

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 13 JULI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 13 JUILLET 2016

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.16 heures. La réunion est présidée par M. Marcel Cheron.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.16 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Marcel Cheron.

01 Question de M. Michel de Lamotte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la législation relative aux drones" (n° 11496)

01 Vraag van de heer Michel de Lamotte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving inzake drones" (nr. 11496)

01.01 **Michel de Lamotte** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 10 avril 2016 a été publié l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge. Cet arrêté prévoit notamment qui peut faire des formations de télépilotes. Une liste d'examineurs a donc été élaborée conformément aux articles 37, § 1, et 103 dudit arrêté. Il y est en effet prévu que le ministre ou son délégué, le directeur général, désigne, parmi les titulaires d'une qualification d'instructeur de vol RPAS en cours de validité, les examinateurs RPAS sur la base de l'expérience, des qualifications et de la personnalité de l'instructeur, notamment sa moralité, son intégrité, son objectivité et sa collaboration avec la DGTA.

Monsieur le ministre, comment cette liste a-t-elle été élaborée? N'y a-t-il pas un conflit d'intérêts dans le fait que ce sont principalement des vendeurs de drones qui sont en même temps instructeurs et inspecteurs?

01.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, nous sommes partis d'une page blanche.

L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge prévoit, dans son article 103, que le ministre ou son représentant, le directeur général, peut accorder de plein droit aux personnes justifiant d'une expérience professionnelle l'autorisation d'exercer les fonctions d'examineur RPAS pour une période temporaire d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la décision. Cette possibilité a pour but de permettre le lancement d'un secteur nouveau dans notre pays.

Afin d'atteindre un maximum de pilotes de ce secteur, l'information a été diffusée à travers différents canaux précisant que des pilotes de RPAS pouvaient être désignés comme examinateurs après envoi d'un curriculum vitae et d'une lettre de motivation.

D'après une estimation du volume de travail, la DGTA a décidé de désigner 13 examinateurs. La situation sera réévaluée à la fin de l'année.

Les critères suivants ont été déterminés pour établir la liste:

- l'expérience d'examineur pour une autre catégorie d'aéronefs, par exemple avion, hélicoptère ou ballon;
- l'expérience comme instructeur, examinateur en aéromodélisme;
- une connaissance et une expérience technique dans le domaine des RPAS;
- la personnalité du candidat;
- le rôle linguistique.

Sur la base de ces critères, le directeur général de la DGTA a compilé une liste de 13 examinateurs. L'un des critères pour être désigné comme examinateur est d'avoir une expérience et des connaissances techniques suffisantes.

Étant donné que nous avons affaire à une nouvelle branche de l'aviation, seul un groupe très restreint de pilotes possède une expérience et les connaissances suffisantes pour se qualifier au titre d'examineur. Il est donc clair que les fabricants d'appareils RPAS obtiennent la meilleure notation pour ce critère.

01.03 Michel de Lamotte (cdH): La question est toute simple: n'y a-t-il pas un risque de conflit d'intérêts à un moment donné dans la pratique qui sera mise en place? Monsieur le ministre, vous m'avez annoncé une évaluation pour fin 2016. Je tiens à ce que vous soyez particulièrement attentif à cette dimension. Je n'accuse personne. Il me semble que quand les rôles sont bien déterminés, cela facilite la clarté des fonctions des uns et des autres.

01.04 François Bellot, ministre: La question s'est posée. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé d'évaluer après un an. J'ai dit qu'on était parti d'une page blanche; il fallait partir de quelque chose! À la fin de l'année, on réévaluera toute la situation.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van spoorlijn 204 voor personenvervoer" (nr. 11754)

- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de realisatie van personenvervoer naar het Gentse havengebied via spoorlijn 204" (nr. 11869)

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigersspoorlijn naar de Gentse zeehaven (lijn 204)" (nr. 11939)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 12148)

02 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la ligne ferroviaire 204 pour le transport de personnes" (n° 11754)

- M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'une ligne de transport de voyageurs à destination du domaine portuaire de Gand sur la ligne 204" (n° 11869)

- M. Peter Dedecker au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne de transport de voyageurs à destination du port maritime de Gand (ligne 204)" (n° 11939)

- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 12148)

02.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, als u het mij toestaat, geef ik een korte uitleg over lijn 204. U bent intussen al wel wat geroedeerd, maar als minister toch nog relatief nieuw.

De haven van Gent is zeer moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Nochtans ligt daar al sinds jaar en dag een spoorlijn, namelijk spoorlijn 204, die de havenzone doorkruist. Alleen rijdt er geen trein op dat spoor. Met verschillende actoren zoals de vertegenwoordigers van het havenbedrijf van Gent, het stadsbestuur, vertegenwoordigers van de bedrijven die daar gevestigd zijn en hun vakorganisaties, ijveren we, over de partijgrenzen heen, voor de ingebruikname van lijn 204 naar Zelzate. Niet alleen zou Zelzate op die manier bereikbaar zijn, maar men zou ook openbaar vervoer hebben in een van de belangrijkste economische polen van Oost-Vlaanderen, namelijk de haven van Gent.

Ik wil er u ook aan herinneren dat de haven van Gent de grootste toegevoegde waarde heeft van alle havens van België. Als we de berekening maken per oppervlakte en per aanvoer via het water, heeft de haven de grootste toegevoegde waarde, dat wil zeggen dat ze heel veel werkgelegenheid genereert.

Vandaar mijn vragen, die ik al een tijdje geleden heb ingediend. Intussen heb ik wel al de voorstelling van het nieuwe vervoersplan bijgewoond, die provinciaal georganiseerd werd. Daar gaf men ons een beetje hoop dat de studie opnieuw bekeken zou worden en de mogelijkheid bestond dat lijn 204 opnieuw in gebruik zou worden genomen.

In mijn oorspronkelijke tekst vroeg ik of alle plannen voor lijn 204 werden geschrapt. Na de voorstelling van het vervoersplan hoop ik dat dit niet zo is en dat men er alsnog aan denkt ze te openen. Daarvoor hoor ik graag uw bevestiging.

In de Vlaamse spoorstrategie werd de uitbouw van spoorlijn 204 opgenomen als een van de 51 prioritaire projecten. Is hierover reeds overleg gepleegd met de Vlaamse collega's? Vanuit Vlaanderen wil men die spoorlijn immers absoluut ook opnieuw in gebruik nemen.

De beslissing heeft ook gevolgen voor de uitbouw van het voorstadsnet van Gent. Kunt u ook een stand van zaken geven? Ik dank u alvast voor uw antwoord.

Le **président**: Nous parlons de cette magnifique ville de Gand et de son port maritime.

02.02 Peter Dedecker (N-VA): La magnifique ville de Gand, c'est tout à fait cela!

Voorafgaandelijk heet ik u alvast welkom op de Gentse Feesten. Het wordt magnifiek en misschien kunt u de situatie er met eigen ogen vaststellen, mijnheer de minister.

Ik heb helaas niet de vraag van mevrouw Temmerman gehoord, maar die is uiteraard heel gelijklopend; we verdedigen wat dat betreft dezelfde belangen.

Heel Gent trekt wat spoorlijn 204 naar de haven aan een lijn, want het potentieel voor Gent en een heel stuk daarbuiten van die spoorlijn is enorm. Het is de economische hotspot van Oost-Vlaanderen en zelfs een heel stuk daarbuiten.

De jobcreatie, waar de regering sterk op inzet, heeft uiteraard ook haar weerslag op de Gentse haven. Daar staan heel wat vacatures open en de bedrijven leveren zeer veel inspanningen om werknemers daarheen aan te trekken. Vanuit een aantal bedrijven worden daarvoor pendelbussen ingelegd, zelfs tot in Geraardsbergen, wat meteen aantoonde hoe moeilijk het is om werknemers tot bij die jobs te krijgen. Vandaar ook de nood aan beter openbaar vervoer en passagiersvervoer via het spoor naar Gent-Zeehaven om de werknemers er op hun werk te krijgen.

Uw voorganger heeft een potentiëleanalyse gemaakt op basis van cijfers uit 2009, de zoveelste analyse, want in het verleden waren er die een nog veel groter potentieel toonden. Ik heb zopas ook al eventjes het potentieel besproken. Nochtans is er na die analyse, ook al is spoorlijn 204 wel opgenomen in het investeringsplan met betrekking tot de uitrol van ECS, geen sprake van de spoorlijn in het nieuwe vervoersplan voor december 2017.

In hoeverre is daarover overleg geweest tussen de federale overheid en de Gewesten? In hoeverre zijn de lokale stakeholders betrokken, in het bijzonder de stad Gent, bij de opstelling van het nieuwe vervoersplan?

Wat zijn de toekomstplannen voor spoorlijn 204? Blijft die lijn opgenomen in het investeringsplan? Zal men daar uiteindelijk ETCS uitrollen, wat sowieso zijn nut zal hebben, ook voor vrachtvervoer, maar wat de hefboom is om later ook personenvervoer mogelijk te maken? Blijft dat opgenomen in het investeringsplan? Zo ja, wanneer?

Worden er nog studies gemaakt, nieuwe potentieelberekeningen? Hoe zit het precies met betrekking tot de zoveelste analyse over het nut van die lijn?

Welke gevolgen heeft dat voor het voorstadsnet in Gent? Na het GEN-Brussel werden er ook plannen gemaakt voor een voorstadsnet in Gent en Antwerpen. Lijn 204 zou een essentieel onderdeel kunnen zijn van dat voorstadsnet, vandaar de vraag hoe het daarmee zit.

02.03 Minister François Bellot: De heropening van spoorlijn 204 tussen Gent en Zelzate werd door de

NMBS-Groep in 2009 bestudeerd in het kader van artikel 43 van het destijds vigerende beheerscontract van de NMBS.

De opening van lijn 204 voor reizigerstreinen vergt voorafgaand belangrijke investeringen. Ondertussen werd een investeringscel opgericht die de verschillende voorgestelde investeringsprojecten moet beoordelen. De Gewesten zijn vertegenwoordigd in die investeringscel.

Mogelijke verbeteringen van het aanbod vanaf december 2017 in en rond Gent worden momenteel bestudeerd en zullen deel uitmaken van het nieuwe vervoersplan, dat in december 2017 van toepassing wordt.

02.04 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, eerlijk gezegd, uw antwoord is veel minder dan hetgeen mij gezegd is in de provinciale commissie. Daar heeft men gezegd dat men een nieuwe studie zou maken. Ik heb in mijn bureau, door mijn verleden, een meter aan studies liggen van die cel. U noemt er hier één; ook collega Dedecker verwees er naar, namelijk de studie uit 2009. Er zijn er ondertussen reeds veel meer geweest. Bedrijvencluster VEGO heeft samen met het havenbedrijf en de stad Gent een potentiëstudie gemaakt, waaruit bleek dat er een groot potentieel is. Nogmaals, op die provinciale bijeenkomst heeft men gezegd, ten eerste, dat men een nieuwe studie zou maken en, ten tweede, dat men effectief zal nagaan of de nodige investeringen de nabije toekomst zouden gebeuren.

Ik schrik een beetje van uw antwoord, want u hebt het over het treinvervoer in en rond Gent. Dan hebt u het over het GEN, maar niet specifiek over lijn 204. Ik pleit met aandrang voor de realisatie van het project. Zoals collega Dedecker ook zei, de vraag overstijgt de partijgrenzen. Het gaat hier om de belangrijkste economische cluster van Oost-Vlaanderen, met, nogmaals, de grootste toegevoegde waarde aan werkgelegenheid voor heel Vlaanderen, als men kijkt naar het vervoer over het water daar. Het is dus echt onvoorstelbaar dat daar de dag van vandaag geen – ik onderstreep dat woord – openbaar vervoer is.

Mijnheer de minister, u spreekt over belangrijke investeringen, maar de lijn ligt er. Wij hebben daar twee of drie jaar geleden met een aantal personen vanuit Zelzate en alle dorpen ernaast samen met het havenbedrijf een trein doen rijden, met passagiers. Het enige probleem was het op- en afstappen, omdat daar geen perrons liggen. ETCS moet inderdaad geïnstalleerd worden, maar dat is nog helemaal iets anders dan de aanleg van een nieuwe lijn.

Nogmaals, de potentie is daar zeer groot. De regering wil inzetten op jobcreatie en moet dat vooral voor laaggeschoolden doen. Daar zijn net heel veel jobs voor laaggeschoolden. Laaggeschoolde werknemers hebben meestal geen auto. Als die op hun werk moeten raken, dan hebben ze vandaag een probleem in de Gentse haven. We hebben daaraan met de stad al proberen te remediëren met wat wij noemen Max Mobiel. Daar heeft ook collega Dedecker naar verwezen. Er zijn bedrijven die in samenspraak met de stad zelf vervoer inrichten. Dat kan echter toch niet de bedoeling zijn.

Ik wil u dus met aandrang vragen om het dossier nog eens te bekijken.

02.05 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord.

Ik was met zeer veel aandacht aan het luisteren naar dat antwoord en ik was er eigenlijk een beetje van geschrokken dat het al gedaan was. Ik had nog iets meer verwacht, simpelweg omdat het niet zo evident is om het project te bekijken in het kader van het transportplan 2017. Het transportplan 2017, dat over anderhalf jaar van toepassing wordt, is een plan voor het laten rijden van treinen over bestaande spoorlijnen die voldoende uitgerust zijn met alle technische voorzieningen, zoals onder andere perrons en veiligheidsvoorzieningen. Dat men in het kader van een nieuw transportplan het voorstadnet rond Gent onder de loep neemt, is niet meer dan logisch. Als men de bestaande lijn 204 wil opnemen in dat voorstadnet, wat echt wel een aanrader zou zijn, dan moet men daar natuurlijk op tijd aan beginnen, want daarvoor zijn investeringen nodig. Dat zijn geen grote investeringen. Investeren in een perron, een opstapplaats, is maar een kleine zaak. Men moet echter wel tijdig beginnen met het aanleggen van een stopplaats en het uitrollen van de nodige veiligheidsvereisten om daar effectief een trein op een comfortabele manier te laten rijden.

Mevrouw Temmerman heeft het al geïllustreerd, het is technisch mogelijk om daar een trein te laten rijden. Dat is geen probleem. Als men daar echter een trein wil laten rijden op een comfortabele en voldoende snelle manier, zodat die ook een concurrentievoordeel biedt ten opzichte van de auto, dan moet men daar

een light rail inzetten, een van de moderne dieseltjes die ook rijden op de lijn naar Eeklo en Ronse. Die halen een hogere snelheid en trekken sneller op, maar dan moet men natuurlijk ook investeren in de juiste veiligheidsvoorzieningen, die men tijdig moet installeren.

Ik vind het dus vrij kort door de bocht dat u een en ander zult bekijken in het kader van het transportplan. Ik hoop dat we er effectief tijdig werk van kunnen maken om het daar bestaande potentieel volledig te benutten. Er zijn al voldoende studies over gemaakt.

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

*Présidente: Karine Lalieux.
Voorzitter: Karine Lalieux.*

03 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de train pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zürich" (n° 12108)

03 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om kantelbaktreinen in te zetten op de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zürich" (nr. 12108)

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ce sujet va vous plaire, monsieur le ministre. Vous le savez, la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg fait partie des corridors européens stratégiques. En marge de l'inauguration du tunnel du Saint-Gothard, vous aviez annoncé vouloir réactiver le dossier du train pendulaire pour assurer cette liaison sur la ligne 162.

Le projet du Pendolino devait être discuté lors de la prochaine réunion Gäichel entre les gouvernements luxembourgeois et belge, le lundi 4 juillet. Par ailleurs, une autre réunion serait prévue en automne entre les ministres suisse, belge, luxembourgeois et français et les opérateurs de ces quatre pays en vue d'analyser la faisabilité de relancer le projet. Je sais que vous êtes, de longue date, attaché à ce dossier. J'espère donc que tout cela aboutira à des engagements concrets.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que ce 4 juillet, jour de la Fête de l'Indépendance américaine, vous étiez à Luxembourg? Avez-vous pu discuter de ce sujet?

Quel élément neuf, à part vous, a-t-il amené une réactivation du dossier, alors que son abandon par les Chemins de fer suisses avait enterré le projet?

Malgré du retard, la modernisation de l'Axe 3, soit les lignes 161 et 162, est déjà en cours. Les contraintes techniques pour permettre l'exploitation d'un train pendulaire peuvent-elles être rencontrées sans devoir refaire ce qui a déjà été fait?

Enfin, sans préjudice de l'impératif de vitesse commerciale spécifique à ce type de desserte, il me semblerait tout à fait indispensable de prévoir des arrêts au minimum à Namur, Libramont et Arlon. Quelle est votre position?

03.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la réactivation du dossier est liée à ma volonté, partagée par mes collègues suisse et luxembourgeois, d'avancer en commun pour améliorer le transport ferroviaire sur cet axe stratégique entre Bruxelles et Zurich. Je vous confirme que nous étions bien présents à la réunion de la Gäichel et que nous avons convenu, avec nos collègues luxembourgeois, d'avancer dans l'analyse du dossier en le réactualisant.

En ce qui concerne les réunions avec mes homologues suisse, français et luxembourgeois, je peux vous confirmer l'intention de nous rencontrer à l'automne 2016.

Quant à l'exploitation de trains pendulaires sur les lignes 161 et 162, celle-ci nécessite, selon Infrabel, de réaliser des adaptations aux travaux opérés dans le cadre de la modernisation de l'Axe 3.

En effet, certaines courbes devraient être adaptées afin d'obtenir une vitesse supérieure à 130 km/h. De plus, des vérifications du gabarit des caténaires devraient être effectuées pour apprécier leur compatibilité

avec la circulation des trains pendulaires. Une modification des caténaires pourrait dès lors s'avérer nécessaire.

Compte tenu de la libéralisation du transport international de voyageurs, la DSF se basera sur un *business case*. Par le passé, la SNCB a déclaré qu'un équilibre devrait pouvoir être trouvé entre les recettes dues à l'amélioration de la vitesse commerciale sur l'ensemble du parcours et à une politique d'arrêts favorables à la Wallonie comprenant un arrêt à Namur et un arrêt en province du Luxembourg. J'ai prévu d'évoquer ce dossier avec mes homologues des pays traversés par l'itinéraire.

03.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je me réjouis des contacts positifs que vous entretenez avec vos homologues. Si on en est à envisager d'apporter des adaptations à des travaux qui ont déjà été entrepris sur les lignes 161 et 162, j'espère que c'est pour finalement faire avancer le dossier du pendulaire.

J'ai bien compris qu'en ce qui concerne les arrêts dont je parlais dans ma dernière question, vous n'en envisagiez qu'un seul en province du Luxembourg. J'en prends note et ne manquerai pas de revenir sur le sujet à l'automne, lorsque vous aurez eu les concertations annoncées avec vos homologues.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pérennité des points vélo dans le cadre de l'appel de marché 2016-2020" (n° 12109)

04 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voortbestaan van de fietspunten in het kader van de marktconsultatie 2016-2020" (nr. 12109)

04.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, la gestion des points vélos est attribuée, pour l'instant, à des entreprises d'économie sociale par le biais d'un appel de marché de la SNCB. Le présent contrat se clôture en août 2016. Malheureusement, le prochain appel de marché prévoit de réduire drastiquement les prestations et les financements des points vélos. Dans l'appel de marché en cours d'attribution concernant l'exploitation des points vélos pour 2016-2020, la rémunération et le niveau de service seraient diminués de 30 %. Cette mesure d'austérité n'a pour objectif que la réduction des dépenses pour la SNCB: il n'y a aucune perspective, aucune ambition, aucune réflexion politique, aucune vision à long terme.

En outre, un système de financement à trois inputs est imposé par la SNCB: paiement de prestations par la SNCB, subsides publics (communaux, provinciaux, régionaux et/ou fédéraux complémentaires), recettes générées par d'autres services proposés (réparations, locations de vélos).

Ce système est par ailleurs inadapté au contexte wallon: même si elle est en nette augmentation, la part modale du vélo en Wallonie (1,3 %) est encore faible, ce qui implique une difficulté d'avoir comme en Flandre (13,9 %) des recettes importantes générées par d'autres services.

Les opérateurs se retrouvent en fragilité financière, se mettent en concurrence pour obtenir des subsides des pouvoirs publics. En conséquence, seuls les opérateurs qui bénéficient d'un soutien public peuvent envisager remplir sereinement le rôle de point vélo.

En outre, le secteur des points vélos est un secteur très jeune. Les ateliers les plus anciens ont à peine cinq ans et les plus jeunes quelques mois. Dans cette réalité, le moindre changement au niveau financement peut avoir des conséquences très importantes.

À long terme, cette économie est un mauvais calcul. Une politique volontariste aurait un effet positif: l'activité des points vélos induit un report modal vers le vélo et permet donc, à terme, d'investir moins en infrastructures (le coût d'une place de parking varie de 6 000 euros à 25 000 euros), d'utiliser parcimonieusement l'espace disponible autour des gares (1,5 m² pour un emplacement vélo contre 25 m² pour une voiture).

Monsieur le ministre, vu l'importance que vous apportez à la co-modalité et à la mobilité porte-à-porte, est-ce

que la SNCB ne fait pas fausse route dans son nouvel appel de marché? La SNCB est-elle encore en mesure d'établir une concertation avec les opérateurs et les pouvoirs publics pour corriger le tir? Que comptez-vous faire pour assurer la pérennité des points vélos, notamment en Wallonie?

04.02 François Bellot, ministre: Monsieur Cheron, la SNCB m'informe que, pour des raisons budgétaires, il a en effet été décidé de modifier son mode de financement des points vélos lors du prochain appel de marché au mois de septembre, au travers duquel elle distinguera désormais trois types de points vélos: catégories A, B et C. Les points vélos wallons se trouvent malheureusement en catégorie B: plus de 2 500 voyageurs par jour pour moins de 1 000 emplacements vélos. Il en résultera une diminution des services demandés aux points vélos et, dès lors, des moyens alloués par la SNCB. L'appel de marché perd également sa clause sociale.

L'objectif de la SNCB consiste à modéliser les marchés à l'échelle de la gare. L'ambition de cette procédure demeure la stimulation de l'utilisation du vélo par les voyageurs ferroviaires au moyen d'un service à la clientèle de haut niveau et d'une amélioration de la qualité des dépôts pour vélos.

La procédure de marché est en cours. Toutes les offres ont été réceptionnées. La SNCB fera le nécessaire dans le cadre légal afin de garantir la continuité du service aux clients dans les années à venir.

S'agissant de la plate-forme d'intermodalité, les différents acteurs seront consultés afin de réexaminer la question du financement des points vélos. Les Régions seront également associées en vue de trouver les sources complémentaires de financement, par exemple les communes, car l'intermodalité est l'affaire de tous. Il appartient à chaque niveau de pouvoir d'agir dans le cadre qui lui a été attribué par les lois de réforme institutionnelle.

