



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

18-04-2001

14:00 uur

mercredi

18-04-2001

14:00 heures

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het nieuwe gerechtsgebouw te Gent" (nr. 4428)

Sprekers: **Karel Van Hoorebeke, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Luc Sevenhans tot de minister van Telecommunicatie Overheidsbedrijven en Participaties over "de overdracht van rijkswachthoeuven" (nr. 4362)

Sprekers: **Luc Sevenhans, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Daan Schalck tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de gratis internetaansluiting voor scholen" (nr. 4401)

Sprekers: **Daan Schalck, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de liberalisering van de postdiensten" (nr. 4340)

Sprekers: **Karine Lalieux, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de overname van Artis-Historia door De Post" (nr. 4372)

Sprekers: **Karine Lalieux, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de beslissing tot oprichting van een Stichting Nationaal Erfgoed" (nr. 4432)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Olivier Chastel tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen op het stuk van de veiligheid in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 4370)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over

SOMMAIRE

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le nouveau palais de justice à Gand" (n° 4428)

Orateurs: **Karel Van Hoorebeke, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Luc Sevenhans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le transfert des bâtiments de la gendarmerie" (n° 4362)

Orateurs: **Luc Sevenhans, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Daan Schalck au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'accès gratuit à l'internet pour les écoles" (n° 4401)

Orateurs: **Daan Schalck, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la libéralisation du secteur postal" (n° 4340)

Orateurs: **Karine Lalieux, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le rachat d'Artis-Historia par La Poste" (n° 4372)

Orateurs: **Karine Lalieux, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la création d'une Fondation pour le Patrimoine National" (n° 4432)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Questions orales jointes de
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements en matière de sécurité dans le plan décennal de la SNCB" (n° 4370)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la

"de treinbeveiliging bij de NMBS" (nr. 4431)
 - de heer Daan Schalck tot de vice-eerste minister en de minister van Mobiliteit en Vervoer over "het treinongeval in Précot" (nr. 4400)
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de centralisatiepolitiek bij de NMBS" (nr. 4430)
 - de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Verkeer en Mobiliteit over "het treinongeval in Pécrot" (nr. 4468)

Sprekers: **Olivier Chastel, Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

sécurité des trains à la SNCB" (n° 4431)
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accident ferroviaire à Précot" (n° 4400)
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de centralisation de la SNCB" (n° 4430)
 - M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accident de train qui s'est produit à Pécrot" (n° 4468)

Orateurs: **Olivier Chastel, Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Jean-Pol Poncelet tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het taalgebruik bij de NMBS" (nr. 4421)

Sprekers: **Jean-Pol Poncelet**, voorzitter van de PSC-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

12

Question de M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'emploi des langues à la SNCB" (n° 4421)

12

Orateurs: **Jean-Pol Poncelet**, président du groupe PSC, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Jean-Pol Poncelet tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het rookverbod op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4422)

Sprekers: **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Jean-Pol Poncelet**, voorzitter van de PSC-fractie

14

Question de M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'interdiction de fumer sur l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4422)

14

Orateurs: **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Jean-Pol Poncelet**, président du groupe PSC

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 APRIL 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 18 AVRIL 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

La séance est ouverte à 14.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het nieuwe gerechtsgebouw te Gent" (nr. 4428)

01 Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le nouveau palais de justice à Gand" (n° 4428)

01.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Werd de bouwgrond voor het Gentse gerechtsgebouw reeds aangekocht? De minister had dit aangekondigd voor maart.

01.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Le terrain destiné au palais de justice de Gand a-t-il déjà été acquis? Le ministre l'avait annoncée pour mars.

01.02 Minister Rik Daems (Nederlands): De grond is nog niet aangekocht. De akte is opgemaakt door het Aankoopcomité en wordt verleden in mei 2001.

01.02 Rik Daems (en néerlandais) ministre: Cette acquisition n'a pas encore été faite. Le comité d'acquisition a rédigé l'acte qui sera passé en mai 2001.

01.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Wanneer wordt het gebouw ingehuldigd?

01.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Quand le bâtiment sera-t-il inauguré ?

01.04 Minister Rik Daems (Nederlands): Dat wordt verwacht voor augustus 2004.

01.04 Rik Daems , ministre (en néerlandais): L'inauguration est prévue pour août 2004.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van de heer Luc Sevenhans tot de minister van Telecommunicatie Overheidsbedrijven en Participaties over "de overdracht van rijkswachgebouwen" (nr. 4362)

02 Question de M. Luc Sevenhans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le transfert des bâtiments de la gendarmerie" (n° 4362)

02.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): De minister verklaarde dat de rijkswachkazernes kosteloos zouden worden overgedragen aan de gemeenten. Op de vergadering van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten van 28 maart

02.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Le ministre a déclaré que les casernes de gendarmerie seraient transférées gratuitement aux communes. Or, lors de la réunion de l'Association des villes et communes flamandes du 28 mars, il a été question

was echter toch sprake van een vergoeding. Kan de minister dit toelichten?

02.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Er werd een formule gezocht voor een gelijkwaardige overdracht van de kazernes, met een correctiemechanisme dat rekening houdt met de grootte van het gebouw, de ouderdom ervan en het aantal personeelsleden. De overdracht zou volgend jaar worden afgerond. In elk geval zal iedere gemeente juist worden behandeld.

02.03 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): De toestand is toch niet zo verontrustend als ik eerst dacht. Ik wacht op meer informatie vanwege de minister.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer **Daan Schalck** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de gratis internetaansluiting voor scholen" (nr. 4401)

03.01 **Daan Schalck** (SP): Scholen zouden gratis of goedkoper worden aangesloten op internet. Scholen spelen een belangrijke rol bij het verlagen van de drempel.

Hoe zal dat precies worden gerealiseerd? Wat zullen de reële kosten zijn? Is er bijkomend geld voor beschikbaar? Werd er overleg gepleegd met de Gemeenschappen? Kan het dat Belgacom-Skynet de aansluitingen toegewezen krijgt zonder aanbesteding? Welk soort aansluitingen krijgen de scholen?

03.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Er bestaat een zogenaamd vijfsterrenplan waarin de breedbandaansluiting een belangrijk gegeven is. *E-Europe* wil dat tegen einde 2001 alle scholen aangesloten zijn. Zeventig procent van de basisscholen zijn nu al aangesloten. Dit initiatief van minister Di Rupo wordt verlengd zodat 100 procent van de scholen zal worden bereikt. De breedbandaansluiting via ADSL staat in het beheerscontract met Belgacom. Behalve Skynet kunnen echter ook andere internetproviders, zoals bijvoorbeeld Telenet, inschrijven.

Vanaf 1 januari 2002 willen we wel met een opengestelde markt werken. Voordeel is dat de lijnen er dan al liggen. Daarom hebben we geopteerd voor een verlenging van het contract.

d'une indemnité. Le ministre peut-il s'expliquer à ce sujet?

