



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

12-02-2003

10:14 uur

mercredi

12-02-2003

10:14 heures

INHOUD

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de oprichting van een multimodaal platform voor goederentransport in de autonome haven van Brussel" (nr. A757)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorkeurtarieven van de NMBS" (nr. A843)

Sprekers: **Karine Lalieux, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde interpellatie en vragen van
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het NMBS-investeringsplan in 2001 en 2002" (nr. A856)

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "de ontwerp-begroting van de NMBS" (nr. A920)

- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de begroting 2003 van de NMBS" (nr. 1570)

- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het multimodaal platform Garocentre" (nr. A931)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de programmering voor 2003 van het investeringsplan van de NMBS" (nr. A938)

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-besparingsplan en het standpunt van de minister betreffende het GEN" (nr. A972)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Karine Lalieux, Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Jean Depreter, Olivier Chastel, Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aankoop door de NMBS van de Duitse wegvervoerder Rheinkraft" (nr. A866)

- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ABX-dossier" (nr. A900)

- de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX Logistics Rheinkraft" (nr. A967)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Jean Depreter**,

SOMMAIRE

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'une plate-forme multimodale marchande au port autonome de Bruxelles" (n° A757)

Orateurs: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les tarifs préférentiels de la SNCB" (n° A843)

Orateurs: **Karine Lalieux, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellation et questions jointes de
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre du plan d'investissement de la SNCB en 2001 et 2002" (n° A856)

- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de budget de la SNCB" (n° A920)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le budget 2003 de la SNCB" (n° 1570)

- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme multimodale de Garocentre" (n° A931)

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la programmation 2003 du plan d'investissement de la SNCB" (n° A938)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'économies de la SNCB et la position de la ministre en ce qui concerne le RER" (n° A972)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Karine Lalieux, Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Jean Depreter, Olivier Chastel, Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le rachat par la SNCB de l'entreprise allemande de transport routier Rheinkraft" (n° A866)

- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dossier ABX" (n° A900)

- M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX Logistics Rheinkraft" (n° A967)

Orateurs: **Jean-Pierre Grafé, Jean Depreter**,

Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie,
Isabelle Durant, vice-eerste minister en
minister van Mobiliteit en Vervoer

Yves Leterme, président du groupe CD&V,
Isabelle Durant, vice-première ministre et
ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aangekondigde maatregelen voor een veiliger scheepvaartverkeer voor de kust" (nr. A875)

Sprekers: **Luc Sevenhans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

15

Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures visant à accroître la sécurité de la navigation maritime au large de la côte" (n° A875)

15

Orateurs: **Luc Sevenhans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontslagvergoeding van de voormalige gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. A876)

Sprekers: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

17

Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les indemnités de départ de l'expatron de la SNCB" (n° A876)

17

Orateurs: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting van de luchthaven van Zaventem op het HST-netwerk" (nr. A886)

Sprekers: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

18

Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccordement de l'aéroport de Zaventem au réseau TGV" (n° A886)

18

Orateurs: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de draagplicht van valhelmen voor de meerijsende peuters van snorfietsen" (nr. A902)

Sprekers: **Magda De Meyer, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

20

Question de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port du casque obligatoire pour les enfants passagers de cyclomoteurs" (n° A902)

20

Orateurs: **Magda De Meyer, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande sluiting van het station van Courcelles (lijn 124 Brussel-Charleroi)" (nr. A929)

Sprekers: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

21

Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fermeture envisagée de la gare de Courcelles (ligne 124 Bruxelles-Charleroi)" (n° A929)

21

Orateurs: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reflecterende nummerplaten" (nr. A930)

Sprekers: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

22

Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plaques minéralogiques réfléchissantes" (n° A930)

22

Orateurs: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-investeringsplan 2001-2010: de heropening van 'lijn 52' naar Dendermonde en Aalst en de versterking van het expresnet tussen Dendermonde en Brussel"

23

Question de Mme Greta D'hondt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissements 2001-2010 de la SNCB: la réouverture de la 'ligne 52' vers Termonde et Alost et le renforcement du réseau express entre Termonde et Bruxelles"

23

(nr. A955)

Sprekers: **Greta D'hondt, Isabelle Durant**,
vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
en Vervoer

(n° A955)

Orateurs: **Greta D'hondt, Isabelle Durant**,
vice-première ministre et ministre de la
Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-
eerste minister en minister van Mobiliteit en
Vervoer over "de goederenlijn Antwerpen-Athus"
(nr. A962)

Sprekers: **Jean Depreter, Isabelle Durant**,
vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
en Vervoer

24

Question de M. Jean Depreter à la vice-première
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports sur "l'axe ferroviaire marchandises
Anvers-Athus" (n° A962)

24

Orateurs: **Jean Depreter, Isabelle Durant**,
vice-première ministre et ministre de la
Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-
eerste minister en minister van Mobiliteit en
Vervoer over "de maatregelen voor gehandicapten
op de trein"

Sprekers: **Joos Wauters, Isabelle Durant**,
vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
en Vervoer

25

Question de M. Joos Wauters à la vice-première
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports sur «des mesures pour les handicapés
dans les trains»

25

Orateurs: **Joos Wauters, Isabelle Durant**,
vice-première ministre et ministre de la
Mobilité et des Transports

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 12 FEBRUARI 2003

10:14 uur

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

du

MERCREDI 12 FÉVRIER 2003

10:14 heures

De vergadering wordt geopend om 10.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de oprichting van een multimodaal platform voor goederentransport in de autonome haven van Brussel" (nr. A757)

01.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Ik maak mij zorgen in verband met de oprichting van een multimodaal platform voor goederentransport in de autonome haven van Brussel. Volgens het investeringsplan werden in 2001 en 2002 verscheidene miljoenen franken uitgetrokken voor de verbetering van de spoorwegtoegang tot de installaties van de autonome haven van Brussel. Naar verluidt heeft de NMBS terzake nog niets ondernomen. Hoe komt dat?

De op 1 juni 2001 plechtig in gebruik genomen containerterminal zou dan weer onderbenut worden. Welke maatregelen zal de NMBS treffen om die terminal optimaal te exploiteren?

01.02 Minister Isabelle Durant (Frans): De NMBS heeft de studies met betrekking tot de bouw van een multimodaal platform voor goederentransport in de autonome haven van Brussel opgeschort omdat er zich geen kandidaten voor de exploitatie hebben aangemeld. De onderhoudswerken zullen worden voortgezet tot wanneer er zich interessante vooruitzichten aandienen.

De havendirectie zoekt naar oplossingen. Een van de partners die het mogelijk zouden kunnen maken gemeenschappelijke doelstellingen te realiseren, is

La séance est ouverte à 10.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'une plate-forme multimodale marchande au port autonome de Bruxelles" (n° A757)

01.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Je me préoccupe de l'installation d'une plate-forme multimodale marchande au port autonome de Bruxelles. Selon le plan d'investissement, plusieurs millions de francs ont été réservés pour 2001 et 2002 à l'amélioration de l'accès ferroviaire aux installations du Port autonome de Bruxelles. Il semble que la SNCB n'a encore rien entrepris en ce sens. Pourquoi ?

Le terminal à conteneur, inauguré le 1^{er} juin 2001, serait, quant à lui, sous-utilisé. Comment la SNCB compte-t-elle l'exploiter au mieux?

01.02 Isabelle Durant , ministre(en français): La SNCB a interrompu les études concernant la construction d'une plate-forme multimodale marchande au port autonome de Bruxelles, car il ne s'est pas présenté de candidats pour l'exploiter. Les travaux de maintenance se poursuivront jusqu'à ce qu'une perspective intéressante se dessine.

La direction du port cherche des solutions. Parmi les partenaires qui pourraient permettre de réaliser

IFB, dat echter momenteel met moeilijkheden kampt en een sanering ondergaat. IFB zou zich opnieuw op de haven moeten kunnen toespitsen.

01.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Ik vraag mij af of de heer Vande Lanotte het dossier niet heeft geblokkeerd om budgettaire redenen?

01.04 Minister Isabelle Durant (Frans): Het staat u vrij dat zo te interpreteren.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorkeurtarieven van de NMBS" (nr. A843)

02.01 Karine Lalieux (PS): Als voorkeurtarief stelt de NMBS ook voor kinderen jonger dan 12 jaar, die vergezeld zijn van een volwassene gratis te laten reizen. Zij stelt eveneens speciale tarieven voor bepaalde uitstappen voor. Dat doet ons veronderstellen dat alle B-dagtrips nu ook open staan voor schoolgroepen.

Nu wou een lerares uit Brussel met haar leerlingen een bezoek brengen aan een tentoonstelling in het MAC's Grand-Hornu. Zij hoopte het gunsttarief van 4 euro te kunnen genieten voor de trein, de TEC en de toegang tot het museum, maar de dienst boekingen deelde haar mee dat dit tarief alleen geldig is als elke groep van vier kinderen wordt vergezeld door een volwassene.

Met dit concreet geval wordt pijnlijk duidelijk hoe problematisch de toegang tot cultuur - vooral voor jongeren - is.

Hoe bepaalt de NMBS voor welke evenementen zij voordeeltarieven aan de klanten voorstelt? Hoe bepaalt zij welke evenementen voor schoolgroepen in aanmerking komen? Kan zij niet een tarief voor schoolreizen instellen voor elke groep van een school die een tentoonstelling of een museum bezoekt of die een culturele uitstap organiseert?

02.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Een aantal maatregelen moet de trein inderdaad toegankelijker maken voor jongeren.

Die maatregelen, de B-Dagtrips in het bijzonder, kennen nogal wat succes. De toename van het aantal reizigers sinds 1999 is onder meer daaraan te danken en daarnaast ook aan de reizigers die af komen op grote culturele manifestaties en op

des objectifs communs, l'on trouve IFB, mais dans une mauvaise situation en voie d'assainissement. Il faudra qu'IFB puisse se réinvestir dans le port.

01.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Je me demande si M.Vande Lanotte n'a pas bloqué le dossier pour des raisons budgétaires ?

01.04 Isabelle Durant , ministre(en français): Je vous laisse libre de votre interprétation.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les tarifs préférentiels de la SNCB" (n° A843)

02.01 Karine Lalieux (PS): Parmi ses tarifs préférentiels, la SNCB propose la gratuité du transport pour les enfants de moins de 12 ans, accompagnés par des adultes. Elle propose également des tarifs spéciaux pour certaines excursions. On imagine alors que toutes les B-excursions peuvent être à la disposition des groupes scolaires.

Or, une institutrice de Bruxelles qui a voulu emmener ses enfants voir une exposition au MAC du Grand-Hornu, espérait pouvoir bénéficier d'un tarif bénéficiaire de 4 euros, incluant le train, les TEC et l'entrée au musée. Le service réservations lui a appris que ce tarif n'était valable que si chaque groupe de quatre enfants était accompagné d'un adulte.

Ce cas concret met le doigt sur la problématique très sensible de l'accès à la culture, surtout des jeunes.

Comment la SNCB détermine-t-elle les événements qu'elle entend proposer aux clients à des tarifs avantageux ? Comment détermine-t-elle ceux qui peuvent être proposés à des groupes scolaires ? Ne pourrait-elle proposer un tarif voyages scolaires à tout groupe d'une école qui visite une exposition, un musée ou qui organise une excursion culturelle.

02.02 Isabelle Durant , ministre(en français): Plusieurs mesures visent, en effet, à rendre le train plus accessible aux jeunes.

Ces mesures, et en particulier les « B-excursions », ont un assez grand succès. L'augmentation du nombre de voyageurs, depuis 1999, est notamment due à ce succès ainsi qu'à un afflux de voyageurs lors des grandes manifestations culturelles ou de

bepaalde evenementen.

Bij de B-Dagtrips is de eerste voorwaarde van de NMBS dat de partner (een museum of de organisator van de culturele activiteit) een voldoende belangrijke korting toekent op de toegangsprijs. Dat was niet zo bij de tentoonstelling waar u het over had. Le Grand-Hornu wenste geen korting toe te staan.

Daarnaast moeten er ook voldoende betalende bezoekers zijn, moet de trein een marktaandeel kunnen verzekeren, moet er een toeristische of culturele uitstraling zijn, moet het evenement laagdrempelig zijn en moet er een station in de buurt zijn met een voldoende aantal verbindingen.

Voor de B-Dagtrips voor scholen gelden dezelfde criteria en wordt daarnaast een dagprogramma voorgesteld door de culturele partner.

B-Dagtrips zijn gratis voor kinderen jonger dan 12 als het om kleine groepen gaat, maar dat geldt niet voor schoolgroepen.

Voorts zijn er ook voordelige tarieven - 70% vermindering - voor groepsreizen die geen schoolreizen zijn, met ten minste 15 personen, waarbij er een verplichte reservering vijf dagen voor het vertrek geldt.

Het partnership tussen de culturele activiteiten en het treinvervoer is belangrijk. Zo is er bijvoorbeeld een partnership voor de Boekenbeurs. Men moet zorgen voor een betere doorstroming van de informatie, vooral dan ter attentie van de scholen.

Wat de "B-dagtrips" voor scholen betreft, moeten wij tegelijkertijd de NMBS in haar inspanningen steunen en de aandacht van de organisatoren van evenementen en van museumdirecties vestigen op het belang van het sluiten van een partnership. Het bestaan van die mogelijkheid moet meer in de verf worden gezet.

02.03 Karine Lalieux (PS): Voor het MAC betaalden privé-personen vergezeld van enkele kinderen 4 euro, trein, TEC en toegangsprijs inbegrepen, maar dat tarief was niet geldig voor schoolgroepen, die 7 euro dienden te betalen. Ik betreur dat, want het is goed voor de ontwikkeling van de kinderen wanneer de school verder kijkt dan de eigen achtertuin.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde interpellatie en vragen van - de heer Yves Leterme aan de vice-eerste

certaines événements.

Le premier critère de la SNCB pour ces « B-excursions » est l'octroi d'une réduction substantielle du prix d'entrée par un partenaire (un musée ou l'organisateur de l'activité culturelle). Dans le cas de l'exposition que vous citez, ce n'était pas le cas. Le Grand-Hornu n'a pas souhaité accorder de réduction.