04.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ce rappel des lois et des réformes institutionnelles, qui ne nous sont évidemment pas étrangères.

J'acte tout d'abord que l'appel de marché a bien eu lieu dans les conditions que j'ai décrites, mais cela ne me réjouit guère, car je pense que, de la sorte, la sous-utilisation perdurera. Vous avez entendu les chiffres qui témoignent d'une grande différence entre la part modale du vélo en Flandre et en Wallonie. Mme Temmerman intervient souvent à ce sujet en se plaignant à juste titre de plusieurs manquements du côté flamand, mais c'est encore plus vrai du côté wallon.

Enfin, monsieur le ministre, on parle tantôt de co-modalité tantôt d'intermodalité. Un jour, nous devons choisir un terme unique, car lorsque l'on nomme mal les choses, on ajoute à la misère du monde – en l'occurrence, à celle des vélos. J'espère que les rapports entre les différents niveaux de pouvoir – Régions, communes, provinces – vont insuffler une véritable politique dynamique, en particulier en Wallonie.

Je sais que vous êtes un ministre fédéral, je ferai donc ce qu'il faut pour que des questions soient posées au niveau wallon aussi pour que nous ayons plus de dynamisme. Je ne voudrais pas que nous soyons obligés de constater une fois de plus, dans quelque temps, que la Wallonie reste encore en retrait dans l'utilisation du vélo en lien avec les autres transports en commun. C'est vous-même qui parlez de chaîne de mobilité, et la force d'une chaîne se mesure toujours en son maillon le plus faible.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tolerantie voor rijden onder invloed van alcohol" (nr. 12130)

05 Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tolérance pour la conduite sous l'effet de l'alcool" (n° 12130)

05.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, in juni heeft het BIVV de resultaten van een gedragsstudie bekendgemaakt. Het komt erop neer dat Belgen veel te tolerant zijn als het gaat over rijden onder invloed van alcohol.

Dat is niet verwonderlijk. Uit een vroegere Europese studie, uitgevoerd in 17 Europese landen, krijgt men

een identiek beeld: 18 % van de Belgen gaf aan in de maand waarin het onderzoek werd uitgevoerd onder invloed te hebben gereden. Alleen Frankrijk doet het met 22 % slechter. Ter vergelijking, in Finland gaat het om 1 %, in Zweden om 2 %, in Denemarken om 5 % en in Nederland om 6 %. Dat is dus 18 % bij ons.

Ik moet het u niet vertellen. Wij hebben veel te veel verkeersdoden. Ook daar zitten wij aan de top in Europa en zijn wij de slechte leerling van de klas: 25 % van de dodelijke ongevallen is te wijten aan alcohol. Enerzijds, moet men dit vermijden door het vergroten van de pakkans en hogere boetes, anderzijds denk ik dat wij ook iets aan de mentaliteit moeten doen. Een wijziging van de mentaliteit is een van de moeilijkste zaken. Uit de vele studies blijkt echter dat wij een mentaliteitsprobleem hebben en dat wij veel te tolerant zijn met het gebruik van alcohol en rijden.

Mijnheer de minister, welke concrete plannen hebt u om de tolerantie voor rijden onder invloed van alcohol bij de Belgische bestuurder terug te dringen?

In uw beleidsverklaring zegt u duidelijk geen voorstander te zijn van het rijbewijs met punten. Nochtans hebben studies bewezen dat het rijbewijs met punten in combinatie met het verhogen van de pakkans de verkeersveiligheid zeker ten goede komt. Uw Vlaamse collega is daar ook voorstander van. Onlangs zei hij nog dat de argumenten tegen het rijbewijs met punten een na een wegvallen: "De weg ligt open voor een rijbewijs met punten". Zult u ook hiervoor de nodige stappen ondernemen, mijnheer de minister?

Het BIVV pleit voor een door de rechter verplicht alcoholslot voor hardleerse chauffeurs. Ik heb met collega's ter zake een wetsvoorstel ingediend. Zult u de aanbeveling van het BIVV volgen? Zo neen, waarom niet?

05.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, collega's, alcohol achter het stuur is en blijft inderdaad een probleem als we weten dat er alcohol in het spel is bij een op de vier verkeersongevallen met dodelijke afloop.

Zoals ik in mijn beleidsverklaring reeds te kennen gaf wil ik inzetten op meer alcoholcontroles. Dit zal gebeuren in overleg met mijn collega's, de ministers Jan Jambon en Koen Geens. Ook wil ik werk maken van het invoeren van een nultolerantie voor onervaren bestuurders, juridisch vertaald in 0,2 promille, waardoor zij tijdens de eerste drie jaar na het behalen van hun rijbewijs zo goed als geen alcohol mogen consumeren als zij het stuur willen nemen. Ik voeg eraan toe dat over de modaliteiten van deze nieuwe maatregel nog met de partners moet worden onderhandeld. Tot slot, is mijn administratie bezig met het uitwerken van een wetsontwerp om de regelgeving over het alcoholslot aan te passen opdat hardleerse drinkers en mensen met een hoog promillage door de rechter verplicht zullen worden om een alcoholslot te laten installeren in hun voertuig. Het BIVV is daar inderdaad ook voorstander van. Ik ben van mening dat dit nuttige instrument dat in Amerika maar ook in Zweden al tientallen jaren zijn diensten heeft bewezen in België veel te weinig wordt gebruikt.

Ik wil eerst en vooral – weerom tezamen met Justitie – werk maken van een volledige en accurate databank over de vervallenverklaring Mercurius. Jarenlang had de politie tijdens controles op het terrein nauwelijks of geen zicht op een eventuele vervallenverklaring, wat toch cruciaal is om een zinvol controlebeleid te voeren. De IT-diensten van Mobiliteit en Justitie stellen alles in het werk om de nodige gegevens te koppelen opdat de databank Mercurius op korte termijn operationeel kan zijn.

Het heeft momenteel duidelijk geen zin om in te zetten op het rijbewijs met punten als de data waarover de politie beschikt niet volledig en *à jour* zijn. Eens Mercurius naar behoren draait, kunnen we ons verder bezinnen over de opportuniteit van een puntensysteem. Zoals ik echter al aangaf in mijn beleidsverklaring zijn er aan het rijbewijs met punten ook perverse neveneffecten verbonden zoals mensen die rijden zonder rijbewijs of het onderling uitwisselen van punten. Ik bestudeer dus eer ik begin.

Je ne suis pas contre le permis à points. Nous allons entreprendre une étude. Mais en Angleterre, 40 % des personnes auxquelles on a retiré le permis à points continuent à rouler. Il y a donc un effet immédiat puis une certaine accoutumance s'installe. Donc l'étude associera le SPF, FOD et le BIVV.

05.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben in ieder geval blij dat u zegt dat u niet tegen het rijbewijs met punten bent.

Ik wil die studie zeker afwachten. U zegt dat in Engeland is bewezen dat mensen wiens rijbewijs werd

afgenomen toch nog rijden. Ik kan u verzekeren dat er vandaag ook in België mensen zijn wiens rijbewijs werd afgenomen en toch nog rijden. Dit is niet echt een argument. Er werden onder andere in Frankrijk studies uitgevoerd die bewezen hebben dat de verkeersveiligheid echt veel verhoogd is na de invoering van het rijbewijs met punten. Ik ben in ieder geval blij dat u bereid bent om dit te bekijken.

U zegt ook te werken aan een wetsontwerp in verband met het alcoholslot. Wij hebben ter zake reeds een wetsvoorstel ingediend. Dit kan eventueel samen worden bekeken.

Wat ik minder goed vind, is de nultolerantie voor onervaren bestuurders. Er is eigenlijk bewezen dat alcoholgebruik het meest voorkomt bij bestuurders van 35 tot 50 jaar en niet zozeer bij onervaren bestuurders. Ik vind niet dat wij de jeugd moeten culpabiliseren. Dit houdt ook verband met tolerantie. Ik meen dat de jeugd minder tolerant staat tegenover rijden onder invloed. Het is vooral de groep van 35 tot 50 jaar die moet worden aangepakt.

Ik zal ook uw collega's Jambon en Geens ondervragen over de alcoholcontroles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinstation in Haasrode" (nr. 11684)

06 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Haasrode" (n° 11684)

06.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, in februari van dit jaar heb ik al een vraag gesteld aan uw voorganger, mevrouw Galant, over de mogelijke inplanting van een treinstation in Haasrode. Ik kreeg toen een nietszeggend antwoord over een studie betreffende de technische mogelijkheden en de haalbaarheid van een stopplaats in Haasrode. Over een timing bleef de toenmalige minister in het ongewisse. Ik heb ook nu geen enkel idee of de studie al dan niet loopt. Uit het antwoord kon ik dat ook niet echt opmaken.

Mijnheer de minister, deze vraag bestaat al veel langer dan vandaag. Al jaren ijveren diverse instanties voor de implementatie van een treinstation in Haasrode om de verkeersinfarcten in en rond Leuven te verlichten. Niet alleen de stad Leuven, maar ook de bedrijven van de industriezone Haasrode en de hogeschool UC Leuven-Limburg (UCLL) zijn vragende partij om een stopplaats in Haasrode te realiseren.

Op 18 mei 2016 woonde ik de voorstelling bij van het nieuwe vervoersplan 2017 voor Vlaams-Brabant. Dat was een bijzonder interessante uiteenzetting. Jammer genoeg moest ik vaststellen dat geen enkele van de genoemde studies ging over een mogelijke stopplaats in Haasrode. De studie werd daar in elk geval niet aangehaald als een prioriteit.

Loopt die studie al dan niet? Dat konden we uit het antwoord van de toenmalige minister echt niet uitmaken.

Bent u op de hoogte van de prangende vraag van de stad Leuven, de bedrijven van Haasrode en de hogeschool om een stopplaats te realiseren?

Als de studie lopende is, in welk stadium zit ze nu? Wat gebeurt er in dat verband met het vervoersplan 2017?

06.02 Minister François Bellot: Ik ben inderdaad op de hoogte van de vraag vanuit Leuven.

De NMBS voert een studie uit in het kader van haar deelname aan de besprekingen van het project Regionet Leuven. De maatschappij laat me weten dat, als ze op basis van de studie zou besluiten om een stopplaats in Haasrode te openen, ze dat onmogelijk kan realiseren tegen december 2017.

06.03 Karin Jiroflée (sp.a): Dat begrijp ik uiteraard.

U begrijpt dat we er na al die jaren spoed achter willen zetten. Als de opening niet mogelijk is tegen 2017, hoor ik ook van u niet wat de timing dan wel is. Aangezien die al zoveel jaren wordt beloofd, verbaast het me dat blijkbaar niemand me een timing kan geven.

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

07 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les marchés publics d'Infrabel en lien avec la sécurité" (n° 12435)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un système de freinage automatique dans les trains de marchandises" (n° 12566)

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheidsopdrachten van Infrabel en het veiligheidsaspect" (nr. 12435)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitrusting van goederentreinen met een automatisch remsysteem" (nr. 12566)

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 8 juin 2016, le député, Wouter Raskin, tenait des propos assez graves dans notre commission. Selon lui, "le tronçon où a eu lieu l'accident de Saint-Georges-sur-Meuse n'est pas équipé en système TBL1+ en raison d'un problème lié à un marché public sur lequel planaient des suspicions de fraude".

En effet, il nous expliquait qu'une entreprise flamande (Elgeka) décrocherait pratiquement tous les contrats de sécurité de Tuc Rail, filiale d'Infrabel, pour les chantiers en province de Liège. Selon lui, la société braderait systématiquement les prix, qui s'avèreraient dépassés par la suite. L'adjudication des travaux aurait été effectuée en 2014, mais jamais les travaux!

Évidemment, Infrabel a réagi, garantissant que le tronçon était équipé. Pour Infrabel, le marché en question concerne plutôt la concentration des cabines de signalisation, pas le TBL1+ spécifiquement. Mais d'autres sources avancent que ce marché aurait effectivement été étendu à l'installation du système TBL1+. J'ajoute que, lors d'une des réunions de commission consacrées à la sécurité, nous avons eu une explication d'une déléguée d'Infrabel, qui nous a précisé que ce tronçon était considéré comme tronçon indépendant.

Monsieur le ministre, ce dossier est pour le moins confus. De graves accusations ont été portées par M. Raskin. À ce stade, je n'ai pas entendu de réponse claire. Disposez-vous d'éléments susceptibles de corroborer les dires de notre collègue? Le marché, qui concernait la concentration des cabines, a-t-il été étendu à l'installation du TBL1+? Concrètement, des litiges ont-ils été déposés devant la justice? Comment la situation a-t-elle évolué depuis que Tuc Rail a été réintégré dans le giron d'Infrabel? Enfin, un audit des procédures de marchés publics d'Infrabel et de ses filiales ne serait-il pas utile?

07.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, begin 2015 ondervroeg ik uw voorganger over het aantal goederentreinen op het Belgische spoornet dat is uitgerust met het TBL1+-remsysteem.

Uit haar antwoord destijds bleek dat slechts 40 % van het totaal aantal locomotieven voor het goederenvervoer die een toelating hebben om het Belgische spoornet te gebruiken, uitgerust was met het TBL1+-systeem. Het probleem leek zich vooral te situeren bij de buitenlandse spoorvervoerders. NMBS Logistics had immers al een groot deel van haar vloot uitgerust met een extra veiligheidssysteem, in eerste instantie TBL1+.

Ik heb hierover drie concrete vragen.

Wat is de stand van zaken op dit moment? Hoeveel procent van het totaal aantal goederentreinen op het Belgische spoornet is uitgerust met TBL1+ of een gelijkwaardig veiligheidssysteem?

Hoeveel procent van het aantal goederentreinen bestuurd door personeel van NMBS Logistics is uitgerust met TBL1+ of een gelijkwaardig veiligheidssysteem?

Hoeveel procent van het aantal buitenlandse goederentreinen dat gebruik maakt van het Belgische spoornet, is uitgerust met TBL1+ of een gelijkwaardig veiligheidssysteem?

07.03 François Bellot, ministre: Infrabel nous fait savoir que le signal B222 franchi par le conducteur de train, alors qu'il était rouge, se trouve dans le tronçon de pleine voie Hermalle-sous-Huy/Amay et n'est pas encore équipé TBL1+. L'équipement TBL1+ du signal était prévu dans le cadre d'un marché passé en 2014 après une adjudication publique. Ce marché, qui a été attribué par Infrabel à l'entreprise Elgeka, a été notifié le 24 juin 2015 et les travaux ont commencé le 7 septembre 2015.

Na de vaststelling van het aantal tekortkomingen ten laste van Elgeka die de goede uitvoering van de werken op de helling zetten, heeft Infrabel op 4 maart 2016 eenzijdig beslist om de opdracht te verbreken.

Le marché en question prévoyait l'installation d'une signalisation à enclenchement électronique qui s'appelle "poste à logique programmable" (PLP) eu égard à la concentration des cabines et à la préparation de l'installation de l'ETCS. Dans ce cadre électronique, l'installation de la TBL1+ ne demande qu'un effort supplémentaire minimal et était prévu dans le cahier de charges en question.

De opdracht in kwestie gaf inderdaad aanleiding tot het indienen van beroepen bij de Raad van State. In dit kader heeft de Raad van State onder meer een beroep verworpen en geoordeeld dat de beslissing van Infrabel om de opdracht aan Elgeka te gunnen gegrond en degelijk gemotiveerd was.

Avant l'existence d'Infrabel, Tuc Rail dépendait de la SNCB unitaire. Depuis 2005, Infrabel est devenue actionnaire majoritaire et Tuc Rail s'est entièrement inscrite dans la stratégie d'Infrabel. En 2013, une nouvelle convention a été conclue entre les deux sociétés afin de régler la gouvernance et les modalités de leur coopération. De multiples audits internes et externes, dont ceux de la Cour des comptes, sont déjà régulièrement réalisés sur les activités de Tuc Rail et d'Infrabel dans le cadre des marchés publics.

07.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je prends bonne note de la communication du ministre et d'Infrabel.

Je ne peux les contester, mais je constate un décalage entre les accusations assez graves formulées par M. Raskin et les éléments de fait transmis. Je constate que le Conseil d'État a été saisi du litige. Par ailleurs, je ne manquerai pas de rester attentif à l'évolution du dossier. J'entends bien que des audits généraux sont demandés et que la Cour des comptes les réalise à notre demande. On l'a bien remarqué au sujet des contrats de gestion. Mais dans le cas présent, les accusations de M. Raskin quant à l'attribution de marchés de manière exclusive à une seule firme dans une même province sont particulièrement graves. Cela n'est pas rien!

Je reviendrai avec d'autres questions concernant d'autres dossiers en lien avec Tuc Rail dans cette même province et concernant cette même firme.

07.05 Wouter Raskin (N-VA): Met alle respect, ik heb vooral een antwoord gehoord op de vraag van de heer Cheron en niet zozeer op mijn concrete vragen.

07.06 Minister **François Bellot**: (...)

07.07 Wouter Raskin (N-VA): Ik zal de vraag opnieuw indienen, mijnheer de minister. Dank u wel.

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

08 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de volgende aflevering van Leuven Rechtdoor" (nr. 12497)

08 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suite du volet Louvain tout droit" (n° 12497)

08.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat ik over de vliegtuigroute Leuven Rechtdoor een vraag stel en het zal zeker ook de laatste keer niet zijn.

Vorige keer, op 15 juni, hadden we het onder meer over een rechtvaardige spreiding en dat is waar het schoentje wringt. In de regio Haacht hebben wij altijd al 70 % van het dalende verkeer gehad. Gemiddeld

was dat over de laatste tien jaar zelfs 82 %. Nooit heeft daar iemand over geklaagd. Iedereen gaat er altijd vanuit dat bij de baten van een luchthaven naast tewerkstelling en economische belangen ook de kosten horen, namelijk het vliegtuiglawaai. Alleen moet iedereen wel zijn steentje bijdragen aan die kosten en dat is sinds Leuven Rechtdoor niet meer het geval. Er wordt nu echt veel te veel verkeer boven één regio geconcentreerd, terwijl er op sommige routes zo goed als niet meer wordt gevlogen.

We hebben nu ook een behoorlijk stuk van het stijgende verkeer. Ik weet ook wel dat daarbij de windrichting en een aantal andere technische elementen meespelen. Dat laten we echt wel buiten beschouwing, want dat weten we ook wel. Alleen is het nu zo dat de route Leuven Rechtdoor meer lawaai veroorzaakt door de stijgende vliegtuigen die erbij zijn gekomen. Ze zorgt ervoor dat de rustdagen zijn verdwenen en we slikken zowel dalend als stijgend verkeer op diezelfde route. De billijkheid, de rechtvaardigheid en de eerlijke spreiding zijn er niet meer en daar gaat het mij over.

Ik toon u even de monitoring van het vliegtuiglawaai in de maand februari op twee plaatsen, Bertem en Tildonk. In de maand februari van dit jaar, zoals u hier kunt zien, is er twee keer geluidsoverlast in Bertem geregistreerd. Daaronder ziet u de geluidsoverlast op het meetpunt in Tildonk. Dat is sprekend, ik hoef daar niets meer over te zeggen. Dat gaat over alle dagen en over behoorlijke geluidsoverlast.

Mijnheer de minister, ik wil heel duidelijk stellen dat ik er niet voor pleit om alles terug naar Leuven West te brengen, ik pleit alleen voor een billijke spreiding. Ik stel deze vraag zo snel na de vorige omdat ik weet dat u ondertussen de burgemeesters van de regio hebt gezien en een aantal actiescomités hebt ontvangen. Ik vroeg mij af of u al zicht hebt op de actie die u zult ondernemen?

08.02 Minister **François Bellot**: (...) 2014 bestaande routes heeft bevolen. De rechtbank heeft geoordeeld dat het verslag van Belgocontrol van juni 2015 niet bewees dat de nieuwe procedure 07 Rechtdoor op milieuvlakt illegaal of verkeerd was.

Tot slot, kan ik u meedelen dat ik momenteel alle partijen raadpleeg die bij de problematiek betrokken zijn, teneinde tot een billijke oplossing te komen.

08.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik weet dat u de partijen aan het zien bent. Ik wilde alleen weten of u ondertussen al een idee hebt over welke richting het uitgaat, maar ik zal er na het reces onmiddellijk op terugkomen, want de vorige keer hebben wij een goed gesprek gehad, maar nu lijkt uw antwoord mij nietszeggend.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure bij het vergeten van een abonnement" (nr. 12539)

- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het optreden van een treinbegeleider die een kind van 13 jaar in een station zonder personeel uit de trein heeft gezet" (nr. 12682)

09 **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure à suivre en cas d'oubli d'un abonnement" (n° 12539)

- M. **Jean-Jacques Flahaux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le débarquement dans une gare sans personnel d'un enfant de 13 ans" (n° 12682)

09.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, komt de heer Flahaux?

De **voorzitter**: Nee.

09.02 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de procedure bij het vergeten van een abonnement is iets meer dan een jaar in voege, maar geregeld kunnen wij klachten lezen of ontvangen wij zelf klachten over aberraties omtrent de toepassing ervan. Zo gebeurde het op 16 juni dat een

dertienjarig jongetje dat blijkbaar zijn abonnement was vergeten, door de conducteur van de trein werd gegoooid.

Ik heb in deze commissie altijd gezegd, ook aan uw voorgangster, dat de procedure mij moeilijk lijkt. Wie zijn abonnement vergeet, moet 8 euro boete betalen indien hij of zij onvoldoende geld op zak heeft om een ticket en de boete te betalen. Wie wel voldoende geld bij zich heeft, moet de prijs van het ticket betalen plus 7 euro boete en de administratieve kosten kunnen nadien teruggevorderd worden. Volgens mij is dat veel te ingewikkeld.

Mijnheer de minister, de nieuwe procedure bij het vergeten van een abonnement is nu een jaar van kracht. Wordt die procedure geëvalueerd? Is de evaluatie al gepland of misschien zelfs afgerond? Kunt u al eerste conclusies meedelen en worden er eventueel wijzigingen doorgevoerd?

Hoeveel klachten heeft de NMBS al ontvangen over de nieuwe procedure bij het vergeten van een abonnement?

Indien de beweringen kloppen, welke blaam zal de conducteur krijgen voor het uit de trein zetten van een kind dat zijn abonnement vergeten is?

09.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, lorsqu'un voyageur n'est pas en possession d'un titre de transport ou que celui-ci n'est pas valable, l'accompagnateur de train doit lui proposer de lui vendre un billet au tarif "à bord". En cas de refus, il requerra un document d'identité afin de procéder à la rédaction d'un constat d'irrégularité sur le document C170. Si le voyageur refuse toute régularisation et de fournir un document d'identité, l'accompagnateur de train doit faire appel au Security Operation Center de Securail afin de demander une intervention de leur part ou de celle de la police des Chemins de fer, en vue d'exclure le voyageur du train. En présence d'un mineur, cette exclusion ne pourra avoir lieu que dans une gare où un membre du personnel de la SNCB sera à même de le prendre en charge.

