

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 7 JUNI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 7 JUIN 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.26 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles mesures du gouvernement en matière de sécurité routière" (n° 18551)

01 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe maatregelen van de regering op het stuk van verkeersveiligheid" (nr. 18551)

01.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je voulais vous interroger suite à un article paru dans le journal sur les 28 mesures de sécurité, de justice et de défense prises le 14 mai dernier par le gouvernement au cours d'un conseil des ministres extraordinaire à Val Duchesse. Parmi ces mesures, en matière de sécurité routière, une mesure a retenu mon attention. Le gouvernement a détaillé pour qui l'éthylomètre antidémarrage, l'alcolock, pourra être imposé, dès le second semestre de cette année. Il s'agira des conducteurs dépassant un taux de 1,8 gramme par litre ainsi que les récidivistes pour un taux supérieur à 1,2 gramme par litre. Des peines plus sévères seront imposées en cas de délit de fuite après blessure ou décès, conduite sans permis ou sous influence. À l'inverse, un stimulant fiscal sera instauré pour les motards en 2018 à l'achat d'équipements de protection.

Je voudrais donc vous poser les questions suivantes, monsieur le ministre.

À quel point ces nouvelles mesures vont-elles, selon vous, contribuer à un renforcement de la sécurité routière? Quel budget est prévu à cet effet? Pourriez-vous fournir un aperçu des montants qui seront attribués aux différents services publics fédéraux? Quand et comment comptez-vous organiser une campagne d'information et de sensibilisation en la matière? Pouvez-vous préciser la nature des peines prévues en cas de délit de fuite après blessure ou décès, conduite sans permis ou sous influence? Ces peines auront-elles un effet sur la récidive? Enfin, à combien se chiffrera le stimulant fiscal dont les motards pourront bénéficier à l'achat d'équipements de protection?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

01.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, monsieur le député, excusez-moi d'abord pour mon léger retard.

Les mesures envisagées dans le projet de loi pour améliorer la sécurité routière visent notamment la lutte contre l'alcool au volant, une répression accrue des délits de fuite avec blessés ou morts et de la conduite sans permis de conduire valable, ainsi que la récidive de ces infractions. Il est primordial que pour les infractions les plus graves, des mesures soient prises qui diminuent le risque de les commettre ou évitent que le contrevenant continue d'avoir un comportement dangereux.

C'est notamment le cas pour l'alcool au volant, qui est à l'origine de 25 % de l'ensemble des tués sur nos routes. La sécurité routière serait certainement améliorée de manière importante si les conducteurs ayant

été contrôlés avec une consommation trop importante d'alcool ne pouvaient conduire qu'avec des véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage. Vu que les contrevenants doivent couvrir eux-mêmes les coûts du programme d'encadrement, aucun budget n'a été prévu par le SPF.

Dans l'article 33 de la loi sur la police de la circulation routière, qui concerne les délits de fuite, il est aujourd'hui uniquement fait une distinction entre un accident avec dégâts matériels et un accident avec lésions corporelles ou issue mortelle. Étant donné qu'il s'agit d'une grande variété de situations, allant d'une blessure légère à la mort, il a été choisi d'établir dans le projet de loi une distinction plus fine: un délit de fuite avec lésions corporelles sera puni d'une amende de 3 200 à 40 000 euros et/ou d'une peine de prison de quinze jours à trois ans, avec une déchéance d'au moins trois mois à cinq ans, ou à titre définitif. Un délit de fuite causant un accident avec une issue fatale sera puni par une amende de 3 200 à 40 000 euros et une peine de prison de quinze jours à quatre ans, avec une déchéance du permis de conduire équivalente. En ce qui concerne la conduite sans permis valable, dans le futur, le juge pourra condamner celui qui conduit sans être titulaire du permis de conduire à une peine de prison de huit jours à deux ans – ce qui sera donc nouveau – et à une amende de 1 600 à 16 000 euros, ce qui est déjà prévu par la loi.

Dans le passé, il s'est avéré qu'un petit groupe de contrevenants problématiques continuaient à conduire malgré une déchéance du droit de conduire, voire sans jamais avoir obtenu un permis de conduire, accumulant déchéance sur déchéance.

Ces contrevenants peuvent donc maintenant aussi être condamnés à une peine de prison, ce qui correspond à une mesure de protection de la société. En cas de récidive, le contrevenant conduisant sans permis de conduire valable pourrait même être condamné à une peine allant jusqu'à quatre ans de prison.

Agir plus fermement contre ce type d'infraction signifie agir plus fermement contre les récidivistes les plus dangereux.

Le SPF Mobilité communiquera sur ce projet de loi, dès que celle-ci aura été approuvée par le parlement. La stimulation fiscale à laquelle vous faites référence ne fait pas partie du projet de loi.

À la suite du Conseil des ministres extraordinaire Sécurité du 14 mai 2017 ayant notamment décidé la création d'un stimulant fiscal à l'acquisition d'équipements de protection pour les motards, un groupe de travail a été chargé d'approfondir ce sujet avec le cabinet du ministre des Finances. Je ne peux donc pas encore m'exprimer sur les effets budgétaires de cette mesure.

Néanmoins, sachez que je soutiens pleinement ce projet, qui vise à améliorer la sécurité des motocyclistes. En effet, le port d'un pantalon et de bottines diminue le risque de blessures graves au bas du corps à concurrence de 68 % et le port d'une veste de cuir et de gants diminue le risque de blessures graves de 48 % aux mains et aux poignets.

Pour ce qui concerne les alcolocks antidémarrage, je voudrais ajouter que, dans les cas prévus – je pense ici aux amendes appliquées dans le cas où une personne est contrôlée, pour la première fois, avec plus de 1,8 gramme d'alcool dans le sang; et dans le cas d'une récidive où une personne est contrôlée avec 1,2 gramme dans le sang – le coût du placement de l'alcolock de la voiture est équivalent au coût de l'amende déjà d'application, aujourd'hui. On prétend souvent que l'alcolock est un équipement coûteux. Il faut savoir qu'aujourd'hui, les amendes infligées pour celles et ceux qui sont condamnés pour avoir 1,8 gramme d'alcool dans le sang peuvent atteindre 6 000 euros alors que le placement d'un alcolock avec toutes les formations qui y sont liées est estimé à environ 3 000 euros. Mais le projet de loi fera, bien entendu, l'objet de discussions au sein de notre commission.

01.03 Emir Kir (PS): Merci, monsieur le ministre.

Vous avez été très complet pour la plupart des questions.

Je m'arrêterai sur un point et je vous remercie pour tous les éléments de réponse que vous avez apportés sur le projet de loi et sur le groupe de travail. Je m'arrêterai sur la campagne d'information et de sensibilisation. Vous n'avez pas répondu à la deuxième question sur ce point. Comptez-vous organiser une telle campagne ou est-elle en cours? Vous pouvez me répondre par écrit si vous ne disposez des éléments de réponse maintenant.

01.04 François Bellot, ministre: Il faut savoir que ces matières sont régionalisées. Les campagnes sont régionalisées; les affiches que vous voyez le long des routes et des autoroutes et les spots TV sont des campagnes qui sont maintenant à charge des Régions.

01.05 Emir Kir (PS): Mais elles se font en collaboration avec le fédéral.

01.06 François Bellot, ministre: Elles se font régulièrement avec l'AWSR, et avec le correspondant flamand et nous en discutons régulièrement pour essayer d'avoir des campagnes communes à l'ensemble des Régions.

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

02 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port des lunettes au volant" (n° 18552)

02 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "chauffeurs die een bril dragen" (nr. 18552)

02.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, en décembre dernier, l'Institut belge pour la sécurité routière a mené une étude unique, commanditée par Pearle Opticiens, intitulée "Analyse expérimentale de l'impact d'une acuité visuelle limitée sur la conduite grâce à un simulateur".

En effet, la vue est un élément essentiel dans la circulation. Bien que 90 % des informations au volant soient visuelles, 8 % des conducteurs portant des lunettes reconnaissent ne pas toujours les porter. Il est pourtant très important d'avoir une bonne vue au volant afin, entre autres, que le temps de réaction soit le plus court possible en cas d'obstacle soudain sur la route.

En outre, il est également souhaitable d'avoir une paire de lunettes de rechange sur mesure ou des lunettes de soleil adaptées dans la voiture. Ceci est même exigé par la loi dans certains pays européens. Pourtant, seulement 43 % des conducteurs interrogés porteurs d'une correction reconnaissent disposer d'une paire de lunettes de soleil correctrices. S'ils ont une paire de lunettes solaires non corrigées, ils perdent une partie de leur vue optimale. Sans lunettes de soleil, ils risquent aussi l'éblouissement par les rayons bas du soleil. Ces cinq dernières années, il y a eu en moyenne 660 accidents avec blessés causés par un soleil bas.

Monsieur le ministre, avez-vous tiré des conclusions de cette étude? Sera-t-elle à l'origine d'actions concrètes, de projets ou d'initiatives politiques?

Voyez-vous l'intérêt d'encourager le port de lunettes de rechange sur mesure ou de lunettes de soleil adaptées dans la voiture, par exemple par une campagne d'information et de sensibilisation, en collaboration avec les Régions, afin de réduire le nombre d'accidents?

Combien de personnes en Belgique ont-elles été sélectionnées pour participer à cette enquête? Quelle est la ventilation par âge, sexe, Région? Combien cette étude a-t-elle coûté? De quelle manière a-t-elle été élaborée? Quelle a été la méthodologie utilisée?

02.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'étude réalisée par l'IBSR a été commandée et financée par Pearle Opticiens. Il ne s'agit pas d'une étude publique mais d'une étude contractuelle commandée et financée par une firme privée. L'IBSR n'ayant pas reçu l'accord du client pour communiquer le montant, je ne peux pas vous fournir le coût de cette étude.

Initialement, aucune action concrète d'initiative politique n'était prévue. Les résultats ont cependant souligné l'importance de sensibiliser les conducteurs sur la nécessité d'avoir une bonne vue sans pour autant devoir modifier la réglementation en vigueur. Rappelons que la réglementation belge sur le permis de conduire est en concordance avec la réglementation européenne, qui prévoit une acuité visuelle binoculaire d'au moins cinq dixièmes à côté d'autres critères qui ont trait au champ visuel et à la vision crépusculaire.

L'IBSR et Pearle ont transmis ensemble un communiqué de presse concernant l'étude, y compris une recommandation pour les conducteurs sur le fait d'avoir et de porter des lunettes de rechange et des lunettes de soleil adaptées, mais aucune autre diffusion d'informations à ce sujet n'a été planifiée par l'IBSR. Rappelons également que depuis le 1^{er} juillet 2014, les Régions sont compétentes pour les campagnes de

sensibilisation.

La base de l'enquête consistait en une enquête *online* d'un échantillon représentatif de 1 000 personnes à travers le pays. De cet échantillon, les conducteurs qui ont conduit une voiture sur un trajet de minimum 3 000 kilomètres pendant les douze derniers mois et qui ont une correction de vue de loin, soit 400 personnes, ont reçu des questions spécifiques sur la possession et le port des lunettes.

02.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Daphné Dumery** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijs voor een gepersonaliseerde nummerplaat" (nr. 18581)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 18819)

03 Questions jointes de

- Mme **Daphné Dumery** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le prix d'une plaque minéralogique personnalisée" (n° 18581)

- Mme **Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 18819)

De **voorzitter**: We hebben niets vernomen van mevrouw Dumery.

03.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, begin mei kondigde u aan dat de prijs van een gepersonaliseerde nummerplaat zou worden teruggebracht tot 1 000 euro. In december 2015 werd die prijs gevoelig verhoogd tot 2 000 euro. In een eerste fase, tot november 2010, kostte zo'n nummerplaat 620 euro. Naar verluidt daalde het aantal aanvragen sinds de prijsverhoging tot 100 à 200 per maand, terwijl er voordien 360 tot 740 aanvragen per maand waren. De prijsstijging zal ongetwijfeld te maken hebben met die daling, maar volgens de FOD Mobiliteit zijn er ook steeds minder lettercombinaties beschikbaar.

Mijnheer de minister, vier jaar geleden kreeg ik van uw voorgangster de volgende gegevens met betrekking tot het aantal uitgereikte nummerplaten en de opbrengst: 2 669 in 2009, met een opbrengst van 1,83 miljoen euro; 2 361 in 2010, met een opbrengst van 1,74 miljoen euro; 2 029 in 2011, met een opbrengst van 1,67 miljoen euro; 3 640 in 2012, met een opbrengst van 3,37 miljoen euro.

Mijnheer de minister, ik heb hierover de volgende vragen.

Is de beslissing om de prijs voor een gepersonaliseerde nummerplaat opnieuw op 1 000 euro te brengen ondertussen definitief? Zo ja, wanneer treedt ze in werking? Zoniet, wat is de timing?

Hoeveel gepersonaliseerde nummerplaten werden er uitgereikt sinds 2013 en wat was telkens de opbrengst?

Hoeveel aanvragen werden in de voorbije jaren geweigerd? Wat waren de belangrijkste redenen daarvoor?

03.02 Minister François Bellot: Beste collega, ik heb inderdaad beslist om de prijs van de gepersonaliseerde kentekenplaten te verlagen van 2 000 euro naar 1 000 euro. Het tijdstip hangt af van de besluitvormingsprocedure, momenteel in de fase van de adviesaanvragen, die weinig waarschijnlijk zal afgerond zijn tegen de zomer. Ik verwacht de nieuwe retributies dit jaar verleend in het najaar.

In november 2015 werd de prijs van de gepersonaliseerde kentekenplaten verhoogd naar 2 000 euro. Sindsdien was er een meer dan evenredige terugval merkbaar in het aantal afgeleverde gepersonaliseerde kentekenplaten, zodat de inkomsten op dit artikel daalden. Zie bijlage. Ik zal u de bijlage geven.

Door de retributie opnieuw gelijk te stellen aan het bedrag van voor de prijsverhoging in 2015 wordt getracht om de inkomsten opnieuw te laten stijgen naar het niveau van dezelfde periode. De zaken werden immers

verkeerd aangepakt. Het ware raadzamer geweest om van meet af aan een hoger tarief te bepalen en de meest gevraagde combinaties tegen deze prijs af te geven. Naargelang de afname van de verkoop en de vermindering van de ontvangsten, vermits de nog beschikbare combinaties niet per se op dezelfde belangstelling kunnen rekenen, had de prijs van de nummerplaten dan geleidelijk aan verlaagd kunnen worden.

Overeenkomstig de bepaling van het artikel 1 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, zal het ontwerp van besluit voorgelegd worden in een Ministerraad waarbij een akkoordbevinding van de minister van Begroting hoe dan ook vereist is.

