

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 19 APRIL 2017

MERCREDI 19 AVRIL 2017

Namiddag

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.27 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.27 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik verontschuldig mij ervoor dat ik een beetje te laat ben; ik wist niet dat ik moest voorzitten. Bij dezen kunnen we starten met de agenda.

**01** Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans" (n° 17066)

- M. Émir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 14 ans" (n° 17380)

**01** Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 17066)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 17380)

**01.01** **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) a récemment plaidé pour l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans. À cet égard, l'organisme public a réalisé une étude mettant en évidence que six Belges sur dix sont en faveur de cette mesure. Ce résultat est motivé par le fait que 700 mineurs de cet âge sont impliqués, chaque année, dans un accident de circulation en tant que cyclistes, dont malheureusement une cinquantaine trouvent la mort ou sont gravement blessés. Le port du casque pourrait diminuer ces statistiques glaçantes, notamment parce que la tête est touchée dans un accident sur deux et que ce type de protection réduit le risque de blessures de 70 %.

L'obligation du port du casque est valable dans douze pays de l'Union européenne avec des variations différentes selon les tranches d'âge. La France devait rejoindre ce groupe de précurseurs le 22 mars. L'IBSR énonce par la voie d'un communiqué de presse: "D'un point de vue scientifique, il existe un consensus à propos de l'efficacité du casque dans la prévention des lésions à la tête et au cerveau. Étant donné le risque élevé que courent les cyclistes dans le trafic, l'IBSR

**01.01** **Gautier Calomne** (MR): Het BIVV pleit ervoor het dragen van een fietshelm verplicht te stellen voor fietsers jonger dan 14 jaar, zoals reeds het geval is in twaalf lidstaten van de Europese Unie, al verschilt de leeftijdsgrens van land tot land. Kinderen moeten de gevaren van het verkeer immers leren inschatten en daarbij hun fiets onder controle houden, waardoor ze meer kans lopen te vallen. Jaarlijks zijn er 700 minderjarige fietsers betrokken in een ongeval; een vijftigtal van hen komt daarbij om het leven of raakt zwaargewond. In één op twee gevallen wordt het hoofd geraakt. Een fietshelm vermindert de kans op een letsel

recommande fortement son utilisation systématique par tous les deux-roues. Mais pour les enfants jusqu'à 14 ans, l'IBSR plaide plutôt pour une obligation. En effet, avant cet âge, ils doivent apprendre à appréhender les dangers de la circulation tout en gardant la maîtrise constante de leur vélo et sont davantage susceptibles de tomber. L'introduction d'une telle mesure doit évidemment s'accompagner d'autres mesures, comme l'amélioration constante de l'infrastructure dévolue aux cyclistes, campagnes de sensibilisation à l'égard des automobilistes pour ce qui est du respect des usagers faibles et à l'égard des cyclistes pour le respect des règles du Code de la route et l'importance d'un vélo en bon état, augmentation des contrôles, ...".

Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance du plaidoyer de l'IBSR concernant l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans? Partagez-vous les conclusions exprimées? Étudiez-vous la possibilité d'introduire une telle mesure en Belgique? Avez-vous déjà eu l'occasion de rencontrer les associations de cyclistes pour faire le point sur ce dossier? Le cas échéant, quelles sont les considérations qui vous ont été exprimées et quelles réponses leur avez-vous apportées?

**01.02 François Bellot**, ministre: (...) Le dernier baromètre de l'IBSR fait état d'une augmentation de 30 % du nombre d'accidents corporels pour les cyclistes. En 2016, cette augmentation est essentiellement visible à Bruxelles: +19,2 %.

Une partie de cette augmentation s'explique par l'augmentation du nombre d'accidents impliquant un senior en vélo (+7 %). Par contre, l'année 2016 est marquée par une diminution générale de 3,6 % du nombre de personnes tuées en vélo, ce qui constitue en chiffres absolus un record à la baisse en Belgique.

Je suis également au courant du fait que l'IBSR estime, sur la base d'une enquête récente, qu'une obligation du port du casque vélo est justifiée pour les jeunes de moins de 14 ans. Toutefois, l'étude n'étant pas achevée, elle ne m'a pas encore été communiquée. Elle ne me parviendra qu'au mois de mai.

J'ai demandé au groupe de travail chargé de la révision du Code de la route, quand il aura l'étude précitée, d'examiner si l'obligation du port du casque vélo pour certaines catégories de cyclistes est opportune.

Je suis informé du point de vue des associations de cyclistes concernant l'obligation du port du casque. Le Fietzersbond et le GRACQ craignent qu'une telle obligation conduise à ce que moins de jeunes utilisent le vélo.

Dès que l'étude sera achevée et communiquée au groupe de travail, tous ces éléments seront examinés.

Attention cependant, que, dans ce débat, il est également question de la responsabilisation des parents, avant de parler d'obligation légale. Prévoir une obligation légale ne sensibilisera pas nécessairement le public-cible (les enfants), et donc risque de ne pas suffire pour atteindre l'objectif, à savoir une meilleure protection des enfants. Personnellement, en tant que cycliste du dimanche matin, en tant que

met 70%.