Ensuite, il faut qu'il y ait un potentiel suffisant de visiteurs payants, une part de marché "train" possible, un attrait touristique ou culturel, une accessibilité à l'événement et une gare bien desservie.

Les B-excursions scolaires répondent aux mêmes critères, avec en plus un programme d'une journée entière proposée par le partenaire culturel.

La gratuité pour les enfants de moins de 12 ans concerne des petits groupes et non des groupes scolaires.

Par ailleurs, il y a aussi des tarifs avantageux - 70% de réduction - pour les voyages en groupe qui ne sont pas scolaires, regroupant 15 personnes minimum, avec réservation obligatoire cinq jours avant le départ.

Le partenariat entre les activités culturelles et les déplacements en train est important. Il y aura encore un de ces partenariats pour la Foire du Livre. Il s'agit de mieux organiser l'information, surtout vers les écoles.

En ce qui concerne les "B-excursions" scolaires, nous devons à la fois soutenir la SNCB dans cet effort et également attirer l'attention des organisateurs d'événements et des responsables de musée sur l'importance d'agir en partenariat. La lisibilité de cette possibilité pourrait être améliorée.

02.03 Karine Lalieux (PS): Pour le MAC, les personnes privées accompagnées de quelques enfants pouvaient bénéficier du prix de 4 €, comprenant le train, le TEC et l'entrée, mais pas un groupe scolaire - pour lequel le tarif était de 7 €. C'est dommage, car pour le développement des enfants, il est bon que l'école sorte de ses murs.

L'incident est clos.

03 Interpellation et questions jointes de - M. Yves Leterme à la vice-première ministre et

minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het NMBS-investeringsplan in 2001 en 2002" (nr. A856)

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "de ontwerp-begroting van de NMBS" (nr. A920)

- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de begroting 2003 van de NMBS" (nr. 1570)

- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het multimodaal platform Garocentre" (nr. A931)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de programmatie voor 2003 van het investeringsplan van de NMBS" (nr. A938)

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-besparingsplan en het standpunt van de minister betreffende het GEN" (nr. A972)

ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre du plan d'investissement de la SNCB en 2001 et 2002" (n° A856)

- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de budget de la SNCB" (n° A920)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le budget 2003 de la SNCB" (n° 1570)

- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme multimodale de Garocentre" (n° A931)

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la programmation 2003 du plan d'investissement de la SNCB" (n° A938)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'économies de la SNCB et la position de la ministre en ce qui concerne le RER" (n° A972)

03.01 Yves Leterme (CD&V): De vice-minister heeft er altijd voor gepleit dat de NMBS een federale bevoegdheid zou blijven. Nu legt ze echter verklaringen af over een communautaire verdeelsleutel. De overheid heeft tijdens deze regeerperiode vastgehouden aan de 60/40-verdeelsleutel. Ik zou graag de exacte totale bedragen vernemen die in de voorbije vier jaar in Vlaanderen en Wallonië zijn geïnvesteerd via de overheidsdotatie. Verder zou ik willen weten wat er los van de verdeelsleutel, jaar per jaar, is geïnvesteerd. Meer specifiek wil ik weten hoeveel de HSL tussen Leuven en Luik heeft gekost en hoeveel daarvan uit de Vlaamse en de Waalse investeringsenveloppe kwam.

03.01 Yves Leterme (CD&V): La vice-première ministre préconise depuis toujours que la SNCB reste une compétence fédérale. Mais à présent, elle évoque une clé de répartition communautaire. Pendant cette législature, le gouvernement a toujours appliqué strictement la clé de répartition 60/40. J'aimerais connaître les sommes totales exactes qui ont été investies au cours des quatre dernières années en Flandre et en Wallonie par le biais de la dotation publique. De plus, j'aimerais connaître le montant des investissements réalisés d'année en année indépendamment de la clé de répartition. Et plus spécifiquement, je voudrais savoir combien a coûté la LHV entre Louvain et Liège, et quelle part de ce coût a été puisée dans l'enveloppe d'investissements flamande et dans l'enveloppe d'investissements wallonne.

03.02 Karine Lalieux (PS): De pers had het over het ontwerp van begroting dat op 7 februari in de raad van bestuur van de NMBS werd besproken. Dat ontwerp kondigt onrustwekkende besnoeiingen aan inzake personeel, investeringen en reizigersonthaal. Ondertussen werd een aantal punten ontkend, andere elementen werden bevestigd.

03.02 Karine Lalieux (PS): La presse a fait état du projet de budget qui a été débattu, le 7 février 2003, en Conseil d'administration de la SNCB. Ce projet annonce des coupes sombres dans le personnel, les investissements et la qualité de l'accueil des voyageurs. Depuis lors, certains points ont été infirmés, d'autres confirmés.

Wat is de inhoud en wat zijn de krachtlijnen van dat plan?

Quels sont le contenu et les lignes directrices de ce plan ?

Wat zijn de verschillen tussen het oorspronkelijke investeringsplan en dit ontwerp van begroting?

Quelles sont les différences entre le plan d'investissement initial et ce projet de budget ?

Hoe staat het meer in het bijzonder met het personeel?

Qu'en est-il plus particulièrement du personnel ?

Welke beslissingen werden genomen in verband met het rollend materieel en de investeringen, zowel wat het GEN als wat de HST betreft?

Hoe valt dit ontwerp te verzoenen met de doelstellingen die de regering had aangekondigd?

Ik weet niet of we daar vandaag in detail op ingaan, dan wel of we daarover volgende week een debat zullen organiseren.

03.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Vorige vrijdag besprak de raad van bestuur van de NMBS het crisisplan van de heer Vinck. De gedelegeerd bestuurder wees met een beschuldigende vinger naar de voogdijminister: de NMBS zou onvoldoende worden gecompenseerd voor de verplichtingen die haar door haar meerderheidsaandeelhouder worden opgelegd.

In de State of the Union van oktober 2000 beloofde de regering bijkomende inspanningen te zullen doen voor de uitbouw van het spooraanbod. Boven op de bestaande investeringen zou tot 2010 elk jaar in een miljard extra worden voorzien en er zouden ook middelen worden uitgetrokken voor de uitbouw van een gewestelijk expressnet (GEN) rond Brussel. Deze beloften werden door minister Durant kort na de State of the Union bevestigd. Van deze dure eden is in de begrotingen geen enkel spoor terug te vinden. Voor de jaren 2002 en 2003 heeft de NMBS zelfs 285 miljoen euro minder gekregen dan werd beloofd. Het verlies van 273,3 miljoen euro, waarmee de NMBS rekening houdt in haar begroting, komt opvallend genoeg ongeveer overeen met de 285 miljoen euro die de regering wél heeft beloofd, maar nooit heeft gegeven. De NMBS moet nu rekening houden met een vierde verliesjaar op rij, terwijl de voorganger van de heer Vinck, de heer Schouppe, recent had verklaard dat er winst zou gemaakt worden.

Kan de minister ons een inzicht geven in de reële financiële situatie van de NMBS? Welke maatregelen zullen worden getroffen om de historische schuld, die grotendeels het gevolg is van het ABX-debacle, in te dijen? Wat vond de minister van de uitspraak van haar collega van Begroting, die verklaarde dat er geen compensatie komt voor de reductie van 10 procent die de NMBS aan de pendelaars biedt?

In zijn crisisplan stelt de gedelegeerd bestuurder voor te snoeien in een aantal investeringen. Onder meer het GEN zou hiervan slachtoffer worden, nochtans een van de *dada's* van minister Durant. Men kan echter zonder al te veel inzet van

Qu'a-t-il été décidé pour le matériel roulant et les investissements, tant pour le RER que pour le TGV ?

Comment concilier ce projet et les objectifs annoncés par le gouvernement ?

Je ne sais si l'on va entrer dans les détails, aujourd'hui, ou si l'on aura un débat à ce sujet, la semaine prochaine.

03.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Vendredi dernier, le Conseil d'administration de la SNCB a discuté du plan de crise de M. Vinck. L'administrateur délégué a pointé un doigt accusateur vers la ministre de tutelle: la SNCB n'obtiendrait pas suffisamment de compensations au regard des obligations que son actionnaire majoritaire lui impose.

Dans son discours sur l'Etat de l'Union du mois d'octobre 2000, le premier ministre s'était engagé, au nom du gouvernement, à consentir des efforts supplémentaires pour développer l'offre. Outre les investissements existants, un milliard supplémentaire serait dégagé annuellement jusqu'en 2010 et des fonds seraient également alloués à la construction du réseau express régional (RER) dans la périphérie bruxelloise. Mme Durant avait encore confirmé ces engagements peu après le discours sur l'Etat de l'Union. Mais ces engagements onéreux n'ont pas été respectés en terme de budget. Pour les années 2002 et 2003 la SNCB a même perçu 285 millions d'euros de moins que convenu. Etonnamment, la perte de 273,3 millions d'euros, dont la SNCB tient compte dans son budget, correspond à peu près aux 285 millions d'euros qui lui avaient été promis mais dont elle n'a jamais vu la couleur. La SNCB doit désormais tenir compte d'une quatrième année déficitaire consécutive alors que le prédécesseur de M. Vinck, M. Schouppe, avait récemment déclaré que la société enregistrerait bientôt des bénéfices.

La ministre pourrait-elle nous fournir un aperçu de la situation financière réelle de la SNCB ? Quelles mesures devront-elles être prises pour endiguer la dette historique qui résulte principalement de la débâcle d'ABX ? Que pense la ministre des déclarations de son collègue du Budget qui a indiqué qu'il n'y aura aucune compensation pour la réduction de 10% offerte par la SNCB aux navetteurs ?

Dans son plan de crise, l'administrateur délégué a proposé des coupes sombres dans une série d'investissements. Parmi les postes sacrifiés figure le RER, qui constitue pourtant l'un des chevaux de bataille de la ministre Durant. Néanmoins, sans

middelen nu al de frequentie van de stoptreinen rond Brussel verhogen. Ik stel vast dat zowel de TEC als De Lijn wel inspanningen doen om snelbussen rond Brussel uit de grond te stampen. Waarom volgt de NMBS dit voorbeeld niet? Hoeveel zit er trouwens al in het GEN-fonds dat de regering eertijds had aangekondigd? Wanneer werden de stortingen gedaan?

Het wordt steeds duidelijker dat het NMBS-investeringsplan 2001-2012 onmogelijk zal kunnen worden gerealiseerd zoals gepland. Er worden nu zelfs al besparingen aangekondigd op de vervanging van sporen en wissels, en op de stationsinfrastructuur. Worden het reiscomfort en de veiligheid van de treingebruiker zo niet op het spel gezet?

03.04 Jean Depreter (PS): Ik vermeld het probleem van het multimodale platform van Garocentre. U weet ongetwijfeld dat meerdere transportondernemingen er investeringsprojecten hebben lopen. Heel de streek is betrokken bij deze projecten, maar er moet worden vastgesteld dat er ongerustheid is ontstaan over een mogelijke stopzetting van dit project als gevolg van de financiële moeilijkheden van de NMBS.

Alle voorbereidende studies zijn afgerond en de promotoren van het project verwachten veel van zijn multimodaal karakter. Er worden dus belangrijke perspectieven geopend, met name op het stuk van de handel tussen Oost en West. Toch is er sprake dat het platform van Garocentre zou kunnen sneuvelen als gevolg van de keuzes die de NMBS moet maken. Het reizigersvervoer is zeker een kerntaak, maar dat geldt ook voor het goederenvervoer in een multimodaal kader.

Hoe staat het er thans mee?

03.05 Olivier Chastel (MR): De investeringsbegroting 2003 werd goedgekeurd door het Directiecomité van de NMBS maar niet door de Raad van bestuur. Die bespreking wordt volgende vrijdag gehouden.

De huidige begroting is onaanvaardbaar.

Op de 1,7 miljard euro die oorspronkelijk in het vooruitzicht waren gesteld zal de NMBS er slechts 1,2 miljard krijgen. Vooral het GEN zou daarvan het slachtoffer worden, aangezien enkel de studies zouden worden behouden. Hoe staat het nu in feite met het GEN-fonds?

mobiliser trop de moyens, il est déjà possible d'accroître la fréquence des trains omnibus de la périphérie bruxelloise. Je constate que tant les TEC que De Lijn font des efforts pour mettre en place un service de bus rapides aux abords de Bruxelles. Pourquoi la SNCB ne suit-elle pas cet exemple ? D'ailleurs, quels montants ont-ils déjà été alloués au Fonds RER, annoncé autrefois par le gouvernement ? Quand les versements ont-ils été effectués ?

Il est de plus en plus évident que le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB ne pourra pas être mis en œuvre comme prévu. On annonce même déjà des économies sur le remplacement des rails et des aiguillages ainsi que sur les infrastructures des gares. Ne risque-t-on pas ainsi de remettre en cause le confort et la sécurité de l'utilisateur des chemins de fer ?

03.04 Jean Depreter (PS): J'évoquerai le problème de la plate-forme multimodale de Garocentre.

Vous n'ignorez pas qu'il y existe des projets d'investissements de plusieurs sociétés de transport. Toute la région se mobilise pour ces projets, mais force est de reconnaître qu'une certaine peur s'est installée quant à un éventuel abandon de ce projet suite aux difficultés financières de la SNCB.

Toutes les études préalables sont réalisées et les promoteurs placent beaucoup d'espoir dans la multimodalité. Il y a donc des perspectives essentielles, notamment en matière de commerce Est-Ouest, mais la plate-forme de Garocentre est citée comme un projet à supprimer à la suite des choix que la SNCB doit faire. Certes, le transport des voyageurs est essentiel, mais celui des marchandises, dans le cadre de la multimodalité, l'est tout autant.

Qu'en est-il à l'heure actuelle ?

03.05 Olivier Chastel (MR): Après approbation par le Comité de direction de la SNCB, le budget d'investissement 2003 n'a pas fait l'objet d'un accord au dernier Conseil d'administration. Cette discussion est reportée à vendredi prochain. Dans sa présentation actuelle, ce budget est imbuvable.