De NMBS laat mij weten dat de procedure momenteel geëvalueerd wordt. Het is voorbarig om hieromtrent al informatie te geven.

De NMBS beschikt niet over statistische gegevens over het aantal klanten dat reageert naar aanleiding van het vergeten van een abonnement.

Dans le cas d'un débarquement dans une gare sans personnel, d'un enfant de 13 ans, il apparaît que les versions des deux parties, celle de la maman et celle de l'accompagnateur du train sont totalement contradictoires. L'accompagnateur réfute avoir rencontré un quelconque problème à bord de ce train, ce jour-là. Le 21 juin dernier, l'accompagnateur a été auditionné par la police des Chemins de fer et l'enquête suit son cours.

In het algemeen kunnen wij stellen dat, als een dergelijke situatie zich voordoet en bewezen is, er naast persoonlijke opvolging en coaching van de medewerker ook een sanctie zal worden toegepast.

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

Ik zal het verdere verloop van dat specifiek voorval afwachten. Volgens mij is het goed dat er een algemene richtlijn bestaat, zeker ten aanzien van minderjarige kinderen, om een andere procedure te hanteren.

Het verbaast mij dat er geen statistische gegevens beschikbaar zijn. In het verleden heb ik namelijk wel cijfers gekregen bij een soortgelijke vraag. Ik zal nogmaals aandringen op het verkrijgen van deze cijfergegevens, via een schriftelijke vraag.

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

10 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van eenzijdige verzoekschriften bij spoorstakingen" (nr. 12203)

10 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application de requêtes unilatérales lors des

grèves du rail" (n° 12203)

10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, bij de spoorstakingen in oktober van vorig jaar had Infrabel de mogelijkheid om onmiddellijk op te treden tegen personen die sporen of seinhuizen bezetten, via een eenzijdig verzoekschrift dat Infrabel had ingediend in alle gerechtelijke arrondissementen. De spoorbeheerder werd ook door onze rechtbanken in alle gevallen – het ging over 39 procedures – in het gelijk gesteld. Dat meldde uw voorgangster in haar antwoord op mijn schriftelijke vraag.

Die assertieve en proactieve houding van Infrabel was een eerste goede stap, maar blijkbaar werden er toen geen dwangsommen opgelegd. Over sancties, opgelegd door het bedrijf zelf, werd in het antwoord van uw voorgangster gesteld – ik citeer: "... dat het de minister niet bekend is of personeelsleden van Infrabel hiervoor een tuchtstraf hebben gekregen. In 2015 heeft geen enkel personeelslid van de NMBS een tuchtstraf gekregen voor spoorlopen."

Ik heb vandaag de volgende vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, hebben NMBS en Infrabel tuchtsancties opgelegd na de spoorstakingen van het najaar 2015 en het eerste semester 2016? Zo ja, kunt u per bedrijf aangeven hoeveel en welke sancties er werden genomen?

Ten tweede, is er al uitspraak in de beroepsprocedures die werden ingesteld na de gerechtelijke uitspraken naar aanleiding van de spoorstakingen van oktober 2015? Zo ja, welke? Zo nee, wat is de status en timing in deze dossiers?

Ten derde, kunt u voor alle stakingen, die dit jaar reeds plaatsvonden, een overzicht geven van de eenzijdige verzoekschriften die werden ingediend door Infrabel en in welke gevallen er effectief dwangsommen werden opgelegd?

10.02 Minister François Bellot: Mevrouw Lahaye-Battheu, wat het opleggen van tuchtsancties betreft, voor het jaar 2015, met uitzondering van 18 mei 2015, werden de stakingen binnen de vastgestelde termijn aangevraagd. Voor 18 mei 2015, waarbij het ging om een niet-erkende staking in het tractieatelier van Charleroi, werden 23 bedienden 30 minuten loon afgetrokken. Er werd geen tuchtstraf opgelegd.

Voor het jaar 2016 was er sprake van niet-erkende stakingen op 25, 26, 27, 28, 29 en 30 mei, en 1, 2 en 3 juni 2016. Voor de betrokken bedienden werd voorzien in de tuchtsanctie strenge vermaning en in een premieaftrek van 12,50 euro.

Ik ben nog niet op de hoogte van een uitspraak in beroep met betrekking tot de stakingsactie op 9 oktober 2015.

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

Ik weet niet of de cijfers die u hebt gegeven betrekking hebben op Infrabel en NMBS?

10.04 Minister François Bellot: Voor het tractieatelier gaat het over de NMBS. Voor de rest weet ik het niet zeker. Hoe dan ook werden de sancties opgelegd door HR Rail.

10.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik zal het antwoord nog eens rustig nalezen.

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

11 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie naar treinpunten" (nr. 12422)

11 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution vers des points train" (n° 12422)

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, de raad van bestuur van de NMBS heeft

vorig jaar de beslissing genomen om de loketten in een aantal stations te sluiten. Het ging toen om loketten waarbij de bedienden meer dan 60 % van de werktijd inactief waren. De NMBS meende dat zij haar personeel beter elders kan inzetten om de dienstverlening aan haar klanten te versterken, maar het kan ook niet de bedoeling zijn dat reizigers aan hun lot worden overgelaten aangezien de ticketautomaten soms niet werken.

Meneer de minister, aan uw voorgangster hebben wij met een aantal collega's meer dan eens gevraagd om de NMBS op te roepen alternatieven te onderzoeken naar het voorbeeld van bpost. De oprichting van postpunten is een succes gebleken.

Wij pleiten er dan ook voor om te evolueren naar treinpunten. Krantenwinkels of buurtwinkels, al dan niet aan het station, zouden in de mogelijkheid moeten zijn om treintickets te verkopen. Ik denk ook aan winkelconcessies in stations zonder loket, uitgebaat door private uitbaters, waar onder meer tickets worden verkocht en waar tegelijkertijd ook de wachtzaal en toiletruimte open is voor het publiek.

Dergelijke treinpunten in stationsgebouwen zonder loket zouden voor een zekere dynamiek zorgen en voorkomen dat het verlaten, desolate ruimtes worden.

Meneer de minister, ik wil vandaag om een stand van zaken vragen.

Volgt u het idee om te evolueren naar treinpunten? Werd deze piste al met de NMBS besproken? Wat is de stand van zaken? Op welke manier en op welke termijn ziet u dit mogelijk te maken?

11.02 Minister **François Bellot**: Volgens de NMBS maken haar klanten steeds meer gebruik van de andere kanalen die beschikbaar zijn, naast de traditionele loketten om hun vervoersbewijzen aan te kopen.

Het gaat om moderne verkoopkanalen waarin de NMBS de voorbije jaren investeerde, zoals de website en de automaten in de stations die de klok rond beschikbaar zijn. De verkoop via de verkoopautomaten vertegenwoordigt vandaag al meer dan 45 % van de verkoop tegen nog geen 10 % twee jaar geleden, ook in de stations die met loketten zijn uitgerust. De NMBS heeft beslist rekening te houden met deze wijziging in het aankoopgedrag om een distributiestrategie vast te leggen die de menselijke middelen beter inzet, daar waar ze nuttiger zijn voor de klanten.

De NMBS herinnert eraan dat de sluiting van een loket geen enkele impact heeft op het treinaanbod. Reizigers worden op geen enkele manier benadeeld in hun verplaatsingsbehoeften.

De klanten kunnen te allen tijde infokanalen als website, mobiele apparaten, Twitter en Facebook raadplegen om geholpen te worden. Buiten de openingstijden van het loket kunnen reizigers voor extra informatie ook terecht bij de klantendienst van de NMBS, zeven dagen op zeven en van 7 u 00 tot 21 u 30.

Het gebruik van de verkoopautomaten is heel intuïtief. Klanten die er niet mee vertrouwd zijn, kunnen de klantendienst van de NMBS telefonisch bereiken om assistentie te krijgen. De klantendienst heeft zelfs de mogelijkheid om de transactie op de verkoopautomaat vanop afstand voor de klant uit te voeren.

Is een verkoopautomaat uitzonderlijk toch niet beschikbaar, dan zal het boordtarief bij aankoop van het ticket op de trein niet van toepassing zijn.

De ontwikkeling van een bijkomend direct verkoopkanaal wordt nog overwogen in het kader van de uitwerking van de nieuwe beheerscontracten.

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

Voor de laatste zin is een antwoord op mijn vraag naar de mogelijkheid om voortaan ook derden, krantenwinkels, buurtwinkels en zelfstandigen de mogelijkheid te geven producten van de NMBS te verkopen.

U hebt gezegd dat die mogelijkheid nog wordt onderzocht in het kader van de nieuwe beheerscontracten. Ik hoop dat het erin zal staan, want het is volgens mij een en-en-verhaal. Het is goed dat die ticketautomaten alsnog meer mensen bereiken. U hebt het cijfer van 45 % aandeel in de verkoop genoemd ten opzichte van 10 % nog maar twee jaar geleden. Dat is een positieve evolutie.

Volgens mij zou het ook goed zijn dat in plaatsen waar er geen loket meer is, een buurtwinkel of een zelfstandige in de mogelijkheid wordt gelaten om, zoals dat nu met bpost is, bepaalde producten te verkopen. Ik hoop dat het erin zal staan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "zelfrijdende wagens" (nr. 12424)

12 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les voitures autonomes" (n° 12424)

12.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, in mei 2015 werd in de Kamer een hoorzitting gehouden over zelfrijdende wagens.

De conclusie was dat er inzake verzekeringen en aansprakelijkheid niets moet worden aangepast aan de huidige wetgeving hieromtrent. De wetgeving bepaalt wel nog dat een bestuurder te allen tijde de controle over zijn voertuig moet hebben. Dat zal moeten worden aangepast en ook aan de Wegcode zal mogelijk moeten worden gesleuteld.

Mijnheer de minister, is intussen duidelijk welke wijzigingen aan de Wegcode noodzakelijk zouden zijn om de introductie van zelfrijdende wagens op ons wegennet mogelijk te maken? Zo ja, kunt u die wijzigingen toelichten en een timing voor de realisatie geven?

12.02 Minister François Bellot: Mevrouw Lahaye-Battheu, deze oefening moet voor mij op internationaal niveau plaatsvinden. België heeft een traditie van actieve betrokkenheid in de internationale organen, zoals de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. Het is in dat forum dat de regels over de controle over het voertuig worden vastgesteld, die vervolgens in nationale regelgeving worden omgezet. Mijn administratie is ook actief in de organen van de Europese Commissie op dit gebied.

Wij volgen een incrementele benadering die rijassistentie steeds verder toelaat, met de zelfrijdende wagens als einddoel. In die zin moet ook de nieuwe interpretatie van artikel 8.5 van de Conventie van Wenen worden opgevat. Daardoor zijn alle huidige rijassistentiesystemen conform de regelgeving.

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

12.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, une question de Mme Cassart-Mailleux qui n'était pas jointe apporte aussi des éléments un peu complémentaires à cette question et à ma réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gsm'en achter het stuur" (nr. 12466)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 13114)

13 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du GSM au volant" (n° 12466)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du GSM au volant" (n° 13114)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, met de lancering van de campagne van het BIVV was gisteren nog volop in het nieuws dat het gsm-gebruik achter het stuur voor grote afleiding zorgt. Het risico op een ongeval zou drie tot vier keer hoger zijn. Bij sms'en is dat zelfs 23 keer groter.

Volgens het BIVV zou 32 % van de bestuurders de telefoon niet handenvrij opnemen tijdens het rijden. Meer dan de helft van de bestuurders leest sms'en achter het stuur, meer bepaald 80 % van de twintigers, 72 % van de dertigers, 64 % van de veertigers. Vooral bij de jongere generaties kan men dus spreken van een mentaliteitsprobleem of van de gewoonte om de smartphone permanent te raadplegen.

Volgens de verkeerswet is niet handenvrij bellen achter het stuur een overtreding van de tweede graad. Die wordt bestraft met een onmiddellijke inning van 110 euro. Uw voorgangster heeft destijds aangekondigd dat ze bereid was om te discussiëren over een verhoging van de boete om daadwerkelijk voldoende afschrikkingeffect te geven. Ze wou ook werk maken van een zwaardere straf bij recidive.

Hoe evalueert u het gsm-gebruik achter het stuur?

Hoe kunt u het gedrag van gsm'ende bestuurders bijsturen? Welke acties plant u daartoe?

Bent u van plan om de bestraffing aan te passen, al dan niet bij recidive?

Hebt u al contact gehad met de minister van Binnenlandse Zaken over de handhaving met betrekking tot het gsm-gebruik achter het stuur? Het gevoel is toch dat er op dat vlak nog wel een tandje kan worden bijgestoken.

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, het probleem van het gsm'en achter het stuur staat volop in de actualiteit. Gisteren nog werd de nieuwe campagne van het BIVV gelanceerd. Vorige weekend hield uw Vlaamse collega nog een pleidooi om het gsm-signaal in vrachtwagens te blokkeren, zodat vrachtwagenchauffeurs hun gsm gewoonweg niet meer kunnen gebruiken achter het stuur.

In mijn streek werd onlangs een opmerkelijk vonnis uitgesproken. Een vrouw die haar auto bestuurde met gsm tussen schouder en oor maar met beide handen aan het stuur, werd vrijgesproken, ook al overtrad ze, aldus de rechtbank wel artikel 8.3 van de Wegcode: "Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig goed in de hand hebben".

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt in verband met het gebruik van de gsm achter het stuur? Overweegt u een andere aanpak? Zo ja, in welke zin?

Is het volgens u een inbreuk op de wetgeving als men de auto bestuurt met de gsm tussen schouder en oor maar met beide handen op het stuur?

13.03 Minister François Bellot: Het volstaat om in het verkeer om zich heen te kijken om de resultaten van het attitudeonderzoek van het BIVV bevestigd te zien. Het staat buiten kijf dat dergelijk gedrag de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Met de hand bellen achter het stuur kost op dit ogenblik 110 euro. Als men voor de rechter moet verschijnen, kan de boete oplopen tot 1 500 euro en kan het rijbewijs worden ingetrokken. Ik ben van oordeel dat een verdere sensibilisering meer impact zal hebben dan de verhoging van de boetes.

Ik kan me vandaag moeilijk uitspreken over de blokkering van het gsm-signaal in voertuigen. De verschillende technologieën daarvoor moeten eerst geëvalueerd worden. Willen we bijvoorbeeld zo ver gaan dat zelfs de passagiers verhinderd worden hun gsm te gebruiken?

Wat mij betreft, moeten we vooral naar een gedragsverandering streven. Maar ik ben niet tegen gepaste voertuigtechnologieën. Het privé-initiatief kan hier ook toe bijdragen. Zoals de verzekeringsmaatschappijen nu in lagere premies voorzien voor voertuigen die uitgerust zijn met een data-event recorder, zouden ook aangepaste premies kunnen aangerekend worden voor voertuigen die zijn uitgerust met een gsm-blokkeringssysteem.

Ik heb vooralsnog geen contact gehad met mijn collega bevoegd voor Binnenlandse Zaken voor de inbeslagname van gsm's. Dergelijke projecten zouden ook met Justitie moeten worden besproken. Weliswaar betreft artikel 8.4 van de Wegcode enkel het gebruik van draagbare telefoons die in de hand worden gehouden. Een bestuurder die zijn gsm tussen hoofd en schouder houdt, kan wel veroordeeld worden op basis van artikel 8.3 van de Wegcode, indien kan worden bewezen dat hij zijn voertuig niet voldoende in de hand had. Daarvoor is het belangrijk dat de verbalisant de omstandigheden van de

overtreding in het proces-verbaal goed beschrijft. Volgens mij is het daarom niet nodig om de Wegcode aan te passen.

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik bedank de minister voor zijn antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation d'herbicide par les filiales et sous-traitants d'Infrabel" (n° 12652)

14 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van onkruidverdelgers door de dochterondernemingen en onderaannemers van Infrabel" (nr. 12652)

14.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, en mai 2015, je posais une question écrite à votre prédécesseure concernant le type et la quantité de désherbant utilisé pour l'entretien des voies, quais et autres propriétés d'Infrabel et de la SNCB.

Une donnée fondamentale manquait dans la réponse de la ministre de l'époque, à savoir la donnée relative aux quantités utilisées par les sous-traitants et filiales d'Infrabel. Nous avons reparlé de cette question à l'occasion d'une résolution de nos collègues de la N-VA concernant l'utilisation du glyphosate à la SNCB. En effet, ceux-ci sont à la pointe en cette matière, en tout cas quant il s'agit de la SNCB. Pour ce qui concerne le gouvernement fédéral, c'est une autre affaire!

Mais je reviens au sujet qui nous occupe. Si le traitement des voies principales est effectué au moyen du fameux "train désherbant", le traitement des voies accessoires (faisceaux, lignes industrielles, abords, autres surfaces) serait effectué par des firmes spécialisées. Il semblerait aussi qu'Infrabel n'ait aucune idée des produits utilisés et en quelles quantités, ce qui est assez étonnant.

Dans sa réponse, Mme Galant signifiait que "depuis 2015, Infrabel demande aux entreprises quels sont les produits utilisés et en quelles quantités. Infrabel ne dispose pas encore des premières réponses à sa demande de renseignements. La première analyse (y compris la comparaison des produits utilisés) sera faite mi-2015".

Nous sommes à la mi-2016. Il me semble donc urgent de recevoir une réponse à ces questions. Dès lors, monsieur le ministre, quelles quantités d'herbicide sont-elles utilisées par ces firmes pour le traitement des zones concernées? Quels sont les produits utilisés par les éventuels sous-traitants? Autrement dit, quels sont les résultats de cette analyse?

14.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, cher collègue, dans un premier temps, permettez-moi de vous renvoyer aux éléments de réponse communiqués en septembre 2015 dans le cadre de la question écrite n° 439.

Les firmes effectuant le désherbage des zones concernées sont des firmes spécialisées disposant des agréments requis et qui ont été sélectionnées par voie de marché public.

Le tableau que je vais vous remettre fait état des quantités de produits sous les noms commerciaux utilisés en 2015, lors des deux campagnes de désherbage. Il s'agit de données spécifiques aux produits utilisés par les firmes sur les terrains d'Infrabel.

Selon cette dernière, les firmes désignées ne font pas appel à la sous-traitance. Je vais vous transmettre une copie papier du tableau reprenant les résultats de l'analyse demandée.

Par ailleurs, d'après Infrabel, les conclusions pour le réseau complet sont les suivantes: l'utilisation selon la sélectivité des produits équivaut à 34 % d'herbicides sélectifs et à 66 % d'herbicides. L'utilisation selon le mode d'action des produits équivaut à 99,5 % de produits foliaires, à 0,5 % d'herbicides de sol anti-germinatifs. En 2015, on a enregistré un cumul de 6,4 tonnes de substances actives mises en œuvre pour une surface totale de 2 000 hectares. Ces chiffres concernent les usages exclusifs d'Infrabel pour les deux campagnes de 2015.

14.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et les compléments écrits que je vais analyser, évidemment, avec beaucoup d'intérêt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intermodalité train et vélo internationale" (n° 12662)

15 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale intermodaliteit trein en fiets" (nr. 12662)

15.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le transport des vélos dans les trains internationaux est actuellement entravé par l'absence d'obligation pour les compagnies ferroviaires internationales de prendre les vélos non démontés. Ainsi, Thalys qui est une société privée, les ICE et la plupart des TGV rendent impossible la combinaison train et vélo pour des longues distances. Les trains internationaux classiques, qui le permettaient, sont peu à peu supprimés, tel le Bruxelles-Bâle depuis le 3 avril dernier. En conséquence, les cyclistes n'ont plus d'autres choix que la voiture ou l'avion pour partir en vacances avec leur vélo, ce qui ne contribue pas à une politique européenne de mobilité durable, vous en conviendrez.

La Commission européenne vient de lancer un processus de révision de sa réglementation 1371/2007 sur les droits des passagers ferroviaires et les obligations des compagnies qui les transportent. C'est une occasion unique d'améliorer les choses pour les propriétaires de vélos, de chaises roulantes et d'autres attelages spécifiques.

Monsieur le ministre, que pourriez-vous mettre en oeuvre à votre niveau pour renforcer l'intermodalité train et vélo d'un point de vue européen? Soutiendrez-vous les associations cyclistes européennes dans l'élaboration de ce nouveau règlement?

15.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'article 5 du règlement 1371/2007 relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires prévoit déjà que les entreprises du rail accordent aux passagers de prendre leur bicyclette dans le train - le cas échéant, contre paiement - à condition qu'elle soit facile à manipuler, qu'elle ne nuise pas aux services ferroviaires spécifiques et que le matériel roulant le permette.

En effet, des vélos peuvent déjà être embarqués à bord des trains internationaux, avec ou sans fourgon, dans la limite de leurs capacités techniques. C'est pourquoi les exploitants de trains à grande vitesse obligent un démontage partiel et un emballage du vélo converti ainsi en bagage à main dans la mesure où aucun fourgon n'est prévu dans la composition de ces trains.

La révision du règlement précité est prévue à moyen terme par la Commission, mais les discussions n'ont pas encore débuté. Quand elles auront commencé, les agents de mon administration y participeront. Il est également possible que les associations cyclistes soient consultées.

En préparation de la révision du règlement, Steer Davies Gleave, nommé par la Commission européenne, a consulté les parties prenantes au sujet de la mise en œuvre du règlement 1371/2007 dans tous les États membres.

La consultation fait partie d'une étude plus vaste qui aidera la Commission à mieux comprendre la situation actuelle, à évaluer les problèmes de protection des droits et obligations des usagers du trafic ferroviaire dans l'Union européenne et à obtenir une meilleure vue des domaines d'action possibles.

L'autorité belge chargée de l'application du règlement a participé à l'enquête menée par Steer Davies Gleave en vue de défendre les intérêts des voyageurs belges. En outre, les groupes d'intérêt tels que la Fédération des passagers européens ont également eu l'occasion d'être entendus.

15.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je ne puis que vous inviter et vous encourager, dans le cadre de la révision du règlement 1371/2007, à faire

en sorte que notre pays soit particulièrement à la pointe du combat en faveur de la combinaison train international et vélo. Voilà un objectif positif et dynamique pour les populations européennes.

L'Europe, c'est un peu comme le vélo: quand on ne pédale pas, on tombe!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de taalevenwichten bij CEO's, directie en leden van de raad van bestuur bij de NMBS en Infrabel" (nr. 12663)

16 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les équilibres linguistiques au niveau des CEO, de la direction et des membres du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel" (n° 12663)

16.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, om de zoveel tijd lezen wij in de kranten dat de regering denkt aan de benoeming van een nieuwe CEO, de opvolging van directieleden en de benoeming van nieuwe leden van de raad van bestuur.

