueil et de la vente en gare de Virton qui sont du ressort de la SNCB.

Il n'y a aucune modification de cette procédure de sécurité au 1^{er} mars 2016. La sécurité de la traversée des voies par les voyageurs reste du ressort d'Infrabel, qui maintient et maintiendra du personnel sur place. Des patrouilles des agents de sécurité de Securail sont organisées plusieurs fois par semaine sur la ligne 165 qui dessert notamment la gare de Virton.

Une analyse de risques a permis de déterminer que le phénomène de traversée de voies en dehors de toute justification pour prendre le train est surtout l'œuvre des écoliers. Les agents de sécurité se rendent une fois par semaine en gare de Virton pour prévenir les traversées de voies par des écoliers. Il est aussi à noter que la police des chemins de fer et la police locale sont également présentes et procèdent à des patrouilles.

Au vu des statistiques, voici la criminalité concernant la gare de Virton: une agression verbale, une agression physique pour 2016, aucune en 2015, cinq resquilleurs signalés pour 2015 et 2016.

La SNCB m'informe qu'il n'est pas à l'ordre du jour des réunions opérationnelles d'augmenter la présence de Securail à Virton par rapport à ce qui est effectué jusqu'à présent.

Cependant, les chiffres sont surveillés de manière quotidienne par l'encadrement de Securail et une réaction immédiate est appliquée en cas d'incidents passant, notamment, par la surveillance des lieux par Securail, la police des chemins de fer et la police locale.

La police des chemins de fer va organiser prochainement une action conjointe avec la police locale en ciblant la délinquance juvénile et la consommation de stupéfiants. L'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité concerne la sécurité de l'exploitation et non la sécurité des personnes et des biens que vous évoquiez dans votre question.

33.05 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, l'opération de sensibilisation est une bonne chose. C'est le même personnel, puisque c'est Infrabel qui assure la sécurité. Le personnel de la SNCB n'est plus là, comme il n'y a plus de guichet.

La sécurité n'est pas assurée avec la même qualité que précédemment. Cela suscite des inquiétudes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

34 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la gare de Melreux-Hotton" (n° 11896)

34 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het station Melreux-Hotton" (nr. 11896)

34.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, de nombreuses questions parlementaires ont été posées concernant les fermetures trop nombreuses de guichets un peu partout en Belgique. Je souhaiterais ici revenir sur le cas de celle de Hotton-Melreux. Tout comme celle de Bomal, son guichet est fermé depuis le 1^{er} mars 2015. Cette gare, en parfait état, pourrait encore rendre de nombreux services. Or, là, les usagers n'ont plus accès à aucune information, ni à la salle d'attente, ni aux sanitaires, ni à aucune aide pour les personnes à mobilité réduite. Pourtant, lorsque l'on voit la fréquentation de la gare, avec les nombreux travailleurs et étudiants qui se rendent soit à Marche, soit à Liège, on ne peut que déplorer cette fermeture. Elle est d'autant plus surprenante qu'il y a presque deux ans, le 28 septembre 2014, on inaugurerait à cet endroit le premier Point vert de la province de Luxembourg. Cela signifiait que les touristes pouvaient y obtenir de nombreuses informations touristiques sur la région Ourthe et Aisne via le guichet de la gare: balades à vélo ou pédestres, sites à voir dans la région, etc. Un an plus tard, quel gâchis face à cette gare

fermée!

Quel sera l'avenir de la ligne 43? Nous pouvons nous poser la question. En effet, toutes les fermetures de guichets ne font que diminuer l'attractivité des petites lignes et laissent craindre leur suppression pure et simple. Le train est pourtant un service public qui doit permettre à tous les citoyens de circuler. Il s'agit d'un service au public.

Doit-on craindre pour l'avenir de la ligne 43? Quelle est votre position face au maintien des lignes rurales? Comment garantir un service correct aux usagers qui prennent le train dans une gare fermée - je pense notamment aux personnes à mobilité réduite?