En effet, sur 1,7 milliard d'euros prévus initialement, la SNCB ne parviendra à dégager que 1,2 milliards. La principale victime de ce manque de moyens semble être le RER, dont seules les études en cours subsisteraient. Quelle est la réelle disponibilité du fonds RER ?

De verdeelsleutel 60/40 schijnt wat de totale investeringen betreft te zijn behouden. Maar geldt dat voor elke individuele post?

Met betrekking tot de investeringen gepland in het district Zuid-Oost, zone die al benadeeld is, worden heel wat projecten uitgesteld: verbetering van de lijn 130, inrichting van het station Charleroi-Sud ...

Wat denkt u over deze problematiek van een regio die terzake al slecht is bediend?

03.06 Jos Ansoms (CD&V): Minister Durant heeft een groot probleem, want ze wou met een 'spoorparadijs' naar de kiezer stappen. De kiezers stellen nu echter vast dat het een lege doos is.

Ik ga ervan uit dat de minister de wet zal laten uitvoeren en dat er dus 1,7 miljard euro moet worden geïnvesteerd. De heer Vinck heeft echter al laten weten dat hij daar het geld niet voor heeft en dat hij niet wil meewerken aan het faillissement van de NMBS. Als hij dat doordrijft, zal dit dan leiden tot het ontslag van de heer Vinck?

Een tweede mogelijkheid is dat de overheid zelf met de nodige middelen over de brug komt om de wet uit te voeren. Ik vrees dat dit voor problemen binnen de regering zal zorgen, want gisteren nog kondigde minister Vande Lanotte besparingen aan. Een derde mogelijkheid is dat de regeringscommissaris zowel aan de heer Vinck als aan minister Vande Lanotte toegeeft en dat er dus een nieuw wetsontwerp komt om het investeringsplan te wijzigen.

Volgens de minister kan er geen sprake zijn van besparingen op het GEN. Is dat ook het standpunt van de regering? In de regeringsverklaring van 1999 staat dat het GEN-project niet ten koste mag gaan van de financiering van de NMBS. Hoe moet ik dat zinnetje nu begrijpen?

03.07 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Van de globale bedragen geïnvesteerd door de NMBS ging in 1999 59,1 procent naar Vlaanderen en 40,9 procent naar Wallonië; in 2000 was de verdeling respectievelijk 60,5 en 39,5 procent; in 2001 was het exact 60 en 40 procent.

De kosten van de HSL-verbinding tussen Leuven en Luik bedragen 610.752.000 euro, waarvan

Sur un plan global d'investissement, la clé de répartition 60/40 semble être garantie. L'est-elle en considérant les investissements poste par poste?

En ce qui concerne les investissements programmés dans le district Sud-Ouest, zone qui n'est déjà pas la plus favorisée, nombreux sont les projets qui seront retardés: amélioration de la ligne 130, aménagements de la gare de Charleroi-Sud,... Quel est votre sentiment face à cette problématique d'une région mal servie en la matière?

03.06 Jos Ansoms (CD&V): Mme Durant se trouve confrontée à un énorme problème car elle entendait se présenter devant l'électeur en ayant à son actif la création d'un paradis ferroviaire. Or, les électeurs constatent à présent qu'il s'agit d'une coquille vide.

Je suppose que la ministre fera exécuter la loi et qu'il faudra donc investir 1,7 milliard d'euros. M. Vinck a toutefois déjà laissé entendre qu'il ne disposait pas de l'argent nécessaire et qu'il ne voulait pas contribuer à la faillite de la SNCB. S'il reste sur ces positions, devra-t-il démissionner?

Une deuxième possibilité est que les autorités apportent elles-mêmes les moyens nécessaires à la mise en œuvre de la loi. Cela risque de poser des problèmes au sein du gouvernement, étant donné que le ministre du Budget a annoncé, hier encore, qu'il fallait faire des économies. Une troisième possibilité est que le commissaire du gouvernement cède face aux demandes de MM. Vinck et Vande Lanotte, un nouveau projet de loi modifiant le plan d'investissement étant alors élaboré.

Selon la ministre, il ne peut être question d'économies sur le RER. Le gouvernement partage-t-il cet avis? La déclaration de gouvernement de 1999 prévoit que le projet RER ne peut être réalisé au détriment du financement de la SNCB. Comment dois-je à présent comprendre cette petite phrase?

03.07 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): 59,1 pour cent des montants globaux investis par la SNCB en 1999 ont été attribués à la Flandre, contre 40,9 pour cent à la Wallonie. En 2000, la répartition était respectivement de 60,5 contre 39,5 pour cent et, en 2001, de 60 contre 40 pour cent exactement.

Les coûts pour la liaison TGV entre Louvain et Liège s'élèvent à 610.752.000 euros, dont

287.817.000 euro ten laste van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, 113.450.000 euro ten laste van Vlaanderen en 174.367.000 euro voor Wallonië.

Ik ben het niet die de beslissing van deze verdeelsleutel nam. We hebben gewoon het systeem van de vorige regeerperiodes voortgezet.

(Frans) De investeringsbegroting moet na beslissing door de Raad van bestuur, door de Staat worden goedgekeurd. De Raad van bestuur zal ongetwijfeld beslissen op een vergadering die met een week werd verdaagd en die vrijdag zal doorgaan. Gelet op de besluiten van de Sabena-commissie zal ik erop toezien dat de rol van de diverse beheersorganen duidelijk wordt omschreven.

De bedrijfsbegroting wordt door het bedrijf opgemaakt. Ik kan nagaan of zij overeenstemt met het beheerscontract. Een bedrijfsplan wordt momenteel voorbereid. Ik had daarop aangedrongen en dit is ook de wens van de regering. Het zal uit twee delen bestaan. Eén over de sanering van de financiën en het andere over het veiligstellen van de aantrekkingskracht van de spoorwegen.

Het is in die begroting dat de rubrieken in verband met het personeel terug te vinden zijn. Ik heb veel aandacht voor de veiligheid van de reizigers die verband houdt met de werkvoorwaarden van het rollend en het onderhoudspersoneel.

Voor de HST werden 3 miljard betaald door de fiduciare en zij zijn ter beschikking van de NMBS. Een planning van die investeringen zou het moeten mogelijk maken de doelstellingen van de regering tegen eind 2006 te verwezenlijken.

Met betrekking tot het GEN voorziet het plan 2001-2012 inderdaad in de realisatie van diverse infrastructuurinvesteringen.

(Nederlands) Dit was belangrijk voor het GEN en voor de noord-zuidverbinding die een bocht moest krijgen. Er was een plan dat in investeringen voorzag die rechtstreeks verband hielden met het GEN en die een impact hadden op de hele trafiek rond Brussel.

(Frans) Een deel van het rollend materiaal was ook bij het plan betrokken.

De NMBS is tot heden haar verplichtingen steeds nagekomen, in het bijzonder wat de indiening van de bouwaanvragen betreft. Er is geen enkele reden

287.817.000 euros à charge du ministère des Communications et de l'Infrastructure, 113.450.000 euros à charge de la Flandre et 174.367.000 euros pour la Wallonie.

Ce n'est pas moi qui ai décidé de la clé de répartition. Nous avons tout simplement repris le système des législatures précédentes.

(En français) Le budget d'investissement doit être approuvé par l'Etat, après décision du CA. Celle-ci sera sans doute prise lors d'une réunion, reportée d'une semaine, qui se tiendra vendredi. Eu égard aux conclusions de la commission SABENA, je serai attentive à ce que les rôles des différents organes de gestion soient bien identifiés et clairs.

Le budget d'exploitation est établi par l'entreprise. Je peux vérifier sa conformité au contrat de gestion. Un plan d'entreprise est en préparation, suite à mon insistance et au souhait du gouvernement. Il comportera deux volets, l'un sur l'assainissement des finances, l'autre sur le maintien de l'attractivité du chemin de fer.

C'est dans le budget d'exploitation que se trouvent les rubriques liées au personnel. Pour ma part, je suis attentive à la sécurité des voyageurs, qui est liée aux conditions de travail du personnel roulant et d'entretien.

Pour le TGV, 3 milliards ont été payés par la fiduciare et sont à la disposition de la SNCB. Une planification de ces investissements devra permettre d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement d'ici la fin 2006.

En ce qui concerne le RER, le plan 2001-2012 prévoit effectivement la réalisation de divers investissements d'infrastructures.

(En néerlandais) C'était important pour le RER et pour la jonction Nord-Midi où il fallait aménager un virage. Un plan prévoyait des investissements directement liés au RER, dont les effets se feraient sentir sur tout le trafic autour de Bruxelles.

(En français) Une partie du matériel roulant était également prévu dans ce plan.

Jusqu'à présent, la SNCB a tenu ses engagements, en particulier en ce qui concerne l'introduction des demandes de permis. Il n'y a aucune raison

om dit werk stil te leggen. De bouwaanvragen zijn ingediend en de besprekingen zijn aan de gang. De FPM heeft 420 miljoen euro gestort in het GEN-fonds. Dit geld staat ter beschikking van de NMBS.

De NMBS moet beslissen welke uitgaven in 2003 worden verwacht. Er is geen reden ze niet in de begroting op te nemen.

(Nederlands) Deze middelen mogen alleen gebruikt worden als de investeringen uitgevoerd worden. Dat betekent dus een verlies voor de NMBS wanneer de investeringen niet doorgaan. Er moet beslist worden hoe we de projecten verder zullen zetten en er moet hierover een akkoord komen met de Gewesten. Dat is niet ten koste van de NMBS, er is geld beschikbaar in het fonds. We moeten enkel bepalen welk bedrag beschikbaar moet zijn voor 2003 inzake lijnen en bouwvergunningen.

(Frans) Meer algemeen dienen de financiële saneringsinspanningen van de NMBS te worden gesteund. Ik zal het document dat de Raad van bestuur vrijdag zal bekend maken zeer aandachtig bestuderen.

Volgens mij is het voor de bestuurders belangrijk dat de 800 miljoen euro die door de Staat zijn gewaarborgd, worden benut. Ik herinner eraan dat de middelen van de NMBS tijdens deze zittingsperiode werden verhoogd. Anderzijds werden de aangegane verbintenissen en de gedane beloften niet altijd nageleefd. De alternatieve financiële verbintenissen die waren beloofd bestaan bijvoorbeeld niet meer.

(Nederlands) Sinds 1999 stijgen de investeringen elk jaar cumulatief, het gaat nu zelfs om 1 miljard meer per jaar.

(Frans) Het enige dat op een andere wijze werd georganiseerd, was de storting van de tranches. Maar het cumulatief miljard zal overeenkomstig de verbintenissen die inzake de investeringen werden aangegaan, worden betaald.

Met betrekking tot de financiële toestand van de NMBS heeft de hoorzitting met de heer Vinck de elementen en de parameters blootgelegd om dat bedrijfsplan voor te bereiden.

De begrotingscontrole is nog niet afgerond. De regering zal daar binnenkort werk van maken.

In het verband met het voorstel dat aan de Raad

d'interrompre ce travail. Les demandes de permis ont été rentrées, les débats sont en cours. 420 millions d'euros ont été versés du SFP vers le fonds RER. Ils sont à disposition de la SNCB.

Celle-ci doit déterminer quelles sont les dépenses prévisibles pour 2003. Il n'y a pas de raison de ne pas les inscrire dans le budget.

(En néerlandais) Ces moyens ne peuvent être utilisés que si les investissements sont réalisés. Cela signifie donc des pertes pour la SNCB si les investissements ne sont pas réalisés. Nous devons décider de la manière dont nous poursuivrons nos projets et un accord doit être conclu à ce sujet avec les Régions. Cela ne se fera pas aux frais de la SNCB puisque des moyens sont disponibles dans le fonds. Nous devons seulement déterminer le montant qui doit être disponible en 2003 en ce qui concerne les lignes et les permis de bâtir.

(En français) De manière plus générale, il convient de soutenir les efforts d'assainissement financiers de la SNCB. Je serai aussi très attentive à l'examen du document qui émanera du CA de vendredi.

Il est important, selon moi, pour les administrateurs, d'utiliser les 800 millions d'€ garantis par l'Etat. Je rappelle qu'il y a eu une augmentation des moyens de la SNCB pendant cette législature. D'autre part, des désengagements ont eu lieu, sans que les promesses aient été tenues. Les engagements financiers alternatifs qui avaient été promis n'existent plus, par exemple.

(En néerlandais) Depuis 1999, les investissements augmentent chaque année, de façon cumulée. A l'heure actuelle, il s'agit d'un milliard en plus chaque année.

(En français) La seule chose qui ait été organisée différemment, c'est le versement des tranches. Mais le milliard cumulatif sera payé conformément aux engagements pris en matière d'investissements.

Quant à la situation financière de la SNCB, l'audition de M. Vinck a donné les éléments et les paramètres pour préparer ce plan d'entreprise.

Les travaux du contrôle budgétaire ne sont pas encore conclus. Le gouvernement s'y attellera prochainement.

Par rapport à la proposition qui sera soumise au

van bestuur zal worden voorgelegd, benadruk ik het prioritair belang dat wordt gehecht aan de projecten die de veiligheid waarborgen.

Ik ben niet bevoegd voor het aanstellen van een GEN-directeur. Er zijn geen kandidaten die beantwoorden aan het profiel dat de NMBS heeft vastgesteld. Ik zal ervoor zorgen dat het GEN snel een directie krijgt die de coördinatie met de Gewesten kan waarborgen.

De sleutel 60/40 voorgesteld door de heer Vinck alsook het evenwicht in de investeringskeuzes tussen de drie Gewesten zullen worden gerespecteerd. De beslissing van de Raad van bestuur zal ter goedkeuring aan de minister worden voorgelegd. Toen de begroting 2002 werd aangenomen heeft het CD&V in alle talen gezwegen. Is dat te wijten aan het feit dat deze zittingsperiode ten einde loopt?