De verkoopscijfers inschatten voor de gepersonaliseerde kentekenplaten is niet gemakkelijk. Vermits enkel de Directie Inschrijving Voertuigen dit product aanbiedt, is een vergelijking met andere aanbieders niet mogelijk. Ze kan enkel een beroep doen op de historiek van de eigen verkoopscijfers. Deze toonden aan dat de gepersonaliseerde kentekenplaat werkelijk een luxeproduct blijkt te zijn waarop de volgende economische wetmatigheid van toepassing is: bij een wijziging van de prijs is een meer dan evenredig effect te verwachten op de verkochte hoeveelheid, zoals de relatief zware terugval na de verdubbeling van de retributie.

Voor een inschatting van de budgettaire impact gaan wij uit van het ideale scenario bij gelijkblijvende omstandigheden, waarbij, bij een terugzetting van de retributie naar het vorige bedrag van 1 000 euro, de verkoop van gepersonaliseerde kentekenplaten meer dan evenredig zal stijgen en uiteindelijk het aantal zal benaderen van de periode vóór november 2015. Bijgevolg zullen ook de inkomsten opnieuw stijgen naar het niveau van voornoemde periode.

03.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 18587 van mezelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04 Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan van Infrabel" (nr. 18596)

04 Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement d'Infrabel" (n° 18596)

04.01 Annick Lambrecht (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, na maanden discussie is er eindelijk een akkoord over het investeringsplan van spoornetbeheerder Infrabel. Het investeringsplan moet door de regering nog worden goedgekeurd, maar binnenskamers wordt gezegd dat dit niet meer is dan een formaliteit

De federale regering besliste om een miljard te lenen voor het spoor. Van dat miljard kan Vlaanderen 368 miljoen gebruiken voor nieuwe spoorlijnen. U meldde dat u voor de zomer met uw collega-minister Weyts wil samenzitten om af te spreken in welke projecten het geld wordt geïnvesteerd.

Ten eerste, welke projecten zult u naar voren schuiven als beleidsprioriteiten?

Ten tweede, zult u de nodige verdere investeringen in het derde spoor tussen Brugge en Dudzele op basis van de verdere spoorontsluiting van de zeehaven van Brugge, bepleiten bij uw collega, minister Weyts?

04.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, de besteding van de middelen uit de bijkomende financiering van een miljard euro aan de regionale prioriteiten was een van de agendapunten van de vergadering van het ECCM van gisteren 6 juni. In dat verband heb ik enkele mogelijke oriëntaties proactief meegedeeld teneinde de mening van de drie Gewesten ter zake te vernemen. Ik wens voorts geen commentaar te geven zolang ik de adviezen van de Gewesten niet heb ontvangen.

Tijdens de commissievergadering van 17 mei werden mij hierover verschillende vragen gesteld, maar deze vragen werden toen omgezet in schriftelijke vragen. Het antwoord dat ik toen voorbereid had, blijft evenwel geldig. Ik bezorg het u hierbij. In dat antwoord wordt onder meer gezegd dat Infrabel de middelen voor het op vier sporen brengen van het baanvak Gent-Brugge met 38 miljoen euro heeft verhoogd in haar

meerjareninvesteringsplan 2017-2020. Daarmee wordt een gevolg gegeven aan de beslissing van de Ministerraad van 31 maart. Dit wijst erop dat de wil aanwezig is om de werken in kwestie tot een goed einde te brengen.

04.03 Annick Lambrecht (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb eigenlijk geen echte duidelijkheid gekregen, ofwel heb ik het niet goed begrepen. Ik vroeg eigenlijk of er middelen worden vrijgemaakt voor Brugge-Dudzele tot aan de zeehaven van Brugge en ik hoor u praten over de verbinding Gent-Brugge, maar dan moet men nog van Brugge naar Zeebrugge. Ik begrijp dat dus niet goed.

Kan ik de zekerheid krijgen dat er ook extra zal worden geïnvesteerd in het derde spoor? Dat was eigenlijk de vraag. Zit u daaromtrent samen met minister Weyts?

04.04 François Bellot, ministre: Lors de la réunion d'hier, les Régions ont exprimé des besoins. Le premier besoin était de terminer les projets en cours. Il y a des projets en cours que la SNCB et Infrabel doivent impérativement terminer. Pour les autres projets, nous consultons les Régions et il est bien évident que nous allons tenir compte des priorités régionales exprimées en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie. C'est donc bien dans cet esprit de concertation que je souhaite aller mais j'ai entendu aussi certains ministres qui voudraient prendre ma place pour décider. Ça c'est non! Je ne décide pas pour la Région flamande dans des matières autoroutières. La décision finale reviendra donc au gouvernement fédéral, dans lequel l'ensemble des acteurs se retrouvent d'ailleurs.

Tel est donc mon état d'esprit. J'ai ouvert la porte à la concertation mais ça ne veut pas dire qu'on décidera à la place du gouvernement fédéral.

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

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Daphné Dumery** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot en het puntenrijbewijs" (nr. 18603)
- mevrouw **Karin Temmerman** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rijbewijs met punten en de plannen om de verkeersveiligheid te verhogen" (nr. 18629)

05 Questions jointes de

- **Mme Daphné Dumery** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock et le permis à points" (n° 18603)
- **Mme Karin Temmerman** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points et les projets destinés à augmenter la sécurité routière" (n° 18629)

05.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt ervoor geopteerd om het alcoholslot te verplichten voor bestuurders met een promisse van meer dan 1,8 g/l of wie recidiveert vanaf 1,2 g/l. De politierechters zijn veeleer voorstander van een rijbewijs met punten. Bovendien verkleint een dergelijke verplichting hun beoordelingsmarge.

U hebt uw administratie en het BIVV gevraagd de doeltreffendheid en de haalbaarheid van het rijbewijs met punten te onderzoeken. De resultaten van dat onderzoek worden eind dit jaar verwacht.

Hebt u ook een studie besteld naar de doeltreffendheid van alcoholsloten? Zullen zij effectief tot minder dodelijke ongevallen leiden? Wanneer mag het resultaat van die studie verwacht worden?

Als u geen studie over het nut van alcoholsloten hebt besteld, op basis van welke elementen hebt u beslist om die maatregel te nemen?

U zult bestuurders verplichten tot een alcoholslot, maar u hebt de resultaten van de studie over het puntenrijbewijs niet afgewacht. Waarom niet?

05.02 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, op 18 mei maakte het BIVV de resultaten bekend van de langverwachte studie na de invoering van variabele snelheidslimieten op de Belgische autosnelwegen. Het BIVV concludeert dat variabele – lees lagere – snelheidslimieten een positieve impact

op de mobiliteit, de verkeersveiligheid en het milieu zouden hebben. Het BIVV stelt ook vast dat het mogelijk zou zijn om op minder drukke autosnelwegen tussen 22.00 uur en 6.00 uur de maximumsnelheid te verhogen tot 140 km/u. Maar het besluit dat de voordelen niet opwegen tegen de nadelen.

Ik heb de indruk dat u de studie van het BIVV op uw eigen manier leest. U wilt in verkeersvlotten en niet-ongevalgevoelige zones in de mogelijkheid voorzien om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u. In de plenaire vergadering van 18 mei verwees u naar de situatie in onze buurlanden. Vooral Frankrijk lijkt op dat vlak uw gidsland.

Het klopt dat in Frankrijk verhoudingsgewijs minder verkeersdoden vallen. Echter, zoals collega Poncelet reeds aangaf in de plenaire vergadering van 18 mei, zijn de Franse en Belgische weginfrastructuur en verkeersdensiteit niet te vergelijken. Een ander verschil is de mentaliteit van de automobilist. Ik citeer uit de studie van het BIVV: "Automobilisten leggen eigen hogere limieten. Belgen hebben de neiging om de snelheidslimieten aan hun laars te lappen en de risico's van snelheid te onderschatten, wat het risico op en de ernst van ongevallen zal doen toenemen". Nog een verschil is dat er in Frankrijk een rijbewijs met punten is. Daarover concludeerde het BIVV in een recente literatuurstudie uit 2015 dat het kan helpen om de verkeersveiligheid te verhogen: "Een rijbewijs met punten werkt vooral in op de attitudes en het gedrag van bestuurders. Net op dit gebied scoren wij in ons land lager dan in onze buurlanden zoals overdreven snelheid, rijden onder invloed, gordeldracht, en het kan aanzien worden als een van de belangrijkste factoren voor het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers".

Mijnheer de minister, aangezien u de verkeersveiligheid ernstig neemt, begrijp ik twee zaken niet. Ten eerste, zou u de maximumsnelheid willen verhogen tot 130 km/u, wat het BIVV niet aanbeveelt en, ten tweede, staat u kritisch tegenover het rijbewijs met punten. U zegt dat u een studie afwacht, maar er is reeds een studie, die dateert van 2015. Ik begrijp niet goed waarom er nog een studie zou moeten komen. Daarnaast zijn er praktijkvoorbeelden. U vindt Frankrijk een gidsland, maar niet op alle vlakken. Daarin bent u zeer selectief. Zoals mevrouw Dumery ook zei, wil u voor het ene maatregel een studie en voor de andere niet, die voert u zomaar in.

Ten eerste, kunt u mij een stand van zaken geven betreffende het onderzoek naar de invoering van het rijbewijs met punten?

Ten tweede, wat is de kans dat het rijbewijs met punten nog onder deze legislatuur in de praktijk wordt omgezet?

Tot slot, hebt u in de marge van de superministerraad naast de aangekondigde maatregelen, zoals het alcoholslot, nog andere plannen en voorstellen om de verkeersveiligheid te verhogen, in plaats van te verlagen?

05.03 Minister **François Bellot**: Het BIVV coördineerde van 2003 tot 2006 een door de Europese Commissie gesteund pilootproject over het alcoholslot, waarin naast een literatuurstudie verschillende praktijktesten uitgevoerd werden in verschillende landen en bij verschillende doelgroepen. Er bestaat een algemeen wetenschappelijke consensus over dat het opleggen van een alcoholslot leidt tot een significante vermindering van 40 tot 95 % van de recidive voor rijden onder invloed in vergelijking met traditionele maatregelen zoals de vervallenverklaring van het recht tot sturen en/of het opleggen van boetes. De positieve impact geldt weliswaar enkel, zolang het alcoholslot in het voertuig geïnstalleerd blijft, volgens de SWOV fact sheet alcoholslot 2014.

Naast een lopende vergelijkende studie over het puntensysteem van enkele Europese landen onderzoekt mijn administratie samen met het BIVV de haalbaarheid en de effectiviteit van het rijbewijs met punten in België. Uit dat onderzoek moet blijken wat de financiële en operationele implicaties zijn voor de FOD Mobiliteit en Vervoer en voor de FOD Justitie, en ook wat de kosten en baten ervan zijn op het vlak van de verkeersveiligheid in vergelijking met andere maatregelen. De timing voor een implementatie van een rijbewijs met punten is verbonden aan de resultaten van de lopende studie.

De invoering van een alcoholslotprogramma is in principe volledig complementair met een eventueel rijbewijs met punten. Daarom is het niet noodzakelijk om de uitkomst van de evaluatie van het rijbewijs met punten af te wachten.

Naast de aangekondigde maatregelen om het rijden onder invloed van alcohol en de recidive op dat vlak te

verminderen door de verplichting voor de rechter om een alcoholslot op te leggen, de zwaardere bestraffing van het rijden zonder rijbewijs, het vluchtmisdrijf en de recidive in het algemeen, de aanscherping van de aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat om straffenloosheid te voorkomen, plan ik de algemene herziening van de wegcode, opdat die beter gekend zou zijn is en nageleefd worden en experimenten met geautomatiseerde voertuigen, die verkeersonveilig gedrag moeten voorkomen, zouden worden bevorderd.

05.04 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw allesomvattende antwoord dat inging op alle aspecten die momenteel bestudeerd worden. Het aanpakken van recidive en het verhogen van de verkeersveiligheid is een en-enverhaal.

Wij hebben hier, intussen reeds aan tweetal jaar geleden, de politierechters op bezoek gehad. Zij brachten toen zeer uitgebreid hun verhaal. Indien u denkt dat Frankrijk en Nederland gidslanden zijn, kan ik u verzekeren dat de politierechters in ons land, op basis van hun ervaring met de aanpak van recidive en het verhogen van verkeersveiligheid, ook gidsen zijn. Zij hadden uitgesproken meningen over het volledige arsenaal, waaronder het alcoholslot, het rijbewijs met punten en de straftoemetingen, die zij ter beschikking hebben. Het was een zeer interessante hoorzitting. Mijns inziens moet u, willen we weten wat er aan wetgevend werk moet worden verricht, het verslag bij de hand nemen.

Het alcoholslot zal volgens hen inderdaad recidive helpen voorkomen. Nochtans waren zij veeleer voorstander van het rijbewijs met punten. Voor ons is het nogal vreemd dat u voorrang geeft aan een verplichting op het alcoholslot, in plaats van wat de politierechters voorschrijven, namelijk het rijbewijs met punten.

Ik volg met mijn fractie op welk wetgevend werk er ter zake wordt ingediend. U kunt alvast op onze steun rekenen. Nogmaals, het gaat om een en-enverhaal. Wij verwachten, naast het alcoholslot, een rijbewijs met punten.

05.05 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Laat duidelijk zijn dat wij sowieso elke maatregel zullen steunen die de verkeersveiligheid bevordert. Ik sluit mij ook aan bij de opmerkingen van mevrouw Dumery. Ik begrijp totaal niet dat u, enerzijds, denkt aan een verhoging van een snelheidslimiet, u had daarvoor blijkbaar geen literatuurstudie nodig. Anderzijds, bent u heel schoorvoetend bezig met de invoering van een rijbewijs met punten. Voor dat rijbewijs met punten is nochtans heel duidelijk bewezen dat het effectief is.

Het BIVV zegt over de verhoogde snelheidslimiet naar 130 km/u dat het risico toeneemt en de ernst van de ongevallen ook verhoogt. Bovendien is er sprake van een hogere uitstoot van vervuilende gassen, een zeer beperkte tijdswinst en een zeer beperkt effect op de mobiliteit. Ik meen dan ook dat er andere prioriteiten zijn. Ik heb niet begrepen wanneer de studie over het rijbewijs met punten zal worden afgerond en wanneer wij ze hier in het Parlement kunnen verwachten.

Graag kreeg ik daar nog een antwoord op.