02.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): On a recherché une formule pour un transfert équitable des casernes, avec des mécanismes de correction tenant compte de la taille du bâtiment, de leur âge et du nombre de personnes employées. Le transfert devrait être terminé l'année prochaine. Quoi qu'il en soit, chaque commune sera traitée équitablement.

02.03 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): La situation n'est pas aussi inquiétante que je le pensais initialement. J'attends que le ministre me communique davantage d'informations.

L'incident est clos.

03 Question de M. **Daan Schalck** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'accès gratuit à l'internet pour les écoles (n° 4401)

03.01 **Daan Schalck** (SP): Les écoles devraient pouvoir bénéficier d'un accès gratuit ou bon marché à l'internet. Les écoles jouent un rôle important dans la familiarisation des enfants avec ce nouveau média.

Comment ce processus va-t-il se dérouler précisément? Quels en seront les coûts réels? Des fonds supplémentaires sont-ils disponibles pour réaliser ce projet? Une concertation a-t-elle été organisée avec les Communautés? Est-il possible que Belgacom-Skynet puisse se voir attribuer les connexions sans qu'une adjudication ait été organisée? De quel type de connexion les écoles seront-elles équipées?

03.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): La connexion à bandes larges constitue un élément important d'un plan dit "cinq étoiles". L'e-Europe souhaite que, d'ici à la fin 2001, toutes les écoles soient reliées à l'internet. 70% des écoles secondaires et 50% des écoles fondamentales sont déjà connectées au réseau. L'initiative prise par M. Di Rupo est prolongée pour atteindre les 100%. La connexion à larges bandes via l'ADSL figure dans le contrat conclu avec Belgacom. Outre Skynet, d'autres fournisseurs d'accès, comme Telenet, peuvent également s'inscrire.

A partir du 1er janvier 2002, nous voulons pouvoir travailler dans le cadre d'un marché libéré. L'avantage étant que les lignes auront déjà été posées, nous avons opté pour une prolongation du contrat.

Het enige bedrijf dat momenteel 100 procent dekking kan garanderen is Belgacom. Daarom hebben we gewacht met de openstelling van de markt.

De kosten zijn beraamd op 450 miljoen frank voor de conversie van ISDN-lijnen naar ADSL-lijnen en dit bedrag bevat ook interessantere tarieven op jaarbasis, waarover nog onderhandeld zal worden.

Vanaf het moment dat URL er is, wordt de markt opengesteld, omdat de situatie pas dan echt concurrentieel is.

03.03 Daan Schalck (SP): Dat is dus eerder een Belgacom-beslissing, die nog uit een vorig beheerscontract voortvloeit. Misschien moet de minister zijn aandeelhouderspositie af en toe eens durven overschrijden, rekening houdend met de vooruitgang en het algemeen belang.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de liberalisering van de postdiensten" (nr. 4340)

04.01 Karine Lalieux (PS): Ik heb kennis genomen van de werkzaamheden en conclusies van de top van Stockholm, waarop nog maar eens het gewicht van de diensten van algemeen belang onderstreept werd. Het streven moet gericht zijn op de interne markt, en dat doel kan alleen bereikt worden als men ook rekening houdt met de specificiteit van de diensten van algemeen belang.

De conclusies van Stockholm slaan een ietwat andere toon aan dan die van de top van Lissabon, maar vragen dat de postrichtlijn vóór eind 2001 wordt aangenomen. Die nuance staat in het voorbereidende document van de Commissie voor de top van Stockholm. De middenweg waarover u het had, zou blijkbaar op enige bijval kunnen rekenen.

Ik zou ook willen terugkomen op de deadline die u wil opleggen voor de liberalisering van de postdiensten. In Stockholm werden de Vijftien het al niet eens over een precieze streefdatum voor de energiesector.

Met welke argumenten pleit u voor een deadline voor de liberalisering van het postwezen ?

04.02 Minister Rik Daems (Frans): Dat er geen

Belgacom est la seule entreprise qui soit actuellement en mesure d'assurer une couverture à 100%. Nous avons, dès lors, attendu la libéralisation du marché.

Les coûts sont évalués à 450 millions de francs pour la conversion des lignes ISDN en lignes ADSL et ce montant tient compte de tarifs annuels plus intéressants qui font encore l'objet de négociations.

Dès que l'URL sera disponible, le marché sera libéré parce qu'il ne deviendra réellement compétitif qu'à partir de ce moment .

03.03 Daan Schalck (SP): Il s'agit donc d'une décision prise en accord avec Belgacom et qui découle d'un précédent contrat de gestion. Peut-être conviendrait-il que le ministre oublie de temps à autres sa position d'actionnaire pour tenir compte du progrès et de l'intérêt général.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la libéralisation du secteur postal" (n° 4340)

04.01 Karine Lalieux (PS) : J'ai pris connaissance des travaux et conclusions du Sommet de Stockholm qui réaffirme son soutien aux services d'intérêt général. Il a été dit que l'objectif à atteindre était le marché intérieur et que cela ne pouvait se réaliser qu'en tenant compte de la situation spécifique des services d'intérêt général.

Les conclusions de Stockholm s'éloignent quelque peu, dans le ton, de celles de Lisbonne, mais demandent d'adopter avant la fin de 2001 la directive postale. On retrouve cette nuance dans le document préparatoire de la Commission en vue de Stockholm. La position intermédiaire dont vous nous avez parlé pourrait donc rencontrer un certain succès.

J'aimerais revenir sur la date butoir que vous voulez imposer à la libéralisation du secteur postal. Stockholm n'a pu rallier les Quinze à une échéance précise dans le secteur de l'énergie.

Quels sont les arguments que vous développez pour soutenir l'inscription d'une date butoir dans la libéralisation du secteur postal ?

04.02 Rik Daems , ministre (en français): Ce n'est

deadline is vastgesteld wil nog niet zeggen dat het niet wijs zou zijn om er wél een vast te leggen. Men is er altijd van uitgegaan dat de volgende fase in de liberalisering zou ingaan in 2003.

Er moet trouwens een deadline worden vastgesteld, hoe ver weg ook, om het bedrijfsleven toch enig toekomstperspectief te bieden.

De Vijftien zouden tot een consensus kunnen komen over een kalender, stap voor stap, gewichtsklasse per gewichtsklasse. Wellicht zal daarover de gebruikelijke koehandel niet ontlopen kunnen worden.

04.03 Karine Lalieux (PS):...Met grote gevolgen voor de operatoren! Voorziet de regeringsverklaring in een beursgang van De Post?