Op de vraag van de heer Depreter over het project Garocentre kan ik antwoorden dat de NMBS bereid is voor 50 % in de studiekosten deel te nemen. In december 2002 ondertekenden de Waalse minister van transport, de NMBS en IDEA hieromtrent een overeenkomst. De NMBS onderstreept dat zij het project steunt op bepaalde voorwaarden: de grondslag van het definitieve tracé is voor rekening van IDEA, de levering van toebehoren, de plaatsing van de wissels en de eerste 18 meter spoor zijn voor rekening van de NMBS, de nieuwe sporen zijn ten laste van IDEA. De NMBS zal de installatie overnemen als ze rendabel is. De vertraging is te wijten aan allerlei problemen, waaronder de terugtrekking van de voorziene investeerder. Ik steun dit project omdat het gecombineerd vervoer er wel bij vaart en omdat heel de productieve bevolking van die regio erbij betrokken is.

03.08 Karine Lalieux (PS): Het GEN is een project dat Wallonië aanbelangt, maar ik benadruk dat het ook voor Brussel van belang is. Ik vind het onaanvaardbaar dat het GEN om financiële redenen vertraging oploopt.

Het GEN is belangrijk voor de Brusselaars, maar ook voor de pendelaars. In dat verband is een belangrijke rol weggelegd voor het station van Schaarbeek. De door de heer Vinck voorgestelde verdeelsleutel 20/80 is interessant. Ik ben ervan overtuigd dat de NMBS te weinig middelen krijgt. Er heerst onzekerheid bij de werknemers en men moet daar rekening mee houden.

03.09 Frieda Brepoels (VU&ID): De minister goochelt met cijfers en met feiten, maar ze kan daarmee niet verbergen dat de regering de NMBS

conseil d'administration, j'insiste sur l'importance prioritaire des projets qui garantissent la sécurité.

La désignation d'un directeur RER n'entre pas dans mes attributions. Il manque de candidats qui correspondent au profil fixé par la SNCB. Je serai très attentive à ce que le RER soit rapidement doté d'une direction qui puisse assurer la coordination avec les Régions.

La clé 60/40, proposée par M. Vinck, sera respectée ainsi que l'équilibre dans les choix d'investissement entre les trois Régions. La décision du conseil d'administration reviendra pour approbation au ministre. Lors de l'adoption du budget 2002, nous n'avions pas eu de remarques ni de réactions du CD&V ? Est-ce un effet de fin de législature ?

En réponse à M. Depreter, à propos du projet *Garocentre*, la SNCB accepte une participation aux frais d'études de 50%. Une convention a été signée entre le ministre wallon des transports, la SNCB et IDEA en décembre 2002. La SNCB rappelle son soutien au lancement du projet, avec des conditions spécifiques : l'assiette du tracé définitif est aux frais d'IDEA, les fournitures, la pose de l'aiguillage et les 18 premiers mètres de voie sont aux frais de la SNCB, les voies nouvelles sont à charge d'IDEA. L'installation sera reprise par la SNCB si elle est rentable. Différents problèmes comme celui du désistement de l'investisseur prévu expliquent le retard. Mon soutien ira à ce projet en raison de l'intermodalité qu'il génère et parce qu'il rassemble les forces vives de la région.

03.08 Karine Lalieux (PS): Le RER est un projet qui concerne la Wallonie, mais j'insiste aussi sur l'importance qu'il revêt pour Bruxelles. Je trouve inadmissible que, pour des raisons financières, on retarde le RER.

Les Bruxellois sont concernés tout comme les navetteurs. A ce titre, la gare de Schaarbeek est importante. La clé 20/80 proposée par M. Vinck est intéressante. Je suis convaincue que la SNCB souffre d'un sous-financement. Les travailleurs sont insécurisés, il faut en tenir compte.

03.09 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre jongle avec des chiffres et des faits, mais ils ne lui permettent pas de cacher que le gouvernement

de nodige middelen onthoudt. De NMBS krijgt in de begroting 285 miljoen euro minder dan beloofd.

De korting voor de pendelaars staat blijkbaar niet meer op het menu. Die korting kan er budgettair gewoon niet meer bij.

De financiële toestand van de NMBS wordt in de toekomst nog penibeler dan nu al het geval is. De heer Vinck heeft al laten weten dat hij in een dergelijk klimaat, beheerst door perslekken en gekonkel, niet verder wil werken. Dat de minister verklaart dat ze opnieuw over het beheerscontract wil onderhandelen, is bijna belachelijk. In de voorbije vier jaar is ze er niet in geslaagd ook maar iets van de NMBS af te dwingen. Denk maar aan de zes kleine lijnen die ze opnieuw geopend wil zien. De NMBS doet dat gewoon niet omdat de middelen ontbreken. De minister legt enkel nog ronkende verklaringen af over het Gewestelijk Express Net om de kiezers in haar achtertuin te plezieren. De heer Vinck heeft nochtans al laten weten dat hij het GEN zal bevriezen als hij niet meer geld krijgt.

03.10 Jean Depreter (PS): Ik zal er mij persoonlijk van vergewissen dat alles goed opschiet. Het principe van de multimodaliteit in de regio is fundamenteel. Hoe zit het met de particuliere investeerder? Hoe kunnen de inspanningen van de IDEA en van de NMBS aan elkaar worden gekoppeld?

03.11 Olivier Chastel (MR): Ik wil geen polemieken beginnen maar ik wil wel enkele bedenkingen bij uw antwoord geven.

Volgens u zijn die 420 miljoen euro ter beschikking gesteld van een fonds waaruit kan worden geput. De gedelegeerd bestuurder lijkt daar eventueel niet van op de hoogte te zijn en vraagt zich af waar hij die som kan vinden. Hoe verklaart u zoiets?

Anderzijds lijkt de alternatieve financiering zoek te zijn. Hoe kan dit verlies worden opgevangen aangezien men deze financiering nodig heeft? Plant men bijkomende middelen of moeten wij ons verwachten aan een daling van de particuliere investeringen?

Ik heb niets gehoord over de investeringen voor Charleroi-centre. Ik veronderstel dat u dit punt te berde zal brengen tijdens uw komend bezoek aan Charleroi waarop ik zeker aanwezig zal zijn.

Tenslotte hoop ik dat u niet zal aarzelen om als

prive la SNCB des moyens qui lui sont nécessaires. Dans le budget, la SNCB reçoit 285 millions d'euros de moins que promis.

La réduction en faveur des navetteurs ne figure manifestement plus au programme. Elle n'est tout simplement plus envisageable budgétairement.

La situation financière de la SNCB sera encore plus difficile à l'avenir qu'aujourd'hui. M. Vinck a déjà fait savoir qu'il ne souhaitait pas continuer à travailler dans un tel climat, dominé par les fuites à la presse et les magouillages. La déclaration de la ministre qui a annoncé vouloir renégocier le contrat de gestion confine au ridicule. Au cours des quatre dernières années, elle n'est pas parvenue à imposer quoi que ce soit à la SNCB. Il n'est que de songer aux six petites lignes qu'elle souhaiterait voir réouvrir. La SNCB ne s'exécute, faute de moyens tout simplement. La ministre se borne désormais à des déclarations ronflantes sur le Réseau Express Régional pour contenter les électeurs dans son fief. M. Vinck a toutefois déjà fait savoir qu'il bloquera le projet RER s'il n'obtient pas davantage d'argent.

03.10 Jean Depreter (PS): Je vais personnellement m'assurer que tout avance bien. Le principe de multimodalité dans la région est fondamental. Qu'en est-il de l'investisseur privé? Comment conjuguer les efforts entre IDEA et la SNCB?

03.11 Olivier Chastel (MR): Hors de toute polémique, voici quelques réflexions par rapport à votre réponse.

Selon vous, les 420 millions d'euros sont mis à disposition d'un fond dans lequel il suffirait de puiser. Or, l'administrateur délégué ne semble pas au courant de cette manne et se demande où il pourra trouver cette somme. Comment expliquez-vous cette situation?

D'autre part, l'on aurait perdu le financement alternatif? Comment gérer cette perte, alors qu'on a besoin de ce financement? Prévoira-t-on des moyens complémentaires ou devons-nous nous attendre à une diminution des investissements prévus?

Je n'ai rien entendu sur les investissements de Charleroi-centre. Je suppose que vous évoquerez ce point lors de votre prochaine visite à Charleroi à laquelle je ne manquerai pas de participer.

Enfin, j'espère que vous n'hésitez pas à jouer

scheidsrechter op te treden wanneer het fel verwachte investeringsprogramma 2003 wordt opgemaakt. Wij kijken uit naar uw beslissing in dat verband zodra de Raad van bestuur zijn werk zal hebben gedaan.

03.12 Jos Ansoms (CD&V): Misschien wil de minister niet antwoorden, misschien kan ze het niet, dat is niet duidelijk. Het is overigens onbegrijpelijk waarom de raad van bestuur er zo lang over doet om het investeringsplan te evalueren. Op de radio hoorden we anders een groene gewestminister vorige week verwijzen naar documenten die hij had kunnen inkijken.

Zal het investeringsplan uitgevoerd worden? Zal de minister voor bijkomend geld zorgen wanneer dat nodig blijkt? We spreken hier namelijk over een verschil van 500 miljoen euro. Er is geen enkele reden om gerust te zijn over de toekomst van het GEN. Als er geld is, zoals de minister beweert, waarom gebruikt Vinck het dan niet? De minister beloofde dat er per jaar 8,5 miljard Belgische frank in het fonds van het GEN gestort zou worden, maar daar is niets van in huis gekomen. Dan beloofde ze dat de hele som tegelijk gestort zou worden. Maar er zit nu blijkbaar maar 220 miljoen euro in het fonds, dat is nauwelijks de helft van de beloofde som.

Dat is niet het enige probleem. De minister spreekt over infrastructuurwerken op de lijnen naar Ottignies en Nivelles die wel zullen worden uitgevoerd. Maar daarvoor mag zij het fonds dat voor het GEN opgericht, werd helemaal niet gebruiken. We zullen Vlaanderen op de hoogte houden van deze toestand.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aankoop door de NMBS van de Duitse wegvervoerder Rheinkraft" (nr. A866)
- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ABX-dossier" (nr. A900)
- de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX Logistics Rheinkraft" (nr. A967)

04.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Eind december 2002 verklaarde uw kabinetschef dat de regeringscommissaris bij de NMBS de opdracht

votre rôle d'arbitre quant à l'établissement du programme d'investissement 2003 qui est très attendu. Nous attendons votre décision dans ce domaine quand le conseil d'administration aura fait son travail.

03.12 Jos Ansoms (CD&V): La ministre ne veut peut-être pas répondre mais peut-être ne le peut-elle pas, ce n'est pas très clair. Du reste, je ne parviens pas à comprendre pourquoi il faut tellement de temps au conseil d'administration pour évaluer le plan d'investissements. La semaine passée, nous avons pourtant entendu à la radio un ministre régional écologiste faire allusion aux documents qu'il avait pu consulter.

Le plan d'investissements sera-t-il mis en œuvre ? La ministre dégagera-t-elle des moyens supplémentaires lorsque cela s'avérera nécessaire ? En effet, il s'agit d'une différence de 500 millions d'euros. Nous n'avons aucune raison d'être confiants en ce qui concerne l'avenir du RER. Si des fonds sont disponibles, comme le prétend la ministre, pourquoi M. Vinck ne les utilise-t-il pas ? La ministre avait promis que 8,5 milliards seraient versés chaque année au fonds du RER, mais ces belles paroles sont restées lettre morte. Elle a alors promis que toute la somme serait versée directement. Or, actuellement, le fonds ne semble contenir que 220 millions d'euros, soit à peine la moitié du montant promis.

Ce n'est pas le seul problème. La ministre évoque les travaux d'infrastructure sur les lignes en direction d'Ottignies et de Nivelles qui seront bien réalisés. Cependant, il n'est pas question qu'elle y affecte les fonds réservés au RER. Nous informerons la Flandre de cette situation.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le rachat par la SNCB de l'entreprise allemande de transport routier Rheinkraft" (n° A866)
- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dossier ABX" (n° A900)
- M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX Logistics Rheinkraft" (n° A967)

04.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Fin décembre 2002, votre chef de cabinet déclarait que le Commissaire du gouvernement auprès de la SNCB

had gekregen de overname van het subfiliaal Rheinkraft door de NMBS pas goed te keuren nadat een grondige studie terzake zou zijn uitgevoerd. Werd die studie al verricht? Zo ja, door wie? Kan u mij de inhoud en de conclusies ervan meedelen?

Klopt het dat Rheinkraft een vennootschap is voor logistieke dienstverlening en vervoer via de weg en dat haar activiteit betrekking heeft ofwel op intern vervoer binnen de Thyssen-fabrieken, ofwel op wegvervoer door onderaannemers of derden? Hoe valt een dergelijke activiteit te rijmen met de activiteit van de NMBS, zoals die in haar statuten wordt bepaald, namelijk het spoorwegvervoer?

Klopt het dat het raamakkoord dat de Groep Thyssen en Rheinkraft hebben gesloten waarbij laatstgenoemde als een bevoorrechte logistieke partner wordt beschouwd, in september 2003 verstrijkt? Welke garanties heeft de NMBS verkregen dat het raamakkoord, dat binnenkort dus verstrijkt, zal worden hernieuwd? Mocht Rheinkraft failliet gaan, hoeveel geld zal dat de NMBS kosten?

04.02 Jean Depreter (PS): Als het ABX-dossier ter sprake komt, heeft men het vaak over de sterke en zwakke punten van de langetermijnstrategie. Wij staan achter de strategie van de heer Vinck, die twee afzonderlijke ABX-entiteiten onderscheidt op grond van hun "gezondheidstoestand".

Door de opeenvolgende herstructureringsen zijn ook de beheerstechnieken op fundamentele wijze geëvolueerd. Het komt de aandeelhouder - in casu de overheid— toe de bedrijfscultuur vorm te geven. Tot dusver controleert de NMBS het beleid van ABX en de werkgelegenheid is daarbij een essentieel gegeven.

In dat verband zijn de ABX-vakbonden in mijn streek ongerust. Zij maken zich zorgen over de herstructurering van hun bedrijf waarbij een nieuw platform wordt gebouwd in Vilvoorde, waardoor, ter wille van het evenwicht, zes jobs in La Louvière zullen sneuvelen en een gedeelte van het platform van Houdeng, dat nochtans rendabel is, zal worden afgebouwd.