05.06 François Bellot, ministre: Je voudrais répondre à deux niveaux.

Je vous invite à lire l'étude de l'IBSR sur la vitesse. Que dit-elle? C'est Jacqueline Galant qui a demandé comment, en utilisant des vitesses variables, on pouvait améliorer la fluidité et la sécurité routière. On peut éventuellement envisager de relever à 130 à l'heure la vitesse maximum et de la diminuer à 110 à l'heure quand il pleut. Aujourd'hui, c'est 120 partout, quand il pleut, dans les tournants, dans les descentes, partout.

Que dit l'étude? Elle tire plusieurs conclusions. Premier résultat: il faut impérativement, dans ce pays, dans les sections de forte densité, utiliser des vitesses variables pour améliorer la fluidité et diminuer de 40 le nombre de tués. Deuxième chose: l'IBSR dit que rien n'empêche, dans les sections non accidentogènes, et avec une bonne fluidité, d'augmenter la vitesse à 130 à l'heure. Cela n'aura pas d'effet sur le nombre de tués. Parce qu'on raconte n'importe quoi: François Bellot, ministre de la Mobilité, ne demande pas qu'on relève toutes les vitesses maximum à 130! Il dit simplement: "Pourquoi pas, dans des sections non accidentogènes et fluides, monter à 130 km/h?"

Je ne suis pas pour qu'on contrôle à 137. Je suis pour un contrôle à 131 km à l'heure. Je veux bien, mais

chacun son métier. Moi, je m'occupe de la Mobilité et d'autres s'occupent de l'Intérieur et d'autres de la Justice.

Deuxième élément: le permis à points. En France, ils ont instauré cela. Cela a baissé. Mais allez un peu voir les dernières statistiques de l'évolution du nombre de tués en France et demandez-vous combien de gens subissent un retrait de permis. En Angleterre, 40 % des gens qui ont un retrait de permis roulent aujourd'hui. En France, 23 % des gens qui sont frappés par un retrait de permis continuent à circuler. Pourquoi voulons-nous l'*alcolock*, l'éthylotest antidémarrage? Parce que l'étude hollandaise démontre que les gens qui sont contrôlés à 1,8 % ont déjà été contrôlés, dans 75 % des cas, en état d'ébriété au volant. Aujourd'hui, la règle est qu'à 1,8, c'est un retrait de permis pour trois à six mois, et une amende de 3 000 à 9 000 euros. Quel est l'avantage de l'*alcolock*? Ce n'est pas de retirer le permis.

Le retrait de permis, selon les juges de police, est une sanction à la fois sociale et liée au travail. Il y a des gens qui perdent leur boulot de ce fait et cela n'anticipe rien, ce n'est pas une mesure de prévention. Avec l'éthylomètre antidémarrage, vous devez ne plus être en état d'ébriété, mais vous pouvez dès le lendemain ou le mois qui suit, recommencer à circuler. Toutes les études hollandaises ont démontré que les gens qui avaient l'habitude de boire et de conduire se sont guéris à 90 %, grâce à ce système, de la conduite en état d'ébriété. Moi, je pars d'études, des résultats de l'IBSR...

Pour le permis à points, l'IBSR a été chargé – comme je l'avais dit l'année passée au mois de septembre – de faire une étude d'un *benchmarking* sur le permis à points et de finaliser une étude comportementale des résultats. Je livrerai cette étude sur les permis à points comme celle qui a été faite sur la vitesse. J'essaie de savoir où ils en sont. L'étude sur la vitesse a mis près d'un an, mais on n'a retenu qu'une page sur les vingt-deux: le ministre de la Mobilité veut le 130 km/h généralisé. Non! C'est localisé.

Que les choses soient très claires! Vous avez vu les résultats du Baromètre de la sécurité routière: on a encore une diminution de 15 %. Moi, mon objectif, c'est d'arriver à 420 en 2020. Mais que chacun prenne ses responsabilités! J'ai aussi proposé d'autres mesures, sur d'autres publics-cibles, et je n'ai pas été suivi. Je le regrette, car cela représente 40 morts en Belgique.

À un moment donné, il faut que toutes les mesures soient suivies d'effets. Je ne pars pas d'à peu près, mais d'études qui démontrent les effets d'une mesure proposée sur le nombre de tués sur la route. J'ose espérer qu'ensemble, nous atteindrons ces résultats. Et si cela doit passer par le permis à points pour cela, je souhaite vraiment avoir cette étude que vous avez réclamée – il est tout à fait normal que je réponde au souhait des parlementaires, d'autant que c'est aussi le nôtre –, qui objectivera les choix éventuels à faire. Mais je vous ferais remarquer que les mesures que nous venons de prendre dans le "gouvernement spécial sécurité" visent des niches particulières de gens qui provoquent énormément d'accidents graves.

Je souhaitais donc vraiment, au travers de cette intervention, apporter un éclairage supplémentaire et parfois rectifier parce que j'avais l'impression, à lire la presse, que le ministre de la Mobilité voulait le 130 km/h partout, point. Non, clairement non.

Une vitesse adaptée est une vitesse respectée. Une vitesse adaptée au lieu est respectée. Je m'excuse mais quand je fais de l'autoroute, que j'arrive dans des descentes, dans des courbes, et que c'est à 120 et que plus loin, il y a une ligne droite de sept kilomètres où il n'y a pas une voiture, il y a un problème. Les virages et les descentes ne devraient pas être... Je reçois l'information de l'IBSR: nous disposerons de l'étude sur les permis à points en fin d'année.

05.07 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik begrijp dat u emotioneel reageert.

05.08 François Bellot, ministre: Je ne réagis pas de manière émotionnelle.

05.09 Daphné Dumery (N-VA): Dat kwam op mij zo over en dat is terecht. Het gaat over een zeer gevoelig onderwerp, namelijk de verkeersveiligheid en de poging van ons allemaal om te zorgen voor meer veiligheid en minder verkeersdoden.

Ik stel vast dat het debat ruimer wordt dan de vragen die we hebben gesteld. Dat is een goede zaak. U zou het alcoholslot verplichten. De rechters hebben nu al de mogelijkheid om het op te leggen, maar ze doen dat nog veel te weinig. Ik kijk heel erg uit naar de studie die u daarover hebt besteld en naar de studies waarover u beschikt om te oordelen of de getroffen maatregelen ertoe leiden dat er meer alcoholsloten

worden opgelegd. Het is nog altijd de bevoegdheid van de politierechter om in een concreet geval te oordelen of hij al dan niet een alcoholslot kan opleggen.

Verder staat het rijbewijs met punten in het regeerakkoord. Er is daarover een studie besteld. Ik ben ongeduldig, maar ik probeer geduldig af te wachten.

Wat de variabele snelheden betreft, studies geven aan dat het aantal verkeersdoden in Nederland is gestegen door de verhoging van de snelheid naar 130 km/u. Dat is een pervers effect dat we niet beogen. Het verkeer moet vlot kunnen verlopen, maar op een veilige manier.

05.10 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor de aanvullende uitleg.

Ik wil evenwel een aantal zaken rechtzetten.

Ik heb helemaal niets tegen het alcoholslot. Ik heb de verhoging van de snelheid tot 130 km/u gesteld tegenover het rijbewijs met punten. Wat het alcoholslot betreft, de politierechters hebben heel duidelijk gesteld dat ze een rijbewijs met punten verkiezen boven het alcoholslot. Voor mij mag dat een en-enverhaal zijn, dat is geen enkel probleem. Ik herhaal nogmaals dat ik elke maatregel die de verkeersveiligheid bevordert, zal steunen.

Ik heb nooit gezegd dat u overal 130 km/u wilt invoeren. Ik heb heel duidelijk gezegd dat de BIVV-studie voor een variabele snelheid naar beneden is, niet naar omhoog. De verhoging tot 130 km/u is enkel voor de trajecten zonder grote verkeerscongestie en dan nog 's nachts tussen 22.00 uur en 6.00 uur. Ik voeg daaraan toe dat hetzelfde onderzoeksrapport van het BIVV heel duidelijk zegt dat de voordelen niet opwegen tegen de nadelen, zelfs als men de verhoging invoert op die beperkte wegen en alleen 's nachts.

De nadelen betreffen vooral de verkeersveiligheid. Er is een toename van het risico op ongevallen, een hogere uitstoot van vervuulende gassen en slechts een zeer beperkte tijdwinst. Mijnheer de minister, u hoeft niet te luisteren, ik kan u mijn bedenkingen ook gewoon geven en dan moet u niets meer zeggen. In het rapport van het BIVV staat dus zeer duidelijk dat er een zeer beperkte tijdwinst is en een zeer beperkt effect op de mobiliteit. Waarom zouden we dan in hemelsnaam op die beperkte trajecten de 130 km/u invoeren, als de voordelen absoluut niet opwegen tegen de nadelen? De nadelen liggen op het vlak van de verkeersveiligheid.

Mijnheer de minister, ik wil met een positieve noot eindigen.

Als u maatregelen neemt die de verkeersveiligheid effectief bevorderen, dan zullen wij die zeker toejuichen. Misschien moet er meer nagedacht worden over trajectcontrole. U gaf het voorbeeld van de controle: 120 moet ook 120 zijn, of 130 ook 130. Wel, in de trajectcontrole die hier en daar wordt toegepast, kan men de gemiddelde snelheid berekenen.

Als u de vergelijking maakt met Frankrijk, dan is er effectief het probleem van controle. Dat is in alles zo. Daar moet u het rijbewijs met punten niet tegenover afwegen. Ik denk dat het inderdaad een en-enverhaal is, zoals u gezegd hebt, en dat we alle mogelijkheden moeten onderzoeken.

De **voorzitter**: We hebben lang stilgestaan bij dit onderwerp, maar het leek me wel boeiend om het even uit te werken.

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

Om wat tijd te winnen, zal ik mijn vraag nr.18607 omzetten in een schriftelijke vraag.

06 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimal du personnel à la SNCB" (n° 18618)

06 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS" (nr. 18618)

06.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, lors de la séance de questions-réponses de la

commission de l'Infrastructure du 17 mai 2017, je vous avais adressé la même question, et vous m'avez dit ne pas avoir eu le temps nécessaire afin d'obtenir les données chiffrées que je vous demandais dans le cadre de cette question. Vous aviez indiqué qu'en quatre jours, il vous avait été impossible d'obtenir ces éléments. En boutade, je vais quand même mettre en évidence que quatre jours, c'est le nombre de jours que vous prévoyez pour essayer de mettre en oeuvre un service garanti. Je comprends qu'obtenir des chiffres soit compliqué.

Je repose à nouveau ma question.

L'accord social intervenu avec les syndicats prévoyait le respect d'un effectif minimal de personnel chez Infrabel et à la SNCB. Or, ce protocole d'accord sur le personnel ne serait pas respecté. Rien que pour l'exercice 2016, l'effectif moyen en équivalents temps plein est en baisse de 1 458 postes, soit 4,8 % du personnel des chemins de fer. Ce nombre de bons emplois disparus en 2016 correspond à celui des emplois perdus suite à la fermeture de Caterpillar Gosselies, si vous me permettez de faire ce parallèle. Il semblerait, bien malheureusement, que les estimations de la CGSP Cheminots, à savoir la perte de 6 000 emplois d'ici 2020, semblent se confirmer.

Monsieur le ministre, je souhaiterais dès lors vous interroger à nouveau sur ce point.

Pouvez-vous me confirmer ces informations? Ne craignez-vous pas un manque d'effectifs pour le fonctionnement concret des chemins de fer belges?

06.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, sur la base des éléments figurant dans le protocole d'accord social, l'effectif des chemins de fer belges, à la date du 31 décembre 2018, est estimé à 31 765 personnes. Par entreprise, cela donne la répartition suivante: pour Infrabel, 11 009 personnes; pour la SNCB, 19 128 personnes; pour HR, 728 personnes; nombre de personnes détachées, plus ou moins 900.

Ces chiffres sont tributaires de plusieurs facteurs influençant l'emploi, comme la conclusion des plans d'entreprise et des contrats de gestion. Ces facteurs n'étaient pas encore connus au moment de la conclusion du protocole de l'accord social. HR nous communique que le nombre d'effectifs pour l'ensemble du groupe ferroviaire s'élevait à 33 697 pour 2016, et à 31 832 pour 2017. Le détail des chiffres est repris dans l'annexe que vous recevrez et vous constaterez que pour l'instant, les sociétés restent dans le cadre du protocole d'accord social. Cependant, il est difficile de nous prononcer sur l'évolution de l'effectif pour les prochaines années car les sociétés sont aujourd'hui confrontées à des départs massifs à la retraite, plus importants qu'estimés. Les sociétés mettent toutefois tout en oeuvre pour pallier ces départs massifs au travers de larges campagnes de recrutement en collaboration avec HR-Rail. HR organise des actions pour attirer un maximum de candidats vers les métiers du rail.

À ce titre, elle organise des dizaines de *Job Days* et participe à plusieurs dizaines de salons de l'emploi. Elle organise énormément de visites d'écoles et amène un grand nombre d'étudiants à visiter les ateliers de la SNCB et d'Infrabel, met sur pied des concours, est présente dans les médias sociaux (Facebook et LinkedIn), dans les médias classiques ainsi qu'à la télévision et dans les salles de cinéma. Elle lance des actions telles que *Refer a Friend*. Elle a lancé, début 2016, en collaboration avec les services de communication de la SNCB et d'Infrabel une toute nouvelle campagne "Hier ton rêve, aujourd'hui ton job". Elle réactualise son site internet dédié au recrutement (lescheminsdeferengagent.be). Elle a développé un simulateur de trains et de trains techniques utilisés lors de *job events*, disponibles sur le site internet en tant qu'application androïde et IOS. Elle participe à différents projets de formation avec le VDAB et le FOREM. Elle a organisé différentes actions d'été dans les gares pour sensibiliser le public aux métiers ferroviaires, développe des actions en faveur de la diversité. Elle a lancé le pelliculage de certains trains en faveur de son site internet et de son recrutement. Elle organisera début 2017 "Un train pour l'emploi".

À titre informatif, Infrabel a recruté 467 personnes en 2016 et 300 rien que de janvier à juin 2017. Cette forte progression s'explique par le grand succès des *job days* organisés. En outre, pour la SNCB, il est prévu d'engager, avant la fin de cette année, 472 conducteurs et 312 accompagnateurs de train afin de pallier les départs à la pension évoqués plus haut et d'assurer ainsi la bonne mise en oeuvre du plan de transport de décembre 2017. Il faut aussi savoir que le groupe SNCB sera le quatrième plus gros recruteur en Belgique au cours de l'année 2017.

06.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Merci monsieur le ministre, mais votre réponse me donne le sentiment qu'une difficulté existe en termes de prévision. On se trouve dans une situation où on constate des départs

importants, et on répond de manière très tardive à la problématique. Cela se passe sans doute aussi en raison d'une volonté politique de ne pas remplacer toutes les personnes en partance.