04.04 Minister Rik Daems (Frans): Het bedrijf moet in de gelegenheid worden gesteld om een beursnotering aan te vragen. Het is niet omdat het regeerakkoord niet een in een welbepaalde operatie voorziet dat men daartoe niet mag beslissen als dat noodzakelijk is. Die operatie zou interessant kunnen zijn voor de kleine aandeelhouders.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Karine Lalieux tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de overname van Artis-Historia door De Post" (nr. 4372)

05.01 Karine Lalieux (PS): Vicindo, een dochteronderneming van De Post, heeft net Artis-Historia overgenomen. Het verwerven van een bestand met 370.000 gezinnen past inderdaad perfect in de ontwikkelingsstrategie van een onderneming die zich wil specialiseren in *direct marketing*.

Wat stipuleert het overnamecontract inzake het Artis-Historia personeel? Wordt dit personeel door De Post ingelijfd. Zo ja, onder welke voorwaarden?

Welke diensten en partnerschappen wil De Post uitgaande van deze overname ontwikkelen?

Op de website van De Post wordt gepreciseerd dat Vicindo een dochteronderneming is van de Belgian Post Group die tot op heden een lege doos is. De communicatie dienaangaande is ietwat leugenachtig. Terloops wijs ik erop dat de communicatie bij De Post ontbreekt, dan wel ellendig, leugenachtig of karikaturaal is. De Post

pas parce que l'on n'a pas de date butoir qu'il n'est pas bon d'en prévoir une. 2003 a toujours été considéré comme la prochaine étape de la libéralisation.

De plus, il est nécessaire de disposer d'une date butoir, même lointaine, afin d'offrir une certaine perspective aux entreprises.

Les Quinze pourraient aboutir à un consensus sur un calendrier, étape par étape, grammage par grammage. Le marchandage habituel aura sans doute lieu à ce sujet.

04.03 Karine Lalieux (PS): ... Avec des conséquences importantes pour les opérateurs ! L'entrée en bourse de La Poste était-elle prévue par la déclaration gouvernementale ?

04.04 Rik Daems , ministre (en français): L'entreprise doit être mise en position de pouvoir aller en bourse. Ce n'est pas parce qu'une opération n'est pas prévue par un accord gouvernemental qu'il ne faut pas la décider si elle est nécessaire. Cette opération pourrait être intéressante pour les petits actionnaires.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le rachat d'Artis-Historia par La Poste" (n° 4372)

05.01 Karine Lalieux (PS) : Vicindo, filiale de La Poste, vient d'acquérir Artis-Historia. L'acquisition d'un fichier de 370.000 ménages correspond en effet à une stratégie de développement cohérente pour une entreprise qui entend se spécialiser dans le direct marketing.

Quels sont les termes du rachat en ce qui concerne le personnel d'Artis-Historia ? Rejoint-il La Poste et, si oui, dans quelles conditions ?

Quels services et partenariats La Poste compte-t-elle développer à partir de ce rachat ?

Le site internet de La Poste précise que Vicindo est une filiale du Belgium Post Group... qui n'est, à ce jour, qu'une coquille vide. Il y a là une forme de communication quelque peu mensongère. Je relève au passage que la communication, à La Poste, soit fait défaut, soit se révèle calamiteuse, soit est mensongère, soit est caricaturale. Il est urgent que

moet dringend de verantwoordelijke voor externe communicatie in dienst nemen. Waarom laat die aanwerving zo lang op zich wachten?

05.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Het personeel van Artis-Historia blijft voor die onderneming werken.

De gegevensbanken van Artis-Historia zullen verbonden worden met die van Vicindo, het voormalige Ketels. Er wordt nagegaan of het mogelijk is de Artis-Historia producten in de postkantoren te verkopen, de elektronische verkoop aan te moedigen en de Artis-Historia activiteiten te ontwikkelen. Het spaarsysteem wordt behouden en verder ontwikkeld. De operatie bestaat erin de sociale doelstelling veilig te stellen door er een commerciële doelstelling aan te koppelen.

De betrokken ondernemingen, Artis-Historia en het voormalige Ketels, worden partners van Vicindo maar hebben geen deel in het kapitaal.

De Post heeft voor de externe communicatie een directrice in dienst genomen die nu met zwangerschapsverlof is.

05.03 **Karine Lalieux** (PS): Zou het niet aangewezen zijn de "fouten" en andere al te gortige eufemismen op de internetsite van De Post recht te zetten?

05.04 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Ik zal uw opmerkingen aan de afgevaardigd bestuurder meedelen.

Het incident is gesloten.

06 **Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de beslissing tot oprichting van een Stichting Nationaal Erfgoed" (nr. 4432)**

06.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De Regie der Gebouwen wil een Stichting Nationaal Erfgoed oprichten naar het voorbeeld van de Britse *National Trust*. De publieke en particuliere sector zullen hierin samenwerken ter promotie van het erfgoed. De Ministerraad van 16 maart besliste al jaarlijks 400 miljoen te schenken via de Nationale Loterij. Ook particulieren kunnen financieel participeren. In ruil voor het lidgeld zou men korting krijgen op de toegangstickets. In 1994 heeft de Vlaamse regering al zo'n stichting opgericht. Ook het Waals Gewest deed dat.

La Poste engage la personne qui sera responsable de sa communication extérieure. Pourquoi ce recrutement tarde-t-il tant ?

05.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*): Le personnel d'Artis-Historia reste à Artis-Historia.

Les bases de données d'Artis-Historia seront liées à celles de Vicindo (ex-Ketels). On examine la possibilité de rendre les produits Artis-Historia dans les bureaux de poste et de stimuler la vente par internet, ainsi que de développer les activités d'Artis-Historia en Hollande. Le système d'épargne est maintenu et développé. L'opération revient à conserver le but social en y adjoignant un but commercial.

Les entreprises concernées – Artis-Historia et ex-Ketels – deviennent des partenaires de Vicindo, mais ne participent pas au capital.

La Poste a recruté une directrice pour la communication externe, qui est pour le moment en congé de maternité.

05.03 **Karine Lalieux** (PS): Ne serait-il pas judicieux de corriger les «erreurs» et autres euphémismes exagérés figurant sur le site internet de la Poste ?

05.04 **Rik Daems**, ministre (*en français*): Je transmettrai vos remarques à l'administrateur délégué.

L'incident est clos.

06 **Question orale de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la création d'une Fondation pour le Patrimoine National" (n° 4432)**

06.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La Régie des Bâtiments souhaite créer une Fondation pour le Patrimoine National à l'image du *National Trust* anglais. Les secteurs public et privé y collaboreront pour promouvoir le patrimoine. Le Conseil des ministres du 16 mars a décidé de lui octroyer annuellement 400 millions par l'entremise de la Loterie nationale. Les particuliers peuvent également apporter leur contribution financière. En contrepartie de leur cotisation, ils bénéficieraient d'une ristourne sur les tickets d'accès. Le gouvernement flamand a déjà créé une fondation de ce type en 1994, tout comme le gouvernement

Komt de federale regering hier, volgens de bijzondere wet van 8 augustus 1980, niet op het terrein van de Gewesten? Welke opdracht wil de minister de Stichting geven? Welke gebouwen worden haar toevertrouwd? Welke bedrijven kunnen deel uitmaken van de Stichting? Moet de 400 miljoen van de Nationale Loterij eigenlijk niet aan de Gewesten worden toegewezen?