Hoe zit het met het regionaal aspect van dat dossier?

Hoe zit het met het door de aandeelhouder gesteund beleid van ABX met betrekking tot de spreiding van de vestigingen, de activiteiten en het werkvolume over het hele land?

avait reçu instruction de ne pas accepter la reprise de la sous-filiale Rheinkraft par la SNCB, avant qu'il ne soit procédé à une étude approfondie. Cette étude a-t-elle été réalisée ? Si oui, par qui ? Pourriez-vous m'en communiquer la teneur et les conclusions ?

Est-il exact que la société Rheinkraft est une société de prestation de services logistiques et de transport par route et que son activité porte soit sur du trafic interne aux usines de Thyssen, soit du trafic routier assumé par les sous-traitants ou des tiers ? En quoi semblable activité est-elle en synergie avec l'activité statutaire de la SNCB prévue pour le transport par rail ?

Est-il exact que le contrat-cadre intervenu entre le groupe Thyssen et Rheinkraft, attribuant à cette dernière un traitement de partenaire logistique préférentiel, viendra à échéance en septembre 2003 ? Quelles garanties la SNCB a-t-elle obtenues quant à la reconduction de cet accord-cadre venant à de très proches échéances ? En cas de faillite de Rheinkraft, quelle est l'évaluation du coût à supporter par la SNCB ?

04.02 Jean Depreter (PS): Le dossier ABX est souvent évoqué en termes de points forts et de faiblesse de la stratégie à long terme. Nous avons cautionné la stratégie de M. Vinck qui établit deux entités ABX distinctes en fonction de leur « état de santé ».

Les restructurations successives font évoluer fondamentalement les techniques de gestion. L'actionnaire - ici les pouvoirs publics - a toujours comme responsabilité la définition de la culture d'entreprise. Jusqu'à présent, la SNCB contrôle le pilotage d'ABX au sein duquel l'emploi constitue un élément essentiel.

Dans ce contexte, les organisations syndicales d'ABX dans ma région sont inquiètes. Leurs inquiétudes concernent la restructuration de leur société qui crée une nouvelle plate-forme à Vilvoorde, ce qui va entraîner, pour des raisons d'équilibre, une perte de six emplois à la Louvière et l'amputation d'une partie de la plate-forme d'Houdeng, pourtant rentable.

Qu'en est-il de l'aspect régional de ce dossier ?

Qu'en est-il de la politique d'ABX, soutenue par l'actionnaire, concernant la répartition des implantations, des activités et du volume de l'emploi dans l'ensemble du pays ?

04.03 Yves Leterme (CD&V): Het verbaast me dat de NMBS heeft beslist Rheinkraft aan te kopen om het onder te brengen bij B-cargo.

Waarom is de regeringscommissaris niet langer tegen deze aankoop? Is er wel sprake van een aankoop in de juridische zin? Hoe past de aankoop in de strategie van B-cargo? Wil men ABX uitbouwen? Hoe past dit alles in de politiek van de minister?

04.04 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Ik wil er de heren Grafé en Leterme in de eerste plaats aan herinneren dat zij de dingen niet op hun kop moeten zetten wat betreft de verantwoordelijkheden inzake het ABX-debacle, dat ons nu handenvol geld kost.

(*Nederlands*): De beslissing werd door de NMBS genomen, mits de voorwaarde dat er een due diligence-onderzoek wordt uitgevoerd. Momenteel lopen de onderhandelingen over het aanstellen van een kantoor dat dit onderzoek moet uitvoeren.

Het bedrijf is gespecialiseerd in logistiek en transport van staal en is ook expediteur. Het vervoer ten behoeve van de staalsector is een uiterst belangrijke activiteit voor B-Cargo.

(*Frans*) Ik noem bij voorbeeld de aspecten van de evolutie van de aangeboden diensten, de geografische verscheidenheid, de schaalvergroting, de versteviging van de know-how betreffende diverse transportmiddelen die in de zware industrie worden gebruikt en het verwerven van know-how op zuiver managementsvlak in de zware industrie.

(*Nederlands*) De nauwere samenwerking tussen de vrachtafdeling van B-Cargo, Rheinkraft en andere dochterondernemingen die actief zijn in het staalvervoer, zal bijdragen om deze doelstellingen gemakkelijker te bereiken.

De verkoopsovereenkomst is een overeenkomst tussen ABX Logistics en de NMBS. Alle constitutieve elementen om van een koopovereenkomst te spreken zijn aanwezig.

De bestaande kaderovereenkomst met Thyssen Group loopt tot september 2003. Een niet-verlenging van deze overeenkomst betekent niet dat Rheinkraft geen leverancier meer kan zijn. Het houdt evenmin in dat ABX Logistics in de toekomst

04.03 Yves Leterme (CD&V): Je m'étonne de la décision de la SNCB de reprendre Rheinkraft en vue de l'intégrer dans B-Cargo.

Pour quelles raisons le Commissaire du gouvernement ne s'oppose-t-il plus à ce rachat? S'agit-il bien d'une acquisition au sens juridique? Dans quelle mesure le rachat s'inscrit-il dans la stratégie de B-Cargo? L'objectif est-il de développer les activités d'ABX? Dans quelle mesure toutes ces décisions cadrent-elles dans la politique de la ministre?

04.04 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Avant tout, je tiens à rappeler à MM. Grafé et Leterme qu'il ne faut pas inverser les responsabilités quant à la débâcle d'ABX que nous payons très cher aujourd'hui.

(*En néerlandais*): La décision a été prise par la SNCB sous la condition qu'il soit procédé à une étude en due diligence. Les négociations concernent actuellement la désignation d'un bureau chargé d'effectuer cette étude.

L'entreprise est spécialisée dans les secteurs de la logistique et du transport d'acier et se charge également de l'expédition. Le transport pour le compte du secteur de l'acier est une activité particulièrement importante pour B-Cargo.

(*En français*) Je cite par exemple les aspects liés à l'évolution de l'offre de services, la diversification géographique, les économies d'échelle, la consolidation du *know-how* de différents modes de transport utilisés dans l'industrie lourde et l'acquisition de ce *know-how* sur le terrain strict du management de l'industrie lourde.

(*En néerlandais*) Le renforcement de la collaboration entre la division fret de B-Cargo, Rheinkraft et d'autres filiales actives dans le transport d'acier facilitera la réalisation de ces objectifs.

Le contrat de vente constitue une convention conclue entre ABX Logistics et la SNCB. Tous les éléments constitutifs d'un contrat de vente sont réunis.

La convention cadre existante avec Thyssen Group expire en septembre 2003. La non-prorogation de cette convention ne signifie nullement que Rheinkraft ne peut plus être fournisseur. Elle ne signifie pas davantage qu'ABX Logistics ne pourra

geen concurrentiële offertes meer zou kunnen uitbrengen. Het management van ABX Logistics Rheinkraft heeft er alle vertrouwen in dat het deze ondernemingen ook in de toekomst als cliënt zal kunnen behouden, minstens voor een belangrijk deel van de huidige omzet. Bovendien kreeg de NMBS ook geruststellende signalen vanuit de Thyssen Group. Deze ondernemingen zijn de belangrijkste klanten van ABX, maar zeker niet de enige.

04.05 Yves Leterme (CD&V): Ik heb de minister een pleidooi horen houden voor de acquisitie van Rheinkraft. De heer Schouppe zou er blij mee geweest zijn. Ik ben niet overtuigd door haar antwoord over de juridische aspecten van de verkoop, maar ik zal me eerst beter informeren.

04.06 Jean-Pierre Grafé (cdH): De minister heeft niet op mijn vragen geantwoord. Waarom die plotse ommekeer terwijl u door u te verzetten tegen de aankoop van Rheinkraft een duidelijk standpunt had ingenomen?

Wat is nog uw gezag? Wat is het gezag van de regeringscommissaris en van de Raad van bestuur? Hoe verklaart u dat de NMBS, zonder de mening te hebben ingewonnen van de Raad van bestuur en van de regeringscommissaris, zeven dagen vóór de vergadering van de Raad van bestuur de afkoop van Rheinkraft aankondigt? Het lijkt wel alsof alles wordt beslist zonder dat u op de hoogte bent. Ik zal niet veel belang meer hechten aan de beslissingen die de Raad van bestuur vrijdag zal nemen.

04.07 Minister Isabelle Durant (Frans): Ik leid de persdienst van de Raad van bestuur niet. Ter attentie van de heer Depreter kan ik zeggen dat de investeringen te Vilvoorde ertoe strekken het distributieapparaat van ABX te moderniseren. Op de negen uitreikingscentra zijn er zes gemoderniseerd. De verschuiving in het volume tussen de centra berust op een maximale rentabilisering van de bedeling. Het gaat dus om een economische en financiële noodzaak. Het centrum van Houdeng blijft rendabel. De NMBS meldt me trouwens dat in het verleden zowel in het noorden als in het zuiden van het land herstructureringen werden doorgevoerd en dat zij beantwoorden aan een rentabilisering van de uitreikingscentra.

04.08 Jean Depreter (PS): Ik neem nota van het feit dat het centrum van Hoedeng rendabel blijft.

Ik hoop dat de nauwkeurige antwoorden van de

plus faire d'offres concurrentielles. Le management d'ABX Logistics Rheinkraft est convaincu que la clientèle que constituent ces entreprises lui restera acquise, en tout cas pour une part importante de l'actuel chiffre d'affaires. En outre, la SNCB a également reçu des apaisements de Thyssen Group. Si ces entreprises constituent les principaux clients d'ABX, ils ne sont en aucun cas les seuls.

04.05 Yves Leterme (CD&V): J'ai entendu la ministre plaider en faveur de l'acquisition de Rheinkraft. M. Schouppe se serait réjoui de son attitude. La réponse de la ministre à propos des aspects juridiques de la transaction ne m'a pas convaincu, mais je vais d'abord m'informer.

04.06 Jean-Pierre Grafé (cdH): La ministre n'a pas répondu à mes questions. Pourquoi ce revirement à 180 degrés, alors que vous aviez pris une position claire en vous opposant à l'acquisition de Rheinkraft?

Quelle est encore votre autorité ainsi que celle du Commissaire du gouvernement et du Conseil d'administration? Comment expliquez-vous que la SNCB, sans avis du Conseil d'administration et du Commissaire du gouvernement, annonce le rachat de Rheinkraft, sept jours avant la réunion du Conseil d'administration? Il semble que l'on décide tout à votre insu. Je n'accorderai plus grande importance aux décisions que prendra le Conseil d'administration de vendredi prochain.

04.07 Isabelle Durant , ministre (en français): Je n'ai pas en charge le service de presse du Conseil d'administration. A M. Depreter, je dirai que les investissements à Vilvorde tendent à moderniser l'appareil de distribution d'ABX. Sur les neuf centres de distribution, six ont été modernisés. Le glissement de volume entre les centres repose sur une rentabilisation maximale de la distribution. Il s'agit donc d'un impératif économique et financier. Le centre de Houdeng reste rentable. La SNCB me signale, par ailleurs, que les restructurations qui ont eu lieu dans le passé l'ont été tant au Nord qu'au Sud du pays et répondent à une rentabilisation des centres de distribution.

04.08 Jean Depreter (PS): Je prends acte du fait que le centre de Houdeng reste rentable.

J'espère que vos réponses précises me

minister mij in staat zullen stellen tegenover de betrokken productieve bevolkingsgroepen argumenten aan te voeren.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aangekondigde maatregelen voor een veiliger scheepvaartverkeer voor de kust" (nr. A875)

05.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Na het ongeluk met de Tricolor wil de minister een aantal maatregelen nemen om de scheepvaart veiliger te maken. Enerzijds wil de minister kapiteins verplichten om scheepsafval en ladingresten in de haven achter te laten. Dat moet illegale olielozingen op zee voorkomen. Bovendien zou de minister, net als Spanje en Frankrijk, het vervoer van zware stookolie met enkelwandige schepen verbieden via een Koninklijk Besluit. Tot slot zou de minister een kustwacht dienst oprichten in samenwerking met de minister van Binnenlandse zaken om adequater op ongelukken te kunnen reageren.

Binnen welke termijn kan dat allemaal gerealiseerd zijn?

05.02 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): De drie maatregelen komen eraan. Het ontwerp van KB dat het vervoer van stookolie met enkelwandige schepen moet verbieden, is naar de gewestregeringen gestuurd voor advies en naar de Raad van State voor een hoogdringend advies. Het gaat immers om de omzetting van een Europese richtlijn.

Het toegangsverbod voor enkelvoudige tankers is een aanbeveling van de Europese Raad. Spanje en Frankrijk hebben al beslist, België moet dat ook zo snel mogelijk doen. In eerste instantie betekent dat dat er contacten moeten worden gelegd met de havenautoriteiten, die moeten leiden tot administratieve overeenkomsten.

De kustwacht dienst is niet rechtstreeks mijn bevoegdheid. De minister van Binnenlandse Zaken heeft in januari op de Ministerraad verklaard dat er een werkgroep operationeel is die een voorstel zal uitwerken. Ook de protocollen van Defensie en politie worden bekeken om een betere controle, onder andere vanuit de lucht, mogelijk te maken.

Er is een goede samenwerking tussen de federale

permettront d'argumenter face aux forces vives concernées.

L'incident est clos.

05 Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures visant à accroître la sécurité de la navigation maritime au large de la côte" (n° A875)

05.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Après le naufrage du Tricolor, la ministre souhaite prendre une série de mesures en vue d'accroître la sécurité de la navigation. D'une part, elle veut obliger les capitaines à laisser les déchets d'exploitation et les résidus de cargaisons dans le port pour prévenir les dégazages illégaux en mer. D'autre part, comme l'Espagne et la France, elle entend interdire, par le biais d'un arrêté royal, le transport de fuel lourd par des navires à simple coque. Enfin, elle a l'intention de créer un service de garde-côtes, en collaboration avec le ministre de l'Intérieur, pour pouvoir réagir plus adéquatement en cas d'accident.

Dans quels délais tous ces objectifs pourraient-ils être réalisés ?