À titre d'exemple, vous indiquez que la SNCB prévoit pour 2017, le recrutement de 472 conducteurs et de 312 accompagnateurs. On voit néanmoins qu'entre 2016 et 2017, près de 2 000 personnes ont quitté la SNCB, alors qu'on prévoit le recrutement de 784 personnes. On voit donc que l'écart reste important.

J'entends que des actions sont menées pour essayer de recruter du personnel. Mais je pense que la question des conditions de travail, et toutes les discussions qui sont aujourd'hui sur la table, notamment celles qui concernent le service garanti, risquent de causer des difficultés dans ce cadre. Toutes les discussions qui ont lieu sur la question des pensions ont amené ces départs précipités à la retraite. Ils auraient pu et auraient dû être anticipés également.

Il est un peu trop facile de présenter les choses comme des événements imprévisibles auxquels vous cherchez tant bien que mal à vous adapter.

Des décisions politiques ont été prises à un moment donné, et continuent à être prises, en faveur parfois de principes purement idéologiques. Ces décisions ont des conséquences sur ces questions de personnel, qui auraient pu et dû être anticipées, je le répète. J'espère que vous vous rendez compte de cela, et que vous ne regarderez pas seulement cette problématique sur la base d'éléments chiffrés, mais de manière plus globale, afin d'y apporter une réponse également globale.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation des élections sociales à la SNCB et les conséquences de l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 18 mai 2017" (n° 18619)**

- **Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt de la Cour constitutionnelle relatif à la loi sur les élections sociales à la SNCB" (n° 18784)**

07 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de sociale verkiezingen bij de NMBS en de gevolgen van het arrest van het Grondwettelijk Hof van 18 mei 2017" (nr. 18619)**

- **mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak van het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de wet op sociale verkiezingen bij de NMBS" (nr. 18784)**

07.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, la question de l'organisation des élections sociales constitue un point qui joue dans ce contexte global de morosité parfois qui peut être celui de nos chemins de fer et celui des conditions de travail des cheminots aujourd'hui.

Nous avons déjà eu un débat sur cette question en commission de l'Infrastructure le 17 mai dernier. Monsieur le ministre, vous aviez déclaré, dans le cadre de cette commission, au sujet de l'organisation des élections sociales à la SNCB: "J'ajoute que j'ai rencontré les organisations syndicales ce matin et que les choses ont bien évolué en cette matière". Il m'est revenu par la suite que, lors de cette rencontre avec les organisations syndicales, vous aviez informé les organisations représentatives des travailleurs de votre souhait d'organiser ces élections par voie électronique. On peut se demander quelles furent effectivement les évolutions positives dans le cadre de cette rencontre.

Dans l'intervalle, dans un arrêt rendu le 18 mai 2017, la Cour constitutionnelle a suspendu l'article 12 de votre loi du 3 août 2016 portant dispositions diverses en matière ferroviaire. Vous vous en souvenez sans doute, lorsque nous avons discuté de cette loi, je dénonçais déjà, au nom du PS, l'impraticabilité du projet de loi, vu notamment les critères utilisés pour favoriser un syndicat en particulier ainsi que le délai pour organiser ces élections.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous expliquer en quoi les choses avaient effectivement "bien évolué" lors de votre rencontre avec les syndicats le 17 mai en ce qui concerne l'organisation des élections

sociales? Comment pensez-vous couvrir les coûts engendrés par l'organisation de ces élections?

Confirmez-vous votre volonté de privilégier un vote par voie électronique ou par voie postale? Comment comptez-vous permettre aux candidats à ces élections de se présenter sur les différents postes de travail pour leur permettre de "faire campagne"? Quelles suites comptez-vous donner à l'arrêt de la Cour constitutionnelle qui est intervenu ce 18 mai 2017?

Monsieur le ministre, envisagez-vous toujours l'organisation de ces élections sociales en 2018?

07.02 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat meer specifiek over de uitspraak van het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de wet, terwijl mevrouw Grovonijs het over de wet in haar totaliteit had.

Het Grondwettelijk Hof schorste het artikel 12 uit de wet van 3 augustus 2016. Die wet regelt de sociale verkiezingen. Artikel 12 bepaalde dat alleen vakbonden die deel uitmaken van de Nationale Arbeidsraad aan de sociale verkiezingen mogen deelnemen. Dat komt er eigenlijk op neer dat enkel ACOD Spoor, ACV Transcom en VSOA Spoor lijsten mochten indienen.

Bij de bespreking van het wetsontwerp in deze commissie maakte ik deze opmerking al omdat de onafhankelijke spoorbond OVS de uitsluiting betwistte. Zij zijn dan naar het Grondwettelijk Hof gestapt en zij krijgen nu gelijk. Het Grondwettelijk Hof schorst alleen het artikel 12, mevrouw Grovonijs. Het is niet de wet die werd geschorst.

Het Grondwettelijk Hof ziet artikel 12 als een discriminatie van de leden van vakbonden, zoals het OVS, die niet tot de drie vakbonden behoren die zetelen in de NAR.

Mijnheer de minister, wat zijn de consequenties van de uitspraak van het Grondwettelijk Hof? Gaat u als reactie op deze uitspraak legislatieve acties ondernemen? Zo ja, welke?

Volgens mij betekent deze uitspraak dat ook de kleinere spoorbonden, OVS en ASTB, mogen deelnemen aan de sociale verkiezingen. Mogen zij bijgevolg ook opnieuw een stakingsaanzegging indienen die geldig is?

Welke impact heeft deze uitspraak op uw streven naar het terugdringen van de wilde stakingen, door deze kleinere spoorbonden in het bijzonder?

Hoe gaat u na deze uitspraak gevolg geven aan het regeerakkoord waarin duidelijk werd opgenomen dat het protocolakkoord tegen wilde stakingen wettelijk zou worden verankerd?

07.03 François Bellot, ministre: Chères collègues, lors de la présentation du projet de loi en commission Infrastructure, d'aucuns ont émis des craintes quant à la possibilité de mettre en œuvre les élections sociales au sein des chemins de fer en 2018 et ont même proposé de postposer à 2020.

Le 3 mai 2017, la commission paritaire nationale a approuvé à l'unanimité les modifications du statut syndical nécessaire à cette mise en œuvre. C'est dans ce contexte que je considère que les choses ont bien évolué. En outre, l'arrêt de la Cour constitutionnelle ne remet nullement en cause les élections sociales au sein des sociétés de chemins de fer, mais porte uniquement sur la liste des syndicats qui peuvent y participer.

Wat de voorbereiding van de sociale verkiezingen betreft, wens ik op het volgende te wijzen:

HR Rail organise depuis la parution, le 3 août 2016, de la loi portant des dispositions diverses en matière de mobilité, des réunions task force relatives aux élections sociales. Au cours de ces réunions, la procédure d'élection, les négociations qui les précèdent et le nombre de mandats sont évoqués en concertation avec les élections syndicales. Les réunions task force signalent que le ministre n'y participe absolument pas, et ont conduit aux adaptations du statut du personnel et du fascicule RGP 548 qui règle les relations syndicales.

Dans les mois à venir, la réunion task force sera organisée pour mettre sur pied les modalités pratiques des élections sociales. Ainsi, le mode de vote et les modalités relatives à la campagne doivent encore faire

l'objet des négociations entre les organisations syndicales et les responsables du rail. Et je le répète, le ministre n'intervient absolument pas dans le processus. Selon HR Rail, le vote électronique ou par courrier sera moins coûteux à mettre en œuvre que le vote sur papier. Je me soumettrai au choix qu'ils feront. Je n'ai pas à intervenir dans cette négociation. Je n'interviens pas dans cette négociation. Point. Je défie qui que ce soit de trouver le moindre mot où je suis intervenu dans cette négociation!

Wat de uitspraak van het Grondwettelijk Hof van 18 mei 2017 betreft, het arrest van het Grondwettelijk Hof schorst een deel van artikel 12 van de wet van 3 augustus 2016 in zoverre het strekt tot het invoegen van een artikel 114/1, 3 en 4 in de wet van 23 juli 1926. Dit schorsingsarrest is niet vatbaar voor hoger beroep. Het Grondwettelijk Hof moet ook uitspraak doen over het verzoekschrift tot vernietiging van datzelfde artikel 12. Mijn diensten bereiden momenteel een repliekmemoire voor. In afwachting van dit laatste arrest heeft de schorsing van de aangevochten bepaling tot gevolg dat in het kader van het uitwerken van de procedure die de sociale verkiezingen voorafgaat, de erkende vakbonden het recht niet mag worden ontnomen om kandidatenlijsten voor te dragen. De organisatie van sociale verkiezingen in 2018 blijft een vooropgestelde doelstelling.

07.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, lors du débat à la Chambre sur le projet de loi, en commission ou en séance plénière, nous avons mis en évidence son instabilité et son impraticabilité juridique mais aussi, comme vous l'avez rappelé, la difficulté de mettre en œuvre ces élections sociales dans les délais que vous avez souhaité fixer dans le cadre de cette loi. J'entends aujourd'hui que malgré l'arrêt qui est intervenu et qui suspend l'article 12, on n'envisage pas de modifier le calendrier pour l'organisation de ces élections sociales.

Je pense qu'il s'agit d'une mauvaise décision et qu'il serait nécessaire de prendre le temps pour trouver une réponse adéquate à ce qui a été soulevé par la Cour et pour organiser ces élections dans les meilleures conditions possibles pour éviter de nouveaux recours. J'ai noté que, parallèlement à ces débats d'ordre législatif, une *task force* continue à se réunir afin de réfléchir à l'organisation et aux modalités pratiques de ces élections sociales.

Vu que nous ne savons toujours pas qui va participer à ces élections et qu'il n'existe toujours pas de projet de loi qui puisse être utilisé comme base de travail, est-il pertinent que la *task force* continue à se réunir et à discuter des modalités pratiques pour l'organisation d'élections sur base d'un texte aujourd'hui caduc? Comment continuer à avancer dans ce cadre alors que demain, la manière et les modalités pratiques de ces élections seront peut-être revues de manière fondamentale? Par ailleurs, vous nous dites, à propos du vote électronique, que cette question est réglée dans le cadre de la *task force* et que vous n'êtes pas intervenu.

Cependant, nous savons qu'il s'agit d'une thématique que vous avez abordée avec les syndicats dans une logique très claire défendue par HR Rail car ce type de vote ou le vote par voie postale seraient plus économiques.

On s'inscrit donc une nouvelle fois dans une logique purement budgétaire puisque, – il est ici question de votre responsabilité, monsieur le ministre – vous ne souhaitez pas engager de budget additionnel pour que ces élections sociales se déroulent dans les meilleures conditions. Tout le monde est en train d'essayer, au sein de cette *task force*, de trouver des réponses pour organiser, malgré tout, des pseudo-élections, une mascarade d'élections sociales sans aucun budget, avec un minimum de moyens.

Le **président**: Madame Grovonius, je vous demande de bien vouloir conclure.

07.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je termine, monsieur le président.

Les candidats auront-ils l'occasion de faire campagne? On n'a toujours pas reçu de réponse à cette question. Il n'est même pas certain que dans le cadre budgétaire que vous définissez, cela sera possible.

Bref, monsieur le ministre, le plus sage serait de prendre le temps de réfléchir correctement à ces élections sociales. J'entends que vous ne le ferez pas, ce que je regrette. Mais nous reviendrons sur cette question à l'avenir. En effet, d'autres recours risquent d'intervenir.

07.06 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik noteer dat de verkiezingen zullen doorgaan. Dat is ook goed. Ik zeg nogmaals aan collega Grovonius dat de wet niet geschorst of vernietigd is. Het gaat om een artikel in de wet dat vernietigd is. De sociale verkiezingen gaan door. U lijkt

het jammer te vinden dat de wet niet volledig is geschrapt. Ik vraag me af waarom de socialistische spoorvakbond niet naar het Grondwettelijk Hof is gestapt. De onafhankelijke vakbond heeft dat gedaan omdat hij uitgesloten is. Ik begin echt te denken dat het klopt dat de socialistische politieke partijen niet meer graag gezien zijn bij de socialistische vakbond. Bovendien is die laatste in de taskforce akkoord gegaan met de modaliteiten.

U stelt nu de vraag wie al dan niet gaat deelnemen. Nochtans heeft de minister geantwoord. Dankzij de uitspraak van het Grondwettelijk Hof kan iedereen deelnemen. Alle erkende vakbonden mogen lijsten voordragen. Dat is positief. Men moet dat zien als een vorm van gelijke kansen. Het is onthutsend dat er nu zoveel kritiek komt als gevolg van dit arrest dat toelaat dat een erkende vakbond kan deelnemen, terwijl dat vroeger niet het geval was. Ik wens u verder alle succes met die sociale verkiezingen.

Wat betreft de wilde stakingen hebt u niet direct een antwoord gegeven, mijnheer de minister, maar ik veronderstel dat u daarvoor de nodige acties zal ondernemen conform het regeerakkoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 18638 staat verkeerdelijk onder mijn naam maar is een vraag van de heer Vercamer. Hij vraagt om ze om te zetten in een schriftelijke vraag.

08 Questions jointes de

- M. Marco Van Hees au premier ministre sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18673)
- M. Raoul Hedebouw au premier ministre sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18674)
- Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18675)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18676)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18994)

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Marco Van Hees aan de eerste minister over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18673)
- de heer Raoul Hedebouw aan de eerste minister over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18674)
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18675)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18676)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18994)

08.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question a été déposée, il y a déjà un certain temps. Elle a trait à la question de savoir quels sont les problèmes pratiques que poserait la mise en place de ce service garanti. Ce point a-t-il fait l'objet de discussions en Conseil des ministres ou avec les syndicats?

Vu les circonstances, permettez-moi de préciser les problèmes pratiques dont il est question. Suivant votre schéma, un conducteur ou un chef de circulation est-il autorisé à travailler sur n'importe quelle ligne ou seulement les lignes habituelles? Comment un cheminot peut-il savoir 72 heures à l'avance s'il va faire grève ou non, sachant que les négociations sociales continuent? Les règles de repos seront-elles respectées (nombre maximum de jours de travail, délai entre deux services)? Quels sont les risques d'agressivité de la part de voyageurs qui se verraient refuser l'accès à leur train? Quels sont les risques d'agressivité entre voyageurs? Quels sont les risques d'agressivité entre les voyageurs et les membres du personnel?

Le **président**: Monsieur Van Hees, je suppose que vous avez posé les quatre questions de votre groupe.

08.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Oui, monsieur le président. Une question adressée au premier ministre a été renvoyée au ministre de la Mobilité.