06.02 Minister **Rik Daems** (Nederlands): De Regie der Gebouwen zal in de toekomst bestaan uit drie grote delen: de bouwheer voor Justitie, de huurder van gebouwen en de beheerder van de monumentenzorg. Er behoren tientallen monumenten tot het federale patrimonium. De restauratie van die monumenten is geen taak van de Gewesten, maar van de eigenaar. Daarvoor dient het budget van 400 miljoen. Dat geld wordt niet aan een Stichting overgedragen, maar wel aan de Regie der Gebouwen.

Voor het beheer van de gebouwen zou een Stichting Nationaal Erfgoed worden opgericht. Daarover moet nog worden gesproken met de Gewesten. Ik wens allerminst een belangenconflict.

06.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De federale overheid schuift de verantwoordelijkheid voor de monumentenzorg graag af op anderen, zoals nu op de Nationale Loterij. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de Nationale Loterij hieraan haar nettowinsten besteedt. De restauratie van monumenten is een opdracht van de eigenaar. De overheid moet monumenten restaureren, maar niet met geld van de Nationale Loterij. Het lijkt me ook niet zinvol om drie stichtingen met elkaar te laten concurreren; waar zijn we mee bezig als een nationale, een Vlaamse en een Waalse stichting naast mekaar actief zijn? Het federale niveau heeft hierin geen opdracht te vervullen. Heel wat gebouwen zou men perfect kunnen overdragen aan de Gewesten, die er beter zorg voor zouden dragen.

06.04 Minister **Rik Daems** (Nederlands): De Nationale Loterij heeft ook een opdracht op het vlak van het nationale prestige. Er bestaat zoiets als nationale monumenten. Hoe zou men bijvoorbeeld de Congreskolom kunnen regionaliseren?

Op de lijst van monumenten werden geen opmerkingen gemaakt. Ze is dus definitief. Als er een goed bod komt, kan een monument altijd worden overgedragen aan een Gewest.

06.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Dat mag u altijd

wallon.

Ne s'engage-t-on pas là, aux termes de la loi spéciale du 8 août 1980, sur le terrain des Régions ? Quelle mission le ministre veut-il confier à la Fondation ? Quels bâtiments lui seront-ils confiés ? Quelles entreprises pourront faire partie de la Fondation ? Les 400 millions de la Loterie nationale ne doivent-ils pas être octroyés aux Régions ?

06.02 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): À l'avenir, la Régie des Bâtiments sera constituée de trois grandes entités : maître d'œuvre pour la Justice, location de bâtiments et conservation des monuments. Des dizaines de monuments appartiennent au patrimoine fédéral. Leur restauration n'incombe pas aux Régions mais aux propriétaires. C'est à cela que servira le budget de 400 millions. Ce montant ne sera pas alloué à une fondation, mais à la Régie des Bâtiments.

La Fondation pour le Patrimoine National serait créée pour assurer la gestion des bâtiments. Je ne souhaite pas du tout de conflits d'intérêts.

06.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): L'autorité fédérale rejette volontiers la responsabilité de l'entretien des monuments sur des tiers, en l'occurrence la Loterie nationale. Il n'est pas normal que celle-ci y consacre son bénéfice net. C'est au propriétaire du monument qu'il appartient de veiller à l'entretien. Les pouvoirs publics doivent, certes, restaurer les monuments mais pas avec l'argent de la Loterie nationale. En outre, il me semble absurde d'instaurer une concurrence entre trois fondations. Qu'advierait-il si une fondation nationale, une fondation flamande et une fondation wallonne se concurrencaient? L'autorité fédérale n'a aucun rôle à jouer en l'espèce. Un grand nombre de bâtiments pourraient être transférés aux Régions, qui en prendraient davantage soin.

06.04 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais) : La Loterie nationale a également une mission à accomplir sur le plan du prestige national. Nous avons des monuments nationaux. Comment pourrait-on, par exemple, régionaliser la Colonne du Congrès ?

La liste des monuments n'a pas donné lieu à des observations. Elle est, partant, définitive. Moyennant une offre intéressante, un monument peut être transféré à une Région.

06.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Vous pouvez

gratis doen. Het in stand houden van een monument behoort tot de eigenaaropdracht van de Regie der Gebouwen, dat is geen kwestie van nationaal prestige.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Lode Vanoost.

07 **Samengevoegde mondelinge vragen van**

- de heer Olivier Chastel tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen op het stuk van de veiligheid in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 4370)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de treinbeveiliging bij de NMBS" (nr. 4431)
- de heer Daan Schalck tot de vice-eerste minister en de minister van Mobiliteit en Vervoer over "het treinongeval in Précot" (nr. 4400)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de centralisatiepolitiek bij de NMBS" (nr. 4430)
- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Verkeer en Mobiliteit over "het treinongeval in Précot" (nr. 4468)

07.01 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): De oorzaken van de treinramp die recentelijk de gemoederen beroerde, zijn bijzonder betreurenswaardig. Er komen alsmaar meer seinen en het voorbijrijden van elk sein kan gevaarlijk zijn. De problematiek van de investeringen in veiligheid is al herhaaldelijk aangekaart.

Nagaan wie de verantwoordelijkheid draagt heeft geen zin, nadenken over de toekomst wel.

Vóór het ongeval gaf de raad van bestuur van de NMBS weinig blijk van bekommernis om de veiligheid van het spoor. Momenteel zijn in België slechts 12 kilometer spoor uitgerust met TBL2 of TBL3, de enige systemen die echt efficiënt zijn bij het negeren van een sein.

Waarom wordt niet elk tractievoertuig met een handenvrije GSM uitgerust? Dat zou goedkoper zijn dan het systeem dat de NMBS nu overweegt.

Ingevolge het huidige investeringsplan beschikt de NMBS over een krediet van 6.856 miljoen BEF voor de veiligheidssystemen. Dat bedrag zou ook de

toujours le faire à titre gracieux. Le maintien en état des monuments fait tout simplement partie du devoir du propriétaire, en l'occurrence la Régie des Bâtiments. Ce n'est pas une question de "prestige national".

L'incident est clos.

Président: Lode Vanoost.