Volgens het BIVV zijn zes op de tien Belgen voorstander van de fietshelmplicht voor kinderen tot 14 jaar. Die maatregel moet gepaard gaan met andere, zoals een betere fietsinfrastructuur, de sensibilisering van automobilisten voor zwakke weggebruikers, de bewustmaking van het nut van een goed onderhouden fiets en meer controles.

Bent u het eens met de bevindingen van het BIVV en gaat u na of het mogelijk is die maatregel door te voeren? Bent u hierover samengekomen met de fietsbonden? Wat is hun standpunt en wat zijn uw antwoorden daarop?

**01.02 Minister François Bellot:** Uit de jongste barometer van het BIVV blijkt dat het aantal letselongevallen bij fietsers in 2016 met 30% is toegenomen en dat die stijging zich vooral in Brussel voordeed.

Dit valt meer bepaald te verklaren door het toenemend aantal ongevallen met senioren. Het aantal verkeersdoden onder fietsers is daarentegen gedaald met 3,6%, wat een recordcijfer is.

Op basis van een recente studie adviseert het BIVV om het dragen van een fietshelm te verplichten voor kinderen tot 14 jaar. De studie is nog niet afgerond en ik verwacht de resultaten pas in mei. Ik heb de werkgroep herziening van de verkeersregels opgedragen om na te gaan of die maatregel gepast is. De Fietzersbond en GRACQ vrezen dat de helmplicht het gebruik van de fiets door jongeren zal afremmen.

Voorts is er sprake van het responsabiliseren van de ouders. De wettelijke verplichting zal het doelpubliek niet noodzakelijk sensibiliseren, maar dat doel kan worden bereikt via cursussen

père et grand-père, j'oblige mes enfants et petits-enfants à porter le casque sans que la loi ne m'y oblige.

Dans cette matière, je crois qu'il est surtout utile que les parents et les enfants soient sensibilisés notamment par des cours d'éducation routière qui peuvent être donnés dans les écoles ou encore par des campagnes de sensibilisation organisées par les associations de cyclistes et/ou par les autorités régionales compétentes pour cette matière.

**01.03 Gautier Calomne (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Je me réjouis que le nombre de tués à la suite d'un accident à vélo soit en diminution dans le pays. Ce sont évidemment des statistiques qui sont encourageantes, même si, à l'instar de l'obligation de porter la ceinture pour la conduite des véhicules moteurs, l'obligation de porter le casque peut réduire encore le nombre d'accidents.

Pour les personnes majeures, il est plutôt question – on en a déjà débattu avec votre prédécesseur – d'une liberté individuelle et d'un choix à poser. Pour les moins de 14 ans, il y a aussi une responsabilité particulière puisqu'il s'agit de mineurs qui doivent être davantage protégés.

Toutefois, comme vous l'avez dit, l'obligation légale ne permettrait pas de résoudre tous les problèmes et il faut donc également se pencher sur deux leviers importants, à savoir la responsabilisation des parents, mais aussi la sensibilisation et la prévention.

Je reviendrai vers vous dans quelque temps lorsque vous aurez reçu le résultat et les conclusions de l'étude à ce sujet. Nous pourrions alors faire à nouveau le point sur la question.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**02 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre ferroviaire S en Région bruxelloise" (n° 17075)**

**02 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod van de S-treinen in het Brusselse Gewest" (nr. 17075)**

**02.01 Gautier Calomne (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, face aux problèmes majeurs de mobilité en Région bruxelloise, en ce compris l'impact négatif des fermetures de tunnels routiers, l'offre ferroviaire S est une excellente alternative de transport pourtant trop méconnue des citoyens.

Sur la base d'un ticket jump d'une valeur de 1,40 euros sur une carte de dix places, chaque voyageur a accès au réseau intra-bruxellois qui compte 33 gares et stations, réparties sur 65 kilomètres de voies. Très clairement, l'offre ferroviaire S ne manque pas d'atouts, par exemple pour les Uclois qui travaillent au centre-ville et qui peuvent effectuer un trajet entre leur domicile et leur lieu de travail en une bonne demi-heure, contre 60 à 75 minutes en voiture, voire beaucoup plus en cas d'accidents sur la voirie. Tout ceci sans compter des facteurs comme le stress au volant ou les coûts énergétiques.

verkeersopvoeding of campagnes van fietsverenigingen en/of de bevoegde gewestelijke diensten.

**01.03 Gautier Calomne (MR):** Ik verheug mij over de daling van het aantal verkeersdoden onder fietsers. Net als de verplichting om de veiligheidsgordel te dragen in motorvoertuigen, kan de helmplicht het aantal verkeersslachtoffers verlagen.

Volwassenen moeten vrij kunnen beslissen of ze een helm dragen of niet, maar minderjarigen moeten worden beschermd. Ik ben het evenwel met u eens dat de wettelijke verplichting geen pasklare oplossing is en dat ouders verantwoordelijkheidsbesef moet worden bijgebracht via sensibiliserings- en preventiecampagnes.