08.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en date du 17 mai 2017, vous indiquiez dans votre réponse à ma question sur le service garanti que – je vous cite – "4 jours ouvrables avant la grève, chaque collaborateur communique s'il compte travailler ou non: le principe existe déjà". Mais, contrairement à ce que vous indiquiez, ce principe n'existe pas à l'heure actuelle.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que tous les collaborateurs devront se déclarer ou une liste des grades opérationnels essentiels sera-t-elle établie? Si oui, où en est la rédaction de cette liste? Considérez-vous que la communication préalable d'un travailleur auprès de son propre syndicat équivaut à une communication préalable auprès de son employeur? Peut-on comparer un acte qui relève de la liberté syndicale et d'association à une obligation légale qui restreint la liberté du travailleur?

08.04 François Bellot, ministre: Merci, chers collègues. L'avant-projet de loi que le Conseil des ministres a approuvé le 19 mai 2017 prévoit une forme de service garanti. Le projet que j'ai soumis au Conseil des ministres fait suite au fait que la concertation paritaire qui se déroulait depuis environ deux ans déjà, au niveau des chemins de fer belges, n'avait toujours pas débouché sur un système adéquat. La balle a donc été du côté de la concertation, sans que le politique n'intervienne.

J'ai accordé un maximum de chances aux organisations syndicales pour présenter une proposition praticable et efficace. Cela ne s'est malheureusement pas avéré possible, si bien que, conformément à l'accord de gouvernement, je me suis vu contraint d'élaborer une proposition moi-même. Aucune concertation en tant que telle n'est prévue avec les organisations syndicales au sujet de cette proposition, mais il n'empêche que les responsables ont bien été informés préalablement, par moi personnellement, de l'initiative que je comptais prendre, et du contenu de celle-ci.

Seuls les membres du personnel des catégories professionnelles opérationnelles seront priés de faire, au plus tard quatre jours avant la grève, une déclaration adéquate et définitive, qui permettra à l'employeur de savoir clairement si le personnel fera grève ou si, au contraire, il sera disponible. Le droit de grève est un droit légitime que je respecte. Les modalités concrètes selon lesquelles cette déclaration d'intention devra être communiquée seront par contre fixées par le conseil d'administration de HR Rail après avis du comité de pilotage.

C'est précisément parce que les conditions de communication de cette déclaration d'intention sont susceptibles d'être sensibles pour les membres du personnel concerné que j'ai jugé indiqué de recueillir l'avis du comité de pilotage, où les organisations syndicales représentatives et agréées sont représentées.

L'exercice du droit de grève par les membres du personnel concerné n'est rendu dépendant d'aucune autorisation préalable dans le texte du projet. Le droit de grève de l'ensemble des travailleurs est préservé. Comme vous le savez, la proposition repose sur le bon vouloir des membres du personnel à fournir les prestations demandées. Il n'a jamais été question d'aucune forme de réquisition.

08.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

Je crois que j'ai déjà entendu quatre ou cinq fois votre introduction sur la balle qui serait dans le camp des syndicats, soit à la Chambre, soit dans les médias.

J'ai posé une série de questions concrètes. Ai-je bien compris que toutes les questions que je vous ai posées seront réglées par ce comité de pilotage que vous avez mentionné? Par exemple, un conducteur peut-il rouler sur n'importe quelle ligne s'il décide de travailler?

08.06 François Bellot, ministre: Monsieur Van Hees, personne ne dérogera aux règlements généraux de sécurité. Un conducteur qui est agréé pour une ligne ne peut pas conduire sur une autre ligne, sauf s'il est instructeur formé sur plusieurs lignes. On ne dérogera pas aux règles.

08.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): D'accord! C'est clair! Cela vaut-il aussi pour les règles de repos et le

temps entre deux services?

08.08 François Bellot, ministre: Nous aurons tout le loisir de discuter du projet de loi quand il arrivera ici. Vous me dites que c'est la quatrième fois que je vous réponds de la même façon. Forcément, puisque c'est la quatrième fois que vous m'interrogez. Je suis constant. J'essaie d'être constant dans mes réponses. J'observe que vous êtes constant dans les questions.

08.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Sur le fait qu'un cheminot doit se prononcer 72 heures à l'avance: des sanctions seront-elles possibles s'il change d'avis? Cela pose problème à beaucoup de personnes qui, 72 heures à l'avance, ne savent pas si elles vont faire grève ou pas, alors que les négociations continuent. Un cheminot qui dit: "Je ne fais pas grève", puis qui, vu l'évolution des négociations, dit, après le délai, 24 heures avant la grève: "Je fais quand même grève", sera-t-il sanctionné?

08.10 François Bellot, ministre: Vous verrez le projet de loi tel qu'il est rédigé. Il est actuellement soumis au Conseil d'État, pas dans l'urgence, parce que je trouve que traiter dans l'urgence un texte pareil ne serait pas convenable. Le Conseil d'État examine le texte. Il a 30 jours. Le 20 ou le 21 juin, nous aurons l'avis du Conseil d'État. C'est sur cette base que nous aurons l'occasion d'en débattre ici. Vous aurez tout le loisir d'en discuter.

08.11 Marco Van Hees (PTB-GO!): J'en conclus que c'est peut-être un point sensible qui est soumis au Conseil d'État.

08.12 François Bellot, ministre: Non. De nombreux points sont sensibles à vos yeux. Mais pour moi, ce n'est pas du tout sensible.

08.13 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je vous pose cette question et vous me répondez que c'est au Conseil d'État. Mais j'en termine, parce que je dépasse le temps réglementaire.

08.14 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Peut-être cela m'a-t-il échappé, mais il ne me semble pas avoir entendu de réponse à propos de la liste des grades opérationnels essentiels. Je ne sais toujours pas bien quand et par qui elle sera établie.

Vous n'avez pas non plus répondu à une question de principe. La communication préalable d'un travailleur auprès de son syndicat équivaut-elle à une communication préalable auprès de son employeur? C'est un point important.

08.15 François Bellot, ministre: C'est une procédure qui est définie à l'intérieur de la chaîne, avec le comité de pilotage.

08.16 Gwenaëlle Grovonius (PS): D'accord!

Sur le plan politique, vous feriez bien d'y être attentif!

08.17 François Bellot, ministre: Je serai attentif!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- **M. Emir Kir** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la peur de l'examen pratique du permis de conduire des jeunes conducteurs" (n° 18553)

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'apprentissage de la conduite en ligne" (n° 18786)

09 Samengevoegde vragen van

- **de heer Emir Kir** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de angst van jonge aspirant-chauffeurs voor het praktische gedeelte van het rijexamen" (nr. 18553)

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onlinerijsopleiding" (nr. 18786)

09.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, à l'occasion du lancement de la plate-forme "Smart Drivers", l'Institut belge pour la Sécurité routière (l'IBSR) a mené, en collaboration avec Radio Contact et MNM, une enquête auprès de 400 jeunes concernant leurs expériences et leurs craintes de l'apprentissage de la conduite. Il en ressort que plus de quatre jeunes sur dix estiment que le plus difficile, lorsqu'on conduit, est de se garer correctement. Un garçon sur quinze estime par ailleurs qu'il suffit de rouler mille kilomètres pour avoir assez d'expérience.

Sur la base de ces constats, l'IBSR lance, en collaboration avec Baloise, Q8, Recytyre et Volvo Cars, une plate-forme en ligne et une application gratuite qui guident pas à pas les jeunes et leurs parents dans leur quête du permis de conduire et les accompagnent après son obtention.

Dès lors je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Quelle est votre vision à propos de la plate-forme "Smart Drivers"? D'autres initiatives sont-elles à l'ordre du jour? Un rapport d'évaluation de la plate-forme en ligne et de l'application est-elle prévue? Si oui, selon quel calendrier? Si vous soutenez cette initiative, j'aimerais connaître les moyens alloués à sa mise en place?

09.02 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, la sécurité routière demeure une priorité dans le cadre de votre politique de mobilité. L'IBSR a récemment mis en place un projet nommé "Smart Drivers", qui se constitue d'une plate-forme en ligne et d'une application visant à aider les jeunes conducteurs à augmenter leurs compétences et connaissances de la conduite. Je me réjouis évidemment de cette initiative de l'IBSR, qui renforce l'apprentissage en recourant aux outils numériques. En effet, les jeunes conducteurs sont trop fréquemment impliqués dans des accidents de la route (21 % en 2016).

Aussi, monsieur le ministre, mes questions seront les suivantes.

Êtes-vous en mesure de nous communiquer les statistiques relatives aux accidents graves impliquant de jeunes conducteurs en 2015 et en 2016? Avez-vous eu connaissance de cette initiative de l'IBSR? Quelle est votre première analyse de ce projet? Par ailleurs, d'autres initiatives du SPF Mobilité pourraient-elles être attendues dans ce secteur? Enfin, quelles sont les mesures de prévention actuelles, éventuellement en concertation avec les Régions, pour sensibiliser les jeunes aux risques de la conduite? Quelles autres initiatives pourraient-elles être envisagées?

09.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, selon l'IBSR, *Smart Drivers* est un outil utile visant à accompagner les jeunes dans leur quête du permis de conduire. Les guides reçoivent également des conseils utiles et une aide précieuse pour les aider à être de bons coachs. L'organisation des examens de permis de conduire et l'apprentissage de la conduite relèvent de la compétence des Régions depuis le 1^{er} juillet 2014 suite à la sixième réforme de l'État. Par conséquent, dans le strict respect des compétences de chacune des entités et de l'autonomie des Régions, l'État fédéral n'a alloué aucun moyen à cette problématique. Je ne souhaite donc pas me prononcer sur des initiatives. La mobilité est peut-être un partage un peu flou depuis la sixième réforme de l'État mais vous comprendrez que je préfère ne pas me prononcer. Je pense qu'il y a de bonnes initiatives qui sont prises. Et chaque fois que ça contribue à une bonne formation et une bonne sécurité routière, je ne peux que les encourager mais cela ne relève pas du champ de mes compétences. Je ne peux me prononcer que sur les encouragements à aller dans ce sens.

09.04 Emir Kir (PS): Je tiens simplement à remercier le ministre.

C'est clair pour moi. On est ici dans des compétences régionales et il appartient évidemment aux parlements et gouvernements régionaux d'y apporter des réponses.

09.05 Gautier Calomne (MR): Je remercie le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 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 "le service médiation de la SNCB" (n° 18729)

10 **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst bij de NMBS" (nr. 18729)**

10.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, du 21 avril au 5 mai dernier, plusieurs services du secteur de l'aide et de l'action sociale ont ouvert leurs portes aux professionnels du secteur afin que ces derniers puissent mieux connaître les actions qui sont menées sur le terrain.

Ainsi, j'ai pu découvrir à travers un article de presse sur le sujet que le service de médiation de la SNCB était compétent dans le domaine de l'aide sociale, et plus précisément pour aider certaines personnes errant dans les gares. On apprend que c'est un service relativement nouveau qui a pour mission de créer du lien, d'orienter un public, qui a l'habitude d'errer dans les gares, vers des structures situées à l'extérieur.

Monsieur le ministre, le service de médiation est-il effectivement présent sur le terrain au sein de différentes gares du pays? Pourriez-vous me dire si un tel service existe en gare de Tournai?

10.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, je souhaite, pour une question de terminologie, vous indiquer que ce n'est pas le service de médiation, mais bien le *Corporate Security Service* qui s'occupe de ces matières.

La présence de personnes en errance dans les gares en tant que problématique sociale fait l'objet d'une approche ciblée de la part de la SNCB. Celle-ci se veut favorable à une politique sociale proactive visant la canalisation du phénomène et l'amélioration de l'accroche du public fragilisé aux dispositifs d'aide existants, à travers une approche humaine et tolérante.

Pour certaines gares problématiques, un plan d'action est mis en place et fait l'objet d'un suivi concernant l'avancement de ces mesures qui prévoient notamment des passages réguliers de notre référent social, qui est un assistant social, une collaboration intensive avec les services de police et les organisations sociales, des concertations régulières avec nos partenaires, l'interpellation des autorités communales et du parquet, des CPAS, l'établissement d'un dialogue avec les habitués précaires de la gare, la formation des agents de sécurité, etc.

La SNCB me confirme qu'un collaborateur de la SNCB est basé à Tournai et tient le rôle de personne de contact dans cette matière pour l'ensemble de la Wallonie. La SNCB m'indique que cette personne est bien connue par les services sociaux locaux et connaît bien la situation de Tournai. Dans le prolongement du projet européen *Hope in Stations*, de 2009, la SNCB et plus particulièrement la cellule Sécurité intégrale du *Corporate Security Service* a désigné trois experts de terrain: un pour la Flandre, un pour Bruxelles et un pour la Wallonie.

Ces experts de terrain ne font pas partie du service de médiation. L'expert de terrain pour la Wallonie se rend dans toutes les gares où la présence de personnes errantes est signalée. Tournai en fait partie. La problématique des personnes errantes est systématiquement abordée lors des concertations avec les partenaires sociaux locaux, dans le cadre des réunions Plan "grand froid" mis en place dans les différentes institutions. Le phénomène est également évoqué lors des réunions du comité de pilotage, coopération dans le cadre de la convention conclue entre la SNCB et la police.

10.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, vous me dites qu'une personne est basée sur Tournai et qu'elle est bien connue des différents services. Je me renseignerai et ferai remonter l'information auprès de l'administration communale, mais je n'ai pas l'impression qu'il y ait grand-chose qui remonte ou en tout cas, pas par les véritables vecteurs. Je peux vous garantir ce qui se passe à Tournai; je peux vous garantir ce qui se passe dans la gare de Tournai mais j'ai le sentiment que nous ne connaissons pas la même vérité. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten

Le **président**: La question n° 18732 de Mme Cassart-Mailleux est reportée.

11 **Question de M. Gautier Calomme au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'accidents impliquant des vélos**

électriques" (n° 18787)

11 Vraag van de heer **Gautier Calomne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal ongevallen met elektrische fietsen" (nr. 18787)

11.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, la croissance de la vente des vélos électriques n'est pas sans danger. J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à ce sujet. Si près de deux vélos sur cinq vendus en 2016 sont électriques, ils constituent également l'une des causes de nombreux accidents de la route.

L'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) indique ainsi une hausse des collisions de 43 % entre 2015 et 2016, portant le nombre d'accidents de 510 à 730. Malgré les "dix règles d'or" que présente l'IBSR, il est à constater que les mesures préventives et de sensibilisation relatives à ce nouveau type de véhicule électrique paraissent encore restreintes. Par ailleurs, une autre difficulté s'ajoute à ce phénomène car la grande majorité des victimes de ces accidents est constituée d'une population de seniors de plus de 65 ans.