07 **Questions orales jointes de**

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements en matière de sécurité dans le plan décennal de la SNCB" (n° 4370)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité des trains à la SNCB" (n° 4431)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accident ferroviaire à Précot" (n° 4400)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de centralisation de la SNCB" (n° 4430)
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accident de train qui s'est produit à Précot" (n° 4468)

07.01 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC) : Au sujet de la catastrophe ferroviaire qui nous a récemment émus, je relève que ce sont les causes de l'accident qui sont surtout navrantes. Le nombre de signaux ne cesse d'augmenter. Or, chaque franchissement de signal peut s'avérer dangereux. Nous sommes plusieurs fois revenus sur la problématique des investissements en matière de sécurité.

Il n'est pas utile de rechercher les responsables mais bien de s'interroger sur ce qui se passera pour l'avenir.

Avant l'accident, le conseil d'administration de la SNCB ne révélait aucun souci de la sécurité ferroviaire. Les systèmes TBL 2 et 3 – seuls réellement efficaces en matière de franchissement de signaux – n'équipent aujourd'hui que 12 kilomètres en Belgique !

Pourquoi n'équipe-t-on pas chaque engin de traction d'un GSM mains libres ? Ce système coûterait moins cher que celui qui est actuellement envisagé par la SNCB.

Dans l'actuel plan d'investissement, la SNCB dispose d'une enveloppe de 6.856 millions de francs pour des installations de sécurité. Ce

kosten dekken voor de studies betreffende de TBL-lijnen.

Volstaat dat bedrag om de infrastructuur en het rollend materieel snel aan te passen aan de nieuwe technologie ?

07.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Bij het treinongeval van Pécrot bleek dat het niet evident is om in nood de stroom uit te schakelen. De centralisatiepolitiek van de NMBS heeft repercussies op het functioneren van de seinhuizen en de treinexploitatie.

Heeft de NMBS al bestudeerd in welke mate de efficiëntie van de treinexploitatie toenam sinds de centralisatie? Wat zijn de resultaten?

Komt het systeem van *dispatchings* ten goede aan de reizigers? Zo niet, wat wil de minister ondernemen om opnieuw een lokale beslissingsautonomie mogelijk te maken?

De NMBS plant de installatie van moderne treinbeveiligingsapparatuur in haar locomotieven en rijtuigen. Gebruikt de NMBS slechts één systeem dat de trein automatisch kan doen stoppen bij het voorbijrijden van een rood sein of bij ernstige onregelmatigheden? Zo ja, over welk systeem gaat het? Is dit systeem compatibel met systemen in onze buurlanden? Op welke spoorlijnen is dit systeem al operatief?

Bestaat er een rechtstreeks communicatiesysteem met de machinisten? Welke en hoeveel motorstellen, respectievelijk locomotieven, zijn al met dit systeem uitgerust? Bestaat er op dit vlak een Europese standaard? Zo niet, is die gepland? Is de NMBS bij die plannen betrokken? Zal de minister de snelle creatie van zo'n standaard bepleiten tijdens het Belgische voorzitterschap van de EU?

07.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): In de eerste dagen na het ongeval in Pécrot was er steeds opnieuw sprake van een menselijke fout. Men probeerde de schuld voor het ongeval volledig in de schoenen van de overleden machinist te schuiven. Dat ergert mij, omdat er zeker ook structurele oorzaken aan de basis van het ongeval liggen. Zelfs tieners hebben vandaag bijna allemaal een GSM. Bij het NMBS-personeel is dat niet het geval, en als men al een GSM-toestel heeft, blijkt men niet de nodige telefoon -of GSM-nummers te kennen. Dat is onaanvaardbaar en komt de

montant couvrirait des études relatives aux lignes T.B.L.

Les montants prévus en matière de sécurité sont-ils suffisants pour adopter rapidement l'infrastructure et le matériel roulant aux nouvelles technologies ?

07.02 Frieda Brepoels (VU&ID): La catastrophe ferroviaire de Pécrot a fait apparaître qu'il n'était pas évident de couper le courant en cas de détresse. La politique centralisatrice de la SNCB a des répercussions sur le fonctionnement des cabines de signalisation et l'exploitation du réseau.

La SNCB a-t-elle déjà étudié dans quelle mesure la centralisation avait engendré une efficacité accrue sur le plan de l'exploitation ? A quels résultats a abouti cette étude ?

Les voyageurs profitent-ils du système des *dispatchings* ? Dans la négative, quelles mesures compte prendre la ministre pour permettre, à nouveau, une autonomie locale de décision ?

La SNCB projette l'installation, dans ses locomotives et voitures, de dispositifs modernes de sécurité. La SNCB n'utilise-t-elle qu'un seul système capable de faire stopper le train automatiquement en cas de franchissement d'un feu rouge ou en cas d'anomalies graves ? De quel système s'agit-il ? Ce système est-il compatible avec les systèmes utilisés dans les pays voisins du nôtre ? Sur quelles lignes de chemins de fer ce système est-il déjà opérationnel ?

Existe-t-il un système permettant de communiquer directement avec les machinistes ? Quelles motrices et locomotives – et combien – sont déjà équipées de ce système ? Qu'en est-il des locomotives ? Une norme européenne est-elle déjà en vigueur en la matière ? Dans la négative, envisage-t-on d'en fixer une ? La SNCB est-elle associée à ces projets ? La ministre plaidera-t-elle en faveur de la fixation rapide d'une telle norme pendant la présidence belge de l'UE ?

07.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Les premiers jours qui ont suivi l'accident de Pécrot, on a invariablement fait état d'une erreur humaine, s'efforçant d'imputer toute la responsabilité de la catastrophe au machiniste décédé. Je m'offusque d'une telle attitude car l'accident a assurément aussi des causes structurelles. A l'heure actuelle, même les adolescents disposent pour la plupart d'un GSM, ce qui n'est pas le cas du personnel de la SNCB. En outre, les membres du personnel de la SNCB qui sont déjà dotés d'un GSM semblent ignorer les numéros de téléphone ou de GSM qu'ils

veiligheid van de reizigers niet ten goede.

devraient connaître. Une telle situation est intolérable et n'est pas faite pour favoriser la sécurité des voyageurs.

Kleinere spoorlijnen blijken minder goed beveiligd te zijn dan grote. Dikwijls zijn de spoorwegen onbewaakt. De ravage die een spoorongeluk aanricht is zo groot dat betere beveiliging absoluut nodig is. Heeft de NMBS op dat punt al structurele maatregelen genomen? Bovendien blijkt er een taalprobleem te bestaan. De betrokken personeelsleden in de centrales zouden mekaar niet begrepen hebben.

Les lignes ferroviaires secondaires paraissent moins bien sécurisées que les grandes lignes. Les dommages occasionnés par un accident ferroviaire sont tels que des mesures de protection plus efficaces s'imposent. La SNCB a-t-elle déjà pris des mesures structurelles? Il semblerait, par ailleurs, se poser un problème d'ordre linguistique dans la mesure où des membres du personnel impliqués ne se seraient pas compris.