**02.01 Gautier Calomne (MR):** Nu Brussel kampt met grote mobiliteitsproblemen, vormt het treinaanbod een uitstekend, maar onvoldoende bekend alternatief. Met een JUMP-biljet krijgen reizigers toegang tot het Brusselse net, dat 33 stations en stopplaatsen telt. Ondanks de investeringen in dit net neemt slechts 5% van de pendelaars de trein voor het woon-werkverkeer.

Hoeveel reizigers maken er gebruik van de S-treinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Pourtant, l'offre de la SNCB ne semble pas encore séduire assez les Bruxellois. En effet, selon de récents articles de presse, seulement 5 % des liaisons domicile-lieu de travail s'effectuent via le rail. C'est un taux qui interpelle, d'autant que les pouvoirs publics ont fortement investi dans l'outil ferroviaire, notamment avec l'ouverture d'un certain nombre de haltes, des élargissements d'horaires et l'amélioration des structures.

La question de l'information et de la sensibilisation des Bruxellois à ces modes de transport est donc posée. Aussi, monsieur le ministre, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Pouvez-vous nous communiquer un état des lieux de la fréquentation générale du réseau ferroviaire S en Région bruxelloise? Quelles sont les évolutions tendancielles en termes de fréquentation? En complément des efforts déjà consentis par la SNCB, quelles sont les mesures déjà prévues pour renforcer l'information et la sensibilisation des citoyens sur cette alternative de mobilité intra-bruxelloise? Enfin, des synergies sont-elles prévues avec les pouvoirs régionaux bruxellois pour soutenir l'offre ferroviaire S?

**02.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la SNCB rappelle que 34 gares sont aujourd'hui en service dans la Région de Bruxelles-Capitale. La gare Arcades a été ouverte en décembre 2016 et se situe à proximité immédiate de la gare de Watermael, offrant ainsi un pôle d'échange entre la ligne 161 Ottignies-Bruxelles et la ligne 26 reliant Uccle et Evere via Delta et Merode.

La SNCB ne dispose pas encore de chiffres des comptages validés pour l'année 2016, ce qui ne permet donc pas encore d'étudier les impacts du lancement de l'offre S et de l'ouverture du tunnel Josaphat-Schuman.

Dès que ces statistiques seront validées, la SNCB fera un suivi des fréquentations des gares bruxelloises afin de déterminer l'impact des modifications de l'offre et des mesures de promotion de l'offre S. La SNCB a communiqué de différentes manières depuis le lancement de l'offre S en décembre 2015, avec les inaugurations des nouvelles gares bruxelloises de Tour&Taxi et Gerموir.

L'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat était nécessaire pour d'importantes extensions de l'offre S. Suite à son report, la SNCB a seulement lancé, en avril 2016, une première grande campagne de promotion de l'offre S. Durant la semaine de la Mobilité de septembre, l'offre S a également été promue, tant vis-à-vis des particuliers que des professionnels et des milliers de cartes du réseau intermodal S et STIB ont été distribuées.

En décembre 2016, une campagne géographiquement ciblée a mis en évidence la flexibilité de l'offre en termes de fréquence et de temps de parcours pour un ensemble de destinations: l'ULB, la VUB, les quartiers européens, etc.

Par ailleurs, la SNCB collabore avec de nombreux partenaires pour relayer et promouvoir son offre: les autorités bruxelloises, les communes, les partenaires professionnels tels que VOKA, BECI, Brussels Metropolitan, Brulocalis.

Welke inspanningen worden er geleverd om de bevolking over dit aanbod te informeren? Is men van plan om dit treinaanbod te steunen in samenwerking met de gewestelijke overheden?

**02.02 Minister François Bellot:** De NMBS wijst erop dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 34 stations treinen stoppen, na de opening van het station Arcaden, dat een knooppunt vormt voor de lijnen 161 en 26 (Ukkel-Evere). Omdat men voor 2016 geen gevalideerde cijfers heeft, kan men de effecten van de lancering van het S-aanbod en de opening van de Schuman-Josafattunnel nog niet onderzoeken.

Sinds de lancering van het aanbod van S-treinen ter gelegenheid van de inhuldiging van de stopplaatsen Thurn en Taxis en Mouterij in december 2015 heeft de NMBS daarover op verschillende manieren gecommuniceerd. Als gevolg van de laattijdige ingebruikname van de Schuman-Josafattunnel is de NMBS niet vóór april 2016 met de grote campagne voor het S-aanbod van start gegaan. Het S-aanbod werd ook gepromoot tijdens de Week van de Mobiliteit in september: bij die gelegenheid werden duizenden plannen van het intermodale S- en MIVB-net uitgedeeld. De NMBS werkt samen met de Brusselse autoriteiten, de gemeenten, Voka, BECI, Brussels Metropolitan en Brulocalis om haar aanbod te promoten.