34.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, comme énoncé dans mon exposé d'orientation politique, je tiens à rappeler que l'organisation d'une desserte de qualité en milieu rural crée également un lien tangible entre ces zones souvent excentrées et les grands centres. Sous cet angle, le transport ferroviaire contribue au soutien d'une politique d'aménagement du territoire équilibrée ainsi qu'à la cohésion des différentes parties du pays.

Une bonne desserte ferroviaire des zones rurales évite à de nombreux navetteurs la tentation de rester dans leur automobile jusqu'à la destination finale dans les grands pôles d'emploi.

Tous ces éléments justifient amplement, d'un point de vue collectif, la préservation des dessertes ferroviaires en zone rurale. Ainsi, il a été décidé qu'aucune fermeture de point d'arrêt ou de gare n'est programmée d'ici 2020. C'est déjà une décision importante.

La desserte de la ligne 43 Liège-Guillemins-Marloie, en tant que ligne rurale, fait partie des obligations mentionnées dans le contrat de gestion de la SNCB. À son tour, l'exploitation de la ligne fait aussi partie des obligations d'Infrabel.

Dans le cadre de l'élaboration du plan de transport 2017, je veillerai à ce qu'une attention particulière soit accordée à la desserte des lignes 42 et 43.

Pour garantir un service correct, notamment aux personnes à mobilité réduite, la SNCB prend entre autres les mesures suivantes. Premièrement, en matière d'information, un site internet et une application mobile, accessibles 7 jours sur 7, 24 h sur 24, des médias sociaux, Facebook et Twitter ainsi qu'un *call-center* accessible tous les jours de 07 h 00 à 21 h 30.

Deuxièmement, en matière d'achat de titres de transport, les automates de vente dans les gares et dans les points d'arrêt, un site internet et une application mobile, accessibles 7 jours sur 7, 24 h sur 24. Ensuite, une *hot line* accessible tous les jours de 07 h 30 à 21 h 30 permet aux personnes qui éprouvent des difficultés à utiliser un automate de vente d'être assistées.

La gare de Hotton-Melreux ne fait pas partie des gares avec assistance permanente. Toutefois, la SNCB veille à organiser correctement la prise en charge des PMR, si nécessaire au moyen d'équipes mobiles à condition qu'une réservation ait été faite.

En ce qui concerne le bâtiment de gare proprement dit, la SNCB m'informe qu'elle a écrit récemment aux autorités communales afin de relancer éventuellement leur intérêt pour le bâtiment de la gare.

34.03 Isabelle Poncelet (cdH): Je vous remercie pour ces réponses.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

35 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de délivrance des billets via les automates" (n° 11897)

35 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de verkoop van treintickets via de automaten" (nr. 11897)

35.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, des problèmes persistent en termes de délivrance de certains titres de transport via les automates. Il m'avait été répondu dernièrement qu'il était désormais possible pour les clients voyageant vers le Luxembourg d'obtenir des billets au tarif transfrontalier ainsi que de valider leur abonnement au moyen de l'automate. Il me revient cependant que l'achat de billets transfrontaliers ne serait pas possible partout. Face à des guichets fermés et à du personnel SNCB inexistant, il n'est pas tolérable que les usagers ne puissent acheter leur titre de transport dans leur gare de départ et doivent se déplacer dans une autre gare pour pouvoir le faire.

En ce qui concerne le projet de vente de billets internationaux, il m'avait été répondu que les aspects techniques, commerciaux et financiers faisaient encore l'objet d'analyses.

Monsieur le ministre, les problèmes de délivrance de billets et de renouvellement d'abonnement ont-ils pu être réglés? Êtes-vous informé des problèmes constatés dans certaines gares? Si oui, quand seront-ils résolus? Le projet de vente de billets internationaux a-t-il évolué?