Kan er geen internationaal codewoord gebruikt worden om te waarschuwen, welke ook de moedertaal is van diegene die de telefoon beantwoordt? Ik weet niet of er zo'n codewoord bestaat – zoals dat in de lucht en op zee wel het geval is – maar hier is het zeker niet gebruikt, met alle rampzalige gevolgen vandien.

N'existe-t-il pas un code international permettant d'avertir d'un danger, quelle que soit la langue de la personne qui répond au téléphone? J'ignore s'il existe un tel code – comme c'est le cas pour la navigation aérienne et la navigation maritime – mais il n'a en tout cas pas été utilisé dans le cas qui nous occupe, avec les conséquences dramatiques que l'on sait.

De fout ligt zeker niet bij de spoorwegbediende uit Leuven die vroeg om Nederlands te spreken, maar wel bij de NMBS zelf.

La faute n'incombe nullement à l'employé des chemins de fer de Louvain qui a demandé qu'on lui parle en néerlandais, mais à la SNCB elle-même.

07.04 Minister **Isabelle Durant** : (*Frans*) Het technisch verslag dat na het ongeval werd opgesteld kreeg ruime aandacht in de pers. Het zou u niets meer leren.

07.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Le rapport technique établi à la suite de l'accident a été largement diffusé dans la presse. Il ne vous apprendrait plus rien.

(*Nederlands*) Het parket van Nijvel is nog bezig met een grondig onderzoek. De NMBS verleent haar medewerking. We moeten de resultaten afwachten om ten gronde te oordelen over de omstandigheden die een rol hebben gespeeld bij het ongeval. Er moet worden gezocht naar maatregelen om zo'n ongevallen in de toekomst te voorkomen.

(*En néerlandais*) Le parquet de Nivelles mène toujours une enquête approfondie à laquelle collabore la SNCB. Nous devons en attendre les résultats pour identifier en connaissance de cause les circonstances qui ont joué un rôle dans l'accident.

In ieder geval heeft de bestuurder een signaal genegeerd. Dit type fout komt vaker voor dan vroeger. Daarmee moeten we rekening houden en de NMBS moet nagaan van waar die verhoging van dat soort fouten komt.

Nous pouvons envisager des mesures permettant d'éviter ce genre d'accidents à l'avenir. Le conducteur a en tout cas omis de respecter un signal. Ce type d'erreur est devenu plus fréquent que par le passé. Nous devons en tenir compte et la SNCB doit chercher à cerner les causes de cette augmentation.

De veiligheidsinrichtingen bestaan uit een waakzaamheidssysteem "borstel-krokodil", een TBL-1 met stopfunctie, TBL-2 dat de snelheid controleert en binnenkort wordt uitgebreid, een trans TVM-systeem op de hogesnelheidslijn, L1, dat dezelfde functie heeft en een Europees systeem, ETCS, ook met dezelfde functie, maar dat echter meer veiligheid biedt. De raad van beheer van de NMBS heeft intussen de invoering van ETCS op het hele net goedgekeurd met een tijdschema voor de

Les dispositifs de sécurité comprennent des systèmes de surveillance «crocodile» TBL-1 avec fonction d'arrêt et TBL-2 contrôlant la vitesse, lequel sera prochainement étendu, un système français TVM sur la ligne à grande vitesse L1 et un système européen ETCS, qui ont une fonction identique, le second étant toutefois plus performant. Le conseil d'administration de la SNCB a approuvé l'installation de l'ETCS sur tout le réseau avec calendrier de mise en œuvre. Celui-ci devra, en

ingebruikname ervan. In functie van de technische haalbaarheid zal de ingebruikname moeten worden bespoedigd.

Doordat het radiosysteem in Pécrot nog niet volledig was geïnstalleerd – dat was gepland voor mei 2001 – kon men geen contact tot stand brengen met de regionale dispatching. Dat radiosysteem zal in de toekomst volledig worden vervangen door een GSMR systeem op het volledige spoorwegnet en in alle tractievoertuigen. Een dergelijk systeem biedt het voordeel compatibel te zijn met dat van andere nationale spoorwegmaatschappijen op Europees niveau.

Heeft het beveiligingssysteem van de NMBS al dan niet gefaald? Het elektriciteitsnetwerk is opgedeeld in verschillende stukken. De twee treinen bevonden zich net op de grens tussen twee regio's. Acht minuten was een te korte tijdspanne om de elektriciteit af te snijden. Ik moet op het gerechtelijk onderzoek hieromtrent wachten. Een meer geïntegreerde aanpak is zeker nodig.

Ook controlesystemen zijn belangrijk en dat op verschillende niveau's. Te veel centralisatie is schadelijk maar te veel autonomie kan dat eveneens zijn.

(Frans) De NMBS heeft mij meegedeeld dat vier lijnen die nog niet uitgerust zijn met de verbindingen "grond-trein" het zullen zijn vóór het einde van het jaar 2001.

(Nederlands) Op langere termijn wil de NMBS in de exploitatieveiligheid investeren. Het investeringsplan 2001-2010 is daarbij het uitgangspunt van de regering.

(Frans) Er wordt zo'n 4,6 miljard uitgetrokken voor de afschaffing van de overwegen, 7,470 miljard voor het interoperabel systeem voor het rijden van de treinen, 5,585 miljard voor GSMR en 2,686 miljard voor de veiligheid van de infrastructuur en de risicozones.

Met het GSMR-systeem waarvoor 5,5 miljard is gepland kan het bestaande probleem beter worden opgelost dan met het "grond-trein systeem".

Met het GSMR-systeem zal onder meer voorrang kunnen worden gegeven aan de prioritaire mededelingen, worden groepsoproepen mogelijk en kan het systeem eventueel door verscheidene gebruikers worden benut.

Het GSMR-systeem biedt in tegenstelling tot het "grond-trein systeem" ook mogelijkheden inzake

fonction de la faisabilité technique, être accéléré.

Il a été impossible d'établir un contact avec le dispatching régional parce que le système radio de Pécrot n'était pas encore totalement installé. Son installation était prévue pour mai 2001. Ce système radio sera à l'avenir entièrement remplacé par un système GSM-R qui équipera l'ensemble du réseau ferroviaire et toutes les motrices. Un tel système a l'avantage d'être compatible avec d'autres systèmes ferroviaires nationaux au niveau européen.

Le système de sécurité de la SNCB a-t-il failli ? Le réseau électrique est divisé en plusieurs secteurs. Les deux trains se trouvaient à la limite entre deux secteurs et le délai de huit minutes a été trop court pour couper l'électricité. Je dois attendre les conclusions de l'enquête judiciaire qui est en cours à ce sujet. Il est toutefois certain qu'une approche davantage intégrée est indispensable.

La présence de systèmes de contrôle est importante, et ce à différents niveaux. Une trop grande centralisation est néfaste mais cela peut être également le cas d'une trop grande autonomie.