Als ik die kranten mag geloven, zijn affiniteit met regeringspartijen en de juiste taalrol blijkbaar meer van belang dan bekwaamheid. Ik voeg er meteen aan toe dat dit in het verleden precies hetzelfde was; dat heb ik trouwens ook vermeld in de schriftelijke neerslag van mijn vraag. Wij zijn nu echter in 2016. De maatschappij werd gesticht in 1926 en misschien is het tijd om op een andere manier te benoemen, en niet zoals in Vlaanderen, waar dit blijkbaar op het lijf van de administrateur-generaal is geschreven.

Stel dat de meest bekwame een Chinees, een Indiër, een Amerikaan, een Congolees of iemand van nog een andere nationaliteit zou zijn, wat zijn dan de gevolgen daarvan? Blijft men dan bij het uitgangspunt dat alleen een Belgische CEO — in het verleden was het een Luxemburger — voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel kan zijn? Zo nee, als men dus voor iemand van Amerikaanse of van een andere nationaliteit zou kiezen, welke wetgeving moet dan worden aangepast?

16.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, de wet van 21 maart 1991 legt geen nationaliteitsvereiste op aan de leden van de raad van bestuur. Uitsluiting van burgers van andere Staten die deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte lijkt alleszins niet toegestaan, gelet op het principe van het vrij verkeer van diensten.

Gelet op de samenlezing van artikel 162^{quater}, 8^e lid, van de wet van 21 maart 1991 en hoofdstuk 2, artikel 4 van het personeelsstatuut wordt voormeld principe uitdrukkelijk bevestigd voor de gedelegeerde bestuurder die Belg moet zijn of burger van een andere staat die deel uitmaakt van de Europese Economische Ruimte.

De NMBS is onderworpen aan de gecoördineerde wetten van 18 juli 1967 op het gebruik van de talen in bestuurlijke zaken. Deze wetgeving legt aan de NMBS het gebruik van het Frans of het Nederlands op, intern en in de betrekkingen met plaatselijke of gewestelijke diensten. De leden van de raad van bestuur, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder, dienen voor de goede werking van de NMBS bijgevolg het Nederlands of het Frans machtig te zijn.

De wet van 21 maart 1991 legt bovendien een aantal complementariteiten op. Ten eerste, de voorzitter van de raad van bestuur behoort tot een andere taalrol dan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, volgens artikel 162^{bis}, § 5, van de wet van 21 maart 1991. Ten tweede, de gedelegeerd bestuurder van de NMBS behoort tot een andere taalrol dan deze waartoe de gedelegeerd bestuurder van Infrabel behoort, volgens artikel 162^{bis} – 1 van de wet van 21 maart 1991.

Tot slot, ben ik het niet eens met uw analyse van de bekommernissen van deze regering. U verwacht wellicht een aantal zaken. Ik herinner mij inderdaad het feuilleton van de zomer van 2013 toen de pers dagelijks gewag maakte van contact tussen de heer Vande Lanotte en een nieuwe kandidaat. Toen strekten de artikelen zich uit over 12 maanden om een gedelegeerd bestuurder te vinden, maar voor ons slechts over een maand of anderhalve maand, en zij beperkten zich tot misschien vijf bladzijden in het dagblad. Ik heb de indruk dat er onder deze regering veel meer geschreven wordt over de verhoging van de productiviteit bij de spoorwegen om ze op de toekomst voor te bereiden, dan over het thema van de taalaanhangigheid.

Nogmaals, waar het in de komende jaren werkelijk om gaat, is de NMBS voor te bereiden op de uitdaging die wij in 2023 zullen moeten opnemen.

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

Ik heb de artikelen niet allemaal verzameld, maar ik herinner mij er nog zeer veel van. Vandaar dat ik in de schriftelijke neerslag van mijn vraag ook duidelijk heb geschreven dat het in het verleden inderdaad ook het geval was. Het is precies mijn bekommernis te vermijden wat wij toen gekend hebben. Daarom meen ik dat er nu op een andere manier met die bedrijven moet worden omgegaan. Ik geef het grif toe, dat was niet de meest gelukkige periode. De voogdijminister en de andere leden van de regering kwamen telkenmale met hun eigen kandidaat, en er werden veto's gesteld tegen de ene en de andere. Er werden toen mensen benoemd bij Belgocontrol, bij BAC, en in andere overheidsbedrijven, om toch maar een evenwicht te krijgen.

U hebt verwezen naar die artikelen volgens dewelke de kandidaten voor Infrabel en de NMBS van een verschillende taalrol moeten zijn. Is dat nog wel van deze tijd? Stel dat men twee bekwame kandidaten heeft, de ene Nederlandstalig en de andere Franstalig, of zelfs een derde, een Amerikaan, dan moet men toch voor de bekwaamste kiezen?

Ik geef een voorbeeld. Wij zijn met deze commissie Telenet gaan bezoeken. Dat is geen overheidsbedrijf, maar daar is de CEO iemand uit Australië of Nieuw-Zeeland. Zij hebben die persoon wel Belgisch bier laten drinken; blijkbaar was dat één van de vereisten. Uiteindelijk telt de visie waarmee die persoon naar hier komt, en volgens dewelke hij een bedrijf doeltreffend probeert te maken. Voor mij is dat belangrijker dan het taalevenwicht.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het veiligheidsrisico inzake te verkrijgen zaken in de luchthavens" (nr. 12710)

17 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le risque pour la sécurité présenté par les objets que l'on peut obtenir dans les aéroports" (n° 12710)

17.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, er is de voorbije tijd heel wat te doen geweest over de beveiliging van onze luchthavens. De veiligheidsmaatregelen die reeds bestonden, werden na de aanslagen van 22 maart nog verstrengd.

Waar niet veel aandacht voor is, is voor wat er zich nog afspeelt na de laatste veiligheidscontroles. In die zones, waar zich de vertrek gates bevinden, zijn er namelijk tal van winkels en horecazaken waar zaken kunnen verkregen worden die door een persoon met slechte bedoelingen zouden kunnen gebruikt worden als wapen. In de restaurants kan men bijvoorbeeld zonder probleem een mes krijgen. Indien men zich aan de controle van de handbagage met een gelijkaardig mes meldt, zou het veiligheidspersoneel dat in beslag nemen. Dat is een beetje vreemd, want een beetje verder kan dat dan zonder probleem.

Ten eerste, zijn er bepaalde voorschriften inzake veiligheid voor de winkels, horecazaken en of de luchthaven zelf met betrekking tot het ter beschikking stellen of te koop aanbieden van bepaalde voorwerpen? Zo ja, wat houden de voorschriften in? Op welke manier worden ze gecontroleerd? Zijn er de voorbije jaren bij de controles inbreuken vastgesteld? Zo ja, kunt u ons een overzicht van de inbreuken bezorgen?

Ten tweede, indien er geen voorschriften bestaan, hoe is dat te verklaren?

Ten derde, bent u het met mij eens dat er moet onderzocht worden of er geen potentieel veiligheidsrisico is, dat moet aangepakt worden en eventueel gereguleerd moet worden? Zo ja, welke stappen zult u hiervoor ondernemen?

17.02 Minister François Bellot: De voorschriften betreffende de aanwezigheid van verboden voorwerpen in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven, zijn beschreven in verordening nr. 3008, Commissie-uitvoeringsverordening nr. 2015/1998 en uitvoeringsbesluit nr. C2015/8005. In

uitvoeringsverordening nr. 2015/1998 staat een lijst met verboden voorwerpen.

In verband met het voorbeeld van een mes dat verkrijgbaar is in de restaurants, dat mes zal niet voldoen aan de voorwaarden om als een verboden voorwerp te worden beschouwd.

De naleving van de Europese regelgeving wordt gecontroleerd door middel van inspecties en audits door de FOD Mobiliteit en Vervoer, directoraat-generaal Luchtvaart, dienst Luchtvaartbeveiliging.

Er zijn de voorbije jaren geen inbreuken vastgesteld.

17.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik dank de minister voor het antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Questions jointes de

- **M. Marcel Cheron** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'une piste cyclable temporaire sur le tracé du RER ligne 161" (n° 12781)

- **M. Stéphane Crusnière** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les cheminements cyclables le long des infrastructures ferroviaires" (n° 13016)

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les pistes cyclables en direction de Bruxelles" (n° 13062)

18 Samengevoegde vragen van

- de heer **Marcel Cheron** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van een tijdelijk fietspad op lijn 161 van het GEN-tracé" (nr. 12781)

- de heer **Stéphane Crusnière** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspaden langs de spoorweginfrastructuur" (nr. 13016)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsverbindingen naar Brussel" (nr. 13062)

18.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Rassurez-vous, monsieur le ministre, je ne vais pas vous interroger sur l'avenir du RER. Nous le faisons régulièrement et nous le ferons encore. Mais ici, je voulais vous parler de la création éventuelle, dans des conditions sécurisées bien entendu, d'un accès cyclable express entre, par exemple, le Brabant wallon, dont je suis issu, et qui est une très belle région, et Bruxelles la belle.

Ceci constitue une revendication des associations cyclistes, que soutient également Ecolo. Celle-ci n'a pas été suivie par Infrabel lors de la mise en oeuvre du chantier RER, qui remonte à quelques années. En Flandre pourtant, de nombreuses infrastructures de ce type ont vu le jour et les points positifs sont nombreux. En effet, les tracés ferroviaires, comme nous le savons, sont directs, avec très peu de déclivité, et séparés de la circulation routière.

Aujourd'hui, le chantier RER, en de nombreux endroits sur la ligne 161 et bien entendu sur la ligne 124, est à l'arrêt, provisoirement nous l'espérons, et fait remonter ce dossier à l'actualité. En effet, certains cyclistes ont récemment profité des dernières grèves du rail pour se risquer à emprunter les voiries de service du chantier RER entre La Hulpe et Groenendael. Vous le savez, on en a abondamment parlé sur les réseaux sociaux et dans la presse. Une vidéo a circulé. Leur verdict: des tronçons asphaltés de bonne qualité - au prix où ils ont été payés, c'est normal me direz-vous -, rapides, séparés du trafic, qui peuvent constituer, pendant un terme à fixer, un itinéraire alternatif appréciable par rapport aux routes brabançonnaises fort vallonnées et insécurisées.

Monsieur le ministre, au-delà du caractère risqué et inadéquat d'une telle entreprise dans l'état actuel du chantier, et à défaut de sécurisation, il convient de réfléchir à la possibilité de se donner les moyens de sécuriser ce tracé pour le rendre effectivement praticable.

Vous nous l'avez dit: en Brabant wallon, vous n'allez pas nous donner de date de fin des travaux du RER. Trop de ministres s'y sont risqués. Vous avez la prudence nécessaire et vous avez pu examiner tous ces

éléments depuis quelques années. Par contre, vous vous êtes avancé sur une date de moyen terme. J'ai retenu la date de 2024. C'est loin déjà.

Comme de toute manière, cette date concerne le moyen terme, il me semble que la piste de l'utilisation rationnelle de ces voies existantes pour des cyclistes en direction de Bruxelles me paraît intéressante, à condition bien entendu que soient résolues les problématiques de sécurisation. Il est évident que c'est le point à régler, que ce soit le fait du niveau fédéral, et en l'occurrence du gestionnaire des infrastructures, voire de l'État fédéral mais aussi des communes, de la province du Brabant wallon et éventuellement de la Région wallonne.

Quels sont, selon vous, les obstacles techniques à ce projet? En lien avec les Régions concernées, quelles infrastructures pourraient-elles être déjà envisagées pour garantir la sécurité des cyclistes et à quel coût? Quelles seraient les conditions légales qui permettraient d'exploiter cet espace, et je l'espère, en lien avec d'autres niveaux de pouvoir et au bénéfice des utilisateurs?

18.02 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, en complément à ce qui a été dit par mon collègue, la question qui a été posée par le GRACQ est la suivante: peut-on utiliser l'assiette du RER, qui, je le rappelle, attend désespérément la pose des voies, comme cheminement cyclable?

Soyons clair, je ne veux pas que l'on profite de cette question pour changer le projet. Nous exigeons évidemment et toujours la mise à quatre voies rapide du RER côté wallon. Les retards incessants n'ont que trop duré et sont inadmissibles. L'assiette du RER est faite pour accueillir des trains et non des vélos. Hors de question donc d'en faire un Ravel de luxe!

Contrairement à mon collègue, sans prendre position sur la pertinence éventuelle de l'ouverture au vélo de cette infrastructure spécifique au regard notamment de la sécurité, qui, je le rappelle, est une exigence absolue, cette question met néanmoins en lumière une problématique qui nous paraît intéressante. Si effectivement, dans un premier temps, Infrabel a rappelé l'illégalité de la pratique du vélo sur l'assiette du RER, l'inviolabilité du réseau ferroviaire ainsi que les dangers du *trespassing*, elle s'est néanmoins montrée ouverte à la question des cheminements cyclables aux abords des voies de chemins de fer, moyennant évidemment - et cela doit constituer l'une des priorités - des aménagements de sécurité.

Monsieur le ministre, je pense que c'est typiquement ce genre de proposition qui devrait être discuté au sein de la nouvelle plate-forme intermodalité afin de dégager peut-être au sein de cette plate-forme, une solution qui améliorerait certainement la mobilité quotidienne en facilitant la pratique sécurisée du vélo.

Ce type d'infrastructure existe déjà, notamment en Flandre. Il n'y a donc aucune raison de ne pas en discuter sérieusement et de rassembler toutes les parties prenantes autour d'un projet volontariste de mobilité durable. Comptez-vous dès lors, monsieur le ministre, effectivement mettre à l'ordre du jour des prochaines réunions de la plate-forme d'intermodalité ce thème afin que vous puissiez en débattre?

18.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn beide collega's hebben de problematiek ingeleid. Ik had een schriftelijke vraag gesteld, maar wilde toch mondeling bij hen aansluiten.

Wij hebben hier in de commissie ook unaniem een resolutie goedgekeurd over de verbetering van fietsverbindingen van en naar stations. Ondertussen heb ik in een krantenartikel van 7 juli 2016 gelezen dat u vragen stelt bij de tijdelijke invoering van een betere fietsverbinding hier. De Brusselse regering stelde gisteren eigenlijk dat zij over het dossier verder wil onderhandelen.

Mijn vragen liggen in de lijn van de vragen van de andere leden.

Ten eerste, indien blijkt dat het nog enkele jaren zou duren vooraleer er effectief een verdere uitvoering van het GEN-tracé op dat traject komt, kan dan niet tijdelijk en toekomstgericht worden bekeken om naast die spoorbedding ook een fietsverbinding aan te leggen?

Ten tweede, kan bij de onderhandelingen van de nieuwe beheersovereenkomsten er niet bijkomend voor worden gezorgd dat – wij zijn in Heist-op-den-Berg bezig met de aanleg van een fietsostrade – de NMBS voor de ontsluiting van de stations en Infrabel voor de sporen met de aanleg van fietsverbindingen rekening houden?

18.04 François Bellot, ministre: Chers collègues, je comprends que la question se pose et elle nous a d'ailleurs été posée, mais c'est ce qu'on appelle une "fausse bonne idée".

Tout d'abord, pour une question de sécurité. La sécurité est non négociable. Il est indispensable de prévoir une distance minimum entre une éventuelle piste et les voies en service, et ce, tout au long du parcours, et de prévoir un système de protection adapté à tous les types de passants. L'objectif est d'éviter l'effet d'aspiration au moment du passage du train. Un risque réel existe, avec des conséquences dramatiques que nous connaissons et qu'il faut donc éviter.

Bovendien zullen daar talrijke werken moeten plaatsvinden, hoewel de voltooiing van de GEN-werken nog verscheidene jaren in beslag zal nemen. Het is dan ook weinig efficiënt om veiligheidsbarrières te plaatsen en ze even later opnieuw te verwijderen omdat er werken moeten worden ondernomen.

La cohabitation entre cyclistes et activités de chantier le long d'une ligne ferroviaire en service n'est, dès lors pour des raisons de sécurité évidentes, pas envisageable.

Il existe des espaces à exploiter de façon pérenne, comme les assiettes de voies désaffectées ou des terrains adjacents aux voies de chemins de fer. D'ailleurs, Infrabel et le Groupe SNCB ont montré leur volonté forte, tant du côté flamand que du côté wallon, de développer des réseaux cyclables qui sont aujourd'hui nombreux et importants en longueur.

Il est plus judicieux que les pouvoirs locaux et régionaux, en concertation avec Infrabel, envisagent de mettre de nouveaux espaces à disposition des cyclistes pour développer des pistes cyclables. Dans le cadre des contrats de gestion, il a été demandé à Infrabel de dresser la liste de tous ces lieux.

18.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous n'allons pas faire un débat ici sur la responsabilité et la sécurité.

Bien entendu, il y a, dans ce domaine, des choses qui ne sont pas négociables. Et si ce n'est pas négociable, cela doit être aussi terriblement objectivable. Il me semble que le plus important, c'est d'avoir une étude sérieuse pour déterminer à partir de quel moment et suivant quel dispositif, on considère que la sécurité est acquise. J'entends bien les arguments sur la proximité. Oui, je me doute bien que la proximité d'un train à grande vitesse, le phénomène d'aspiration sont des choses objectivables. Mais il y a aussi des réponses techniques et budgétaires qui doivent être apportées.

Je comprends le point de vue d'Infrabel, gestionnaire des infrastructures. C'est totalement compréhensible. Il fait son boulot. Et ce que nous avons encore vécu ce week-end montre bien qu'on ne doit pas transiger avec la sécurité. Par contre, ce sont les réponses techniques qui m'intéressent par rapport à un investissement qui a été fait à proximité et dans le cadre de la plate-forme d'intermodalité, car là était l'objectif comme l'a rappelé mon collègue Crusnière. Et ce sous quelles conditions, vu les années qui nous séparent de la mise en œuvre effective de ces infrastructures qui ont été faites, payées mais qui sont inutilisées?

Je reviendrai à la charge sur les études qui permettraient d'objectiver à la fois le risque zéro en matière de sécurité et les réponses techniques qu'il faudrait apporter, quitte à ce qu'elles soient provisoires. Je pense que les Régions, les provinces et les communes concernées pourraient être appelées, autour cette plate-forme, à trouver ces modalités techniques et donc des réponses budgétaires tout en préservant la sécurité. Je rappelle quand même que la mobilité entre le Brabant wallon et Bruxelles par des modes doux est aussi un moyen d'opérer ce transfert modal bien utile et s'il y a une demande des associations cyclistes, je ne crois pas que ce soit dépourvu de contingence par rapport à la sécurité.

Je me permettrai donc de revenir vers vous avec ce dossier.

18.06 Stéphane Crusnière (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse.

Je l'ai dit dans ma question, on ne badine pas avec la sécurité, cela doit être effectivement la première des priorités. Toutefois, je réitère ma suggestion d'en discuter, comme vient de le proposer mon collègue, dans cette plate-forme intermodale. Je sais qu'au niveau de la province du Brabant wallon, un député provincial a déjà fait des propositions et des suggestions de rencontres. Je pense que c'est vraiment au sein de cette plate-forme que cette réflexion doit être menée, tout en ayant bien en tête et prioritairement la sécurité.

18.07 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De veiligheid is natuurlijk prioritair. Ik verwachtte echter ook meer uitleg te krijgen over de technische gegevens, zoals hoeveel meter op de spoorwegen zelf specifiek nodig is voor een trein met die snelheid. Het antwoord daarop moet het uitgangspunt zijn. Op basis van die technische analyse kan dan een beslissing worden genomen. Dat mis ik in uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 12826 de M. Geerts, la question n° 12964 de M. Van den Bergh et la question n° 12997 de M. Van Hecke sont transformées en questions écrites avec l'accord de tous les auteurs.

19 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en application des arrêtés royaux encadrant les formations alternatives aux perceptions immédiates" (n° 12782)

19 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tenuitvoerlegging van de koninklijke besluiten met betrekking tot de cursussen als alternatief voor de onmiddellijke inning" (nr. 12782)

19.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, il existe aujourd'hui pour les procureurs du Roi la possibilité légale de proposer des formations en alternative aux perceptions immédiates, essentiellement utilisées dans le cas des excès de vitesse. Des arrêtés royaux sont apparemment en préparation pour encadrer à l'avenir cette activité. À quel terme peut-on voir ces arrêtés royaux entrer en application? Pouvez-vous nous confirmer que les acteurs de terrain actuels pourront être intégrés dans les futures procédures, même si les arrêtés royaux mentionnés ci-dessus ne sont pas finalisés?

19.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, conformément à l'article 65, alinéa 1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière, modifiée par la loi du 9 mars 2014, une formation peut être proposée à la place du paiement d'une perception immédiate. Cette disposition prévoit donc qu'un cadre légal doit être rédigé pour harmoniser au niveau de tous les parquets un système existant déjà dans le cadre de la probation prétorienne.

La disposition légale et les mesures d'exécution qui en découlent vaudront donc pour l'ensemble du territoire et pour toutes les perceptions immédiates pour lesquelles une formation alternative pourra être proposée. Cela aura des conséquences sur le système de suivi des perceptions immédiates. Or, actuellement, cette procédure est en train d'être optimisée dans le cadre du dossier Cross Border. Comme cette réforme n'est pas encore achevée, il est prématuré de mettre en œuvre une nouvelle réglementation concernant les formations comme alternative à l'amende. Mais, lorsque nous discuterons de la mise en œuvre opérationnelle, il semble logique que les acteurs actuels pourront s'intégrer dans le nouveau système, aux conditions déterminées par la réglementation à venir.

19.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je sens que vous êtes favorable à ces alternatives. Je resterai attentif à la finalisation et interrogerai aussi le ministre de la Justice, puisque, impliqué lui aussi dans le dossier Cross Border, il est également concerné par la mise en œuvre de cette alternative intéressante.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van de heer Koenraad Degroote aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het transport van jacht- en sportwapens via de luchthaven" (nr. 12838)

20 Question de M. Koenraad Degroote au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "le transport d'armes de chasse et de sport au départ de l'aéroport" (n° 12838)

20.01 Koenraad Degroote (N-VA): Mevrouw de voorzitter, deze vraag heeft al een hele weg afgelegd. Ze

werd ingediend bij de minister van Binnenlandse Zaken, vervolgens werd ze doorverwezen naar de heer Borsus en nu is ze uiteindelijk hier terechtgekomen. Het gaat over het transport van jacht- en sportwapens via de luchthaven.

Als gevolg van de aanslagen en de terreurdreiging heeft het management van Brussels Airport, BIAC, in samenspraak met de federale politie en de kabinetten van Binnenlandse en Buitenlandse Zaken beslist om een embargo te leggen op het transport van sport- en jachtwapens.