35.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, conformément aux accords conclus avec CFL, les automates situés dans la zone frontalière avec le Luxembourg peuvent délivrer, dans la gamme nationale, des billets permettant de circuler vers le Grand-Duché. Ce sont les mêmes que ceux qui sont disponibles aux guichets des zones frontalières. La validation d'un abonnement vers le Luxembourg est possible avec tous les automates de notre pays.

Les aspects techniques, commerciaux et financiers font encore l'objet d'analyses. L'émission via les automates de billets pour les trains internationaux sans réservation, autrement dit les NRT, est prévue pour le second semestre 2017.

35.03 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

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

*Voorzitter: Isabelle Poncelet.
Présidente: Isabelle Poncelet.*

36 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport sur la liaison de train entre Mouscron et Bruxelles" (n° 11903)

36 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod tussen Moeskroen en Brussel" (nr. 11903)

36.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la liaison de chemin de fer permettant de relier Mouscron à Bruxelles n'offre plus une offre de transport satisfaisante pour les navetteurs. En effet, depuis décembre 2014, les Mouscronnois ne peuvent plus bénéficier de deux trains directs par heure, sauf aux heures de pointe sur cette ligne. Je tiens à signaler que ce deuxième train existe entre Tournai et Bruxelles et qu'il suffirait de prolonger ce dernier pour qu'il se rende jusqu'à Herseaux et Mouscron.

Monsieur le ministre, cette solution proposée, à savoir offrir un deuxième train direct par heure entre Bruxelles et Mouscron en prolongeant celui de Tournai paraît tout à fait envisageable. Partagez-vous cette idée? Est-ce réalisable? Pouvez-vous m'apporter des précisions si tel n'est pas le cas?

36.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, lors de la conception du Plan de transport 2014, la SNCB a revu son offre en fonction des flux de voyageurs, des contraintes d'exploitation et des impératifs budgétaires. Ça, c'est la formule classique.

Compte tenu des faibles occupations constatées en heures creuses entre Mouscron et Tournai, l'option a été prise de faire circuler une seule relation cadencée par heure, la relation IC-26 entre Courtrai, Mouscron et Bruxelles. La desserte de Mouscron par la relation IC-06, qui relie Tournai à Bruxelles et l'aéroport, n'est pas envisageable car son prolongement entre Mouscron et Tournai engendrerait un surcoût en personnel et en matériel roulant, la réutilisation directe du matériel devenant impossible.

En heures de pointe, lorsque la clientèle est plus nombreuse, l'offre est complétée par deux trains P directs, soit deux trains directs par heure. Au total, avant 09 h 00, la SNCB offre 9 liaisons entre Mouscron et Bruxelles, soit en train direct soit moyennant une correspondance répondant aux attentes de la majorité de la clientèle.

Dans le cadre du nouveau Plan de transport de décembre 2017, la SNCB réexaminera si des améliorations de l'offre entre Mouscron et Bruxelles sont possibles. Je suppose que lors du *road show*, certains ont eu l'occasion d'en exprimer le besoin.

36.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci, monsieur le ministre. Effectivement, je ne suis pas nécessairement tout à fait content de votre réponse. En fait, on parle de Mouscron sur Bruxelles mais je vous parlais aussi de la liaison prolongée de Tournai via Mouscron. Il s'agit de donner la possibilité d'avoir une mobilité beaucoup plus grande entre deux villes qui sont très proches et très complémentaires.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

37 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une meilleure liaison entre Mouscron et la dorsale wallonne" (n° 11904)

37 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een betere verbinding tussen Moeskroen en de Waalse as" (nr. 11904)

37.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, les Mouscronnois devant se rendre en train à Mons, Charleroi, Namur ou Liège connaissent un temps de parcours extrêmement long. En effet, il n'y a pas de train direct permettant à ces navetteurs d'emprunter la dorsale wallonne (mis à part avant 07 h 18 du matin) et de plus, le temps d'attente au niveau des correspondances est très long.