05.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Les trois mesures sont en voie de réalisation. Le projet d'arrêté royal interdisant le transport de fuel lourd par des navires à simple coque a été envoyé pour avis aux gouvernements régionaux et au Conseil d'Etat pour un avis d'urgence. Il s'agit en effet de la transposition d'une directive européenne.

L'interdiction d'accès pour les pétroliers à simple coque est une recommandation du Conseil européen. L'Espagne et la France ont déjà arrêté leur décision, la Belgique doit se prononcer sans délai. Cela signifie tout d'abord que des contacts doivent être pris avec les autorités portuaires afin de conclure des accords administratifs.

Le service de garde-côtes ne ressortit pas directement à ma compétence. Le ministre de l'Intérieur a déclaré au Conseil des ministres en janvier qu'un groupe de travail chargé de formuler une proposition était opérationnel. Les protocoles de la Défense et de la police sont également étudiés dans le but d'améliorer les contrôles, notamment grâce à des observations aériennes.

Le gouvernement fédéral et les administrations

regering en de regionale en lokale besturen. We willen verder en vlugger gaan dan de Europese richtlijn, zodat de veiligheid op zee verhoogt en de stranden schoon blijven.

05.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Het antwoord van de minister stemt me hoopvol, maar is eind februari voor de maatregel over de enkelvoudige tankers en begin maart voor het verbod op spoelen op zee een realistische timing? Kan de minister haar Nederlandse collega De Boer niet bijtreden als die zegt dat de maatregelen Europees zouden moeten worden genomen?

05.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het is een complexe materie om te regelen en ons vastpinnen op een datum is niet verstandig. We zullen zo vlug mogelijk een beslissing nemen. Elk land moet zijn verantwoordelijkheid opnemen en helpen trekken aan de kar om dit prangende probleem op te lossen. Het is inderdaad een Europese richtlijn, maar dat betekent niet dat we op een Europees initiatief moeten wachten.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontslagvergoeding van de voormalige gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. A876)

06.01 Olivier Chastel (MR): De ontslagvergoeding van de vroegere spoorbaas, de heer Schouppe, bedraagt naar verluidt 2 miljoen euro. Dit komt overeen met het totaalbedrag van de maandweden waarop hij recht zou hebben gehad tot aan zijn pensionering, dus iets minder dan 5 jaar bezoldiging. Is hierover al een definitieve beslissing gevallen? Kan u het vermelde bedrag bevestigen? Kon het vertrek van de heer Schouppe niet op een andere manier geregeld worden? Wat is uw persoonlijk standpunt terzake?

06.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Ik heb geen nauwkeurig antwoord van de NMBS ontvangen over de ontslagvergoeding van de heer Schouppe. Voortgaand op mijn informatie kan ik zeggen dat wat u zegt, klopt. Het bedrag en de gekozen oplossing vallen onder statutaire regels. Er was een ondertekende overeenkomst die de NMBS moet naleven, dus ook de bepalingen over de

régionales et locales coopèrent efficacement. Nous souhaitons aller plus loin et plus vite que la directive européenne pour accroître la sécurité en mer et préserver la propreté des plages.

05.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): La réponse de la ministre m'emplit d'espoir mais je ne pense pas que fin février soit une date butoir réaliste pour atteindre l'objectif concernant les pétroliers à simple coque ni que début mars soit une échéance raisonnablement envisageable pour instaurer l'interdiction des dégazages en mer. La ministre ne pourrait-elle pas s'aligner sur les positions de son homologue néerlandais qui estime qu'il conviendrait de prendre des mesures à l'échelon européen ?

05.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): C'est une matière qu'il est difficile de réglementer et il ne me paraît pas raisonnable de nous lier au respect d'une échéance précise. Nous prendrons une décision le plus vite possible. Chaque pays doit assumer ses responsabilités et apporter sa pierre à l'édifice du règlement de ce problème éminemment délicat. Il s'agit effectivement d'une directive européenne mais cela ne signifie pas que nous devons attendre une initiative européenne.

L'incident est clos.

06 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les indemnités de départ de l'ex-patron de la SNCB" (n° A876)

06.01 Olivier Chastel (MR): Il paraît que les indemnités de départ de M.Schouppe, ancien patron de la SNCB, sont fixées à 2 millions d'euros, ce qui correspondrait à la somme des traitements mensuels auxquels il aurait pu prétendre jusqu'à l'âge de la retraite, soit un peu moins de cinq ans de rémunération. Une décision définitive a-t-elle été prise à ce sujet ? Pouvez-vous confirmer cette somme ? N'y a-t-il pas d'autres pistes qui auraient pu être suivies pour régler le départ de M.Schouppe ? Quel est votre point de vue personnel sur la question ?

06.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Je n'ai pas reçu de réponse précise de la SNCB au sujet des indemnités de départ de M.Schouppe. Selon mes informations, tout ce que vous dites est bien vrai. Le montant et la solution relèvent de règles liées au statut. Un contrat avait été signé, et il revient à la SNCB de le respecter, y compris en ce qui concerne les modalités de rupture. Je n'ai

beëindiging ervan. Ik werd niet betrokken bij het opstellen ervan.

06.03 Olivier Chastel (MR): Ik reageer net als u. De overeenkomst was ondertekend en bijgevolg goedgekeurd. We kunnen ons niet onttrekken aan deze ontslagvergoeding. Als de heer Schouppe tot senator wordt verkozen, dan kan hij er zijn sigaretten mee betalen!

06.04 Minister Isabelle Durant (Frans): De overeenkomst dient te worden uitgevoerd in overeenstemming met de clausules die door beide partijen werden goedgekeurd. Ik ben niet tussenbeide gekomen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting van de luchthaven van Zaventem op het HST-netwerk" (nr. A886)

07.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Volgens een persbericht van 3 februari zou een door minister Durant bestelde studie van het bureau Stratec aantonen dat het niet nodig is om in Brussel een bijkomend HST-station te bouwen voor 2020. Op 6 februari las ik dat ook Brussels minister-president De Donnée van mening is dat er geen terminal meer moet komen in Schaarbeek, maar enkel een station tegen 2020.

Alle getuigen voor de Sabena-commissie waren het erover eens dat het een groot probleem is dat de luchthaven van Zaventem niet is aangesloten op het HST-netwerk. In Parijs is dit al wel het geval, in Schiphol in de toekomst ook, met nefaste gevolgen voor de concurrentiepositie van onze luchthaven. De Sabena-commissie deed daarom de uitdrukkelijke aanbeveling dat de luchthaven op het HST-net moet worden aangesloten, zoals ook de afspraak was binnen de regering.

Kan het Parlement de door de minister bestelde studie inkijken? Was deze studie louter een verdragingsmanoeuvre? Welke conclusies trekt de minister uit de studie? Engageert zij zich er nog steeds toe dat de luchthaven rechtstreeks op het HST-net zal worden aangesloten? Deelt zij de visie van minister-president De Donnée op het station van Schaarbeek? Zo ja, hoe zal de luchthaven dan wel op het HST-netwerk worden aangesloten?

pas été associée à la rédaction de ce contrat.

06.03 Olivier Chastel (MR): J'ai la même réaction que vous. Le contrat a été signé, il est donc avalisé. Nous n'échapperons pas à cette indemnité de rupture. Si M. Schouppe est élu sénateur, ce sera probablement pour payer ses cigarettes !

06.04 Isabelle Durant , ministre (en français): L'exécution du contrat doit être faite suivant les clauses qui ont été acceptées par les deux parties. Je ne suis pas intervenue.

L'incident est clos.

07 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccordement de l'aéroport de Zaventem au réseau TGV" (n° A886)

07.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Selon un communiqué de presse du 3 février, l'étude du bureau Stratec, commandée par la ministre Durant, démontrerait l'inutilité de la construction à Bruxelles d'une gare TGV supplémentaire d'ici à 2020. Le 6 février, j'ai également lu dans la presse que le ministre-président de Donnée plaide en faveur de la construction à Schaarbeek d'ici à 2020 non d'un terminal mais d'une simple gare.

Tous les témoins entendus par la commission Sabena étaient d'accord pour dire que l'absence de connexion de l'aéroport de Zaventem au réseau TGV constitue un problème majeur. A Paris, une telle connexion existe déjà, à Schiphol, elle constituera bientôt une réalité, avec toutes les conséquences négatives que l'on imagine pour la compétitivité de notre aéroport. Dès lors, la commission Sabena avait expressément recommandé que l'aéroport de Zaventem soit relié au réseau TGV, conformément à ce qui avait été convenu à ce propos au sein du gouvernement.

Le Parlement peut-il prendre connaissance de l'étude commandée par la ministre ? Cette étude constituait-elle une simple manœuvre dilatoire ? Quelles conclusions la ministre en tire-t-elle ? S'engage-t-elle toujours à l'établissement d'une connexion directe de l'aéroport au réseau TGV ? Partage-t-elle le point de vue du ministre-président de Donnée à propos de la gare de Schaarbeek ? Dans l'affirmative, comment l'aéroport sera-t-il connecté au réseau TGV ?

07.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De studie over de tweede HST-terminal kwam er na een beslissing van de volledige regering, niet alleen op mijn vraag dus. Er is zeker geen sprake van een vertragsmanoeuvre.

De studie kwam tot de conclusie dat het voor de exploitatie van de HST zeker voor 2020 niet nodig is een tweede TGV-terminal te bouwen in de hoofdstad, omdat de terminal in het Zuidstation nog niet verzadigd zal zijn. De eventuele toekomstige verzadiging van de noord-zuidverbinding hangt af van de uitvoering van de exploitatieplannen van de NMBS voor binnenlands verkeer.

Het HST-verkeer zou tot een maximum van acht treinen per uur stijgen, wat mogelijk is door acht andere treinen af te leiden naar de lijnen 26 en 28. Het afleiden van de hogesnelheidstreinen naar lijn 28 zou de reistijd voor de internationale reizigers fors verhogen, de reisomstandigheden zouden verslechteren en betrokken operatoren zouden inkomsten verliezen.

De subsidiaire conclusie van de studie is, dat als toch wordt gekozen voor de bouw van een tweede terminal, de locatie naast het reizigersstation van Schaarbeek de beste oplossing is. Het Parlement kan deze studie gerust inkijken, ook ik heb ze pas sinds vorige week.

Ik ben zelf een grote voorstander van de Diabolo-verbinding van de HST met de luchthaven, die werd opgenomen in het investeringsplan 2001-2012 en die gepland is voor 2011. In afwachting daarvan is het mogelijk een check-in te organiseren in het Zuidstation, dit om te vermijden dat de klanten naar andere luchthavens uitwijken, al zal ook dit de nodige tijd vergen. Ik sta open voor alle oplossingen, maar moet rekening houden met de door de Belgische regering gevraagde studie, de financiële situatie van de NMBS en de uitvoering van de Diabolo-verbinding.

07.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Kan de minister eerstdaags een exemplaar van de studie aan het Parlement bezorgen?

De minister volgt blijkbaar de conclusies van de studie, terwijl er binnen de regering een akkoord bestond om in Schaarbeek een terminal of een HST-station te bouwen. Dus heeft de uitstelstudie voor afstel gezorgd.

07.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'étude relative au deuxième terminal TGV a été réalisée à la suite d'une décision du gouvernement dans son ensemble, et donc, pas à uniquement à ma demande. Il n'est en aucun cas question de manœuvre dilatoire.

L'étude concluait qu'en ce qui concerne l'exploitation du TGV, il ne sera certainement pas nécessaire de construire un deuxième terminal TGV dans la capitale avant 2020, étant donné que le terminal de la Gare du Midi ne sera pas encore arrivé à saturation. L'éventuelle future saturation de la jonction nord-midi dépend de l'exécution des plans d'exploitation de la SNCB pour le trafic intérieur.

Le trafic TGV serait porté à une fréquence maximale de huit trains par heure, ce qui est possible en déviant huit autres trains vers les lignes 26 et 28. Le fait de dévier les trains à grande vitesse vers la ligne 28 augmenterait considérablement la durée du trajet pour les voyageurs internationaux, entraînant une dégradation des conditions de voyage et une perte de revenus pour les opérateurs concernés.

L'étude conclut subsidiairement que si l'on opte pour la construction d'un deuxième terminal, le terrain à proximité de la gare voyageurs de Schaarbeek serait la meilleure solution. Le parlement peut bien évidemment prendre connaissance de cette étude. Je n'en dispose moi-même que depuis la semaine dernière.

Je suis totalement favorable à la liaison diabolo entre le TGV et l'aéroport, qui figure dans le plan d'investissement 2001-2012 et qui est prévue pour 2011. Dans l'intervalle, il est possible d'organiser un check-in à la Gare du Midi, afin d'éviter que les clients ne se dirigent vers d'autres aéroports. Cette solution demande cependant aussi du temps. Toutes les solutions sont pour moi envisageables mais il faut tenir compte de l'étude commandée par le gouvernement belge, de la situation financière de la SNCB et de la réalisation de la liaison Diabolo.

07.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): La ministre peut-elle fournir rapidement un exemplaire de l'étude au Parlement?

La ministre adhère manifestement aux conclusions de l'étude, alors qu'il existait un accord au sein du gouvernement en faveur de la construction d'un terminal ou d'une gare TGV à Schaarbeek. L'étude demandée à des fins dilatoires aura finalement entraîné l'abandon du projet.

Ik dacht dat de Diabolo-verbinding deel uitmaakte van het GEN-netwerk, dat op zijn beurt een deel is van het binnenlandse spoorwegnetwerk. Het is niet de bedoeling op deze lijnen hogesnelheidstreinen te laten rijden, integendeel. Een verbinding creëren met een treintje dat van het Zuidstation naar Zaventem zal rijden, weegt trouwens niet op tegen de rechtstreekse verbindingen met Schiphol en Parijs.

De minister speelt duidelijk niet in op de trend om kortere afstandsvluchten te vervangen door HST-ritten tussen naburige landen. Ik sta dan ook helemaal niet achter haar oplossing en ben zeer benieuwd hoe de andere regeringspartijen hierop zullen reageren.

07.04 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): De Diabolo is er niet voor de HST, maar het station zal niet langer een doodlopend straatje zijn. Ik heb enkel de conclusie uit de studie voorgelezen. Deze studie zal de regering helpen bij het nemen van een beslissing.