(En français): La SNCB me communique que quatre lignes non encore équipées de liaisons "sol-train" le seront pour fin 2001.

(En néerlandais) A plus long terme, la SNCB veut investir dans la sécurité d'exploitation. En l'occurrence, le gouvernement se fonde sur le plan d'investissements 2001-2010.

(En français): Environ 4,6 milliards sont consacrés à la suppression des passages à niveau, 7,470 milliards au système inter-opérable pour la marche des trains, 5,585 au GSMR et 2,686 milliards à la sécurité des infrastructures et des zones à risque.

Le système GSMR, programmé à hauteur de 5,5 milliards, répondra beaucoup mieux à la problématique posée que le système « sol-train ».

Entre autres il sera possible de donner priorité aux communications prioritaires, ou de procéder à des appels de groupe, ou encore de le rendre utilisable par plusieurs utilisateurs.

En matière d'interopérabilité, le système GSMR offre des possibilités, contrairement au « sol-train ».

interoperabiliteit.

Deze spitstechnologie zal in de toekomst in heel Europa worden gebruikt.

Zoals aangekondigd voorziet het volgende tienjarenplan in 20,34 miljard investeringen. Bovendien zal 18 miljard worden uitgetrokken voor de modernisering van de cabines.

Het is zeer belangrijk om te weten dat de raad van bestuur tijdens zijn jongste vergadering de mogelijkheid heeft onderzocht om sneller te investeren en welke planning haalbaar is en dat onderzoek verderzet.

Het ware interessant om begin mei een bespreking te wijden aan de werkelijke oorzaken van het ongeval van Pécrot, dan zullen de resultaten van een tweede technisch onderzoek immers beschikbaar zijn. Zij staan los van de besluiten van het gerechtelijk onderzoek en zullen het mogelijk maken de oorzaken van het ongeval bloot te leggen en structurelere lessen uit dat dossier te trekken.

Rest nog het probleem van de bestuurders. Die kwestie valt onder het personeelsbeleid in de onderneming. Zodra wij de verslagen hebben ontvangen zullen wij die aangelegenheid, die uiteraard een invloed heeft op de veiligheid, bespreken.

07.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Ik ben tevreden met de antwoorden van de minister en zeker van de NMBS.

Men moet echter blind en doof zijn om niet in te zien welke de oorzaken van dit ongeval en de mogelijke oorzaken van eventuele ongevallen in de toekomst zijn.

Het verheugt mij dat eindelijk belangrijke investeringen zijn gepland.

07.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik dank de minister voor haar uitgebreid antwoord.

Er worden dus meer menselijke fouten gemaakt, onder meer door het negeren van signalen. Dit raakt de problematiek van de basis- en bijkomende opleiding van het personeel. Neemt de NMBS hierin structurele maatregelen?

De NMBS wil de diverse communicatiesystemen harmoniseren. Ik betreur dat een tragisch ongeval nodig was om tot die doelstelling te komen. Er wordt

Cette technologie de pointe est en voie d'être utilisée partout en Europe.

Comme annoncé, 20,34 milliards d'investissements sont prévus pour le prochain plan décennal. En outre, 18 milliards sont consacrés à la modernisation des cabines.

Il est très important aussi de savoir que le conseil d'administration, lors de sa dernière réunion, a étudié et étudie la possibilité d'accélérer les investissements ainsi que la question de savoir quel planning est tenable.

En ce qui concerne les causes réelles de l'accident de Pécrot, il serait intéressant d'en reparler début mai, avec les résultats d'un deuxième rapport technique, indépendamment des conclusions de l'enquête judiciaire, pour identifier les causes de l'accident et tirer de ce dossier des éléments plus structurels.

Enfin, reste la question du personnel de conduite. Elle relève de la gestion du personnel au sein de l'entreprise. Dès les rapports reçus, nous devons aborder ce sujet qui a bien entendu une influence sur la sécurité.

07.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Je suis satisfait par les réponses de Mme la ministre, et surtout de la SNCB.

Il faut toutefois être aveugle et sourd pour ne pas comprendre quelles sont les causes de l'accident et les causes potentielles des accidents qui pourraient avoir lieu à l'avenir.

On prévoit, enfin, des investissements sérieux et je m'en réjouis.

07.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Je remercie la ministre pour sa réponse détaillée.

On commet donc davantage d'erreurs humaines, notamment en négligeant des signaux. C'est ici que se pose le problème de la formation de base et de la formation complémentaire du personnel. La SNCB ne prend-elle pas des mesures structurelles en la matière ?

La SNCB entend harmoniser les différents systèmes de communication. Je déplore qu'il ait fallu un accident tragique pour parvenir à cet

nu eindelijk versneld geïnvesteerd in de communicatie. De heer Schouppe verklaarde dat voor de volledige GSMR acht jaar nodig is.

07.07 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De planning spreekt nu over 2006 als einddatum, het is nog niet duidelijk of een versnelling wel haalbaar is.

07.08 **Frieda Brepoels** (VU&ID): In het verleden zijn er ook al incidenten geweest die de behoefte aan een gecentraliseerd systeem bewezen hebben. Het is hallucinant dat daar nu pas werk van wordt gemaakt. Het verheugt mij dat de minister pleit voor een meer geïntegreerde aanpak en een centralisatie. Zal zij ook laten onderzoeken wat de gevolgen zullen zijn voor het personeel en voor de lokale autonomie?

07.09 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Volgens de minister bevonden de treinen zich buiten het bereik van het GSM-net. Mij was verteld dat men het nummer van de machinist niet eens kende. Iedereen weet echter waar er geen GSM-bereik mogelijk is. De NMBS had daarmee rekening moeten houden en had andere maatregelen moeten nemen. Slechts een deel van het net kan via radio worden bereikt; daarom moet iets gebeuren. Internationale codewoorden kunnen bij de spoorwegen toch gemakkelijk worden afgesproken.

07.10 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het radiosysteem werkt met codes. Maar op de lijn Leuven-Waver, waarop Pécrot ligt, is er geen radioverbinding. Een beter communicatie vereist echter, behalve goede codes en goede verbindingen, ook een perfecte stressbeheersing. GSMR en codes alleen vormen dus niet de enige oplossing; het betrokken personeel moet dan nog koelbloedig, precies en snel handelen.

07.11 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Er was een telefonisch communicatieprobleem en het bestaan van een code zou hier zeer nuttig zijn geweest.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Francis Van den Eynde

08 **Vraag van de heer Jean-Pol Poncelet tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het taalgebruik bij de NMBS" (nr. 4421)**

objectif. A présent, on accélère enfin les investissements en matière de communication. M. Schouppe a déclaré qu'il faudrait huit ans pour que le GSM-R soit entièrement opérationnel.

07.07 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Dans le calendrier, il est à présent question de 2006 mais il n'est pas encore certain que l'on pourra accélérer les choses.