Je prends un simple exemple. Si je démarre de la gare de Mouscron à 08 h 05, j'arrive à Namur à 10 h 22, soit 2 h 17 plus tard. Par ce constat, je ne peux que me poser des questions concernant la compétitivité du réseau ferroviaire avec le réseau routier. Monsieur le ministre, il paraît évident qu'il faut réduire le temps de parcours entre Mouscron et les villes wallonnes que je viens de citer, du moins s'il est dans vos intentions d'augmenter le nombre d'utilisateurs du réseau ferroviaire, ce dont je ne doute pas.

Est-il dès lors envisageable que la gare de Mouscron puisse être reliée directement à la dorsale wallonne? Si non, le temps d'attente au niveau de la correspondance en gare de Tournai peut-il être diminué? Des mesures allant dans ce sens feront-elles parties de votre plan de transport devant sortir l'année prochaine?

37.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, au départ de Mouscron, le plan de transport actuel de la SNCB privilégie l'offre vers Tournai-Bruxelles répondant ainsi aux attentes de la majorité des navetteurs partant de Mouscron: 382 navetteurs par jour en semaine vers Bruxelles contre 17 vers Mons, Charleroi et Namur.

Les trajets vers Namur s'effectuent en 2 h 17 en heures creuses, par contre en heures de pointe et suite à l'amorce de trains cadencés au départ de Mouscron au lieu de Tournai, ce temps de parcours est réduit à 1 h 58 dans deux cas et 2 h 04 dans un seul au moment où la plus grande partie des navetteurs vont prendre le train. Une offre similaire existe également pour le retour dans la pointe du soir.

Différentes études sont en cours dans le cadre du nouveau plan de transport de décembre 2017. La SNCB étudie la possibilité d'améliorer la vitesse commerciale entre Mouscron et les grandes villes wallonnes soit par la mise en place de davantage de lignes directes soit par une amélioration des correspondances.

37.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci, monsieur le ministre. S'il est possible à l'avenir de privilégier ces Mouscronnois qui se sentent un peu mis de côté. En effet, imaginez-vous! Deux heures dix-sept pour faire Mouscron-Namur, c'est énorme alors qu'une bonne heure est suffisante pour faire Lille-Paris! Si mes souvenirs sont bons, il fut un temps où le train à vapeur entre Tournai et Bruxelles mettait moins d'une heure!

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

38 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux PMR dans les gares" (n° 11905)

38 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hulp aan PBM's in de stations" (nr. 11905)

38.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, j'étais intervenu il y a quelques mois dans cette même commission devant un autre ministre, pour faire part de mes craintes en ce qui concerne l'accès au transport ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite. J'avais dénoncé le fait que Tournai était encore délaissée en termes d'offres de services, et notamment celles destinées aux PMR. Une mesure prévoyait en effet de diminuer le délai de réservation pour obtenir une assistance personnelle. Il passait ainsi de 24 heures à 3 heures au départ de 18 grandes gares du pays. Malheureusement, Tournai n'en faisait pas partie.

À côté de cela, je signalais que le plan stratégique prévoyant de réduire le nombre de personnel était néfaste pour les personnes ayant besoin d'une assistance. Des moyens humains sont en effet nécessaires pour accueillir et accompagner les PMR pour leur faciliter l'accès au train. Comme dit à l'époque, ce constat ne vient pas de moi, mais des nombreux témoignages que j'ai eus de la part de personnes à mobilité réduite qui demandent vraiment un soutien et de l'aide concrète.

En réponse à mes préoccupations, l'ancien ministre de la Mobilité me disait qu'il conviendra pour Infrabel et la SNCB de viser une meilleure coordination des investissements relatifs à l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. Et d'ajouter que la SNCB veillera à harmoniser la hauteur des portes de son nouveau matériel roulant à la hauteur des quais.