Aangezien in juli en augustus de bronsperiode van reeën plaatsvindt, het jachtseizoen voor jagers, betekent dit dat tal van jagers niet naar het buitenland kunnen vertrekken voor de jacht. Bovendien vinden in augustus de Olympische Spelen plaats in Rio de Janeiro. Eén van de disciplines is kleischietsen, waarvoor een landgenoot zich reeds heeft geplaatst.

Hebt u een idee wanneer het embargo op het vervoer van jacht- en sportwapens wordt opgeheven? Wordt er een procedure uitgewerkt om op een veilige en gecontroleerde wijze jacht- en sportwapens te kunnen transporteren via de luchthavens?

Ik dank u voor uw antwoord.

20.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, er bestaat geen embargo op het transport van jacht- en sportwapens van en naar de regionale luchthavens. Op Brussels Airport werd een nieuwe procedure ingesteld opdat dergelijke wapens op een veilige manier zouden worden vervoerd. Ik kom daar zo meteen op terug.

Eerst wil ik nog vermelden dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen elk transport van jacht- en sportwapens op hun vliegtuigen weigeren, ook al wordt dit toegelaten door de internationale reglementering.

Zoals gezegd heeft Brussels Airport Company in samenwerking met de federale politie en met het DGLV een nieuwe procedure voorgesteld voor de registratie van bagage die jacht- en sportwapens bevat. Als basisprincipe geldt dat die bagage in een aparte ruimte van de standaard terminal wordt gecheckt en geregistreerd.

20.03 **Koenraad Degroote** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

We zijn al op de goede weg. Mijn enige vraag is of deze nieuwe regeling al in werking is getreden?

20.04 Minister **François Bellot**: Ik denk van wel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Questions jointes de

- Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présentation et la validation de l'étude 'RER Liège'" (n° 12555)

- M. Johan Klaps au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état des lieux du RER d'Anvers" (n° 12742)

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstelling en bekrachtiging van de studie over het Luikse expresnet" (nr. 12555)

- de heer Johan Klaps aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken bij het GEN-Antwerpen" (nr. 12742)

21.01 **Johan Klaps** (N-VA): Mijnheer de minister, het nieuwste rapport van het Vlaams Verkeerscentrum bewijst nog maar eens dat Antwerpen steeds meer voertuigen te verwerken krijgt en dat de files steeds langer worden. Met bijna 140 000 voertuigen per dag in beide richtingen was de Antwerpse ring tussen Berchem en Antwerpen-Oost het drukste wegsegment van het land in 2015. De negen drukste wegsegmenten van 2015 bevinden zich allemaal op de Antwerpse ring.

Ondertussen zijn er ook grote werken in de binnenstad gestart. Samen met de toekomstige werken aan de Oosterweelverbinding zullen zij ervoor zorgen dat de fileproblematiek helaas eerst nog serieus zal verergeren. Het is daarom noodzakelijk dat meer mensen met de trein naar Antwerpen komen. Om dat te realiseren, moeten de pendelaars gemotiveerd worden om de trein te nemen. Het GEN Antwerpen biedt hier een snelle en goedkope oplossing voor. Het uitbreiden van het aanbod op twee lijnen zal weinig tot geen infrastructuraanpassingen met zich brengen, maar zal de reiziger wel meer mogelijkheden geven, waardoor het treinaanbod aantrekkelijker wordt.

Op een eerdere vraag antwoordde uw voorgangster dat de voorlopige conclusie van de GEN-studie van de NMBS stelt dat het absoluut wenselijk is een voorstadsnet op te starten. Mijnheer de minister, bent u van plan het GEN Antwerpen op te starten? Wat is de stand van zaken in het dossier? Bent u het eens met de conclusies van het rapport van het Vlaams Verkeerscentrum dat het voorstadsnet Antwerpen meer dan ooit noodzakelijk is?

21.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Klaps, de NMBS bestudeert in dit kader inderdaad concrete initiatieven. Deze pistes zouden, zodra zij gevalideerd zijn, kunnen worden opgenomen in het vervoersplan van december 2016, P-treinen op lijn 4 van en naar Noorderkempen of het vervoersplan van december 2017.

Een eerste piste die de NMBS bestudeert, is de versterking van het aanbod Noorderkempen-Antwerpen tijdens de spits. Het rapport van het Vlaams Verkeerscentrum bevestigt inderdaad dat het voorstadsnet Antwerpen noodzakelijk is.

21.03 **Johan Klaps** (N-VA): Ja, het voorstadsnet Antwerpen is inderdaad noodzakelijk. Neen, wij moeten de zaak niet verder bestuderen of erover nadenken. Alle cijfers liggen op tafel. Helaas, het is niet vroeger gebeurd, maar daar houd ik u absoluut niet verantwoordelijk voor.

Dit is een dossier dat, in tegenstelling tot heel veel andere grote dossiers die u op uw bord hebt gevonden, weinig tot geen geld kost. Zelfs in tijden waarin het budgettair bijzonder moeilijk is om centen bij mekaar te schrapen voor grote investeringsprojecten, zou dat project dus perfect haalbaar moeten zijn. De nood eraan is ook het grootst van het hele land; de cijfers tonen dat duidelijk aan.

Ik roep u daarom absoluut op om niet te wachten tot het volgend vervoersplan, waarna er nog eens verder gekeken zal worden en een en ander eventueel nader bestudeerd. Ik wil u oproepen om iets formeler te zijn en actie te ondernemen door het morgen op te starten.

21.04 Minister **François Bellot**: Niet morgen...

21.05 **Johan Klaps** (N-VA): Vandaag?!

21.06 Minister **François Bellot**: ... maar tegen het einde van dit jaar.

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

22 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le financement du Service de Médiation pour les voyageurs ferroviaires" (n° 12943)**

22 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van de Ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 12943)**

22.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, dans le rapport annuel 2015 du service de Médiation pour les voyageurs ferroviaires, il est fait état d'une difficulté relative au financement fédéral de ce service. D'après ce rapport, le SPF Mobilité et Transports indique qu'il n'y a, dans la législation, aucune base légale autorisant la participation financière au service de médiation. Les médiateurs rappellent toutefois dans le rapport le texte suivant: "l'indépendance d'action et de gestion de tout service de médiation est un des garants de sa crédibilité et de sa viabilité. Dans l'exercice de ses fonctions, le médiateur ne reçoit d'instruction d'aucune autorité. En l'espèce, le SPF n'a pas à juger de l'opportunité de libérer tel ou tel

montant disponible d'un budget approuvé."

Les médiateurs plaident pour l'application de l'article 17 § 6, 2^e alinéa de la loi du 28 avril 2010 qui prévoit: "afin de couvrir les frais d'administration nécessaires à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, le Roi fixe le taux, ainsi que le délai et les modalités de paiement des redevances à percevoir à charge du secteur". Monsieur le ministre, êtes-vous informé de cette difficulté? Une solution est-elle envisageable pour permettre au service de médiation de fonctionner avec le budget prévu à cet effet?

22.02 François Bellot, ministre: Je vous remercie madame.

Ma réponse sera très courte.

J'ai été très récemment informé des difficultés au service de Médiation ferroviaire. Cela s'inscrit dans un contexte plus large du regroupement de l'ensemble des services de médiation fédéraux. Le SPF a pris contact avec le médiateur ferroviaire afin de comprendre les difficultés et de dégager une solution. Je ne peux pas vous en dire plus à ce jour.

La **présidente**: Vous allez revenir, madame Grovonius!

22.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Les médiateurs y reviendront aussi dans leur rapport l'an prochain si cette solution n'est pas dégagée. La bonne nouvelle, c'est que les contacts sont pris.

22.04 François Bellot, ministre: Je n'étais pas informé de la problématique.

La **présidente**: Voilà à quoi servent parfois les questions...

22.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): À quoi servent les rapports?

22.06 François Bellot, ministre: Si, j'ai lu le rapport mais...

22.07 Gwenaëlle Grovonius (PS): Le rapport d'abord, puis le suivi parlementaire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de TGV-halte in Maffle" (nr. 12841)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een mogelijke TGV-halte te Maffle" (nr. 12863)

23 Questions jointes de

- 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 TGV à Maffle" (n° 12841)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un éventuel arrêt TGV en gare de Maffle" (n° 12863)

23.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een vraag in verband met een TGV-halte in Maffle.

In verschillende kranten hebben wij kunnen lezen dat er plannen zijn om een TGV-halte uit te bouwen in het dorpje Maffle. Ik kende dit dorpje niet, maar het is een deelgemeente van Aat, en telt 28 000 inwoners. Op weekdays gebruiken 188 reizigers het station van Maffle en op zaterdag en zondag is dat aantal respectievelijk 23 en 33. Maffle is dus een klein dorpje in een landelijke omgeving met geen noemenswaardige reizigersstromen.

Als men die artikels leest, denkt men eigenlijk aan een 1 aprilgrap. Zo kreeg ik het trouwens binnen in mijn mailbox. Iemand vroeg mij of dit een 1 aprilgrap was. Maar blijkbaar meent men het serieus om Maffle uit te bouwen als een volwaardige TGV-halte. Volgens die artikels is de NMBS dat idee ernstig aan het onderzoeken. Er is sprake van een investeringskost van om en bij de 40 miljoen euro. De noodzaak om hier

een TGV-halte uit te bouwen is volstrekt onduidelijk.

Ik heb dan ook volgende vragen.

Klopt het dat de NMBS daadwerkelijk de uitbouw van een TGV-halte aldaar onderzoekt? Wat is de kostprijs hiervan?

Welke nabijgelegen trekpleisters verklaren de noodzaak voor een TGV-halte in Maffle? Wat zegt de investeringscel over dat project?

Tot slot, vindt u als minister zoiets een goede besteding van belastinggeld?

23.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb vorige week, tijdens de bespreking van de resolutie over de belangrijke lijn van Mol naar Hamont, reeds allusie gemaakt op de krantenartikelen die hierover zijn verschenen. Uw voorgangster, mevrouw Galant, zegt in de Franstalige media dat een TGV-halte in Maffle welkom zou zijn.

Mijn vragen zijn de volgende.

Hangt het aanleggen van een TGV-stopplaats nog steeds af van de goedkeuring door Infrabel?

Wat is de geschatte kostprijs? Voor wie zijn de geraamde inkomsten van een extra halteplaats te Maffle? Voor Infrabel? Voor een private partij?

Zijn er nog andere projecten die uw voorgangster heeft ingediend?

Wanneer neemt men een beslissing over de weerhouden projecten?

Wat is het bedrag dat men effectief kan besteden?

23.03 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, collega's, dit verzoek, dat ik inderdaad heb ontvangen, werd onlangs meegedeeld aan beide ondernemingen met het oog op een budgettaire analyse en een onderzoek naar de technische haalbaarheid. Daarna zal de investeringscel zich samen met de Gewesten daarover moeten uitspreken. Ik wacht dit advies af.

La **présidente**: Ce n'était pas un poisson d'avril.

23.04 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

23.05 Minister François Bellot: Ik wacht dus op het advies.

23.06 Inez De Coninck (N-VA): U hebt niet geantwoord op mijn laatste vraag of u dit zelf een goede besteding van belastinggeld vindt.

Volgens ons zijn dat zottigheden en dat hebben wij trouwens al gecommuniceerd. Bovendien verlengt men de reistijd van de TGV op de rit Brussel-Parijs.

23.07 Minister François Bellot: (...)

23.08 Inez De Coninck (N-VA): Na de spook-Thalys is er binnenkort dan misschien de panda-Thalys!

23.09 David Geerts (sp.a): Ik neem akte van het antwoord van de minister.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n° 12842 de M. Van den Bergh et n° 13110 de Mme Lahaye-Battheu sont transformées en questions écrites.

24 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevroering van de infrastructuurvergoeding" (nr. 12843)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevroering van de infrastructuurvergoeding" (nr. 13063)

24 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel de la redevance d'infrastructure" (n° 12843)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel de la redevance d'infrastructure" (n° 13063)

24.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag betreft de infrastructuurvergoeding.

Er lijkt daar een doorbraak te zijn. Er zou een bevroering zijn met betrekking tot de infrastructuurvergoeding die vooral de NMBS moet betalen aan Infrabel voor het gebruik van de rijpaden.

Wij hebben hier al meermaals aangehaald dat die infrastructuurvergoeding cruciaal is om eventueel extra dienstverlening te kunnen uitbouwen en extra treinen te kunnen laten inleggen door de NMBS. Vandaar dat het heel belangrijk is om hierover meer duidelijkheid te krijgen, zeker in het licht van de mogelijke uitbouw van voorstadsnetten, onder andere in Antwerpen, wat daarnet al aan bod kwam in de vraag van de heer Klaps.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Wat is uw visie met betrekking tot de rijpadvergoeding? Kunt u de bevroering van die vergoeding bevestigen? Indien ja, wat houdt dit in en voor welke periode geldt dit?

Wat zijn de gevolgen van deze bevroering voor de uitbouw van de voorstadsnetten?

Tot slot, op een eerdere vraag antwoordde uw voorgangster dat Infrabel bereid was om de infrastructuurvoorzieningen voor het GEN Antwerpen te bekijken in het kader van de globale herziening van de gebruiksvergoedingen.

Wat is de stand van zaken en de timing voor de te volgen stappen? Kunt u de denkpistes verder toelichten?

24.02 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, zoals collega Van den Bergh zegt, is het niet nieuw dat wij daarover vragen stellen in deze commissie. Ik denk dat ik zelfs tijdens uw eerste commissievergadering hierover een vraag heb gesteld, waarin ik verwees naar de Europese wetgeving.

Begin juli werd in de Ministerraad beslist over een dotatie van 13,7 miljard voor de NMBS en Infrabel voor de periode 2016-2020. De NMBS zou 8,7 miljard ontvangen, waarvan 5,6 miljard en 3,1 miljard voor de rijpadvergoedingen, en Infrabel 5 miljard, maar de rijpadvergoeding die aan de NMBS wordt gegeven zou naar Infrabel worden doorgesluisd.

De infrastructuurvergoeding zou worden bevroren op het niveau van 2014, wat 637,2 miljoen euro per jaar betekent. Ik denk dat iedereen weet dat de rijpadvergoeding in België voor reizigers vrij hoog ligt en voor goederen vrij laag.

Het hele debat over een bijkomend aanbod betrof een bevroering van die rijpadvergoeding. Ook in deze commissie heeft Infrabel gezegd daar niet tegenin te gaan, maar wel voldoende middelen te moeten hebben. Dat was een aanvaardbare uitleg van de CEO van Infrabel over die rijpadvergoeding.

In de schriftelijke neerslag van de vraag heb ik verwezen naar het heel genuanceerd advies van het Raadgevend Comité voor de Treinreizigers over die rijpadvergoeding.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Kunt u de bevroering van de infrastructuurvergoeding bevestigen?

Wat betekent dat in de praktijk? Hoeveel middelen zal de NMBS dan hebben om extra aanbod te creëren? Denk maar aan de voorstadsnetten in Antwerpen en andere steden, waarover ook collega Van den Bergh het zonet had.

Wat betekent dit voor de financiële situatie van Infrabel?

Zullen er zich nog wijzigingen voordoen met de verschillende presentaties die de NMBS heeft gegeven tijdens de roadshows nu de dotatie gekend is?

24.03 Karine Lalieux (PS): Chers collègues, monsieur le ministre, j'avais déposé une question qui allait dans le même sens mais on a oublié de la mettre à l'ordre du jour. Je ne vais pas répéter ce que M. Geerts a dit à propos des dotations approuvées en Conseil des ministres pour la période 2016-2020.

Depuis quelques mois, les hauts responsables d'Infrabel - et ça a encore été dit en commission la semaine dernière lors des auditions sur la sécurité et les recommandations Buizingen - disent qu'il ne peut pas y avoir d'économies supplémentaires, sinon, les investissements généraux, et en matière de sécurité en particulier, ne pourraient plus être assurés. Je pense que le chiffre d'un milliard et demi a même été cité lors de ces auditions.

Il est donc important, monsieur le ministre, de clarifier la situation.

Pouvez-vous nous confirmer les montants des dotations 2016-2020, ainsi que les répartitions entre Infrabel et la SNCB? Pouvez-vous nous confirmer la ventilation année par année? Concernant les économies, pouvez-vous nous confirmer les montants des économies imposées à Infrabel et à la SNCB pour 2016-2020?

(...): C'est votre question n°13092 et elle est jointe à une autre question de M. Geerts.

24.04 Karine Lalieux (PS): Je n'avais pas vu...

Je la poserai tout à l'heure alors, au point 54. On fait comme si je n'avais rien dit.

24.05 Minister François Bellot: Beste collega, Infrabel geeft op dit moment vorm aan een voorstel tot nieuwe formule voor de gebruiksheffing, en dit in overeenstemming met de Europese regelgeving ter zake. In afwachting van de inwerkingtreding van de nieuwe formule, eind 2018, blijven de huidige regels van kracht.

Naast de dotatie die Infrabel van overheidswege ontvangt, vormt de gebruiksheffing een belangrijke financieringsbron op grond waarvan de infrastructuurbeheerder zijn uitgaven moet dekken en sluitende rekeningen behalen.

Als toezichthoudende overheid heb ik kennis genomen van het recente advies van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers. Met het oog op de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract is het thans aan Infrabel om te kijken op welke wijze het bedrijf het beste tegemoet kan komen aan zijn eigen financieringsbehoeften, alsmede aan het belang van de spoorwegonderneming.

Het is aan Infrabel nadere regels voor te stellen. Het spreekt voor zich dat alle operatoren erbij te winnen hebben dat de infrastructuurvergoeding zodanig berekend wordt dat het potentiële spoorvervoer zo weinig mogelijk ontmoedigd wordt.

24.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

24.07 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, er is in de Ministerraad van 8 juli een beslissing genomen over de verdeling van de dotaties. Ik heb de notificaties van de Ministerraad bekeken en ik meende dat naast die verdeling van de dotaties de bevroering van de infrastructuurvergoeding de facto beslist is?

In dit antwoord verwijst u opnieuw naar de richtlijn 2012/34, waarin nog onderhandeld moet worden over die vergoeding. Nu is het voor mij onduidelijk. Is hierover beslist of is er nog niets beslist?

24.08 Minister **François Bellot**: De gebruiksheffing voor dit jaar zal dezelfde zijn als die voor vorig jaar. Er is een stabilisering.

24.09 **David Geerts** (sp.a): Er is dus een stabilisering.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitoefenen van een religieuze activiteit op een treinperron of stelplaats" (nr. 12859)**

25 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pratique d'activités religieuses sur les quais de gare et dans les dépôts" (n° 12859)**

25.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik zag een filmpje op de website van *La Capitale* over de organisatie van religieuze activiteiten op het perron te Vorst. Iedereen mag van mij zijn religieuze overtuiging hebben, ik heb daarmee absoluut geen probleem, maar ik vind het vreemd dat het op de werkvloer gebeurt en zeker op een perron en tijdens de werkuren.

Wat is het beleid van Infrabel en NMBS ten opzichte van het uitoefenen van religieuze activiteiten? Is er duidelijkheid omtrent het geval in Vorst? Waren hierbij externen betrokken?

25.02 Minister **François Bellot**: Bij de NMBS-Groep is een neutrale houding de regel wanneer het gaat om de uitoefening van religieuze activiteiten. Dat geldt zowel ten aanzien van de reizigers als de collega's.

De personen op de film en op de foto zijn personeelsleden van de onderaannemer die zorgt voor de schoonmaak van de treinen. De plaats waar het gebed plaatsvond, is een parking naast de werkcontainers van het bedrijf. De verantwoordelijke van het schoonmaakbedrijf verklaart dat het voorval zich niet meer zal herhalen en dat er geen externen bij betrokken waren.

25.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik neem akte van uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 **Question de M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de mouvements aériens annuels autorisés à Brussels Airport" (n° 12868)**

26 **Vraag van de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal toegestane jaarlijkse vliegbewegingen op Brussels Airport" (nr. 12868)**

26.01 **Benoît Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le 14 juin dernier, le journal *L'Echo* rapportait votre volonté de ne pas augmenter le nombre de mouvements annuels autorisés à Brussels Airport.

Je vous cite : "Les textes garantissent 250 000 vols par an, dont 16 000 la nuit. En ce qui me concerne, il n'est pas question d'augmenter ce nombre"

Le groupe Ecolo-Groen et moi-même vous félicitons pour cette déclaration.

Il est temps de se rendre compte que notre aéroport de Bruxelles National est le plus mal situé du monde et, donc ne peut pas continuer à se développer sans limites.

Bien sûr, l'accueil de la phrase que je viens de citer est beaucoup plus frais du côté de Brussels Airport, dont on connaît les légendaires préoccupations sanitaires et environnementales. C'est de l'humour!

Ainsi, sa porte-parole, Mme Anke Fransen, s'exprimait à son tour dans *L'Echo*, le 29 juin, pour rappeler qu'"il

n'existe pas de limitation légale au nombre de mouvements aériens à l'aéroport, en-dehors de la limitation à 16 000 vols de nuit" et que Belgocontrol doit garantir une capacité minimale de 74 mouvements par heure, pendant chaque heure de la journée.

Et Mme Fransen de procéder au calcul suivant: 74 vols/heure x 17 heures par jour (s'étalant entre 6 et 23 heures) x 365 jours/an donnent 459 170 mouvements de jour par an. Soit quasiment deux fois plus que les 250 000 vols que vous annonciez le 14 juin dans *L'Echo*.

La marge de progression est donc importante, sachant que Brussels Airport mise sur une augmentation en volume de 2 à 3 % des vols par an.

Monsieur le ministre, considérez-vous que l'augmentation de l'activité de l'aéroport telle qu'envisagée par Brussels Airport soit compatible avec le respect du droit à un environnement sain? Quelle initiative comptez-vous prendre afin de fixer réglementairement le plafond de 250 000 mouvements annuels, puisqu'il n'existe pas d'après Brussels Airport de réglementation en vigueur? Comptez-vous défendre le nombre plafond de 16 000 mouvements autorisés la nuit à défaut de supprimer les vols de nuit, sachant que certains, comme la Belgian Air Transport Association, par exemple demandent sa suppression?

26.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il existe une limitation légale des vols de nuit fixée à 16 000 vols par an, dont maximum 5 000 créneaux de décollage, le reste étant attribué aux arrivées. Pour des raisons techniques, la capacité de l'aéroport est actuellement limitée à 74 mouvements par heure avec les aléas et les répartitions quotidiennes. Il existe donc une limitation réglementaire sur le nombre de vols de nuit et une limitation pratique sur les mouvements par heure. Je n'ai pas l'intention, à court terme, d'apporter de changements à ce cadre.