07.08 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Il y a eu par le passé d'autres incidents qui ont prouvé la nécessité d'un système centralisé. Il est hallucinant que l'on commence seulement à y travailler. Je me réjouis que la ministre plaide pour une approche plus intégrée et pour une centralisation. Fera-t-elle également examiner les conséquences pour le personnel et pour l'autonomie locale ?

07.09 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Selon la ministre, les trains se situaient hors de portée du réseau GSM. Personnellement, on m'avait dit que l'on ne connaissait pas le numéro du machiniste. Tout le monde sait où les appareils GSM sont hors de portée du réseau. La SNCB aurait dû en tenir compte et aurait dû prendre d'autres mesures. Une partie seulement du réseau est couverte par la radio. Il convient de remédier à cette situation. Il ne doit pas être si difficile d'utiliser des mots code internationaux.

07.10 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le système radio fonctionne avec des codes. Toutefois, il n'y a pas de système de communication radio sur la ligne Louvain-Wavre, où se situe Pécrot. Hormis de bons codes et de bonnes liaisons, une bonne communication requiert aussi une maîtrise parfaite du stress. A eux seuls, le GSM-R et les codes ne constituent pas la seule solution. Le personnel concerné doit être en mesure de garder son sang-froid et d'agir avec précision et rapidité.

07.11 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Il y a eu un problème de communication téléphonique. En l'espèce, il aurait été très utile de disposer d'un code.

L'incident est clos.

Présidence: Francis Van den Eynde

08 **Question de M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'emploi des langues à la SNCB" (n° 4421)**

08.01 Jean-Pol Poncelet (PSC): Men meldt mij dat de opdruk op een treinkaartje van de NMBS dat in Louvain-la-Neuve werd uitgereikt voor een reis met bestemming Brussel-Nationaal, uitsluitend in het Nederlands gesteld was.

Vindt u dat normaal ? Wat zijn de vigerende wettelijke bepalingen dienaangaande ? Welke voorschriften past de NMBS in deze toe ? Welke initiatieven nam of neemt de minister om paal en perk te stellen aan dergelijke praktijken, die als stuitend worden ervaren ?

08.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : Op de schermen en borden worden de bestemmingen weergegeven in de taal van het Gewest waar ze gelegen zijn.

Om verwarring te vermijden wordt een pragmatisch systeem gehanteerd. Het station van vertrek wordt vermeld in de taal van het Gewest waar dat station ligt. Bevindt het station in kwestie zich in een tweetalig Gewest, dan wordt het op het treinkaartje afgedrukt in de taal van de reiziger. Het station van bestemming wordt aangegeven in de taal van het Gewest waar het station ligt.

Deze praktijk lijkt mij verdedigbaar. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) heeft dat trouwens erkend.

Die vraag kan inderdaad worden gesteld als het gaat om de nationale luchthaven. Er werden daarover klachten bij de VCT ingediend. Ze werden ontvankelijk, maar ongegrond verklaard. Volgens de VCT is die praktijk dus correct. Toch zou het aangewezen kunnen zijn om zich over die vraag te buigen.

08.03 Jean-Pol Poncelet (PSC): Uw antwoord bevredigt mij niet wat één aspect betreft. Ik heb moeite met de bijzondere bestemming die de nationale luchthaven is. Onze luchthaven heeft namelijk een bijzonder tweetalig statuut. Het biljet met bestemming nationale luchthaven dat in Brussel-Noord, Brussel-Zuid of Brussel-Centraal wordt gekocht, zal in het Frans worden uitgegeven. Waar is dan de logica van de reglementering ?

08.04 Minister Isabelle Durant (Frans) : Nee, dat klopt, ik heb u geantwoord met betrekking tot de jurisprudentie. We kunnen de luchthaven misschien aanduiden door middel van een pictogram met een vliegtuigje. Ik kan er in komen dat men de vraag stelt, maar ik moet toegeven dat ik hier niet bepaald warm of koud van word.

08.01 Jean-Pol Poncelet (PSC) : Il me revient qu'un billet SNCB émis à Louvain-la-Neuve à destination de l'aéroport de Bruxelles-National était exclusivement libellé en néerlandais.

Estimez-vous cette situation normale ? Quelles sont les dispositions légales en vigueur ? Quelles sont les dispositions en vigueur à la SNCB ? Quelles initiatives la ministre a-t-elle prises, ou va-t-elle prendre, pour remédier à cette pratique perçue comme une dérive ?

08.02 Isabelle Durant , ministre (en français) : Sur les panneaux d'affichage, les destinations sont mentionnées dans la langue de la région dans laquelle elles se trouvent.

Afin d'éviter certaines confusions, un système pragmatique est utilisé. Le nom de la gare de départ est mentionné dans la langue de la région où elle se trouve. Toutefois, si cette gare est située dans une région bilingue, son nom est mentionné, sur le ticket, dans la langue du voyageur. Le nom de la gare de destination est indiqué dans la langue de la région où cette gare se trouve.

Cette pratique paraît défendable. La Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) l'a d'ailleurs admis.

La question peut en effet se poser lorsqu'il s'agit de l'aéroport national. Des plaintes ont été déposées à la CPCL à ce sujet. Elles furent déclarées recevables mais non fondées. Cette pratique a donc paru conforme à la CPCL. On pourrait cependant juger opportun de se pencher sur la question.

08.03 Jean-Pol Poncelet (PSC) : Votre réponse ne me satisfait pas sur un aspect. Ce qui me gêne, c'est le fait de la destination particulière de l'aéroport national, qui a un statut particulier de bilinguisme. Le billet acheté à Bruxelles-Nord, Midi ou Central avec destination « aéroport national » sera émis en langue française. Où est donc la logique de la réglementation ?

08.04 Isabelle Durant , ministre (en français) : Non, en effet, je vous ai répondu sur la jurisprudence. On pourrait peut-être choisir d'indiquer l'aéroport par un dessin d'avion. Je peux comprendre que l'on soulève la question, mais j'admets que ce n'est pas un point qui me passionne.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jean-Pol Poncelet tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het rookverbod op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4422)

09.01 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : Op deze vraag kan ik niet antwoorden. Hiervoor zijn minister Daems en minister Aelvoet bevoegd.

Uw vraag is interessant, maar ik zeg liever eerst dat ik niet bevoegd ben, voor u van wal steekt.

09.02 **Jean-Pol Poncelet** (PSC): Daar leg ik me dan maar bij neer.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.20 uur.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'interdiction de fumer sur l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4422)

09.01 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Ce n'est pas moi qui pourrai vous répondre. Ce sont en effet M. Daems et Mme Aelvoet qui sont compétents.

Votre question est intéressante, mais je préfère vous interrompre pour vous le signaler.

09.02 **Jean-Pol Poncelet** (PSC): Je m'incline.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16.20 heures.