Monsieur le ministre, quelles mesures concrètes ont-elles été entreprises pour améliorer l'accessibilité des gares auprès des PMR, et en particulier à Tournai? Enfin, oseriez-vous dire qu'en diminuant le personnel au sein de la SNCB, cela n'engendrera aucun désagrément pour ces personnes?

38.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, lors de travaux de construction ou de rénovation des gares et des points d'arrêt, l'accessibilité des PMR est prise en compte pour que les aménagements répondent au minimum aux normes et obligations en vigueur. En plus de ces travaux, la SNCB s'est engagée via son contrat de gestion à améliorer l'accessibilité des gares pour les PMR. Une gare est considérée comme intégralement accessible lorsque le bâtiment de gare et les quais sont accessibles et lorsque du personnel propose une assistance pour l'embarquement et le débarquement des trains.

Au 1^{er} janvier 2016, il faut reconnaître qu'il y a quinze gares qui répondent à ces critères. Pour rappel, un bâtiment de gare est dit accessible lorsqu'il remplit les critères suivants, au nombre de cinq:

1. au moins un accès totalement dégagé de tout obstacle reliant la voie publique au hall des guichets;
2. au moins un accès aux quais totalement dégagé de tout obstacle;
3. une présence d'un sanitaire adapté aux PMR en plus des sanitaires destinés aux voyageurs;
4. la présence de lignes de guidage pour les personnes aveugles et de dalles podotactiles;
5. la présence de places de stationnement réservées aux PMR dans les parkings.

Les quais sont considérés comme accessibles lorsque les quais sont hauts. En tant que gestionnaire des quais, la SNCB a opté pour la standardisation des bordures de quais à 76 cm. Toutefois, pour des raisons techniques, des bordures de quai à 55 cm sont tolérées dans des cas bien précis.

Le transfert entre quais est possible via une passerelle ou un couloir sous voies équipé de rampes ou d'ascenseurs. Les quais sont équipés de cheminements podotactiles.

Dans les contrats de gestion 2008-2012, les objectifs de l'ex-SNCB-Holding étaient de rendre accessibles les halls de gare de 52 gares en 2012, représentant minimum 60 % des voyageurs, de 100 gares en 2018 et de l'ensemble des gares en 2028. Les objectifs d'Infrabel étaient de rendre accessibles les quais de 38 gares en 2012, 50 gares en 2018 et 100 gares en 2028. Les objectifs programmés pour 2012 sont maintenant atteints. Il y a un peu de retard mais c'est atteint.

Dans le cadre de la nouvelle structure des chemins de fer, les objectifs d'Infrabel ont été repris par la SNCB, à l'exception du rehaussement des bordures de quais. Jusqu'à présent, ces objectifs n'ont pas été revus. Ceux-ci sont toujours en cours de discussion dans le cadre des futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel. De même, les plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel sont toujours en cours d'élaboration.

Pour le cas spécifique de la gare de Tournai, les travaux de rénovation du bâtiment voyageurs ont pris fin en 2015. Ces travaux étaient l'occasion de permettre l'accès de plain-pied aux entrées de la salle des pas perdus et d'y installer des portes automatiques. Un guichet et un sanitaire sont adaptés aux PMR. Enfin, le revêtement du sol a été équipé de lignes podotactiles. Pour être intégralement accessibles, les quais doivent encore être rehaussés et les accès aux quais modifiés. L'assistance aux voyageurs PMR est une de mes priorités. En dépit des réductions de personnel réalisées par la SNCB, son organisation interne est adaptée en veillant à ne pas pénaliser le service offert aux voyageurs PMR dans les conditions actuelles d'exploitation.

38.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Effectivement, pas mal d'investissements ont été faits dans la gare de Tournai. Si on respecte déjà toute une série de critères, j'espère qu'à l'avenir, on pourra encore aller un peu plus loin pour améliorer les conditions de transport des personnes à mobilité réduite.