Monsieur le ministre, êtes-vous en mesure de nous communiquer le nombre d'accidents de la route dans lesquels des vélos électriques ont été impliqués durant les premiers mois de l'année 2017? Quelles sont les mesures de prévention actuellement mises en œuvre, éventuellement en concertation avec les Régions, pour sensibiliser et informer les conducteurs de vélos électriques par rapport au risque d'un accident de la route? De nouvelles mesures de sensibilisation sont-elles envisageables, notamment pour cibler la population des seniors? Enfin, quelles initiatives envisagez-vous pour endiguer ce phénomène? Plus largement, une stratégie générale sera-t-elle prochainement définie pour mieux encadrer encore l'utilisation de ce type de transport innovant?

Je vous remercie déjà, monsieur le ministre, pour l'ensemble des réponses que vous pourrez nous communiquer à propos de ce dossier.

11.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, les chiffres relatifs au nombre d'accidents de la route où les vélos électriques sont impliqués pour l'année 2017 ne sont pas encore disponibles. Cependant, si le nombre de vélos électriques augmente, il ne serait pas surprenant que le nombre d'accidents de la route avec ce type de vélo augmente aussi et sans doute proportionnellement.

La prévention et la sensibilisation à la sécurité routière relèvent de la compétence des Régions, à la suite de la sixième réforme de l'État. Bien entendu, si l'analyse des causes des accidents devait faire apparaître la nécessité de prendre des mesures de prévention spécifiques à cette catégorie, j'y participerai volontiers.

Récemment, mon administration a clarifié les règles relatives aux vélos électriques. C'est l'arrêté royal du 21 juillet 2016.

Cette réglementation vise à favoriser l'utilisation de vélos électriques, qui représentent une solution indéniable aux problèmes de mobilité mais aussi de santé publique, tout en ne sacrifiant pas la sécurité routière. Il est notamment prévu que le port du casque est obligatoire pour les conducteurs de *speed pedelecs*. La prise d'initiatives supplémentaires visant à encadrer l'usage du vélo électrique par les seniors ne peut se faire que sur la base d'une analyse préalable et détaillée des statistiques relatives aux accidents impliquant ces cyclistes, laquelle n'est pas encore disponible. Nous n'avons pas encore assez de recul pour pouvoir établir et tirer des conclusions.

11.03 **Gautier Calomne** (MR): Merci, monsieur le ministre, pour vos différents éléments de réponse.

Il est vrai que si ce nouveau moyen de transport, cette alternative de mobilité, connaît un succès croissant, par voie de conséquence, le nombre d'accidents suivra aussi cette courbe ascendante. Les différentes mesures qui ont été prises notamment par vos dispositions de juillet dernier concernant les mesures de sécurité, le port du casque etc., peuvent permettre d'atteindre cet objectif. Il faudra voir aussi, à l'usage et après analyse, s'il n'y a pas lieu de renforcer encore ces mesures de sécurité, éventuellement en les ciblant sur un type de population plus enclin à utiliser ce moyen de transport et peut-être plus fragile et plus sensible en cas d'accident de la route avec ce type de véhicule. Mais je prends bonne note de votre ouverture par rapport à cela.

Nous reviendrons au sujet lorsque la situation aura évolué et que nous disposerons de chiffres un peu plus précis.

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

12 Questions jointes de

- M. Michel de Lamotte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train P8444 à destination de Visé" (n° 18799)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 8444 dans le nouveau plan de transport" (n° 19093)

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Michel de Lamotte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de trein P8444 naar Visé" (nr. 18799)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 8444 in het nieuwe vervoersplan" (nr. 19093)

12.01 Michel de Lamotte (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le train P 8444 Bruxelles-Ans-Liège-Bressoux-Visé ne circulera plus à son horaire habituel à partir du 11 décembre prochain. Son départ sera reporté de 87 minutes (départ de Bruxelles-Midi à 17h48 au lieu de 16h21 actuellement). Selon Navetteurs.be, cette décision fait suite à une règle d'attribution des "sillons" qui donne la priorité aux trains à grande vitesse internationaux et en l'occurrence à un ICE de la Deutsche Bahn qui utiliserait l'horaire de circulation de notre train actuel. Par conséquent, environ 850 navetteurs devront voyager sur les trains P 8445 et IC 415 (sans arrêt à Ans et avec correspondance à Liège pour Bressoux et Visé), avec comme conséquences, 30 minutes par jour de perdues pour les voyageurs vers Ans; 15 minutes par jour de perdues pour les voyageurs vers Bressoux/Visé; et le risque élevé de devoir voyager debout dans les deux autres trains.

Navetteurs.be vient donc de lancer une pétition afin de vous enjoindre de trouver une solution pour maintenir l'horaire actuel du train P 8444 dans le cadre du Plan de transport 2017-2020 en vigueur dès le 10 décembre prochain. Ce maintien de l'horaire actuel permettrait notamment de garantir aux navetteurs vers Ans, Bressoux et Visé d'arriver à destination à une heure permettant une conciliation vie professionnelle/vie familiale acceptable. Il permettrait de respecter l'amplitude de travail des navetteurs soumis au régime des 38 heures/semaine, de ne pas surcharger l'occupation d'autres trains tels que les P 8445 et IC 415, déjà remplis, et donc de ne pas nuire aux conditions de transport de leurs utilisateurs.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que ce sillon a été attribué à un ICE? Quelles raisons ont-elles conduit à attribuer ce sillon à un ICE et non au train P 8444 qui transporte 850 navetteurs? Avez-vous répondu aux demandes de Navetteurs.be? Si oui, quelle a été votre réponse? Au vu des enjeux importants précités pour les navetteurs, un maintien de l'horaire actuel est-il étudié? Si non, pourquoi? Enfin, les trains P 8445 et IC 415 auront-ils la capacité de transporter 850 navetteurs supplémentaires dans des conditions de confort et de sécurité optimales? Je suis attentif à vos réponses.

12.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, dans le nouveau Plan de transport, Infrabel a l'intention d'accorder un nouveau sillon au train ICE 2015 de la Deutsche Bahn qui partira de Bruxelles-Midi à 16h25 contre 16h16 actuellement.

Octroyer ce sillon à la Deutsche Bahn obligerait la SNCB à supprimer le P 8444 reliant Bruxelles à Ans, Liège, Bressoux et Visé, lequel serait remplacé par un P 8446 qui partira de Bruxelles-Midi qui partira à 18 h 48 alors qu'actuellement le P 8444 quitte Bruxelles à 16 h 21. Évidemment, cette situation engendrera d'énormes désagréments avec un impact tant professionnel que familial pour les personnes qui utilisaient le P 8444 de 16 h 21. À titre d'exemple, les voyageurs pour Ans arriveront trente minutes plus tard qu'actuellement s'ils prennent le train suivant (soit le P 8445) et les voyageurs pour Bressoux et Visé verront leur temps de parcours augmenter de plus ou moins dix minutes s'ils prennent l'IC 415 et une correspondance à Liège-Guillemins via le L 5366. S'ils prennent le P 8445, ils arriveront aussi trente minutes plus tard qu'à l'accoutumée.

Qu'en est-il d'ajouter toute une série de passagers à des trains qui circulent? La question de la suroccupation des trains IC 415 et P 8445 se pose donc tout naturellement puisque, potentiellement, ce sont à peu près 850 voyageurs qui s'ajouteront à des trains dont l'occupation est déjà proche de la saturation. Vous indiquez d'ailleurs vous-même, dans un courrier dont j'ai pu prendre connaissance concernant

l'IC 415, qu'une solution devrait être trouvée pour augmenter le nombre de places disponibles.

J'imagine que, s'il faut trouver une solution, c'est que le train est déjà saturé à l'heure actuelle.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer ces informations? Si oui, avez-vous entamé une réflexion à ce sujet? Pouvez-vous la partager avec nous? Une demande officielle a-t-elle été faite par la Deutsche Bahn? Des comptages ont-ils été réalisés sur les lignes de train qui vont voir une série de voyageurs supplémentaires arriver? Quel est le nombre de ces comptages? Quand ont-ils eu lieu? Combien de personnes sont-elles impactées par la suppression du train P 8444? Il nous a été indiqué qu'une pétition circulait. L'avez-vous reçue? Combien de signataires y a-t-il? Pourquoi ne pas avoir "juste" ajouté le train P 8446, sans nécessairement supprimer le train P 8444? Pourquoi ne pas ajouter un arrêt supplémentaire à l'IC 416 à Ans plutôt que de supprimer ce train P 8444?

12.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB me fait savoir que, comme demandé en 2016 par la Deutsche Bahn, l'ICE 215 qui part actuellement de Bruxelles-Midi à 16 h 16 sera cadencé à l'heure 22 dès 2017 et ce, à l'instar de tous les ICE circulant entre Bruxelles et l'Allemagne via la LGV2. Il convient d'ailleurs de rappeler que la règle d'attribution des sillons, conformément au document de référence du réseau d'Infrabel, donne priorité aux trains à grande vitesse sur la LGV. Par conséquent, le sillon utilisé par le train P 8444 qui quitte Bruxelles-Midi à 16 h 21 sera caduc.

La SNCB me confirme qu'une réunion entre ses services et Navetteurs.be a été organisée le 26 avril 2017 à ce sujet. À cette occasion, des alternatives au P 8444 ont été expliquées. Voici l'explication. Les voyageurs pour Liège sont invités à prendre l'IC 415 à Bruxelles-Midi à 16 h 27 à la place de 16 h 22 avant. Ils seront à Liège-Guillemins à 17 h 28 avec un temps de parcours similaire à celui du P 8444. Les voyageurs pour Bressoux et Visé sont invités à prendre l'IC 415 Bruxelles-Midi à 16 h 27, arrivée à Liège-Guillemins à 17 h 28 et à faire une correspondance en douze minutes sur le L 5366 Liège-Guillemins-Visé avec néanmoins un allongement du temps de parcours de dix minutes.

Les voyageurs pour Ans ont deux possibilités. Ils sont invités à prendre le P 8445 qui part à 16 h 48 de Bruxelles-Midi, avec aujourd'hui encore, 250 à 300 places disponibles. Le temps de parcours restera pratiquement identique. Il n'est donc pas question d'une perte de temps de trente minutes, mais d'un décalage. L'autre possibilité qui leur est offerte est le train P 8400 circulant via Waremme qui part à 16 h 03 de Bruxelles-Midi. Le temps de parcours est un peu plus long, mais l'heure d'arrivée est maintenue à 17 h 22.

Par ailleurs, afin de répondre à des plaintes d'usagers se trouvant dans l'impossibilité de quitter leur lieu de travail avant 17 h, et demandant le retour d'un train partant de Bruxelles-Midi vers 17 h 30, la SNCB créera un train P 8446 qui quittera Bruxelles-Midi à 17 h 48, offrant ainsi une possibilité de retour rapide supplémentaire vers Ans.

La SNCB précise que le maintien de l'horaire actuel n'est pas possible. Par ailleurs, la demande d'avoir un meilleur espacement entre les deux trains P Bruxelles-Visé fait partie de demandes de voyageurs et de la commune d'Ans, qui ont été analysées par la SNCB dans le cadre de la conception du nouveau plan de transport.

Selon la SNCB, le nombre de 850 voyageurs impactés est inexact. En effet, le P 8444 est aujourd'hui occupé en moyenne par 500 à 650 voyageurs. Parmi ceux-ci, environ 200 descendent à Ans et ne prendront donc pas l'IC 415 mais bien les P 8400 ou 8445. Le train P 8445 compte encore en moyenne 250 à 300 places disponibles à son bord. En ce qui concerne l'occupation de l'IC 415, la SNCB met tout en œuvre pour avoir des places en suffisance dans ce train.

Enfin, comme souvent, je ne serais pas surpris que la pétition soit signée par un nombre de personnes plus important que celles réellement impactées par la décision. Quoi qu'il en soit, la SNCB a cherché à entendre ces personnes. C'est pourquoi, je vous ai décrit les différentes alternatives proposées.

12.04 Michel de Lamotte (cdH): Monsieur le ministre, je prends acte de votre réponse et je ferai une remarque.

Il me semble qu'il y a eu des discussions avec les autorités communales de Ans ou avec les personnes qui émargent sur ce trajet-là mais, plus loin vers Visé, je ne sais pas s'il y a eu une collaboration ou une

information. Comme vous le dites dans votre réponse, le temps de trajet est allongé. On a joué une commune contre une autre ou un lieu de desserte contre un autre dans le cadre de ce dossier.

Quand vous dites que la SNCB veillera à avoir suffisamment de places disponibles dans l'IC 415, dois-je comprendre que des voitures seront ajoutées de manière à avoir des places assises en suffisance pour les riverains?

Je souhaiterais avoir ces deux compléments d'information.

12.05 François Bellot, ministre: C'est dans ce sens-là que la SNCB compte mettre les choses en œuvre.

12.06 Michel de Lamotte (cdH): Et qu'en est-il de la concertation avec Visé?

12.07 François Bellot, ministre: Je pense que les responsables ont rencontré les personnes sur place. Je n'ai pas les détails de la rencontre. Effectivement, pour ce train-là, il y a un allongement du temps de parcours de plus de dix minutes.

12.08 Michel de Lamotte (cdH): Dont acte, monsieur le président.

12.09 François Bellot, ministre: Mais il faut choisir. Le réseau sur la LGV internationale a priorité sur tous les autres. C'est la règle européenne. Donc, l'ICE modifie son horaire. On ne peut rien faire d'autre. Si demain, on devait ajouter des trains ICE sur la ligne, cela pourrait impacter d'autres trains classiques.

J'ai rencontré récemment une dizaine de bourgmestres à Waremmes avec toute une série de gens sur place. De nombreux trains ont été ajoutés. Il arrive de temps en temps qu'un train soit impacté. Cela se traduit forcément par des adaptations dans le nouveau plan de transport. Il n'empêche que des modifications soient régulièrement apportées car l'offre de transport, c'est quelque chose de vivant.

12.10 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Si chacun pouvait avoir accès à la demande officielle faite par la Deutsche Bahn pour avoir ce sillon aux horaires dont on parle aujourd'hui, à savoir 16 h 00 - 22 h 00, la question ne se poserait pas. En effet, tout le monde saurait, y compris l'association de voyageurs Navetteurs.be, que ce trafic international est prioritaire. La question qui se pose est de savoir si les modifications apportées s'inscrivent effectivement dans ce cadre ou si elles visent surtout à répondre à une demande faite par un échevin MR de Ans et par certains navetteurs de cette commune qui souhaitaient avoir un train après 17 h 00.