Lors de l'interview dont vous faites mention, j'ai effectivement parlé d'une limitation des vols. Il s'agissait d'une position opérationnelle et non d'une position réglementaire. Dans ce dossier complexe, il y a bien entendu le cadre réglementaire, que je respecte. Il y a aussi une réalité opérationnelle et le besoin indispensable de définir, étape par étape, une vision pour notre aéroport national. C'est ce travail qui doit permettre à l'activité économique de se maintenir tout en tenant compte de son environnement.

Je souhaite que chaque capacité d'avion soit optimisée, soit mieux utilisée pour avoir plus de voyageurs par avion. C'est déjà le cas au cours des dernières années. Selon BAC, le taux d'occupation est passé de 94 passagers par vol en 2015 à 100 passagers par vol en 2016.

Je souhaite également qu'on favorise les avions les moins bruyants. L'approche équilibrée est celle-là, reprise dans le règlement 598: donner un signal à toutes les parties prenantes qu'il y a des opportunités, mais aussi des contraintes dans la définition de cette vision, et que c'est ensemble qu'il faudra trouver le point d'équilibre. Pour lever toute ambiguïté, il n'est pas à l'ordre du jour de revoir le plafond des vols de nuit.

26.03 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'entends bien que, visiblement, vous êtes allé plus vite que la musique, puisque vous avez déclaré, je répète: "Les textes garantissent 250 000 vols." En substance, vous venez de dire que non!

26.04 François Bellot, ministre: Je sais ce que j'ai déclaré!

26.05 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Dans ce cas, vous enverrez une correction au journal *L'Echo*, mais celui-ci reprend très clairement les termes suivants: "Les textes garantissent 250 000 vols par an." Ce ne sont pas les textes qui garantissent 250 000 vols par an, mais les raisons opérationnelles que vous venez de déclarer.

Je suis comme vous très heureux de savoir que les avions sont mieux remplis. Brussels Airport peut ainsi amener plus de personnes dans son entreprise, dans les zones commerciales, tout en ne faisant pas décoller plus d'avions, ce qui est une bonne nouvelle. On peut combiner un développement aéroportuaire à une non-augmentation du nombre de vols, de jour comme de nuit.

Je vous encourage à fondamentalement réfléchir, dans la solution globale à laquelle vous travaillez, non seulement à une limitation du nombre de vols de nuit, ce qui est acquis et réglementaire, mais aussi du nombre de vols de jour. Cela peut faire partie de l'équilibre.

Si on se rend compte, dans l'équilibre général trouvé avec les partenaires économiques et avec les riverains, qu'une limitation du nombre de vols peut rassurer les riverains, cela pourrait faire partie de la solution équilibrée que vous appelez de vos vœux. En tout cas, nous vous soutiendrons dans cette initiative.

Je dois dire que, jusqu'à présent, votre connaissance du dossier et votre engagement dans le dossier nous permettent d'y croire encore.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 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 discriminations pour les personnes à mobilité réduite" (n° 12944)

27 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de discriminatie van personen met beperkte mobiliteit" (nr. 12944)

27.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, selon Unia, le Centre interfédéral pour l'égalité des chances, la SNCB ne prend pas suffisamment en compte les besoins des personnes à mobilité réduite (PMR). J'ajouterai que les statistiques dans le rapport sur la qualité des services 2015 de la SNCB tend à confirmer cette analyse. J'y ai lu que le taux de satisfaction sur l'accessibilité des gares a diminué de plus de 6 % par rapport à 2014, que le taux de satisfaction concernant l'assistance offerte sur place a diminué de plus de 3 % par rapport à 2014, et que les taux de satisfaction concernant l'accessibilité des quais et des trains ont quant à eux diminué respectivement de près de 9 % et de 5,5 %.

Les éléments mis en évidence par Unia sont les suivants. Les trains ne permettent pas un embarquement ou un débarquement de plain-pied. La mise en service du RER (offre S), avec les trains Desiro, n'offrirait pas un accès en autonomie aux voyageurs se déplaçant en fauteuil roulant. Unia rappelle, par ailleurs, l'achat récent des 445 M7, qui ne permettraient pas non plus un accès en autonomie, puisque la hauteur de ces trains ne correspond pas à la hauteur standard des quais en Belgique. L'accessibilité des gares est également pointée du doigt, notamment pour la gare d'Ottignies, qui est qualifiée de "totalement inaccessible aux voyageurs à mobilité réduite". Quand on connaît l'importance de cette gare, cela paraît problématique. Le problème du Contact Center est également soulevé. Celui-ci doit permettre aux PMR de demander une assistance, mais le numéro est payant, ce qui engendre des frais supplémentaires pour ces personnes. En ce qui concerne l'accès internet, il semblerait que le site ne dispose pas du label AnySurfer et n'offre dès lors aucune garantie d'accès aux malvoyants ou aux aveugles.

Dans l'intervalle qui nous sépare du dépôt de cette question, j'ai pu prendre connaissance d'un autre rapport, le rapport 2015 du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires. D'autres éléments y sont relevés, notamment le problème du tarif à bord pour les PMR.

En effet, le Service de médiation regrette qu'il n'y ait pas d'exception pour les PMR par rapport à ce tarif à bord, alors que les automates et internet ne sont pas toujours aisément accessibles pour elles. Une demande est exprimée de prévoir une exception pour les PMR.

Par ailleurs, le délai de réservation de l'assistance est également mis en exergue. Ce délai est de vingt-quatre heures, sauf dans dix-huit gares où le délai est de trois heures. Mais cela ne vaut que pour des voyages directs et les réservations ne sont possibles que pendant les heures d'ouverture de ce Contact Center. C'est un frein supplémentaire et une inégalité assez importante pour les PMR.

Monsieur le ministre, avez-vous pris connaissance de ces différents éléments que j'ai repris de divers rapports et de l'intervention d'Unia? Pouvez-vous commenter ces remarques d'Unia? Quelles actions comptez-vous mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité aux PMR?

27.02 **François Bellot**, ministre: Madame Grovonius, l'accessibilité des trains est la résultante de deux composantes: l'infrastructure et le matériel roulant. Tant du côté infrastructure que du côté matériel roulant, des mesures structurelles coordonnées ont été prises pour faciliter l'accès aux trains mais de gros efforts restent à faire.

La standardisation de la hauteur des quais à 76 centimètres constitue pour la SNCB une priorité majeure. Dans l'état actuel des choses, l'ensemble des gares et des points d'arrêt de la SNCB disposent de quais à trois hauteurs: 28 centimètres, 55 centimètres et 76 centimètres. Seuls 28 % des quais sont à la hauteur souhaitée de 76 centimètres. Ce sont les quais les plus bas (28 centimètres) qui seront rehaussés en première instance. Il s'agit de plus de la moitié de la longueur des quais.

En ce qui concerne le nouveau matériel mis en service, les automotrices 08, c'est-à-dire les Desiro, sont dotées d'une marche coulissante pour combler le vide entre le quai et la voiture. L'embarquement des voitures à double étage M7 a fait l'objet d'une optimisation compte tenu d'un retour d'expérience concernant les voitures à double étage. Le matériel moderne et le matériel en cours de modernisation disposent d'un espace voyageurs multifonctionnel en seconde classe plus spacieux et accessible aux PMR, où la personne à mobilité réduite peut prendre place. Il s'agit du matériel Break modernisé et Quadruple modernisé, des voitures M6BD, des voitures M6 à deux niveaux et des futures M7BDx multifonctionnelles ainsi que des automotrices Desiro.

D'ici 2030, au moment de la fin de mise en service des voitures M4, qui sont les plus embêtantes, tous les trains offriront des places spécifiques aux PMR.

Le matériel moderne ou modernisé, à l'exception des M5 modernisées, dispose de WC adaptés aux PMR. Hormis sur les voitures M5, l'ensemble du matériel disposera de WC adaptés d'ici 2030. Le matériel moderne et rénové dispose d'écrans d'information à l'intérieur du train. Le matériel M7 répondra à la nouvelle STI PMR, ce qui devra garantir que les besoins des PMR sont rencontrés. La première fourniture aura lieu en 2020.

Concernant l'accessibilité des gares, la SNCB précise qu'un plan d'action est en exécution depuis 2008 en application du contrat de gestion pour l'amélioration de l'accessibilité pour les sanitaires, les portes coulissantes, les lignes-guides pour les aveugles et les malvoyants. En outre, dans le cadre du STI 2014 et du nouveau contrat de gestion, un plan d'action a été établi en collaboration avec le SPF Mobilité en vue d'améliorer l'accessibilité des gares.

En ce qui concerne spécifiquement la gare d'Ottignies, la SNCB confirme les manquements au niveau de l'accessibilité. L'exécution du masterplan pour cette gare est prévue avec les autorités locales. À cet égard, il est tenu compte de toutes les exigences légales en matière d'accessibilité. Le délai d'exécution de ce projet n'est pas encore connu avec précision car cela dépend du financement du RER.

Dans l'attente de cette approche globale en vue d'améliorer l'accessibilité, la SNCB prévoit les travaux suivants: prolongement du passage sous-voies, démolition de l'ancienne passerelle, dédoublement des escaliers existants, installation d'ascenseurs en attendant le renouvellement complet, sauf pour les quais 10 et 11.

Le délai d'assistance prévu par le règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 23 octobre 2007 prévoit quarante-huit heures avant le départ. Il est d'ores et déjà largement respecté par la SNCB. Le délai de réservation, comme vous l'avez indiqué, pour la demande d'assistance à la SNCB est de vingt-quatre heures. Dans dix-huit gares, il est désormais de trois heures lorsque le voyage s'effectue entre ces gares, sans correspondance.

Les personnes à mobilité réduite peuvent réserver leur demande d'assistance par téléphone et via internet. Le personnel SNCB compétent reçoit la formation requise pour répondre à leurs besoins, qu'elles soient malvoyantes ou malentendantes. Le personnel de bord a reçu les formations requises, notamment pour l'utilisation d'un escalator, l'utilisation des applications de leur appareil ITRIS en matière de PMR et les procédures à suivre.

En matière d'accès à internet, la SNCB fournit depuis 2009 des efforts permanents pour rendre son site plus accessible. Cela se déroule en étroite concertation et par des audits réalisés avec AnySurfer. Selon la SNCB, les directives AnySurfer ne sont pas applicables à 100 % pour un site internet complexe présentant de nombreuses fonctionnalités, tel que le sien. Pour tous les nouveaux développements, elle continue à tenir compte des directives d'AnySurfer et s'efforce de les respecter. Elle veille aussi, par exemple, à ce que l'application puisse être utilisée par les aveugles et les malvoyants.

27.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse.

Vous avez commencé par indiquer que l'accessibilité dépendait de l'infrastructure et du matériel roulant. Il faut ajouter le facteur humain. Vous l'avez mentionné plus tard. Le fait d'avoir du personnel et des accompagnateurs de train est essentiel pour cette composante particulière du trafic ferroviaire. C'est un argument supplémentaire pour que ce facteur humain soit présent et renforcé.

Vous avez mentionné les écrans d'information à l'intérieur des nouvelles voitures. C'est très bien. J'attire votre attention sur le fait que le rapport du Service de médiation suggère qu'un signal sonore puisse notamment indiquer le côté de l'ouverture des portes. Ceci me paraît pertinent et devrait être pris en compte.

Enfin, il est exact que les directives européennes prévoient, pour la réservation de l'assistance, un délai de quarante-huit heures avant le départ. Nous respectons cette disposition mais je signale qu'aux Pays-Bas, il suffit d'une heure pour pouvoir réserver cette assistance. Je fais le vœu que nous puissions progresser encore dans cette voie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de M. David Clarinval au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'agrément pour les hélicoptères H3 (Ultralight Helicopter Manufacturer)" (n° 12958)

28 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de erkenning voor de H3-helikopters (Ultralight Helicopter Manufacturer)" (nr. 12958)

28.01 David Clarinval (MR): Monsieur le ministre, je vous interpelle concernant la situation des hélicoptères H3 (Ultralight Helicopter Manufacturer - Dynali Helicopter Company) en Belgique. C'est un croisement entre un hélicoptère et un ULM. Cela donne un petit hélicoptère pour une ou trois personnes. Cette technologie se développe fortement dans le monde. Il existe déjà une société à Nivelles qui emploie 20 personnes. Certaines commercialisent ces hélicoptères. Vu le caractère démocratique du prix – on peut en trouver pour 100 000 euros – il est clair que nous en parlerons de plus en plus.

Monsieur le ministre, j'ai été interpellé par des personnes actives dans ce secteur et qui témoignent du fait qu'il manquerait un agrément afin de permettre à ces hélicoptères H3 de voler. Cet agrément est, semble-t-il, en préparation. Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer où en est la signature de l'agrément évoqué?

28.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, comme vous le savez, la réglementation nationale ULM fait l'objet d'une profonde révision actuellement en chantier au sein de la DGTA.

Parmi diverses thématiques, la DGTA est particulièrement attentive à l'aspect opérationnel lié à la sécurité. Le secteur ULM tient une place particulière dans le monde aérien: légèreté du matériel, maintenance simplifiée, facilité de pilotage sont les caractéristiques principales des aéronefs relevant de la classe ULM.

Avant d'intégrer les hélicoptères ULM de classe 6 dans la réglementation nationale, il me semble important de s'assurer que ceux-ci correspondent à la philosophie et aux caractéristiques décrites ci-avant. J'ai notamment demandé à mes services de s'enquérir d'expériences similaires d'appareils de classe 6 dans d'autres pays voisins, sachant qu'il y a une réflexion au niveau européen. Certains les reconnaissent, d'autres pas.

Il est difficile de savoir si la législation aérienne pour les avions de ligne est d'application ou celle pour les ULM, car nous nous trouvons vraiment à la frontière entre deux technologies. La difficulté réside dans le fait que cette nouvelle technologie est un mélange des deux.

28.03 David Clarinval (MR): Monsieur le ministre, en effet, vous avez bien répondu.

On est à la frontière entre deux législations. C'est vrai que les personnes qui commercialisent ou produisent ce genre d'appareil sont impatientes d'avoir cette législation pour pouvoir développer leur activité. Avez-vous une idée d'un timing pour obtenir une réponse?

28.04 François Bellot, ministre: Un groupe de travail a été mis en place mais on sait qu'au niveau

international, l'Allemagne notamment l'a intégré dans la classe ULM. D'autres pays européens sont très réticents. Il y a un *benchmarking* qui est actuellement effectué. Je ne peux pas en dire plus.

28.05 David Clarinval (MR): Je vous remercie.

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

29 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra besparingen van 1 miljard euro bij de Belgische spoorwegen" (nr. 12959)
- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Infrabel opgelegde besparingen en de impact ervan op de verwezenlijking van het Masterplan ETCS" (nr. 12968)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dotaties aan de NMBS en Infrabel voor de periode 2016-2020" (nr. 13092)

29 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des économies supplémentaires d'1 milliard d'euros dans les chemins de fer belges" (n° 12959)
- Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies imposées à Infrabel et leur impact sur la réalisation du Masterplan ETCS" (n° 12968)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dotations SNCB et Infrabel pour la période 2016-2020" (n° 13092)

29.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, tijdens de opvolgingscommissie Buizingen werd op een bepaald moment verklaard dat er een miljard extra bespaard zou moeten worden, met de verdeelsleutel 47 % Infrabel, 53 % NMBS. In de plenaire vergadering van vorige week donderdag stelde collega Flahaux u hierover een vraag en hebt u dat formeel ontkend.

Ik ben eens gaan kijken naar mijn tabellen omtrent het besparingstraject dat naar voren geschoven werd. Er is een verschil tussen het uitgangspunt van Infrabel en de NMBS en dat van de regering. Waarschijnlijk is dat verschil er de oorzaak van dat er sprake is van een miljard extra besparingen.

Mijn vragen zijn de volgende.

Is het verschil qua uitgangspunten er de oorzaak van dat er volgens de bedrijven een miljard extra moet worden bespaard, terwijl de regering dit reeds voorzien had? Wat zal de verdeelsleutel zijn?

29.02 Vanessa Matz (cdH): Monsieur le ministre, j'interviens suite à une question que j'ai adressée, en commission d'évaluation sur les recommandations de la commission Buizingen.

J'avais adressé cette question à la responsable d'Infrabel, Ann Billiau, à laquelle j'avais demandé, comme je l'avais fait avec vous lors de notre première rencontre lors de l'accident de Saint-Georges-Sur-Meuse, si le rythme des économies projetées par le gouvernement ne risquait pas – pas maintenant, mais dans un avenir assez proche – d'avoir un impact sur les mesures prévues pour la sécurité du rail, principalement sur l'installation du système ETCS.

J'ai été extrêmement surprise de la réponse qui a été formulée. Mme Billiau a parlé d'économies complémentaires souhaitées par le gouvernement dans le courant du mois de juin. Elle a dit que si celles-ci venaient s'ajouter aux autres, elle n'était pas en mesure de nous dire si cela ne deviendrait pas "difficile". Je ne sais pas ce que cela veut dire, mais toujours est-il que cela a jeté le trouble au sein de la commission.

C'est pour cette raison que je souhaite vous interroger. Soit vous coupez les ailes au canard, soit vous êtes plus clair sur les économies projetées.

Des négociations sont-elles en cours avec Infrabel? Portent-elles sur des économies supplémentaires? Si

oui, à combien sont-elles estimées? Avez-vous l'intention de modifier la clé de répartition entre Infrabel et la SNCB? Allez-vous modifier la redevance perçue par Infrabel? Comment le masterplan ETCS et les recommandations formulées à la suite de la catastrophe ferroviaire de Buizingen seront-ils mis en œuvre dans les délais annoncés et selon la méthodologie annoncée? Comment Infrabel devra-t-elle mettre en œuvre les économies décidées et les éventuelles économies futures en respectant ses engagements de ne pas toucher à la sécurité? Sur quoi dès lors porteront-elles? On sait que cela représente une grosse partie des investissements d'Infrabel, naturellement. Quand le gouvernement va-t-il consigner ses décisions dans un PPI? C'est bien là le problème: le PPI a été mis à mal par vos décisions et par les économies décidées par votre prédécesseur, de l'ordre de 2 milliards: *grosso modo* 1 milliard sur Infrabel et 1 milliard sur la SNCB. Qu'en est-il exactement du PPI?

29.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, ce vendredi, le gouvernement a décidé de la répartition des dotations pour la période 2016-2020 représentant un montant total de 13,699 milliards d'euros; soit 5,6 milliards d'euros pour la SNCB et 5 milliards d'euros pour Infrabel. Ils savent donc maintenant sur quel pied danser. Il y a donc eu une modification de répartition des dotations entre la SNCB et Infrabel.

Nous apprenons également que vous avez gelé le montant de la redevance d'infrastructure à son niveau de 2014, accédant ainsi à la demande de la SNCB, soit 3,1 milliards d'euros. Une question a été posée à cet égard.

Depuis quelques mois, les hauts responsables d'Infrabel ont tiré la sonnette d'alarme. La sonnette d'alarme a également été tirée deux fois en commission: d'une part, lors de l'audition du CEO à la suite de l'accident de Saint-Georges-sur-Meuse, lors de laquelle aucun chiffre n'a été communiqué et, d'autre part, lors des auditions sur le suivi des recommandations de la commission Buizingen.

Il est dès lors essentiel, monsieur le ministre, de clarifier la situation.

Pouvez-vous nous confirmer les montants des dotations pour les années 2016-2020 ainsi que leur répartition entre Infrabel et la SNCB? Pouvez-vous également nous communiquer la ventilation année par année? Concernant les économies, pouvez-vous nous confirmer le montant des économies imposées à Infrabel et à la SNCB pour la période 2016-2020? Quelle est la ventilation de ces économies entre Infrabel et la SNCB par rapport aux dotations 2014? Enfin, quelle est la ventilation de ces économies entre l'exploitation et l'investissement?

29.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, ce gouvernement a fixé, à l'automne 2014, le cadre budgétaire des chemins de fer pour la durée de la législature. De manière globale, les sociétés connaissent le montant total de ces économies depuis cette date. Par rapport à ce cadre, le gouvernement maintient le cap. Il n'est donc en aucun cas question d'économies supplémentaires.

Het bedrag van de dotatie die voor elke onderneming is bestemd, werd daarentegen pas op 27 juni 2016 meegedeeld.

Fondant mon raisonnement sur l'analyse de la situation des deux sociétés ensemble, l'examen des résultats comptables constatés pour 2014 et 2015 a conduit à reconsidérer la clé de répartition des économies adoptée provisoirement pour les années 2015 et 2016. Après rééquilibrage, et prenant l'année 2015 comme référence, une clé 50-50 pour la répartition des économies entre les deux sociétés a été retenue. Aucune clé n'avait jamais été définie pour 2016 et au-delà.

Par rapport au niveau des dotations définies dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, qualifié de plan Saint-Nicolas par un des ministres du gouvernement de l'époque, sans source de financement trouvée – et le financement n'était d'ailleurs pas garanti –, le montant global des économies est donc bien de 3 milliards sur la période 2014-2019. Mais il s'agit de 3 milliards par rapport à un plan d'investissement 2013-2025 dont le financement n'avait jamais été assuré.

En comparaison avec le niveau de dotation 2015, la réduction globale de la dotation 2016-2020 afin d'atteindre le cadre budgétaire fixé par le nouveau gouvernement est de 1,268 milliard. Cette réduction globale de dotation a été répartie à 50-50 entre les deux sociétés.

De dotaties aan de NMBS en aan Infrabel voor de periode 2016-2020, exclusief correcties ingevolge het herstelplan, overdrachten en indexering, en uitgaande van dezelfde dotatie in 2020 als in 2019, bedragen

respectievelijk 8,75 miljard euro en 4,95 miljard euro.

Ce chiffre tient compte de la redevance d'infrastructure qui est gelée, comme on l'a expliqué. Pourquoi gelée? Parce que quand on a une politique de l'offre, dans le système actuel, plus vous ajoutez de trains, plus il faut payer alors que quand vous voulez ajouter des trains sans pénaliser l'offre, vous devez stabiliser la redevance d'infrastructure.

En tenant compte de la redevance d'infrastructure, les montants de la SNCB et d'Infrabel sont respectivement de 5,6 milliards et 8 milliards, soit une proportion de 41 % pour la SNCB et de 59 % pour Infrabel.

J'ai souhaité laisser l'initiative au management de répartir les efforts entre exploitation et investissement en vue de garantir le meilleur service à l'usager. Les sociétés devront prochainement nous communiquer cette répartition.

Pour ce qui est du déploiement de l'ETCS sur le réseau, comme je l'ai dit en séance plénière, compte tenu des informations sur les différents systèmes existants, le litige qu'il y aurait entre Infrabel et Siemens, je vais constituer un groupe de travail composé de représentants techniques d'Infrabel, de la SNCB, du SPF Mobilité et de mon cabinet qui sera chargé de s'assurer de la bonne mise en œuvre du masterplan dans les délais prévus.