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

39 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport de la SNCB pour les navetteurs de Lessines" (n° 11906)

39 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersaanbod van de NMBS voor de pendelaars van Lessen" (nr. 11906)

39.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, nous avons déjà bien voyagé ces dernières minutes. Nous irons maintenant à Lessines où l'offre de transport proposée aux navetteurs empruntant le train pour se rendre à Bruxelles est limitée et entraîne des conséquences se répercutant sur d'autres gares de la région.

En heure de pointe, les fréquences de trains proposées aux navetteurs sont insuffisantes. De plus, les correspondances à Grammont vers la capitale sont, pour certaines heures, mal pensées et allongent considérablement la durée du trajet. Ainsi, le navetteur de Lessines privilégie quelques fois les gares d'Ath, Silly ou Enghien pour se rendre à Bruxelles et des problèmes de parking se font ressentir.

Au vu des conséquences néfastes ressenties dans les gares que je viens de vous citer, est-il possible d'améliorer l'offre de transport pour les navetteurs partant de Lessines pour se rendre à la capitale? Des mesures allant dans ce sens seront-elles incluses dans le plan de transport 2017?

39.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, le plan de transport actuel prévoit une relation L circulant toutes les heures entre Grammont, Lessines, Ath, Mons, Tournai. Cette relation offre des correspondances optimales en 8 minutes à Ath pour des voyageurs de Lessines se rendant à Bruxelles. Cette offre est complétée par 3 trains P, le matin, et 2 trains P, le soir également en correspondance à Ath pour arriver en pointe à une desserte de deux offres par heure lorsque la demande est la plus forte.

Le report de navetteurs Lessinois vers les gares de Silly et d'Enghien pour se rendre à Bruxelles est inhérent à la géographie. La configuration des lignes ferroviaires implique de passer via Ath, donc de s'éloigner d'abord de Bruxelles, ce qui a des conséquences au niveau du temps de parcours quelle que soit l'offre. Il faut savoir reculer pour mieux avancer! Les différentes contraintes en présence n'ont pas permis d'offrir des correspondances à Grammont vers Enghien et Bruxelles au départ de Lessines, dans le plan de transport actuel.

Dans le cadre des études concernant son nouveau plan de transports de décembre 2017, la SNCB va examiner la possibilité d'organiser de bonnes correspondances à Grammont vers Bruxelles, tout en gardant des correspondances optimales à Ath. Voilà tout ce que je peux vous répondre.

39.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

40 Questions jointes de

- **M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles règles pour les vélos électriques" (n° 12033)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 12387)**

40 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor elektrische fietsen" (nr. 12033)**

- **mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 12387)**

40.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, les vélos électriques connaissent un succès croissant auprès de nos concitoyens. Il semblerait en effet qu'aujourd'hui un nouveau vélo vendu sur quatre, nouveau modèle, dispose d'un moteur électrique.

Toutefois, en raison de leur poids et de leur puissance, ces vélos peuvent malheureusement représenter un danger pour leurs utilisateurs. D'après les dernières statistiques relayées dont nous avons pu prendre connaissance récemment dans la presse, on aurait dénombré 509 accidents impliquant ce type d'engins l'année dernière.

Selon les informations dont je dispose, une réforme de la législation, sous la forme d'un arrêté royal, serait prévue pour la rentrée de septembre 2016 et ce, afin d'encadrer cette forme de mobilité, mais aussi d'assurer un maximum de sécurité pour les usagers.

En fonction du type de vélo électrique, il serait en effet question de rendre le port du casque obligatoire, d'être âgé au minimum de 16 ans pour être conducteur, de contracter une assurance obligatoire ou encore de disposer d'une plaque d'immatriculation obligatoire, sous la forme d'une petite plaque minéralogique, qui permettrait un contrôle plus efficace par les forces de police.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer davantage de détails sur le projet de réforme actuellement en cours, aussi bien au sujet du port du casque, de l'âge minimum requis, de l'assurance obligatoire ou encore du permis imposé? Quelles sont les options qui recueillent actuellement la préférence du gouvernement?