07.05 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Wanneer zal de regering dan een beslissing nemen?

07.06 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): We moeten rekening houden met het investeringsplan en met de begrotingsmiddelen. We moeten zo snel mogelijk een oplossing uitdokteren die niet ten koste gaat van de pendelaars.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de draagplicht van valhelmen voor de meerrijdende peuters van snorfietsen" (nr. A902)**

08.01 **Magda De Meyer** (SP.A): Sinds de valhelm verplicht is voor alle bromfietzers werd al een aantal vrijstellingen bepleit voor diverse categorieën van de bevolking. Dat is vandaag niet mijn bedoeling. Ik ga akkoord met de draagplicht en ben ervan overtuigd dat hierdoor het aantal dodelijke ongevallen wordt teruggedrongen. Maar voor de categorie van de -3-jarigen bestaan er naar verluidt geen helmen met Euro-certificaat. Is de minister op de hoogte van dit probleem? Wat moet de bromfietzende bevolking met peuters dan doen?

Je pensais que la liaison *Diabolo* faisait partie du réseau RER qui, à son tour, fait partie du réseau ferroviaire intérieur. Il n'entre pas dans nos intentions de faire rouler des trains à grande vitesse sur ces lignes, au contraire. La création d'une liaison avec un train d'une importance secondaire qui se rendra de la gare du Midi à Zaventem ne fera pas le poids par rapport aux liaisons directes avec Schiphol et Paris.

Manifestement, la ministre ne tient pas compte de la tendance actuelle à remplacer, entre pays limitrophes, les vols de courte distance par des trajets en TGV. Je ne soutiens donc pas du tout la solution qu'elle préconise et j'attends impatiemment de voir comment les autres partis du gouvernement réagiront à cet égard.

07.04 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): La liaison *Diabolo* n'existe pas pour le TGV, mais la gare ne sera plus une voie sans issue. Je vous ai uniquement donné lecture de l'étude, qui aidera le gouvernement à prendre une décision.

07.05 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dans ce cas, quand le gouvernement prendra-t-il une décision?

07.06 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Nous devons tenir compte du plan d'investissement et des moyens budgétaires. Il nous faut imaginer le plus rapidement possible une solution dont la mise en œuvre ne se fera pas au détriment des navetteurs.

L'incident est clos.

08 **Question de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port du casque obligatoire pour les enfants passagers de cyclomoteurs" (n° A902)**

08.01 **Magda De Meyer** (SP.A): Depuis que le port du casque de protection est obligatoire pour tous les conducteurs de cyclomoteurs, un certain nombre d'exceptions ont déjà été demandées pour diverses catégories de la population. Ce n'est pas mon intention aujourd'hui. J'adhère au port du casque obligatoire et je suis persuadée qu'il réduit le nombre d'accidents mortels. Toutefois, pour la catégorie des moins de 3 ans, il n'existe apparemment pas de casques disposant d'un certificat européen. La ministre a-t-elle connaissance de ce problème? Que doivent faire les conducteurs de cyclomoteurs de leurs enfants

en bas âge ?

08.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik dank collega De Meyer voor haar steun aan de verplichte draaghelm voor bromfietzers. Ik besef tegelijk dat de maatregel nog moet worden verfijnd en daarom is mijn kabinet bezig met het inventariseren van de problemen.

08.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je remercie Mme De Meyer pour son soutien au port du casque obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs. Je conçois aussi que la mesure doit encore être affinée, c'est la raison pour laquelle mon cabinet est en train d'inventorier les problèmes.

Wij weten dat er een probleem is betreffende de -3-jarigen, maar er bestaan wel degelijk producenten die een helm verkopen voor een hoofdomtrek van 50 cm, het zogenaamde XXXS-model. Dit model is in tegenstelling tot de normale maten niet onderworpen aan de verplichte homologatie. Mijn kabinet onderzoekt op dit moment of dit model, eventueel in combinatie met een muts, een veilige oplossing biedt voor peuters. Ook het gewicht en de sterkte van de nekspieren van peuters zijn hierbij belangrijke factoren. In elk geval willen wij vermijden dat peuters onbeschermd worden vervoerd per bromfiets.

Nous savons qu'un problème se pose en ce qui concerne les moins de 3 ans mais certains producteurs commercialisent bien un casque pour un tour de tête de 50 cm, le modèle XXXS. Contrairement aux tailles normales, ce modèle n'est pas soumis à l'homologation obligatoire. Mon cabinet examine en ce moment si ce type de casque, éventuellement combiné à un bonnet, offre une solution de sécurité pour les enfants en bas âge. Le poids et la force des muscles du cou des tout-petits sont également des facteurs essentiels. Quoi qu'il en soit, nous voulons éviter que des enfants en bas âge soient transportés sans protection en cyclomoteur.

08.03 **Magda De Meyer** (SP.A): Ik hoop dat de minister ons op de hoogte houdt van de resultaten van dit onderzoek. Ik hoop ook dat de inventaris van problemen niet zal leiden tot een lijst van uitzonderingen op de draagplicht.

08.03 **Magda De Meyer** (SP.A): J'espère que la ministre nous tiendra au courant des résultats de cette étude et que l'établissement d'un inventaire des problèmes n'entraînera pas une série d'exceptions à l'obligation du port du casque.

08.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Dat is zeker niet de bedoeling van mijn kabinet, maar de problemen worden wel ernstig onderzocht.

08.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Ce n'est pas la volonté de mon cabinet qui examine ces problèmes de très près.

08.05 **Magda De Meyer** (SP.A): Dan wil ik nog een probleem signaleren. Bij bejaarden die zich verplaatsen op een fiets met hulpmotor, wordt het gezicht en het gehoor ernstig belemmerd door een valhelm, zeker in combinatie met hun strammere nekspieren. Ik hoop dat ook dit probleem onderzocht kan worden.

08.05 **Magda De Meyer** (SP.A): Je voudrais demander votre attention pour un autre problème. La vue et l'ouïe des personnes âgées se déplaçant sur un vélo équipé d'un moteur d'appoint sont fort limitées par le port du casque, d'autant plus que leurs muscles cervicaux souffrent déjà d'une rigidité accrue. J'espère que ce problème sera également étudié.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande sluiting van het station van Courcelles (lijn 124 Brussel-Charleroi)" (nr. A929)**

09 **Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fermeture envisagée de la gare de Courcelles (ligne 124 Bruxelles-Charleroi)" (n° A929)**

09.01 **Olivier Chastel** (MR): Het stationsgebouw van Courcelles-Motte, gelegen op de lijn 124 Brussel-Charleroi, werd vaak gevandaliseerd en in het gebouw werd ook al dikwijls ingebroken. Dat is onlangs opnieuw gebeurd en volgens sommige

09.01 **Olivier Chastel** (MR): Le bâtiment de la gare de Courcelles-Motte, située sur la ligne 124 Bruxelles-Charleroi, a été souvent l'objet de dégradations et de vols avec effraction. De tels faits s'étant encore produits récemment, certaines

bronnen overweegt de NMBS de loketten en dus het stationsgebouw te sluiten.

De vele treinreizigers die van het station gebruik maken, maken zich ongerust. Kan u de betrokkenen geruststellen met betrekking tot de plannen van de NMBS terzake?

09.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : Enkel het verkooppunt Courcelles-Motte moest worden gesloten ten gevolge van vandalisme, en vooral dan de vernieling van de computers waardoor geen vervoerbewijzen meer kunnen worden verkocht. De kosten voor de herstelling van dat materiaal werden onevenredig groot geacht in verhouding tot de exploitatie-inkomsten van dat station, die in 2002 op 117.017 euro werden geraamd, waarvan 70.000 euro afkomstig van het opnieuw valideren van de vervoerbewijzen. Dat laatste kan echter in om het even welk station van het net gebeuren. Aangezien er in de nabije omgeving een ander station is dat op dezelfde lijn ligt, zou dat dus geen problemen mogen opleveren.

09.03 **Olivier Chastel** (MR): Waarom zegt u "enkel het verkooppunt", terwijl de verkoop van vervoerbewijzen de enige activiteit in dat station is? Als die activiteit wegvalt, betekent zulks dat het hele gebouw zal worden gesloten.

09.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De reizigers zullen nog altijd toegang hebben tot de perrons en de stopplaats "Courcelles-Motte" zal niet worden afgeschaft.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reflecterende nummerplaten" (nr. A930)**

10.01 **Olivier Chastel** (MR): Volgens bepaalde ramingen zouden veel Belgische autobestuurders nog steeds geen reflecterende nummerplaat op hun voertuig hebben aangebracht.

Sinds 1 oktober 2002 is het nochtans verplicht een dergelijke nummerplaat vooraan op het voertuig aan te brengen. De overtreder kan een hoge boete krijgen.

Zijn er exacte cijfers over het aantal reflecterende nummerplaten bekend? Hoeveel voertuigen zijn in orde?

sources semblent indiquer que les responsables de la SNCB envisagent la fermeture des guichets - et donc du bâtiment - de cette gare.

L'inquiétude ne cessant de grandir parmi ses nombreux utilisateurs, pouvez-vous rassurer la population concernée sur les intentions de la SNCB en la matière ?

09.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): C'est uniquement le point de vente de Courcelles-Motte qui a dû être fermé suite à des dégradations, notamment et surtout la destruction du matériel informatique rendant dorénavant impossible la vente des titres de transport. Le coût de la remise en état de ce matériel a été jugé disproportionné par rapport aux revenus d'exploitation de cette gare, estimés à 117.017 euros en 2002. La revalidation des titres de transports représente 70.000 euros de cette somme. Or, cette dernière opération peut être réalisée dans n'importe quelle gare du réseau. Vu la proximité d'une autre gare sur la même ligne, cela ne devrait donc pas poser de problème.

09.03 **Olivier Chastel** (MR): Pourquoi dites-vous « uniquement le point de vente », alors que la vente de titres de transport constitue l'unique activité qui était organisée dans cette gare ? Cette suppression signifie donc que c'est le bâtiment tout entier qui sera fermé.

09.04 **Isabelle Durant**, ministre(*en français*): Les voyageurs pourront toujours avoir accès aux quais et l'arrêt «Courcelles-Motte» ne sera pas supprimé.

L'incident est clos.

10 **Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plaques minéralogiques réfléchissantes" (n° A930)**

10.01 **Olivier Chastel** (MR): D'après certaines estimations, il semblerait que beaucoup de conducteurs belges n'ont toujours pas équipé leur véhicule d'une plaque minéralogique réfléchissante.

Depuis le 1^{er} octobre 2002 pourtant, ces plaques réfléchissantes apposées à l'avant du véhicule sont obligatoires et le contrevenant peut encourir une sérieuse amende.

Connaît-on les chiffres exacts du nombre de plaques minéralogiques réfléchissantes ? Combien de véhicules sont en ordre à cet égard ?

Over welke middelen beschikt de politie om overdag een reflecterende van een niet-reflecterende nummerplaat te onderscheiden? Heeft ze al een doelgerichte actie ondernomen om de aanwezigheid van dergelijke platen te controleren?

10.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De diensten van de technische keuring en de politie hebben inderdaad vastgesteld dat sommige voertuigen niet uitgerust zijn met een dergelijke nummerplaat. Met behulp van een gewone zaklamp kunnen ze dit zelfs overdag controleren.

Ik beschik niet over statistieken met het juiste aantal controles en overtredingen. Hiervoor verwijs ik u naar mijn collega van Binnenlandse Zaken.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-investeringsplan 2001-2010: de heropening van 'lijn 52' naar Dendermonde en Aalst en de versterking van het expresnet tussen Dendermonde en Brussel" (nr. A955)**

11.01 **Greta D'hondt** (CD&V): Ik heb al eerder vragen gesteld over de heropening van lijn 52 van Dendermonde naar Aalst en naar Puurs. Ik zou vandaag graag een stand van zaken krijgen. Het fileprobleem in die regio wordt steeds groter. Het oversteken van de bruggen over de Schelde in Dendermonde kost op de spitsuren enorm veel tijd. Het industrieterrein Hoogveld, dat juist achter een van die bruggen ligt, is sinds de afschaffing van lijn 52 niet meer met het openbare vervoer te bereiken. De spoorlijn ligt er nog en het voormalige station zou dit industrieterrein perfect kunnen bedienen.

Er is ook de problematiek van het expresnet van Dendermonde naar Brussel. Veel mensen uit de regio Dendermonde werken in de Europese wijk in Brussel. Het openbaar vervoer van Dendermonde naar Brussel verliest veel van zijn aantrekkingskracht omdat de reizigers in Brussel-Noord moeten overstappen: er is geen rechtstreekse verbinding met de Europese wijk. Vroeger werd reeds berekend dat de realisatie van een dergelijke verbinding met het Brusselse Schumann- of Leopoldstation anderhalf tot twee miljard Belgische frank zou kosten. Zijn de plannen rond dit expresnet Dendermonde- Brussel intussen al concreter?

De quels moyens la police dispose-t-elle pour distinguer, pendant la journée, une plaque réfléchissante d'une plaque qui ne l'est pas ? A-t-elle déjà entrepris une action spécifique en vue d'effectuer ce contrôle ?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Les services du contrôle technique et de police ont effectivement constaté l'existence de véhicules non munis de ce type de plaque. Ils peuvent effectuer ce contrôle grâce à une simple torche électrique, même pendant la journée.

En ce qui concerne le nombre exact de contrôles et d'infractions, je ne dispose pas de ce type de statistiques et je vous renvoie à mon collègue de l'Intérieur.

L'incident est clos.

11 **Question de Mme Greta D'hondt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissements 2001-2010 de la SNCB: la réouverture de la 'ligne 52' vers Termonde et Alost et le renforcement du réseau express entre Termonde et Bruxelles" (n° A955)**

11.01 **Greta D'hondt** (CD&V): J'ai déjà précédemment posé des questions sur la réouverture de la ligne 52 reliant Termonde à Alost et à Puurs. Je souhaiterais à présent connaître l'état d'avancement de ce dossier. Les problèmes d'embouteillages dans la région ne cessent de croître. Le franchissement des ponts enjambant l'Escaut à Termonde prend énormément de temps aux heures de pointe. La zone industrielle d'Hoogveld, située à proximité de ces ponts, n'est plus accessible en transports en commun depuis la suppression de la ligne 52. Les voies existent toujours et l'ancienne gare pourrait parfaitement desservir cette zone industrielle.