Si vous mettez sur la table cette demande officielle de la Deutsche Bahn, tout le monde saura que la priorité est donnée au trafic international et la question ne se posera plus.

Aujourd'hui, certains s'interrogent parce qu'ils ont le sentiment que quelques usagers de Ans ont demandé un train après 17 h 00. Vous avez, d'ailleurs, évoqué cet aspect dans votre réponse. Il serait intéressant de savoir combien d'usagers de Ans sont concernés par cette demande.

Pourquoi faut-il mettre un train après 17h00 pour ces usagers, sachant qu'il y a des trains aujourd'hui qui circulent après 17 h 00 et qui peuvent être utilisés par ces usagers de Ans? Via l'IC 416 et le L 5189, ces usagers peuvent arriver aujourd'hui à 18 h 40 à Ans. Avec le nouveau plan de transport et le train P 8446, ces usagers arriveront à 18 h 44 à Ans.

Si la raison qui a poussé à cette modification, c'est de faire gagner quatre minutes à un nombre indéfini d'usagers du rail qui font Bruxelles-Midi-Ans après 17h00, objectivement, je pense que cela pose question. Il serait intéressant de pouvoir, si ce n'est pas le cas, remettre les choses dans leur contexte et faire parvenir cette demande officielle de la Deutsche Bahn pour que chacun puisse être conforté et rassuré par rapport aux motivations qui sont derrière ces modifications.

12.11 François Bellot, ministre: Madame Grovonius, je vous entends. Il faut savoir que les nouveaux trains créés l'ont été à l'issue de demandes sollicitées par les *roadshows*. J'ai expliqué comment cela fonctionnait. Elle est révolue l'époque où pour faire plaisir à une personne d'un parti donné, on créait un train donné. Ici, il y a eu 129 demandes; 28 ont été écartées d'office. Il y a eu un classement sur base de six critères et la SNCB et Infrabel me disent n'avoir dérogé à rien.

Vous dites que c'est un échevin ceci, un échevin cela. Ce n'est pas un train qui fait Bruxelles-Ans. C'est un train qui fait Bruxelles-Liège-Guillemins. Je vous fixe rendez-vous dans un an. On comptera le nombre de personnes qui sont dans le train. Vous voyez de la politique dans tout. Moi, je ne suis intervenu dans rien du tout. Rien! Pour aucun train, dans aucune demande. Je n'ai été sollicité nulle part par des échevins ou des bourgmestres de mon parti. Je dois bien dire que j'ai été sollicité par d'autres bourgmestres mais je leur ai donné la réponse que je viens de vous donner. L'offre de transport doit être objective et pas venir de demandes. Cette époque-là, madame Grovonius, elle est terminée! Celle où l'on demandait des plaisirs parce qu'on avait la même couleur politique que le ministre, c'est du passé, mais pas du présent!

Je veux bien tout ce qu'on veut. Pour ma part, les analyses ont été faites objectivement par la SNCB. C'est la SNCB qui a proposé cette offre de train. Point. Moi, je ne suis pas intervenu et n'interviendrai pas dans des demandes d'ajouter ou de retirer des trains. Ce n'est pas mon rôle.

Ce qui m'intéresse, c'est la qualité du service aux voyageurs. J'observe qu'il y a un train qui est rajouté à une heure où il n'y avait personne.

12.12 Gwenaëlle Grovonius (PS): (...)

12.13 François Bellot, ministre: Oui, mais avec des alternatives.

12.14 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je vous entends bien, monsieur le ministre. Ne venez pas dire qu'un train est ajouté! On retire un train, on le remplace par un autre à des horaires complètement différents, ce qui aura des répercussions sur les usagers. Vous me dites qu'intervenir et répondre à la demande d'un échevin de la même couleur politique, c'est du passé, c'est de la vieille politique! Je voudrais que cela soit le cas, monsieur le ministre. Je vous prie de m'excuser, mais j'ai ici devant les yeux des courriers qui ne vous ont certes pas été adressés mais qui l'ont été à Mme Galant à l'époque, de la part d'un échevin MR de la commune de Visé, en date du 2 mars 2015. Si vous jugez que c'est de l'ancienne politique, je n'ai aucune difficulté avec cela. Je vous encourage alors vraiment à changer la manière de faire de la politique. Je n'ai pas de problème avec cela. Mais voilà des courriers d'un échevin MR à Mme Galant relayant une série de demandes d'usagers de Ans.

12.15 François Bellot, ministre: Voulez-vous que je vous montre tous les courriers que j'ai reçus? Vous serez bien surpris!

12.16 Gwenaëlle Grovonius (PS): Si, à un moment donné, vous avez la demande officielle de la Deutsche Bahn requérant en effet un sillon pour pouvoir faire circuler un train à 16 h 22, produisez-la. Je pense alors que le débat s'arrêtera là et que vous mettrez fin à ce que vous considérez peut-être comme étant des hallucinations ou en tout cas des interprétations qui ne sont pas nécessairement celles que vous considérez comme étant la réalité des faits.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Collega's, ik wil toch even in herinnering brengen dat er hier vandaag 50 mondelinge vragen op de agenda staan. Als we blijven stilstaan bij bepaalde vragen, krijgen we de agenda nooit afgewerkt. Het getuigt ook van weinig respect voor de collega's.

Ik wil oproepen om de tijdsbeperkingen die gelden voor de vragen en de replieken te respecteren. Ik dank u bij voorbaat.

13 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe studie voor het GEN-station Haasrode" (nr. 18812)

13 Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude consacrée à la gare RER de Haasrode" (n° 18812)

13.01 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de minister, vragen over de haalbaarheid van een station in

Haasrode kwamen al meermaals aan bod in deze commissie.

Er werd een studie aangevat die tegen het najaar klaar moet zijn. Onderzoek naar een mogelijk station te Haasrode moet bekeken worden binnen het globale mobiliteitsvraagstuk voor Oost-Brabant. Vanuit dat perspectief wordt ook een heropening van de stations van Kuntich en Lovenjoel overwogen. Ook een versterking van de treinverbinding Leuven-Landen wordt overwogen. Eveneens vernam ik dat het station van Leuven werd opgenomen in het investeringsplan van de NMBS voor de periode tot 2020, wat echter niet het geval is voor het station te Haasrode.

Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende.

Welke concrete ankerpunten liggen reeds op tafel om het mobiliteitsvraagstuk in Oost-Brabant aan te pakken? Hoe realistisch is de heropening van de stations van Lovenjoel en Kuntich? Wat wordt exact bedoeld met "een versterking van de treinverbinding Leuven-Landen"?

Ik begrijp dat er specifiek voor Haasrode nog geen budget uitgetrokken is aangezien dit nog bestudeerd moet worden. In welke budgetten wordt er globaal voorzien voor het mobiliteitsvraagstuk in Oost-Brabant?

Het station van Leuven werd opgenomen in het investeringsplan 2020. Op welke manier? Welke investeringen zullen de komende jaren nog gebeuren in het station van Leuven? Is er al een stappenplan voor die investeringen? Zo ja, hoe ziet dat eruit? Kan u een indicatie of inschatting geven van de planning en de middelen?

13.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat me weten dat ze ook de vraag naar de mobiliteit in het aantrekkingsgebied van Leuven onderzoekt. In het kader van de congestieproblematiek rond Brussel zal bijzondere aandacht worden besteed aan het spooraanbod tussen de oostkant van Vlaams-Brabant en de hoofdstad.

Het spooraanbod tussen Leuven en Brussel is al zeer goed uitgebouwd, maar de almaar toenemende congestie op de weg naar het station van Leuven zet de aantrekkelijkheid van dit station onder druk. De NMBS bestudeert hoe de aantrekkelijkheid van het aanbod op spoorlijn 36 tussen Leuven en Tienen kan worden verbeterd. Deze studie wordt in de stuurgroep Regionet Leuven opgenomen onder voorzitterschap van de gouverneur van Vlaams-Brabant. De NMBS en De Lijn zijn in deze stuurgroep vertegenwoordigd.

Wat uw vraag over het station van Leuven betreft, is het zo dat in het voorstel van meerjareninvesteringsplan voor Leuven twee projecten opgenomen werden, die nu reeds worden uitgevoerd. Het gaat om de bouw van nieuwe sanitaire voorzieningen voor de reizigers in de omgeving van het seinhuis en om de definitieve afwerking van de perrons 1, 2, 3, 1a, 1b, 1c en 1d.

De NMBS stelt daarnaast ook voor om te investeren in de bouw van een ondergrondse fietsenstalling onder het Martelarenplein. Deze drie projecten vergen samen een budget van 13,3 miljoen euro in de periode 2016-2020.

13.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en tevens voor de nuttige investeringen in het station van Leuven.

Wat de studie rond Haasrode betreft en de mogelijk opening van de stations die werden voorzien in Lovenjoel en Kuntich mis ik, mogelijk omdat de studie nog bezig is, een antwoord. Ik weet niet of u enig zicht hebt op de timing. Zit in uw antwoord vevat wanneer deze studie wordt afgerond? Zo niet, dan zal ik daarover een nieuwe vraag moeten stellen.

13.04 Minister **François Bellot**: De studie bestudeert voor de Leuvense reizigers ook de alternatieven voor het station van Haasrode.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 18848, 18972 en 19085 van mezelf worden omgezet in schriftelijke vragen.

14 **Vraag van mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de**

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "toegenomen vliegbewegingen boven de Noordrand" (nr. 18825)

14 Question de Mme Anne Dedry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des vols au-dessus de la périphérie Nord" (n° 18825)

Voorzitter: Inez De Coninck.

Présidente: Inez De Coninck.

14.01 **Anne Dedry** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de buurtbewoners uit de Noordrand van Brussel nemen sinds april meer vliegbewegingen boven hun woonplaats waar. Meer specifiek in Grimbergen, Meise, Wemmel en de directe omgeving zouden de vliegbewegingen frequenter zijn dan voordien.

De extra overlast zou het gevolg zijn van een aantal zaken. Zo zouden vliegtuigen richting het westen via een scherpere hoek dan vroeger komen aangevlogen met meer lawaai tot gevolg. Hetzelfde fenomeen is waar te nemen bij vliegtuigen die richting het noorden moeten. Ook deze lijken nu hun koers aan te passen boven Meise en onmiddellijke omgeving. De buurtbewoners klagen dus over extra vliegbewegingen.

Kortom, in de Noordrand is meer overlast waar te nemen van vliegbewegingen op de CIV-vliegroute en binnen de Noordrand lijkt er een concentratie van vliegtuigen op de DENUT- en HELEN-vliegroutes waar te nemen boven Meise en onmiddellijke omgeving.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze concentratie van vliegbewegingen boven de Noordrand? Ziet u een verband met de boetes die vliegtuigmaatschappijen boven het hoofd hangen voor het overtreden van de Brusselse geluidsnormen en de concentratie van vliegbewegingen? Hebt u weet van experimenten met andere vliegbewegingen waardoor verschillende vliegroutes meer samenvallen? Kunt u deze nieuwe waarnemingen rijmen met de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie? Welke stappen zult u ondernemen om de extra overlast voor de bewoners van de Noordrand teniet te doen?

14.02 Minister **François Bellot**: De jongste maanden werd niets gewijzigd aan de standaardvliegprocedures, noch aan de infrastructuur en evenmin aan de regels betreffende de spreiding van de vluchten. Wel kunnen inzake het verkeersvolume seizoensgebonden wijzigingen worden vastgesteld, de vliegroutes zijn immers gelinkt aan de bestemming van de vluchten. Ook is het zo dat tijdens de schoolvakantieperiodes een globale toename van het verkeer wordt waargenomen in vergelijking met de periodes die daarbuiten vallen.

Het aantal vluchten boven de Noordrand is evenwel in dezelfde verhouding toegenomen als het totaal aantal vluchten. Het is dus niet zo dat er een verschuiving van vliegtuigen van de ene zone naar de andere is geweest.

14.03 **Anne Dedry** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik zal dit zo doorgeven aan de talrijke actiegroepen die mijn provincie rijk is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18847 van de heer Raskin wordt uitgesteld. Vraag nr. 18881 van mijzelf wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

15 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hercertificering van de Boeing 757" (nr. 18897)

15 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 recertification du Boeing 757" (n° 18897)

15.01 **Inez De Coninck** (N-VA): De Franstalige ombudsman publiceerde recent op zijn twitteraccount het bericht dat voor de toestellen van het type Boeing 757 van DHL een hercertificering gebeurde met als resultaat een Quiet Comfort (QC) van 4,2. Dat zou tot gevolg hebben dat deze toestellen niet langer gebruik maken van de Kanaalroute, maar van de Ringroute.

Klop dat bericht? Wat is de bestaande procedure voor een hercertificering? Op vraag van wie gebeurde die hercertificering? Wie moet dat goedkeuren: u of de FOD Mobiliteit?

Om hoeveel toestellen gaat het en om welke types?

Hoeveel vluchten zullen wekelijks gebruikmaken van de Ringroute in plaats van de Kanaalroute?

15.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de Duitse luchtvaartoverheden hebben in maart 2017 een nieuw geluidscertificaat toegekend aan vijf Boeing-toestellen 757, waaronder twee van EAT/DHL die in Duitsland zijn ingeschreven en uitgerust zijn met Pratt & Whitneymotoren. De geluidsniveaus die op dat certificaat zijn vermeld, brengen het QC voor die bijzondere toestellen op 4,2. Dat is meer dan 4. Daardoor moeten die toestellen verplicht gebruikmaken van de Ringroute, de zogenaamde Charlieprocedure in de richting van het bakken van Chièvres. In het kader van de procedure in de richting van het bakken van Chièvres volgen de toestellen 's nachts de CIV Charlieprocedure via de Ring als hun QC meer dan 4 bedraagt, en de CIV Deltaprocedure via het Kanaal als hun QC minder dan 4 bedraagt. Dat is een gevolg van een politieke beslissing van 24 januari 2003.

De certificering van toestellen gebeurt door het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA) overeenkomstig de procedures van de International Civil Aviation Organization (ICAO)-bijlage 16 Environmental Protection en artikel 11 van de Europese verordening nr. 216/2008 tot vaststelling van gemeenschap-pelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart. De lidstaten erkennen de in overeenstemming met die verordening afgegeven certificaten zonder nadere technische eisen te stellen of een verordening uit te voeren.

Dergelijke certificering gebeurt op vraag van de operator van de toestellen. Aangezien het hier gaat om toestellen die niet in het Belgisch register ingeschreven zijn, is de FOD Mobiliteit niet bevoegd.