Au sujet du scénario de l'immatriculation obligatoire, quelles règles seront-elles prévues tant au niveau du type d'engins, du timing de l'instauration de la mesure, mais aussi de l'information des citoyens?

40.02 François Bellot, ministre: Monsieur Calomne, il y a en effet un projet en cours de finalisation pour ce qui concerne les vélos électriques. Ce projet consiste en deux volets, c'est-à-dire une adaptation du Code de la route et une adaptation de l'arrêté ministériel relatif à l'immatriculation de véhicules.

Pour ce qui concerne le Code de la route, conformément au règlement européen 168/2013, deux nouvelles catégories de véhicules équipés d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage seront introduites.

Première catégorie: le cycle motorisé, qui est caractérisé par une vitesse inférieure ou égale à 25 km/h, une puissance située entre 25 W et 1 000 W, deux roues ou plus et la présence de pédales. L'âge minimal prévu est de 16 ans. Un permis de conduire n'est pas nécessaire et les conducteurs de ce type de véhicule tombent sous le même régime que les cyclistes.

La deuxième catégorie concerne le Speed Pedelec, qui est caractérisé par une vitesse inférieure ou égale à 45 km/h, une puissance inférieure ou égale à 4 000 W, deux roues et la présence de pédales. Nous précisons les roues parce que maintenant, il y a des véhicules à une seule roue ou à trois roues.

Les conducteurs de ce type de véhicules sont tenus de suivre les règles qui s'appliquent aux conducteurs de cyclomoteurs, ce qui implique un permis de conduire AM ou B obligatoire et un âge minimum de 16 ans.

Comme le but est de stimuler ce mode de transport durable, les conducteurs de Speed Pedelec pourront bénéficier de quelques exceptions. Ils ont la possibilité de porter un casque vélo avec la condition supplémentaire qu'il offre une protection des tempes et de l'arrière de la tête.

L'immatriculation n'est pas prévue pour les cycles motorisés mais bien pour les Speed Pedelec, qui sont considérés comme des cyclomoteurs. L'immatriculation sera obligatoire pour cette catégorie et une plaque spécifique sera créée. Il y a également des implications au niveau de l'assurance obligatoire.

Il est difficile de vous dire à l'heure actuelle à quelle date cette nouvelle réglementation entrera en vigueur. Je suis bien conscient de l'importance d'informer les citoyens suffisamment en amont de l'entrée en vigueur de cette législation. C'est pourquoi mon administration, en concertation avec le SPF Économie, est en train de rédiger une brochure avec les grandes nouveautés. Le but est d'envoyer cette brochure aux marchands de vélo, car ils sont les premiers en contact avec les gens qui pensent à acheter un tel vélo. Il faut savoir qu'aujourd'hui, en Belgique, on vend plus de vélos électriques que de vélos classiques.

Cette brochure permettra de bien informer les futurs utilisateurs de vélos électriques. À côté de cela, il sera aussi possible de retrouver des informations portant sur la nouvelle réglementation relative aux vélos électriques sur le site internet du SPF Mobilité et Transports, ainsi que des réponses aux questions les plus fréquentes.

40.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses claires et complètes.

Il me semble également important de tenir compte de l'évolution des habitudes en termes de mobilité, puisque le vélo électrique, comme vous l'avez dit, connaît un succès croissant. Il était donc nécessaire d'adapter les normes en vigueur.