Je vais également m'assurer qu'il n'y a pas déjà du retard à l'heure actuelle car j'ai entendu que cela pourrait déjà aujourd'hui, sur base du litige entre Siemens et Infrabel, conduire à un retard d'implémentation de 7 mois sur le réseau.

Tot slot, blijf ik ervan overtuigd dat een grotere efficiëntie verenigbaar is met een hoog veiligheidsniveau. Elke verantwoordelijke moet de beslissingen nemen die het mogelijk maken de verschillende doelstellingen met elkaar te verzoenen. Zodra Infrabel haar analyse zal hebben medegedeeld, zal voortgang kunnen worden gemaakt met de opmaak van het meerjareninvesteringsplan.

Je le répète, la sécurité est incontournable et elle est ma priorité.

La vision stratégique pour le rail en Belgique demande aux sociétés ferroviaires une orientation client accrue, orientation commune et partagée. En outre, les investissements dans des gares pharaoniques, comme nous l'avons connu dans le passé, ne sont plus d'actualité.

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

Ik zal in de schriftelijke neerslag van mijn vraag nakijken van welke bedragen ik telkenmale ben vertrokken.

Ik heb die cijfers gehaald uit een tabel van uw voorgangster, die op 15 juli 2015 een presentatie van de strategische visie voor het spoor in België heeft gegeven. Als ik daarin de verschillende cijfers en dotaties bestudeerde, kwam ik tot een ander bedrag dan het bedrag dat ik nu hoor. Nadat ik daarna de verschillende CEO's hier heb gehoord, blijft de discussie over het verschil in berekening, waarbij zij een delta als verschil in de dotatie in een ander aanvangsmoment hebben gezien. Dat heeft wel degelijk een gevolg op de exploitatie. Dat kan niet anders.

29.06 Vanessa Matz (cdH): Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je suis un peu perplexe par rapport à votre réponse. Je ne retrouve pas "mes chiffres", un peu comme M.Geerts l'a dit, et comme Mme Lalieux va le dire, à mon avis. Quand j'ai vu son regard extrêmement perplexe, quand vous fournissez les chiffres...

29.07 François Bellot, ministre: Je peux vous donner....

29.08 Vanessa Matz (cdH): Sur les économies...

29.09 François Bellot, ministre: Ce n'est pas sur les économies, c'est sur les chiffres, je peux...

29.10 Vanessa Matz (cdH): Deux secondes...Vous avez parlé de trois milliards en ce qui concerne les

économies sur la période 2014-2019. Ou alors je n'ai pas les mêmes chiffres.... J'avais l'impression que Mme Galant nous avait annoncé deux milliards sur la période?

29.11 François Bellot, ministre: Trois milliards cent.

29.12 Vanessa Matz (cdH): Sur la dotation, je ne retrouve pas mes "jeunes", si vous me comprenez. Il y a quelque chose qui m'échappe. Sur les économies, trois milliards, vous n'augmentez rien? Pourriez-vous répéter à nouveau peut-être?

29.13 Karine Lalieux (PS): Nous verrons les chiffres dans la réponse du ministre.

Monsieur le ministre, à un moment donné, que fait-on dans le cadre de ces trois milliards cent d'économies? C'est une concurrence néfaste entre deux entreprises indispensables. Nous demandons de réaliser des économies en investissements sur le dos de l'exploitation. C'est donc un jeu pervers entre les deux opérateurs qui se sont effectivement bagarrés pour savoir qui ferait le plus d'économies. Je suis d'accord avec vous: plus nous mettons des trains, plus nous payons. Mais des trains qui rouleront demain sur une infrastructure qui ne pourra pas être entretenue, car Infrabel n'aura pas assez d'investissements, car les caténaires ne seront pas entretenues, ces trains ne seront plus ponctuels. Ces trains ne pourront plus rouler.

Effectivement, il y a des vases communicants. Le principe même, le problème même, c'est l'économie de 3,1 milliards. Aujourd'hui, ce sont uniquement les travailleurs qui ont fait des économies par des efforts de productivité, par la pyramide des pensions des travailleurs. Aujourd'hui, on voit combien on fait une concurrence entre les deux entreprises et je crains que, demain, sur les voies secondaires, nos trains ne rouleront plus parce qu'il n'y aura plus d'entretien.

29.14 François Bellot, ministre: Chers collègues, je pense qu'une confusion existe quant aux chiffres qui sont avancés.

29.15 Karine Lalieux (PS): Il faut faire un tableau.

29.16 François Bellot, ministre: Tout d'abord, l'économie de trois milliards découle du plan d'investissement 2013-2025 pour lequel il n'y avait pas le premier euro sur la table. Nous parlons de la projection de ce plan. Si nous l'avions exécuté, nous aurions doublé la dette de la SNCB. En ce cas, celle-ci serait rentrée automatiquement dans le périmètre SEC de notre pays.

Nous partons donc d'un plan 2013-2025 très ambitieux, comprenant 25 milliards d'euros d'investissement sans que nous puissions le financer. À cet égard, un ministre du gouvernement de l'époque avait déclaré: "C'est un plan Saint-Nicolas". Toutes les demandes avaient été accumulées, puis ce plan a été élaboré. Le présent gouvernement dit: "Non! Il est impossible de le mettre en œuvre". Selon nous, les économies sur la période 2014-2019 sont de 3,1 milliards par rapport à un plan qui n'existe pas. Partant de la situation de 2014 et ayant réparti les moyens pour 2015, nous avons élaboré un plan pour 2016-2020. Si vous prenez les 3,1 milliards, étant donné que le plan n'entre pas en vigueur, l'économie réelle pour Infrabel et la SNCB s'élève à 1,268 milliard.

Dès lors, quand vous parlez de l'instauration d'une concurrence, je vous rappelle qu'il n'a pas fallu attendre ce plan d'économies pour que les objectifs des deux entreprises divergent. Pour ma part, je soutiens un raisonnement "groupe" et je vais voir dans leur bilan respectif pour comprendre ce qu'il s'y passe.

Si vous définissez l'offre client comme étant la cible, pour ce qui me concerne, je préfère une meilleure offre à un meilleur bilan. Vous comprendrez pourquoi plus tard puisque nous aurons, sans doute, l'occasion de reparler de la question. Toujours est-il que si, avec ce plan, vous centrez tout sur l'offre, on assistera automatiquement à une dilution.

Si en 2023 – j'insisterai encore sur ce point –, on n'atteint pas les critères de la moyenne des compagnies de chemins de fer en Europe, vous ferez une croix sur la désignation de l'opérateur historique en tant qu'organisateur de la mission de service public.

La présidente: Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre car vous dépassez le cadre de la question.

Des échanges de vues seront organisés sur ce point à la rentrée, mais il n'est pas question d'entrer maintenant dans un débat car 25 questions figurent encore à notre agenda.

29.17 David Geerts (sp.a): Het debat ging over het verschil in visie op de besparingen.

Ik vraag alleen of u ons een tabel kunt bezorgen, mijnheer de minister?

Ik ga uit van het begrotingsdocument van de FOD van 23 april 2014 met de recurrente besparing van 150 miljoen euro, waartoe de vorige regering had beslist, en van de bijkomende lineaire tabellen.

Los van het inhoudelijk debat kan ik absoluut niet meer volgen wat de verhouding is tussen de verschillende maatschappijen en wat het juiste traject is. Als ik daarover duidelijkheid krijg, kan ik terugkomen met een vraag over de gevolgen van die besparingen.

29.18 Vanessa Matz (cdH): Madame la présidente, la réponse qui vient d'être formulée appellerait bien des débats.

Monsieur le ministre, si je résume: choisir, c'est toujours renoncer. Le gouvernement a posé des choix. La SNCB étant dans le périmètre de l'État, 3 milliards de réduction doivent être réalisés. C'est ce que vous venez de dire.

Je suis contente de vous entendre redire que nous ne toucherons pas à la sécurité. Mais il faudra toucher à autre chose: les fréquences, l'entretien des lignes, le confort des passagers, etc. Bref, toute une série de choses qui font régulièrement débat au sein de cette commission.

Choisir, c'est renoncer, c'est forcément renoncer à certaines choses. Il faut arrêter de dire, c'est 3 milliards de réduction parce que l'autre gouvernement n'avait pas voulu, etc., et dire par ailleurs qu'on ne touchera pas à la sécurité, à la fréquence des lignes. Votre prédécesseur avait dit qu'on ne toucherait pas aux lignes rurales.

Nous aimerions connaître les choix. Je suppose que nous les connaissons à la rentrée.

La **présidente**: Comme l'a demandé le collègue Geerts, nous allons demander si le ministre peut transmettre au secrétariat, pour l'ensemble des membres, les tableaux de répartition des dotations avec l'évolution par année.

Je rappelle que le train est un tout et que le client est au centre. Si le client n'a pas une bonne infrastructure entretenue, le client ne disposera plus de trains qui rouleront correctement sur les voies de chemin de fer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

30 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de detectie van defecte ticketautomaten op ITRIS-toestellen" (nr. 12982)

30 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 détection des distributeurs de tickets hors service par les terminaux de vente ITRIS" (n° 12982)

30.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over de defecte ticketautomaten en de connectie met de ITRIS-toestellen.

Voor en tijdens de uitrol van de ITRIS-toestellen bij de treinbegeleiders werd gesteld dat via het nieuwe toestel kon worden gedetecteerd of en welke ticketautomaten defect zouden zijn. Ik heb aan uw voorgangster vroeger ook al vragen over de kwestie gesteld. Zij antwoordde ook dat er realtimeverbinding zou zijn vanop de trein met een aanduiding of de ticketautomaat al dan niet defect is. In een persbericht verduidelijkte de NMBS dat de ITRIS-toestellen niet realtime kunnen detecteren welke automaten defect zijn. Enkel de automaten die defect zijn bij de eenmalige synchronisatie bij aanvang van de dag zijn zichtbaar, maar automaten die doorheen de dag defect geraken, zijn vooralsnog niet zichtbaar. Momenteel wordt de functie waarmee dat wel mogelijk is, uitgetest. Binnenkort volgt de uitrol ervan, zo klinkt het.

Dat gebrek aan realtime-informatie veroorzaakt natuurlijk veel ontevreden reacties bij de gedupeerde reizigers. Zij maken immers aanspraak op een rechtzetting van dat boordtarief, wanneer blijkt dat zij terecht kunnen aanklaarten dat de ticketautomaat defect was. De imagoschade voor de NMBS is ondertussen echter gebeurd.

Mijnheer de minister, ik heb de hiernavolgende vragen voor u.

Wanneer zullen alle treinbegeleiders realtime-updates krijgen over de defecte ticketautomaten?

Wordt het ITRIS-toestel met feedback van het personeel zelf geëvalueerd? Wat zijn hun reacties? Zijn er weerkerende punten van kritiek of feedback?

Ik dank u voor uw antwoord.

30.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw De Coninck, momenteel gebeuren de laatste tests, om te verzekeren dat de gegevens correct en vlot worden verstuurd. Indien de tests positief worden bevonden, zal de datum van de ingebruikname deze zomer worden ingepland. De definitieve timing moet echter nog worden vastgelegd. (...)

Er wordt feedback verzameld, zowel bij de treinbegeleiders als bij de leidinggevendenden. Die feedback wordt gebruikt om de nodige aanpassingen en ontwikkelingen in te bouwen bij nieuwe updates van de software.

Zoals bij elke verandering is er tijd nodig om zich aan nieuwe handelingen en procedures aan te passen. Negatieve reacties zijn vooral een gevolg van incidenten die zijn opgetreden, zoals bijvoorbeeld technische problemen, problemen van synchronisatie en connectieproblemen om een betaling met de bankkaart uit te voeren. Positieve reacties zijn de bijkomende mogelijkheden van de toestellen, de ergonomie tijdens de controles van de digitale tickets, de onlineverbinding via 4G en de duidelijke weergave van belangrijke informatie ter beschikking van het treinpersoneel.

30.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wat betreft het antwoord op de eerste vraag hebt u gezegd dat de realtime-update deze zomer zal worden ingepland. Ik zal dit dossier blijven opvolgen.

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

31 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vaststellen van inhaalverboden voor vrachtwagens door ANPR-installaties" (nr. 12998)

31 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les infractions relatives à l'interdiction de dépassement pour les poids lourds constatées par les équipements ANPR" (n° 12998)

31.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, vrachtwagens mogen niet inhalen bij regenweer, maar ook niet op wegen met twee rijstroken. Toch doen ze dat en zo brengen ze anderen in gevaar.

Als men daarop controles wil doen, dan zou dat mogelijk zijn via ANPR-installaties, langs Vlaamse wegen onder andere, maar daarvoor moet nog een KB van 18 december 2002 aangepast worden. Dat is een oud zeer, mijnheer de minister. Het is een vraag tot wijziging van een KB die al zeer vaak gesteld werd, zoals vorig jaar nog door de federale wegpolitie. Zij wees erop dat de aanpassing van de regelgeving voor het automatisch onbemand handhaven van het inhaalverbod voor vrachtwagens er dringend moet komen. Die is er nog altijd niet.

Ik weet dat er heel veel op u afkomt, mijnheer de minister, maar dat is een van de belangrijke en zeer eenvoudige zaken die aangepast zouden kunnen worden.

Klopt het dat een 14-tal ANPR-camera's uitgerust is om te controleren op inhaalverboden? Als die functie gebruikt kan worden, kan de wetgeving dan daaraan aangepast worden? Waarom wel of niet? Zo ja,

wanneer?

31.02 **Minister François Bellot:** Beste collega, de camera's worden geplaatst door de wegbeheerders, zijnde de Gewesten, voor de gewestwegen, en de gemeenten, voor de gemeentewegen. Ik beschik niet over informatie met betrekking tot de functionaliteiten van de camera's.

Het vaststellen van overtredingen op het inhaalverbod bij regenweer met behulp van onbemande camera's lijkt niet vanzelfsprekend, maar mogelijk verandert dat in de nabije toekomst. Het controleren van het inhaalverbod op

2x2-wegen door middel van onbemande camera's lijkt op het eerste gezicht wel mogelijk. Om de politie de mogelijkheid te bieden die overtredingen op de meest efficiënte manier vast te stellen, werkt mijn administratie aan een aanpassing van het KB van 18 december 2002 zodat vaststellingen van die overtredingen door onbemande camera's een bijzondere bewijskracht zullen hebben.

31.03 **Daphné Dumery (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw positief antwoord.

Ik heb gehoord dat er wijzingen aan het KB zullen komen en dat uw kabinet eraan werkt. Ergens na het zomerreces zullen wij daar wel nieuws over horen. Het is een heel belangrijke wijziging.

Ik zal het verder opvolgen en ik hoop binnenkort nieuws te krijgen over de wijziging van het KB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

32 **Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement de la gare d'Ottignies" (n° 13002)**

32 **Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verbouwing van het station Ottignies" (nr. 13002)**

32.01 **Stéphane Crusnière (PS):** Monsieur le ministre, la gare d'Ottignies est la première gare de Wallonie en nombre de voyageurs qui y transitent quotidiennement. Selon les derniers chiffres délivrés par la SNCB, ce sont près de 21 000 voyageurs qui passent quotidiennement par cette gare.

Compte tenu du nombre important de voyageurs que cela représente, se pose à nouveau la question des aménagements autour de ce nœud ferroviaire extrêmement important. En effet, voilà plusieurs années que les autorités communales réclament la rénovation de la gare au regard de sa fréquentation, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité, notamment pour les PMR qui en sont pour ainsi dire exclues. Si je ne m'abuse, un montant de 60 millions d'euros a d'ailleurs été prévu dans le plan pluriannuel de la SNCB pour la période 2016-2022.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer votre intention de bien entamer les aménagements autour de cette gare d'Ottignies? Et si tel est le cas, pouvez-vous nous donner une estimation de l'enveloppe budgétaire qui sera dégagée afin de débiter les travaux? Quand pensez-vous que les premiers travaux pourront débiter?

32.02 **François Bellot, ministre:** Chers collègues, il est, en effet, prévu de moderniser complètement les infrastructures d'accueil de la gare d'Ottignies. Il y a d'ailleurs un masterplan qui est réalisé à l'initiative, je pense, de la commune et auquel nous sommes associés avec d'autres acteurs. Le budget total alloué à cette modernisation sera déterminé dans le cadre des travaux de la cellule d'investissements qui planche actuellement sur le dossier.

En attendant cette modernisation complète, des travaux à plus court terme sont envisagés afin de permettre une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Si ma mémoire est bonne, c'est notamment le démontage de la passerelle, la réalisation d'accès (escalators ou autre) à tous les quais sauf aux quais 10 et 11. Vous connaissez cette gare mieux que moi. Tel est le schéma actuel! Sachant que la gare d'Ottignies est redevenue la première gare wallonne, c'est donc là qu'il faudra consentir des efforts d'investissements appréciables pour le confort des usagers et leur accessibilité, qu'ils soient PMR ou autre.

32.03 **Stéphane Crusnière (PS):** Je remercie M. le ministre pour sa réponse.

C'est déjà évidemment une bonne nouvelle pour les PMR. Je crois que c'est effectivement important, car la situation était vraiment très problématique. Toutes les avancées en la matière sont donc bonnes.

Ce qui m'inquiète par contre davantage, c'est d'entendre qu'on renvoie de nouveau à la cellule d'investissements. Voilà plusieurs années que l'on exige de revoir les investissements, les travaux et les aménagements pour cette gare importante. J'espère qu'on pourra s'y atteler et développer ce projet rapidement, car il doit constituer une priorité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

33 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 horaires des agents en cabine de signalisation" (n° 13005)

33 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkroosters van het personeel in de seinhuizen" (nr. 13005)

33.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, ce 5 juillet, dans le cadre du suivi des recommandations de la commission Buizingen, nous avons pu interroger plusieurs directeurs d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail.

Dans ce cadre, j'ai posé des questions sur les prestations des agents dans les cabines de signalisation. Ainsi, j'ai demandé à Mme Billiau si elle avait connaissance d'agents qui travaillaient plus de sept jours consécutifs en cabine. Dans sa réponse, Mme Billiau m'a indiqué qu'un service de plus de sept jours n'était jamais planifié mais que le principe de continuité du service prévalait.

Monsieur le ministre, avant de tirer une quelconque conclusion qui pourrait être hâtive, je souhaiterais vous demander des précisions sur cette réponse.

De tels services ne sont pas planifiés, dont acte. Mais pouvez-vous m'indiquer si certains agents en cabine de signalisation travaillent effectivement plus de sept jours consécutifs? Si tel est le cas, pouvez-vous m'indiquer jusqu'à combien de jours consécutifs les agents concernés ont eu à travailler, le nombre d'agents concernés et les raisons amenant à ces prestations éventuelles au-delà de sept jours consécutifs?

33.02 François Bellot, ministre: Madame Grovonius, vous vous doutez que je ne peux vérifier personnellement le planning des agents. Ma réponse se fonde donc sur des éléments reçus d'Infrabel. Si j'habite non loin d'une gare, je ne vais pas contrôler ce qu'ils font!

Lors de l'élaboration des plannings du personnel Infrabel assurant des prestations pour la desserte des cabines, le nombre de sept jours de travail consécutifs n'est jamais dépassé. Des périodes de travail non planifié de plus de sept jours consécutifs peuvent toutefois être recensées *a posteriori*. Ces périodes non planifiées dépassant les sept jours, avec en majorité un maximum de huit jours, surviennent exclusivement en cas de force majeure et avec l'accord des agents concernés. Elles sont inévitables afin d'assurer la continuité du service.

Les cas de force majeure, par lesquels cette situation peut être engendrée, font suite à la nécessité de remplacer dans l'urgence du personnel absent pour cause de maladie, d'accident ou de demande de congé d'urgence. Un dépassement de cette période de sept jours peut également être une conséquence de la nécessité d'aligner des prestations supplémentaires pour permettre d'assurer des travaux urgents et non programmés.

Les cas de dépassement de la période de sept jours sont le plus souvent constatés dans les sièges de travail les plus petits, où les possibilités de remplacement d'agents absents sont plus restreintes. Ceci devra être partiellement solutionné avec la finalisation de la concentration des cabines, permettant une évolution vers des sièges de travail plus grands.

33.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, merci pour ces éléments de réponse.

J'attire votre attention sur le fait que les raisons de sécurité sont importantes par rapport à ce dépassement des sept jours de travail consécutifs. De nouveau, je pense que la question des moyens humains à disposition est essentielle pour limiter ces dépassements et faire en sorte que toutes les conditions de sécurité soient optimales.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Madame Grovonius, êtes-vous d'accord de me remplacer pour que je puisse poser mes questions?

33.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): Si j'ai le choix, je préfère m'en aller!

33.05 Karine Lalieux (PS): Dans ce cas, je vous poserai mes questions depuis mon banc, monsieur le ministre.

34 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les revendications des bagagistes de Bruxelles-National" (n° 11731)

34 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eisen van de bagageafhandelaars op Brussels Airport" (nr. 11731)

34.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, les représentants des bagagistes de l'aéroport de Bruxelles-National vous ont interpellé sur les difficultés sociales que rencontrent leurs travailleurs. Ils dénoncent un recours excessif aux contrats précaires, aux intérimaires et aux jobistes, ce qui ne permet pas d'offrir la stabilité sociale et d'emploi que ces travailleurs attendent. De plus, ils jugent que ce recours à de nombreux intérimaires et jobistes rend les *screenings* de sécurité inapplicables alors que les bagagistes travaillent dans les zones sensibles de l'aéroport, ce qui a été également souligné en commission Attentats.

Par ailleurs, les représentants des bagagistes demandent que les vols soient mieux étalés sur l'ensemble de la journée afin de lisser la charge de travail. Enfin, ils demandent à être plus écoutés car leur travail leur offre une analyse privilégiée de certains problèmes de sécurité à l'aéroport. Ils proposent à cet égard d'organiser une concertation qui mettrait l'ensemble des acteurs de l'aéroport autour de la table afin d'identifier les réformes dont l'aéroport a besoin. Monsieur le ministre, je voudrais connaître les mesures que vous allez prendre pour répondre aux revendications des bagagistes de l'aéroport.

34.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, les bagagistes effectuent un travail essentiel mais difficile, notamment dans le contexte des récents attentats. Les relations contractuelles entre les sociétés de *handling* Swissport et Aviapartner et leurs employés ne sont pas du ressort des autorités publiques. Néanmoins, des pistes de travail ont été dégagées à mon initiative lors d'une récente rencontre entre mes services, la DGTA, Swissport, Aviapartner et Brussels Airport Company. L'objectif reste de garantir un climat social serein malgré les difficultés du secteur aéronautique. Il a été décidé d'organiser entre les trois derniers partenaires une réunion d'harmonisation des procédures des compagnies aériennes pour les services d'assistance en escale afin de renforcer la sécurité et l'efficacité.