In een e-mail van 28 april die mij rechtstreeks werd bezorgd, vermeldt de directeur van de ombudsdienst dat tussen 1 en 25 april 37 toestellen 's nachts de Charlieprocedure hebben gevolgd. Dit komt neer op een gemiddelde van tien toestellen per week. Deze cijfers hebben uiteraard niet veel te betekenen, want EAT/DHL beschikt over een gediversifieerde vloot van 757-200 Boeingtoestellen en het zijn niet stelselmatig dezelfde toestellen die op Brussel vliegen. Naar gelang de gebruikte toestellen zullen de vluchten bijgevolg tijdens bepaalde nachten langs de Kanaalroute verlopen en tijdens andere nachten langs de Ringroute.

Er bestaat ten andere geen quotum voor de spreiding van de nachtvluchten tussen de Kanaalroute en de Ringroute. Enkel het maximaal aantal nachtvluchten over het hele jaar wordt opgetekend, uitgesplitst in precieze aantallen nachtelijke vertrekken en aankomsten over het hele jaar. Indien een luchtvaartmaatschappij met toestellen waarvan de *quota count* meer dan 4 bedraagt haar vloot zou aanpassen ten voordele van toestellen met een *quota count* die minder dan 4 bedraagt, zou er een verschuiving van de vluchten plaatsvinden van de Ringroute naar de Kanaalroute.

15.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord dat ik nog zal nalezen, gelet op de uitgebreide technische informatie.

Een zaak is mij niet echt duidelijk. Waarom is de hercertificering gebeurd op vraag van de operator van het toestel (...) DHL Duitsland? Ik vrees dat zij dat hebben gedaan om boetes van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest te ontwijken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18898 van de heer Gilkinet wordt uitgesteld.

16 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les locaux de la Police des chemins de fer à Namur" (n° 18901)**

16 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lokalen van de Spoorwegpolitie in Namen" (nr. 18901)**

16.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, la police des chemins de fer est particulièrement mal logée en gare de Namur. Le personnel se plaint des conditions de travail. Au départ, les locaux qu'elle occupe devaient être provisoires mais la situation dure depuis quinze ans. Or, depuis quelques mois, ces locaux sont devenus pour ainsi dire invivables. En cause, un système d'aération-climatisation mal entretenu ou défectueux.

Le ressenti du personnel et les plaintes relayées par les syndicats ont été confirmés dans leur bien-fondé par un tout récent rapport de la médecine du travail.

Monsieur le ministre, êtes-vous au courant de cette situation? Quelles mesures seront prises pour améliorer les conditions de travail de la police des chemins de fer en gare de Namur?

16.02 François Bellot, ministre: Madame Grovonius, le protocole d'accord entre la SNCB et la police fédérale impose à la SNCB la mise à disposition de locaux à l'intention des différents postes de la police des chemins de fer. La SNCB est propriétaire de ces locaux et prend en charge les aménagements nécessaires à l'exception des équipements spécifiques de la SPC tels que les portes et vitres sécurisées et les aménagements de cellules.

Dans le cas particulier de Namur, le système de climatisation est assuré par un système dit de poutres froides qui ne répond plus aux performances attendues. D'un point de vue technique, la régulation dans les locaux SPC de toute la partie Est de la dalle, donc également les guichets de la SNCB, des sanitaires publics et de toute l'aile de bureaux est assurée au moyen de groupes chaud/froid et de pulsions gérés par la SNCB, soit en dehors des locaux SPC. L'air est filtré au niveau des prises d'air dans les locaux techniques côté voirie de secours et l'entretien des filtres est réalisé régulièrement par les services d'entretien de la SNCB. Il n'y a par conséquent aucun nettoyage de filtres d'air à effectuer localement.

Plusieurs problèmes sont toutefois apparus: absence de sonde dans un des locaux du fait que ceux-ci ont été scindés compte tenu de l'augmentation des effectifs et une température parfois trop élevée, disparité importante au niveau des températures entre les locaux, condensation d'air humide sur les poutres froides.

Une visite des services techniques de la SNCB le 23 mai dernier a mis en évidence quelques anomalies comme des lames d'air obturées par du papier collant, la présence d'un radiateur électrique à proximité d'une sonde ou d'une sonde derrière une armoire, ce qui perturbe bien entendu le fonctionnement normal de l'installation et l'équilibre dans les différents locaux. Les techniciens ont fait un inventaire des problèmes liés à la régulation. La SNCB m'informe qu'une nouvelle réunion est planifiée avec les services responsables de la police fédérale le 8 juin pour exposer les mesures prises et à prendre.

En attendant le déménagement prévu en avril 2018 des services concernés vers de nouveaux locaux dans le cadre du réaménagement partiel de la gare, la SNCB m'assure qu'elle met tout en œuvre pour adapter les installations de son ressort afin d'améliorer les conditions de travail du personnel présent dans les locaux concernés, qui avait raison de contester l'environnement dans lequel il travaillait.

La SNCB rappelle néanmoins qu'il appartient à l'occupant d'assurer, à ses frais et par ses services techniques, l'ensemble des tâches incombant au locataire, notamment le dépoussiérage et le nettoyage des grilles de ventilation.

16.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Il faut que chacun assume ses responsabilités. Je ne manquerai pas de revenir vers vous après cette réunion du 8 juin si j'entends que la situation reste problématique.

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

17 Questions jointes de

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre digitale de la SNCB" (n° 18904)
- 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 numérisation à la SNCB" (n° 18972)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des

Chemins de fer Belges, sur "les menaces pour l'emploi chez Ypto S.A., filiale de la SNCB" (n° 19075)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre digitale de la SNCB" (n° 19102)

17 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het digitale aanbod van de NMBS" (nr. 18904)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de digitalisering bij de NMBS" (nr. 18972)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedreigde werkgelegenheid bij Ypto nv, een dochteronderneming van de NMBS" (nr. 19075)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het digitale aanbod van de NMBS" (nr. 19102)

17.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, la SNCB aurait lancé un marché public sans précédent de modernisation de ses outils informatiques et ce, avec l'aide de sa filiale informatique *Ypto*. Pour ses dirigeants, il s'agirait d'un "exceptionnel marché public" d'une valeur de 190 à 277 millions d'euros pour les sept prochaines années.

Je souhaiterais dès lors vous interroger sur ce point.

Pouvez-vous me confirmer cette information? Quelles sont les dépenses réellement prévues et pour quel type de produits? Pouvez-vous nous donner quelques exemples concrets? Ma dernière question est davantage une question d'opportunité politique: dans le contexte de rigueur budgétaire que nous connaissons, comment expliquez-vous une telle priorité au numérique alors que de grosses difficultés existent notamment en termes de financement du personnel et du matériel, ou d'entretien des lignes, ou encore d'organisation des élections sociales? Je vous remercie d'avance.

17.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe qu'elle a en effet lancé un marché visant le développement et la maintenance simplificative et les opérations, c'est-à-dire l'exploitation des applications et l'hébergement dans le *cloud*. Cela vise par exemple des applications existantes qu'il est nécessaire de faire évoluer compte tenu, notamment, du vieillissement des infrastructures IT et des centres de données.

La SNCB attend une solution pour septembre 2018. Ce choix dépendra de la procédure lancée comprenant également le *ticketing*, tout ce qui se passe aux guichets comme la distribution des billets. La SNCB s'inscrit dans la révolution digitale indispensable et cela fait partie du plan d'entreprise de la SNCB.

Cette initiative s'inscrit pleinement dans les balises budgétaires définies par le gouvernement étant donné qu'elle doit permettre le respect de la trajectoire. La SNCB précise que ce marché a pour objectif de réduire les coûts actuels tout en assurant une gestion plus optimale des applications existantes et futures. À titre de comparaison, la SNCF entend débloquer 900 millions d'euros au cours des trois prochaines années pour la transformation digitale des processus industriels. Mis en perspective avec les montants de la SNCB sur une période de sept ans, il n'y a ici aucun dérapage budgétaire. Il n'y a donc pas d'enveloppe budgétaire supplémentaire à octroyer dans le cadre de ce marché. C'est un projet d'amélioration de la performance des services IT de la SNCB.

La SNCB indique que la digitalisation est indispensable aujourd'hui. C'est un *must have*. L'amélioration des processus des métiers de la SNCB et de l'expérience client passeront par une digitalisation accrue, mais plus professionnelle et financièrement soutenable.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Je propose que nous passions à la dernière question.

17.03 **François Bellot**, ministre: Veuillez m'excuser, j'ai une réunion pour le Conseil européen Transport à Luxembourg à 19.30 heures. Nous serons huit ministres pour discuter de l'alliance du transport routier dans le cadre de la lutte contre le dumping social et toutes les formes de discrimination internes à l'Europe. Je ne

voudrais pas rater ce rendez-vous, d'autant plus que je suis à l'initiative de cette alliance, de même que ma collègue française. C'est la raison pour laquelle je vous quitterai vers 17.00 heures.

18 Questions jointes de

- **M. Benoit Hellings** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les atterrissages sur la piste 07R de Brussels Airport" (n° 18885)

- **Mme Karine Lalieux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les atterrissages en piste 07L" (n° 19053)

18 Samengevoegde vragen van

- de heer **Benoit Hellings** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de landingen op baan 07R van Brussels Airport" (nr. 18885)

- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de landingen op baan 07L" (nr. 19053)

18.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, Mme Lalieux ne pouvant être présente, aujourd'hui, je communiquerai avec plaisir la réponse que le ministre m'aura donnée.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, Brussels Airport est constitué de trois pistes, chacune utilisable dans les deux sens.

Puisque les vents soufflent principalement depuis le secteur ouest/sud-ouest, les avions atterrissent le plus souvent sur les pistes 25 Gauche et 25 Droite. Cependant, lorsque le vent souffle depuis le Nord-Est, les avions atterrissent sur la piste sud-nord 01 ou sur la piste 07 Gauche lorsque le niveau de vent est tel que la piste 01 n'est plus utilisable car le vent latéral est trop élevé.

Ces derniers jours, on a cependant observé de nombreux atterrissages sur la piste 07 Droite, sans raison apparemment compréhensible. Puisque la piste 07 Gauche n'était pas conjointement utilisée pour atterrir, j'en déduis qu'il ne s'agissait pas d'un problème de capacité.

Suivant le site web FlightRadar, les dates concernées sont les suivantes: le 22 mars 2017, de 19.00 heures à minuit; le 23 mars 2017, de minuit à 5.30 heures; le 25 mars 2017, de 23.00 heures à minuit; le 26 mars 2017, de minuit à 5.15 heures; le 29 avril 2017, de 21.00 heures à minuit; le 30 avril 2017, de minuit à 6.30 heures; le 26 mai 2017, de 21.13 heures à 5.15 heures du matin, soit en pleine nuit.

Or, comme l'a montré une étude d'experts concernant l'historique du survol de la Région de Bruxelles-Capitale réalisée pour Bruxelles-Environnement par l'IGEAT de l'ULB, le nombre d'habitants impactés par le bruit des avions à l'atterrissage, quelle que soit leur région de résidence, s'établit comme suit: pour la piste 01, 54 986 habitants; pour la piste 07 Gauche, 175 242 habitants; pour la piste 07 Droite, 337 936 habitants. Il est donc évident que les deux pistes 07 ne doivent s'utiliser qu'en dernier recours, en vertu du principe de l'usage préférentiel des pistes. De plus, tant du point de vue de la santé que de la sécurité publique, l'atterrissage en piste 07 Droite a un impact environnemental encore plus élevé qu'en cas d'usage de la piste 07 Gauche.

Monsieur le ministre, pourquoi les avions ont-ils été invités à atterrir, aux dates précitées, sur la piste 07 Droite plutôt que sur la piste 07 Gauche ou la piste 01?

18.02 **François Bellot**, ministre: Chers collègues, selon Belgocontrol, la piste 07R a été utilisée pour les atterrissages du 22 mars à 18.47 heures au 23 mars à 01.28 heures, du 25 mars à 23.00 heures au 26 mars à 5.00 heures, du 29 avril à 20.45 heures au 30 avril à 06.30 heures et du 26 mai à 20.58 heures au 27 mai à 05.30 heures, en raison des conditions météorologiques et/ou de l'indisponibilité des autres pistes. Seul un audit complet permettrait de valider vol par vol cette information.

Le choix opérationnel des pistes à utiliser par le pilote pour les atterrissages est fait par le contrôleur aérien, la sécurité devant bien évidemment être le critère prioritaire. Lorsque les conditions ne permettent pas d'utiliser les pistes préférentielles, la configuration des pistes la mieux adaptée aux conditions météorologiques et aux conditions de trafic est mise en service.

Par vent d'Est et en cas d'indisponibilité des autres pistes, les pistes 07 sont mises en service. Dans ce cas de figure, la piste 07L est utilisée pour les atterrissages pendant la journée, étant donné que la piste 07R ne

dispose pas d'un taxiway jusqu'au seuil de piste. La piste 07L ne peut actuellement être utilisée que par bonne visibilité, soit entre le lever et le coucher du soleil, en raison de l'absence d'équipement ou de procédure appropriée. Entre le coucher et le lever du soleil, la piste 07R doit être utilisée, avec une capacité très réduite en raison de l'absence de taxiway.

18.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Merci à monsieur le ministre pour sa réponse.

Indubitablement, il y a une augmentation substantielle du survol du nord-ouest de Bruxelles en atterrissage. Les riverains le constatent. C'est la raison pour laquelle je vous pose la question. Les deux pistes, les 07L et R, ne peuvent être utilisées qu'en dernier recours, quand d'autres pistes ne sont pas utilisables ou que les normes de vent ne conviennent pas à l'usage des pistes préférentielles. Sans vous faire de procès d'intention, la crainte est évidemment qu'on les utilise de plus en plus à la place des autres. Je sais, parce que nous en avons déjà débattu en mars dernier, alors que le bourgmestre de Wezembeek-Oppem vous adressait un courrier vous invitant à utiliser plus souvent ces pistes, qu'il faut vérifier si Belgocontrol applique bel et bien les normes de vent – l'audit est en cours et nous en discuterons dans les semaines qui viennent – , mais aussi éviter à tout prix – nous y serons très attentifs – qu'un amendement ne soit communiqué aux AIP, c'est-à-dire une modification des routes qui permettrait – je sais que ce n'est pas votre volonté –, de rendre l'usage des 07 L et R plus courant sous prétexte qu'une procédure appropriée aurait été choisie.

Nous resterons très attentifs. Mais je dois reconnaître que jusqu'à présent, vous avez justement permis l'inverse. En effet, il n'existe pas aujourd'hui de possibilité publiée aux AIP d'un usage intensif des deux pistes 07.

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

De **voorzitter**: Dan sluiten wij de vergadering af.

Ik wens de minister nog een vruchtbare vergadering in Luxemburg.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.02 heures.*