40.04 François Bellot, ministre: Je tiens à apporter quelques précisions. Quand je dis qu'on vend autant de vélos électriques que de classiques, je parle de vélos destinés aux adultes. Ensuite, il existe une troisième catégorie de vélos qui roulent à plus de 45 km/h. Ceux-là relèvent de la législation moto, avec tout ce que cela implique: casque, permis, etc. Enfin, la limite d'âge est le résultat des recommandations faites par les spécialistes. Dès l'instant où vous ne devez plus nécessairement pédaler mais où il vous suffit d'actionner un dispositif d'assistance qui booste votre vélo, on tombe dans des catégories où cela peut représenter des dangers. On considère qu'en dessous de 16 ans, ce danger n'est pas encore bien perçu. Il paraît qu'il y a des soucis dans les virages. Je vais laisser le soin aux spécialistes de nous guider. En cela on suit aussi l'expérience et les règlements européens.

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

41 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'une zone basses émissions en Région bruxelloise" (n° 12334)

41 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 12334)

41.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, le gouvernement bruxellois a annoncé, le jeudi 2 juin dernier, sa décision de créer, sur tout le territoire de la capitale, une zone "basses émissions" qui devrait exclure la présence de voitures réputées les plus polluantes.

Concrètement, cette zone serait mise en place à l'horizon 2018, en ciblant, dans un premier temps, les véhicules affichant la norme de pollution Euro1. Par la suite, les voitures qui répondent de la norme Euro2 seraient interdites à partir de 2019, puis devraient suivre de façon graduelle les indices Euro3, en 2020, Euro4, en 2022 et Euro5 en 2025. Les autorités bruxelloises ont également indiqué que le respect de la zone "basses émissions" serait assuré par un système de caméras intelligentes, capables de reconnaître les

plaques d'immatriculation et de les comparer avec la base de données de la DIV. Cette dernière étant un dispositif géré au niveau du pouvoir fédéral, l'instauration de la zone de basses émissions devrait donc nécessiter des accords de coopération entre niveaux de pouvoir ou, à tout le moins, des protocoles de collaboration entre les services publics concernés.

Pouvez-vous me dire si les services de la DIV disposent d'une banque de données dont les caractéristiques techniques permettent de répondre aux objectifs visés par la Région bruxelloise? En d'autres termes, le partage des données est-il actuellement possible, et ce sans surcoût pour le niveau fédéral? Quel est l'état actuel des concertations entre vos services et ceux des autorités régionales bruxelloises au sujet de cette mesure? Des demandes ont-elles déjà été formulées en vue de réaliser l'accord de coopération ou les protocoles précités? Pouvez-vous nous dire si vos services ont été contactés par les représentants d'autres villes belges qui envisagent l'instauration d'un système comparable? Le cas échéant, quel est l'état des synergies développées jusqu'à présent?

41.02 François Bellot, ministre: Monsieur Calomne, le SPF Mobilité & Transport dispose d'une Banque-Carrefour des véhicules afin de répondre aux objectifs envisagés par la Région bruxelloise. Ces données Euroclasse n'étaient cependant pas reprises dans le fichier source de la DIV, parce qu'elles ne pouvaient être mentionnées que lors de l'introduction d'une demande d'immatriculation. Ce ne fut pas toujours le cas. Même si l'accès est donné, l'information complète ne sera disponible qu'à partir du jour où l'immatriculation est enregistrée.

En vue de pouvoir consulter ces données, un protocole d'accord est nécessaire. Jusqu'à présent, aucun accord n'a été conclu en ce sens avec la Région bruxelloise. Aucun protocole ayant des objectifs similaires n'a non plus été conclu avec d'autres communes. Contact a cependant été pris, il y a peu de temps, par la Ville d'Anvers pour une pareille initiative. Donc, même si la mesure est prise, les données ne sont pas complètes à ce jour.

41.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces différentes informations. Je reviendrai vers vous quand le dispositif sera mis en place. J'espère que la Région bruxelloise en tirera les conséquences.

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

41.04 François Bellot, ministre: Voilà, maintenant, je peux remercier tout le monde: les traducteurs, le secrétaire de commission et tous mes collègues qui ont tenu jusqu'au bout.

La **présidente**: Merci à vous également!

*La réunion publique de commission est levée à 19.23 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.23 uur.*