Il y a également le problème du réseau express régional reliant Termonde à Bruxelles. De nombreuses personnes habitant dans la région de Termonde travaillent dans le quartier européen de Bruxelles. L'attrait des transports publics reliant Termonde à Bruxelles décline parce que les voyageurs doivent prendre une correspondance en gare de Bruxelles-Nord : il n'y a pas de liaison directe avec le quartier européen. Il avait été autrefois calculé que l'aménagement d'une telle liaison avec la gare de Bruxelles-Schumann ou la gare du quartier Léopold coûterait 1,5 à 2 milliards de francs belges. Les projets d'aménagement de ce

réseau express régional entre Termonde et Bruxelles se concrétisent-ils quelque peu ?

11.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik heb in het kader van het tweede bijvoegsel aan het beheerscontract gevraagd een studie te maken over de heropening van sommige lijnen. Voor lijn 52 naar Dendermonde en Aalst wordt gewezen op een aantal moeilijkheden inzake investeringen en fietsgebruik. Ik verwijs naar het antwoord dat ik de heer Wauters onlangs gaf over de verbetering van sommige stukken van de lijn.

In het kader van de uitbreiding van de GEN-dienst tussen Dendermonde en Brussel voorzien de dienstschema's in verbindingen tussen Denderleeuw en de Europawijk. Twee GEN-treinen per uur en per richting tussen Jette en de Europawijk is het maximum. Eventueel komen er verbindingen tussen Dendermonde en de Europawijk via aansluitingen in Bockstael bijvoorbeeld.

In het kader van de investeringsdiscussie van de volgende dagen is het belangrijkste punt dat de investeringen in het GEN passen in de begroting van de NMBS.

11.03 **Greta D'hondt** (CD&V): Ik zal die discussie aandachtig volgen. Het openbaar vervoer is maar aantrekkelijk als het een snel en degelijk alternatief biedt voor de privé-wagen. Bij ons is de verbinding goed tot aan Brussel, maar dan beginnen de problemen. Onze regio heeft geen autostrade en de druk om de wegen breder te maken kan alleen maar afnemen als het spoor een alternatief is.

De NMBS is inderdaad niet zeer positief over de heropening van de lijn. Voor het stuk Aalst-Dendermonde zijn er vragen omtrent rentabiliteit en infrastructuur. Aalst is eigenlijk ook niet zo nodig om Brussel te bereiken.

Een heropening van het stuk Dendermonde-Puurs lijkt iets realistischer te zijn. Het heeft het voordeel dat daar een groot industrieterrein ligt. Dat zou meteen een zeer goed alternatief kunnen bieden om vanuit Dendermonde Antwerpen te bereiken via Puurs, dat een goede aansluiting garandeert. Voor onze regio is dat bijkomend van belang omdat er een groot industrieterrein ligt en voor ons Antwerpen een groot tewerkstellingsgebied is.

11.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Dans le cadre du deuxième avenant au contrat de gestion, j'ai demandé de réaliser une étude sur la réouverture de certaines lignes. Pour la ligne 52 en direction de Termonde et Alost, des difficultés sont soulignées en matière d'investissements et d'utilisation de la bicyclette. Je renvoie à la réponse que j'ai récemment fournie à M. Wauters sur l'amélioration de certains tronçons de la ligne.

Dans le cadre de l'extension du service RER entre Termonde et Bruxelles, les schémas de service prévoient des liaisons entre Denderleeuw et le quartier européen. Deux trains RER par heure et par direction entre Jette et le quartier européen constituent le maximum. Il y aura éventuellement des liaisons entre Termonde et le quartier européen par le biais de correspondances à Bockstael, par exemple.

Dans le cadre des discussions des prochains jours sur les investissements, le point le plus important est que les investissements dans le RER s'inscrivent dans le cadre du budget de la SNCB.

11.03 **Greta D'hondt** (CD&V): Je suivrai attentivement l'évolution de ce débat. Les transports publics ne sont intéressants que dans la mesure où ils peuvent se substituer aux voitures personnelles, notamment du point de la rapidité de déplacement et de la fiabilité. Chez nous, les liaisons sont valables jusqu'à Bruxelles mais après, les problèmes commencent. Notre région n'étant pas dotée d'autoroutes, les pressions exercées par d'aucuns pour élargir nos routes ne pourront diminuer que si le rail se révèle être une solution de substitution digne de ce nom.

La SNCB n'est effectivement pas très enthousiaste à l'idée de rouvrir cette ligne. S'agissant du tronçon Alost-Termonde, on s'interroge sur sa rentabilité et son infrastructure. Il faut dire qu'Alost n'est pas une étape indispensable pour gagner Bruxelles.

Une réouverture du tronçon Termonde-Puurs semble quelque peu plus réaliste. Et elle présente un avantage : un grand zoning industriel borde ce tronçon. Par conséquent, cette réouverture pourrait constituer une excellente solution de rechange permettant d'aller de Termonde à Anvers en passant par Puurs, arrêt qui garantit une bonne correspondance. Pour notre région, la réouverture de ce tronçon présente un intérêt supplémentaire étant donné qu'il est bordé par un grand zoning industriel et qu'Anvers représente pour nous un

important bassin d'emploi.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de goederenlijn Antwerpen-Athus" (nr. A962)

12 Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'axe ferroviaire marchandises Anvers-Athus" (n° A962)

12.01 Jean Depreter (PS): De goederenlijn Antwerpen-Athus wordt gebruikt door mastodonten van 1200 ton, wat ten nadele gaat van de gezondheid en de veiligheid van de omwonenden. Is het mogelijk tot een oplossing te komen voor de geluidshinder, rekening houdend met het feit dat er ook klachten zijn over luchtverontreiniging door radon? Om de luchtvervuiling aan te pakken wordt aangeraden te zorgen voor een betere verluchting van de woningen, maar we hebben hier met tegenstrijdige belangen te maken. Waar moeten we voor kiezen: voor een goede geluidsisolatie of voor een betere verluchting van de huizen? Kan u de buurtcomités geruststellen?

12.01 Jean Depreter (PS): L'axe ferroviaire marchandises Anvers-Athus est emprunté par des mastodontes de 1200 tonnes qui, lors de leur passage, occasionne des dommages à la santé et à la sécurité des riverains. Serait-il possible d'envisager une solution pour ceux-ci en ce qui concerne la pollution sonore sachant, en outre, que certains se plaignent de pollution par le radon. Dans ce dernier cas, le remède consiste à préconiser une meilleure ventilation des habitations, mais nous nous trouvons alors devant une contradiction. En effet, que choisir: une bonne isolation contre le bruit ou une meilleure ventilation des habitations?

Pourriez-vous rassurer les différents comités de riverains?

12.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Wij zijn op de hoogte van het probleem. Er werden al een aantal maatregelen genomen, onder meer wat de spoorstaaflassen betreft, en er werden minder luidruchtige locomotieven ingezet. Geluidswerende muren worden enkel geplaatst wanneer nieuwe lijnen worden aangelegd en wanneer belangrijke aanpassingswerken worden uitgevoerd. De maatregelen inzake het rollend materieel blijken efficiënter te zijn in de strijd tegen de geluidshinder. Ik zal met de NMBS nagaan welke maatregelen nog kunnen worden genomen. Ik kan u voorts meedelen dat de Europese vrachtoperatoren een akkoord hebben gesloten omtrent de aankoop van nieuwe, minder luidruchtige wagons.

12.02 Isabelle Durant , ministre(en français): Nous sommes bien conscients de cette problématique. Des mesures ont déjà été prises quant aux joints des rails et à l'utilisation de locomotives plus silencieuses et nous espérons que la SNCB poursuivra ces types d'améliorations. Par ailleurs, le placement de murs anti-bruit n'est envisagé que lors du placement de lignes nouvelles ou de l'aménagement de travaux importants. Il semble que les mesures prises au niveau du matériel roulant soient plus efficaces dans le cas de pollution sonore. Ceci dit, je continuerai, avec la SNCB, à examiner ce qu'il est encore possible de faire en ce domaine. Par ailleurs, je vous signale qu'un accord entre les opérateurs européens de fret prévoit l'acquisition de wagons neufs moins bruyants.

Wat de vervuiling door radon betreft, waarvan vooral in Waals-Brabant en in het Dijlebekken gewag wordt gemaakt, kan ik u meedelen dat een aantal instellingen richtlijnen hebben uitgegeven met maatregelen die in dat geval aangewezen zijn. Het is echter niet bewezen dat treinen een uitstoot van radon veroorzaken. We zijn dus niet van plan de treinen te vervangen door wegvervoer. Ik zal deze aangelegenheid in elk geval aandachtig volgen.

Quant à la pollution au radon, surtout signalée en Brabant Wallon et dans le bassin de la Dyle, je vous informe que plusieurs organismes ont publié des guides contenant certaines mesures à prendre en pareils cas. Ceci dit, l'émission de radon par les trains n'a pas été prouvée. Cela ne veut pas dire que nous comptons supprimer des trains au profit du trafic routier. De toute façon, c'est une affaire que je suivrai attentivement.

12.03 Jean Depreter (PS): Ik dank de minister voor haar antwoorden.

12.03 Jean Depreter (PS): Je remercie la ministre pour ses réponses.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over “de maatregelen voor gehandicapten op de trein”

13.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Het is belangrijk een goed mobiliteitsbeleid te voeren met aandacht voor de treinreizigers. We weten dat de minister organisaties die het treingebruik aanmoedigen, steunt. Een voorbeeld hiervan is de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers.

De minister focust in haar beleid op specifieke doelgroepen, zoals de gehandicapten, die vaak minder mobiel zijn. Zij wil het reiscomfort voor deze mensen verbeteren. Met welke organisaties en in welk overlegplatform heeft de minister onderhandeld en welke concrete maatregelen zijn hieruit voortgevloeid?

13.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Sinds het begin van deze regeerperiode is er permanent overleg met de Nationale Hoge Raad voor gehandicapten. Omdat er verschillende initiatieven zijn is overleg met de diverse organisaties belangrijk. In 107 stations is er minstens één mobiele laadhelling aanwezig, waarlangs minder mobiele mensen en rolstoelgebruikers de trein kunnen nemen. In de periode 2001- 2002 werden 56 nieuwe mobiele hellingen in gebruik genomen. Deze faciliteiten zijn beschreven in een brochure, die in alle stations verkrijgbaar is. Ook het contactnummer en de aanwezigheidsuren van het personeel zijn erin opgenomen. Deze informatie is ook terug te vinden op de website van de NMBS. De brochure verschijnt in maart 2003 in een geactualiseerde versie.

De NMBS streeft naar een totale oplossing en wil op termijn 93 stations volledig toegankelijk maken voor minder mobiele reizigers. De keuze van deze stations gebeurt op basis van criteria zoals geografische spreiding en belangrijkheid van de stations; 21 stations zijn nu al toegankelijk voor rolstoelgebruikers, voor 14 stations wordt de vernieuwing bestudeerd. De kosten van deze operatie zijn in het meerjarenprogramma opgenomen.

Door de samenwerking met de koepelorganisaties is de NMBS overtuigd geraakt meer aandacht te

L'incident est clos.

13 Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur «des mesures pour les handicapés dans les trains»

13.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Il important de mettre en œuvre une politique de mobilité de qualité, soucieuse des voyageurs. Nous savons que la ministre apporte son soutien à des organisations qui encouragent l'utilisation du rail. Le Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers constitue l'une de ces organisations.

La ministre focalise sa politique sur des groupes-cibles spécifiques, tels que les handicapés, dont la mobilité est souvent entravée. Elle œuvre en faveur de l'amélioration du confort de ces personnes lorsqu'elles se déplacent en train. Avec quelles organisations et au sein de quelle plate-forme de concertation la ministre a-t-elle négocié ? Sur quelles mesures concrètes ces négociations ont-elles débouché ?

13.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Depuis le début de cette législature, nous nous concertons en permanence avec le conseil supérieur national des handicapés. Et comme il y a plusieurs initiatives, nous devons nous concerter avec les diverses organisations. Dans 107 gares, il y a au moins une rampe d'embarquement mobile que peuvent utiliser les personnes à mobilité réduite et les usagers de fauteuils roulants pour monter dans un train. Au cours de la période 2001-2002, 56 nouvelles rampes mobiles ont été mises en service. Ces facilités ont été décrites dans une brochure qui est disponible dans toutes les gares et figurent le numéro de contact et les heures de présence du personnel. Ces informations se trouvent également sur le site web de la SNCB. Une version mise à jour de la brochure paraîtra en mars 2003.

La SNCB est déterminée à trouver une solution globale et entend, à terme, rendre 93 gares totalement accessibles aux voyageurs à mobilité réduite. Elle choisira ces gares sur la base de critères tels que la répartition géographique et l'importance des gares. Dès à présent, 21 gares sont accessibles aux usagers de fauteuils roulants et la rénovation de 14 gares est à l'étude. Le coût de cette opération est intégré dans le plan pluriannuel.

En collaborant avec les organisations faitières, la SNCB a acquis la conviction qu'elle devait prêter

besteden aan de noodzakelijke uitrustingen. Hierdoor ontstaat er niet alleen een betere dienstverlening, maar worden ook veel kosten en tijd bespaard. Dit is voor de andersvaliden alvast een stap in de goede richting.

plus d'attention aux équipements nécessaires, ce qui a eu deux effets positifs : non seulement ses services à la clientèle sont de meilleure qualité mais elle a pu ainsi réaliser d'importantes économies de temps et d'argent. Et pour les handicapés, il va sans dire que c'est un pas dans la bonne direction.

13.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Ik hoop dat het structureel overleg op nationaal niveau met organisaties voor gehandicapten wordt verder gezet.

13.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): J'espère que la concertation structurelle avec les organisations de handicapés sera poursuivie au niveau national.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.24 uur.

La réunion publique de commission est levée à 13.24 heures.