Une solution pourrait être de veiller à promouvoir une meilleure répartition des *slots* afin de mieux étaler les vols au cours de la journée et réduire ainsi la charge de travail instantané puisque celle-ci est irrégulière. L'emploi d'intérimaires ne justifie pas un quelconque assouplissement des normes de sûreté pour les travailleurs spécifiques.

34.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je vous félicite pour l'organisation de cette réunion de travail avec les bagagistes puisqu'ils revendiquent également une meilleure répartition des *slots* au cours de la journée afin d'éviter les pics de travail. Mais la problématique des intérimaires et jobistes a été soulevée dans le cadre des différentes problématiques de l'aéroport et ce, avant les attentats, rappelons-le, car les *screenings* ne savent pas suivre du jour au lendemain lorsqu'ils emploient des intérimaires. Ceci devra être soulevé dans le cadre des travaux sur les attentats.

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

35 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les commentaires et observations sur les projets d'ajustement du budget de l'État pour l'année budgétaire 2016" (n° 12267)

35 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de commentaar en opmerkingen bij de ontwerpen van aanpassing van staatsbegroting voor het begrotingsjaar 2016" (nr. 12267)

35.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, suite à son analyse de l'ajustement budgétaire, la Cour des comptes épingle à nouveau le financement de Belgocontrol. À la page 69 de son rapport, la Cour constate notamment que l'arrêté royal du 26 décembre 2015 fixe, pour l'année 2016, les modalités de financement des coûts pour la prestation des services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges, et détermine les coûts pour les cinq aéroports concernés qui s'élèvent à un total à 24,9 millions d'euros.

Monsieur le ministre, les négociations relatives à l'accord de coopération entre les Régions et l'État fédéral traînent depuis dix ans. Vous n'êtes évidemment nullement mis en cause ici, mais il n'en reste pas moins qu'un arrêté royal doit être respecté. Ce faisant, monsieur le ministre, allez-vous respecter l'arrêté royal du 26 décembre 2015? Quand allez-vous obtenir que le gouvernement fédéral honore les prestations qui sont dues à Belgocontrol en application du dernier contrat de gestion?

35.02 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, l'arrêté royal du 26 décembre 2015 fixe, pour l'année 2016, les modalités de financement des coûts pour les prestations des services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges. Les coûts pour les cinq aéroports concernés s'élèvent, comme vous l'avez dit, à un total de 24,9 millions d'euros.

Je tiens à préciser que la majorité des coûts de Belgocontrol sont financés par des usagers de l'espace aérien. L'État fédéral ne finance qu'une partie des prestations de Belgocontrol sur les aéroports. Le paiement de ces prestations est indispensable pour permettre à Belgocontrol de disposer des moyens nécessaires pour investir dans la protection de ses sites, mais aussi pour moderniser et sécuriser les systèmes de gestion du trafic aérien, survol, etc..

L'État a pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de son espace aérien, conformément au troisième contrat de gestion conclu entre l'État belge et Belgocontrol. C'est la raison pour laquelle, sur ma proposition, le Conseil des ministres du 9 juin 2016 a marqué son accord sur l'octroi à Belgocontrol d'un budget supplémentaire de 25 millions d'euros, en 2016, via un amendement budgétaire déposé dans le courant du mois de juin.

35.03 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, tout arrive à temps et à heure pour Belgocontrol! C'est important car Belgocontrol, c'est aussi la sécurité des passagers. Je vous remercie donc d'avoir déposé cet amendement à l'ajustement budgétaire. Cela dit, vous devez quand même savoir que ma question avait été déposée avant le dépôt de votre amendement.

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

36 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Règlement 598/2014 relatif aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union" (n° 12271)

36 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie" (nr. 12271)

36.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, le 13 juin 2016, le Règlement européen relatif aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union est entré en vigueur.

Ce règlement inquiète les riverains des aéroports, car il a souvent été présenté comme rendant impossible

aux États membres de limiter le bruit des avions autour des aéroports. C'est le point d'achoppement.

La réalité me semble beaucoup plus nuancée. Aussi voudrais-je vous entendre nous préciser l'influence de ce règlement sur le pouvoir discrétionnaire d'un État de définir des restrictions au survol dans l'intérêt de la santé publique et du confort de vie des populations survolées.

Pouvez-vous, par écrit si nécessaire, nous expliquer clairement l'influence qu'aura ce règlement sur le pouvoir des autorités nationales à limiter le survol dans l'intérêt de la santé? La Belgique est-elle en ordre face aux exigences de ce règlement? Si non, quelles actions compte-t-elle mener?

36.02 François Bellot, ministre: Le Règlement 598/2014 vise à renforcer la compatibilité entre les activités aériennes et les zones résidentielles sur la base des principes de l'approche équilibrée de la gestion du bruit adoptée par l'Organisation de l'aviation civile, l'OACI.

Le concept d'approche équilibrée s'articule autour de quatre éléments: la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation.

Le Règlement 598 n'exige pas la réévaluation des restrictions d'exploitation liées au bruit déjà en place. Pour le reste, il privilégie l'analyse coût/efficacité au lieu de l'analyse coût/bénéfice.

Dorénavant, l'accent est mis sur la réalisation d'un objectif donné par les moyens les plus efficaces possibles en termes de coût, ce qui n'exige qu'une comparaison de ceux-ci.

Il précise la procédure applicable à l'adoption des mesures de restriction d'exploitation, afin de renforcer la prise de décisions en connaissance de cause et la sécurité juridique.

Le texte prévoit notamment de réaliser une évaluation des incidences sur l'environnement impliquant une participation du public.

Enfin, le règlement impose aux États membres de désigner une autorité indépendante chargée de la mise en œuvre de la procédure d'adoption des restrictions d'exploitation. La nouvelle autorité est chargée de l'élaboration des restrictions d'exploitation, de la surveillance et du suivi de la mise en œuvre des restrictions d'exploitation et de la diffusion d'informations pertinentes auprès de riverains et des autorités locales, conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article 6 du Règlement 598. En résumé, le Règlement précise les procédures applicables et fournit de nouvelles garanties aux riverains.

Un règlement est obligatoire pour tous ces éléments et directement applicable dans tout État membre. Des mesures d'exécution sont nécessaires concernant la désignation de l'autorité. Pour le reste, il remplace le cadre juridique existant applicable aux restrictions d'exploitation et fixé actuellement par l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National et par l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant les règles de procédure concernant l'introduction des restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National.

36.03 Karine Lalieux (PS): Vous pouvez encore changer les routes?

36.04 François Bellot, ministre: En d'autres mots, oui! Par exemple, si on décide de changer les heures de nuit, cela sera soumis puisque c'est une nouvelle restriction.

36.05 Karine Lalieux (PS): Au niveau européen?

36.06 François Bellot, ministre: C'est le règlement européen qui le définit. Dès qu'il s'agit d'imposer de nouvelles restrictions, on tombe dans le Règlement européen.

36.07 Karine Lalieux (PS): Si on étend la nuit à 07 h 00 du matin?

36.08 François Bellot, ministre: C'est une nouvelle restriction, il faut étudier tout le canevas. Il faut étudier tout!

36.09 Karine Lalieux (PS): C'est compliqué!

36.10 François Bellot, ministre: Non, ce n'est pas compliqué! C'est un cadre qui est définitivement scellé dans un cadre européen et applicable dans tous les pays.

36.11 Collaborateur du ministre : (...) C'est peut-être plus long mais au moins, c'est clairement défini! Mais il est vrai qu'il y a beaucoup de mélange!

36.12 François Bellot, ministre: C'est l'autorité indépendante qui est chargée de l'élaboration des restrictions d'exploitation.

36.13 Karine Lalieux (PS): Et l'autorité indépendante, on doit la mettre en place!?

36.14 François Bellot, ministre: Oui!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

37 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train Benelux" (n° 13006)

37 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-trein" (nr. 13006)

37.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, le train Benelux est un service ferroviaire qui relie, depuis 1957, les capitales de la Belgique et des Pays-Bas. Le train Benelux relie Amsterdam et Bruxelles 16 fois par jour en passant par différentes gares des Pays-Bas, de Flandre et celles de Bruxelles-Central et Nord.

Fin 2016, le train Benelux roulera entre Amsterdam et Bruxelles avec un parcours partiellement modifié que je ne vais pas reciter. Entre Rotterdam et Anvers, le train utilisera la LGV.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous renseigner sur les points suivants? Quel est le taux d'occupation des 16 relations entre Bruxelles et Amsterdam? Quelle est la ventilation de cette occupation en fonction de la gare d'origine? Quel est le coût par passager du train Benelux? Le cas échéant, si le service s'avère déficitaire, comment celui-ci est-il compensé?

37.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, le taux d'occupation du train Benelux varie selon les sections et doit être comparé au taux moyen d'occupation des trains du service intérieur qui est de 26 %. Il y a encore de la marge! Le taux d'occupation moyen sur la base des ventes est de 42 % à la frontière (ventes SNCB + NS divisées par le nombre de sièges à bord des trains).

Cependant, lors de comptages périodiques, il n'est pas exceptionnel de constater une occupation représentant 64 % de la capacité, comme par exemple entre Rotterdam et Bruxelles. À ces voyageurs viennent s'ajouter, entre Bruxelles et Anvers, ainsi qu'entre Roosendaal et Amsterdam, les voyageurs en trafic domestique.

Ce train a non seulement une fonction internationale mais également une importante fonction nationale sur la relation Bruxelles-Anvers et Roosendaal-Amsterdam où le taux d'occupation aux heures de pointe est proche des 90 %. Pas mal de voyageurs prennent ce train et ont finalement une autre destination que l'une des gares qu'il dessert, par exemple Utrecht, Breda, Eindhoven.

L'IC Bruxelles-Amsterdam est un train sans réservation obligatoire. De nombreux voyageurs choisissent dès lors de l'emprunter avec des titres de transport bon marché, tels qu'abonnements, libres parcours, passes. En pareil cas, il est très difficile de procéder à des comptages fiables sur la base de lieux d'origine et de destinations précises.

Pour l'année 2013, le résultat d'exploitation pour la SNCB était positif. En 2014, avec l'augmentation du nombre de fréquences, le résultat d'exploitation est devenu négatif. En 2015, ce déficit d'exploitation s'est encore aggravé, mais il a été fortement compensé par le mécanisme négocié entre Nederlandse

Spoorwegen (NS) et l'État néerlandais, par lequel NS compense la perte de la SNCB si celle-ci dépasse 1,5 million d'euros par an pour la circulation sur les lignes classiques et 5,5 millions d'euros par an quand le train circulera sur les LGV. Ce mécanisme est appelé *capping* du déficit de la SNCB dans cet accord.

Sur le parcours actuel de la partie belge de l'IC Bruxelles-Amsterdam, la perte rapportée sur le nombre de voyageurs est de 0,6 euro par voyage simple, en tenant compte du mécanisme de *capping*. À partir du passage sur les LGV, la perte deviendra de 2,1 euros par voyage simple, en tenant compte du *capping*.

L'augmentation des fréquences au-delà de douze allers-retours et le passage par des LGV négocié dans le *samenwerkingsafpraak* avec la NS et l'État néerlandais en 2013 augmente fortement le déficit de la desserte pour la SNCB. Heureusement, le mécanisme négocié de limitation du déficit de la SNCB par une compensation de NS réduit l'impact sur les comptes de la SNCB.

Depuis 2013, et selon les accords entre NS et la SNCB, le déficit éventuel à supporter par la SNCB est plafonné à 1,5 million d'euros. Ce fut le cas en 2015 et en 2014. À partir du passage sur les lignes à grande vitesse, L4 et HSL-Zuid, le déficit à supporter par la SNCB sera plafonné à 5,5 millions d'euros.

37.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Vous comprenez pourquoi je pense que ces liaisons internationales doivent être ouvertes. Elles sont importantes pour le lien entre les pays et pour les travailleurs. Mais vous comprenez aussi pourquoi je pose cette question; parfois, dans d'autres cas, on remet en cause des trains internationaux parce que le déficit d'exploitation est trop élevé. Donc, je voudrais qu'il n'y ait pas deux poids deux mesures.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

38 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle intégration de Securail au sein d'une Direction de surveillance et de contrôle de la police fédérale" (n° 13007)

38 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eventuele integratie van Securail in een directie Bewaking en Controle van de federale politie" (nr. 13007)

38.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, voici deux mois, mon collègue Laurent Devin vous interrogeait sur l'intégration de Securail au sein de la police des chemins de fer. Vous aviez répondu qu'une réflexion avait été menée par Securail et la police des chemins de fer afin d'optimiser leur collaboration. Les résultats de cette réflexion étaient ainsi à l'étude dans votre cabinet et dans celui de votre collègue le ministre de l'Intérieur. Celui-ci souhaitait ainsi créer une direction Surveillance et contrôle au sein de la police fédérale, direction qui intégrerait Securail, contre l'avis unanime du comité de direction de la SNCB.

Vous vous montrez également très réticent à ce projet, estimant, de votre côté, que Securail doit absolument garder un lien avec le secteur ferroviaire. En effet, cette décision doit surtout être prise sous le prisme de l'efficacité. En la matière, il est largement admis qu'une telle intégration n'apporterait aucune amélioration de service, cette démarche pouvant même avoir l'effet inverse en détruisant le lien de confiance et de proximité que les agents Securail tentent patiemment de construire depuis des années. Le rôle de Securail et de ses agents va bien au-delà des simples missions de sécurité. Il ne faut jamais perdre cela de vue.

Monsieur le ministre, quels sont les résultats de la réflexion menée conjointement par Securail et la police des chemins de fer? Quelles sont les conclusions que tire votre cabinet? Seriez-vous, oui ou non, opposé à l'intégration de Securail au sein de la police? Confirmez-vous votre volonté de conserver Securail au sein de la SNCB et de développer une relation basée sur la confiance et la proximité entre les agents et les usagers?

38.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, la police des chemins de fer et la SNCB ont mené une réflexion commune portant sur les mesures structurelles à prendre dans le cadre du terrorisme. Il n'y a pas de réflexion commune quant à l'éventuelle intégration de Securail dans la future direction Surveillance et contrôle, les priorités et les points de vue n'étant pas tout à fait identiques.

Les priorités de Securail ne sont pas les mêmes que celles du service de police. Les missions de service

public de Securail sont fixées par la loi et le contrat de gestion de l'entreprise publique et sont attachées au monde ferroviaire, qu'il s'agisse des opérateurs ou du gestionnaire de l'infrastructure. Il s'agit avant tout d'assurer un service à la clientèle et de protéger le personnel et le processus de production, en ce compris les infrastructures ferroviaires. Les agents de Securail disposent d'une expertise technique des chemins de fer qu'ils perdraient à terme s'ils devenaient des agents de police. Je partage entièrement les arguments de la SNCB et m'oppose formellement à l'intégration complète de Securail dans la police.

Je peux par contre comprendre l'argument de l'unité de commandement dans des situations sensibles. Il me paraît en effet fondamental d'améliorer encore, en ces temps difficiles, la collaboration entre les services, dans le respect des compétences et priorités de chacun.

J'ai dès lors proposé une solution alternative qui, je l'espère, assurera une efficacité optimale dans certaines circonstances particulières. Il s'agirait, pour des missions bien définies, dans le contexte du terrorisme, de placer Securail sous le commandement opérationnel temporaire de la police. En complémentarité, les agents de Securail et le personnel de police pourraient utiliser la même fréquence radio pour certaines missions. D'autres options sont envisageables, particulièrement de séparer les missions de Securail "Grandes gares" de tout le reste du territoire, puisque dans les grandes gares, leur mission est proche de celle de la police, alors qu'ailleurs, il s'agit surtout de contrôles et de prestations de police administrative.

Les décisions ne sont pas encore prises, mais nous tenons à conserver l'expertise de Securail dans les missions qu'il exécute et pas seulement des missions de protection des personnes mais aussi de l'intégrité des infrastructures, des biens contre les intrusions, des politiques différentes en matière de sécurité ferroviaires particulières.

38.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je partage cette vision. Nous avons eu l'occasion d'aller voir Securail peu de temps avant les attentats. Nous avons constaté leur expertise par rapport à leurs missions. Il ne faut pas intégrer les deux. Si un nouvel attentat devait survenir, ce que je ne souhaite pas du tout, on pourrait prévoir une direction unique, une fréquence radio unique, etc. Je pense que tout cela doit être réfléchi dans le cadre de la commission Attentats. Mais, en fonction d'éléments exceptionnels, n'allons pas vers une intégration où tout le monde serait perdant, notamment les navetteurs, les travailleurs et aussi l'expertise de Securail.

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

39 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13036)

39 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 13036)

39.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, à la suite des attentats du 22 mars, l'aéroport a réorganisé ses activités dans un contexte extrêmement difficile. Selon le quotidien *La Libre Belgique*, l'organisation de la sécurité au sein de l'aéroport a fait l'objet de contrôles effectués par la Direction générale du Transport aérien (DGTA). Votre administration a en effet pour mission de vérifier le respect des prescrits légaux et réglementaires.

Selon le même quotidien, un inspecteur de la DGTA a indiqué qu'à deux reprises, il avait pu avoir accès aux bagages déjà enregistrés, qui sont déjà pourvus de leur étiquette d'identification. Or, normalement, ce ne devrait plus être possible.

Toujours selon *La Libre Belgique*, des problèmes se poseraient aussi avec des chaussures, qui ne seraient pas soumises aux rayons X après une alarme au portique.

J'ai bien conscience du défi que représente la réorganisation de l'aéroport. Il est très important que la DGTA accompagne et contrôle le personnel ainsi que les procédures afin de garantir que toutes les normes de sécurité soient respectées.

À cet égard, je voudrais vous poser les questions suivantes. Quel est le nombre de contrôles menés par la DGTA à l'aéroport de Bruxelles-National depuis le 22 mars dernier? Des PV ont-ils été dressés, afin de

corriger des situations non conformes? Jugez-vous nécessaire de renforcer les services de la DGTA sur le plan du personnel et du budget? Si oui, avez-vous pris des mesures en ce sens? Enfin, la collaboration entre les entreprises aériennes, l'aéroport, la police fédérale et votre administration est-elle optimale?

39.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, depuis les attentats du 22 mars, l'aéroport de Bruxelles-National a fait l'objet de diverses inspections les 11, 12, 13, 20 et 25 avril, à l'issue desquelles un rapport commun – et non un procès-verbal – contenant toutes les constatations a été transmis à Brussels Airport Company (BAC), à la suite de quoi cette dernière a entrepris plusieurs actions destinées à y remédier.

L'adéquation entre les nouvelles exigences de sécurité découlant de la situation post-attentats et le personnel disponible fait l'objet d'une analyse par la DGTA.

Dans le cadre des discussions budgétaires, j'ai proposé de renforcer la DGTA. La sûreté aérienne fait l'objet d'une collaboration intense entre les différents acteurs sur le terrain (aéroport, compagnies aériennes, police fédérale). Des réunions sur ces thèmes, auxquelles participent toutes ces parties et d'autres encore, ont lieu régulièrement dans chaque aéroport dans le cadre d'un comité local de sécurité appelé LOVECO (locale veiligheidscomité).

À côté de cela, une concertation intense sur différents dossiers ayant trait à la sûreté aérienne se déroule également au niveau des cabinets des différents ministres responsables, avec rapport au Comité national de sécurité.

39.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, vous vous souvenez de l'épisode de votre prédécesseure avec les audits européens qui montraient des manquements. Il est important que la sécurité soit renforcée, aussi pour la réputation de notre aéroport. Nous tenons à cet aéroport national!

Une des demandes de cette administration et des inspecteurs aéronautiques était de renforcer le personnel pour pouvoir, avec la BAC, travailler correctement à ces contrôles. Je suis contente qu'il y ait des réunions de collaboration entre les deux. Le cas échéant, je reviendrai concernant vos demandes de personnel supplémentaire.

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

40 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des solutions pour le survol de Bruxelles" (n° 13053)

40 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "oplossingen voor het vliegverkeer boven Brussel" (nr. 13053)

40.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, vous avez participé à la Conférence des bourgmestres bruxellois, le 29 juin, pour traiter du dossier du survol de Bruxelles. Vous avez reçu, le même jour, les bourgmestres concernés du Brabant flamand et du Brabant wallon. Une réunion avec les différentes associations représentatives du dossier a également été organisée le 28 juin.

Quels ont été les dossiers à l'ordre du jour de ces réunions? Des solutions ont-elles déjà été proposées pour réduire le survol des quartiers densément peuplés?

40.02 François Bellot, ministre: Madame Lalieux, le dossier du survol est un dossier très complexe; ce n'est pas à vous que je vais l'expliquer. Il est complexe de par la matière qu'il touche, complexe parce que les positions de toutes les parties prenantes concernées ne sont pas toujours les mêmes. Elles sont même, pour certaines, en totale contradiction sur le plan géographique, conceptuel, etc. Je crois donc en la combinaison d'actions positives plutôt qu'en de grands changements hasardeux pour permettre la mise en œuvre d'une stratégie globale maîtrisée à court, moyen et long termes.

Partant de ce constat, j'ai défini une approche basée sur sept composantes: une composante technique, une composante opérationnelle, une composante environnementale, une composante économique, une composante juridique, une composante politique, une composante institutionnelle.

C'est en intégrant chacune de ces composantes et en les associant toutes que je serai en mesure de présenter et de défendre une solution structurelle équitable.

J'ai partagé cette analyse lors de plusieurs réunions avec les ministres de l'Environnement des Régions. Mme Fremault a été la première à être reçue lors de ma première semaine de désignation. J'ai également eu des réunions avec des associations des riverains et avec des associations de bourgmestres de la Région bruxelloise et les bourgmestres concernés du Brabant flamand et du Brabant wallon, ensemble.

J'ai aussi beaucoup insisté sur la nécessité d'une réelle concertation entre tous les acteurs, qu'ils soient opérationnels, politiques ou économiques ou engagés dans des associations de riverains. Il sera d'ailleurs rapidement proposé de mettre en place un groupe de concertation composé de l'ensemble de tous les acteurs que je viens de citer.

Je pense que l'analyse et la recherche de la réduction globale des nuisances sonores subies depuis de nombreuses années par nos riverains passeront par le dialogue, l'écoute et la construction d'une relation de confiance entre les acteurs.

Je m'appuierai aussi sur tous les leviers institutionnels existants pour y parvenir. J'ai la volonté d'aboutir à une solution équitable et durable, c'est-à-dire juste et équilibrée pour toutes les parties.

40.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'espère que dans une des sept composantes – j'imagine environnementale –, on trouvera la santé publique et le critère de la densité de population. Il y a des composantes pour lesquelles on n'a pas l'impression d'une dimension humaine. Je crois effectivement qu'il est bon de créer un groupe de concertation avec l'ensemble des acteurs, mais n'oublions pas cette composante de densité de population et de santé publique.

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

*La réunion publique de commission est levée à 18.20 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.20 uur.*