

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

van

MAANDAG 05 MEI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 05 MAI 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de extra P-trein vanuit Herentals" (nr. 4067)

01.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Officieus heb ik vernomen dat er een extra P-trein Herentals-Brussel komt. Kan de minister dat bevestigen?

01.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS heeft van Infrabel een rijpad gekregen voor het inleggen van een extra P-trein tussen Herentals en Brussel, en dat vanaf 15 juni 2008. De trein zal om 7.54 uur in Herentals vertrekken en stoppen in Lier, Mechelen-Nekkerspoel, Mechelen, Vilvoorde, Brussel-Noord, Brussel-Centraal om aan te komen in Brussel-Zuid om 8.54 uur.

01.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Nu maar hopen dat elke stopplaats keurig op tijd zal worden aangedaan.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spontane staking op maandag 10 maart 2008" (nr. 4258)

02.01 Valérie De Bue (MR): De onaangekondigde staking die op maandag 10 maart 2008 bij de spoorwegen uitbrak, zou naar het schijnt niets uit te staan hebben met een nieuw geval van agressie jegens een treinbegeleider, maar wél met geweld dat door een treinbegeleider gepleegd werd tegen een reiziger. De feiten zouden zich hebben afgespeeld in het lokaal van de perronchef, in aanwezigheid van de politie.

De vakbonden hebben de werknemers het werk doen neerleggen nog voor ze van alle feiten op de hoogte waren. Dat is een aanfluiting van het sociaal overleg *an sich* en werpt opnieuw de kwestie van een minimale dienstverlening op.

Hoe zal u de mensen die in de openbare dienst werken, erop wijzen dat zij ook plichten hebben? Zal u een klacht indienen teneinde een schadeloosstelling te bekomen voor het verlies dat de NMBS op die stakingsdag geleden heeft? Zal de treinbegeleider die in de fout is gegaan, gestraft worden? Bent u bereid telkens voorafgaand en effectief overleg op te leggen voor er gestaakt wordt?

02.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS kan zich momenteel niet uitspreken over het gevolg dat aan die zaak dient te worden gegeven. De NMBS buigt zich nu al verschillende maanden over de analyse van de risico's van de psychosociale belasting die treinbegeleiders ondervinden als gevolg van gewelddaden. Voorts onderzoekt ze mogelijke denkpistes om dergelijke risico's in te perken. De NMBS stelt alles in het werk om dat fenomeen een halt toe te roepen.

Wat betreft de sociale acties die naar aanleiding van die zaak werden gevoerd, zal het dossier in kwestie behandeld worden in de regering. Het regeerakkoord van 18 maart 2008 stelt dat de regering, samen met de vakbonden van het overheidspersoneel, verder zal overleggen over een afsprakenkader met het oog op de continuïteit van de dienstverlening. De regering hoopt dat dat overleg voor het einde van de zomer afgerond kan worden.

Door middel van dat overleg wil ik een raam uitwerken waarin tot een akkoord kan worden gekomen, zodat de continuïteit van de overheidsdienst steeds kan worden verzekerd.

02.03 Valérie De Bue (MR): De reizigers ondervonden problemen door de omvang van de staking en doordat er gestaakt werd op grond van niet-geverifieerde feiten.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overname van een dochtermaatschappij van Belgacom door een dochteronderneming van de NMBS" (nr. 4260)

03.01 Valérie De Bue (MR): Volgens persberichten zou Syntigo, de informaticadochteronderneming van de NMBS, mogelijk Win overnemen, een dochterbedrijf van Belgacom dat gespecialiseerd is in telecommunicatie en computernetwerken, met de bedoeling de bijbehorende knowhow en klantenportefeuille te verwerven.

Vreest u niet dat de bestaande spanningen tussen het Waals Gewest en Belgacom over Win in geval van een overname ook de betrekkingen tussen het Waals Gewest en de NMBS zullen verzieken?

Waarom vindt de NMBS het nodig die sector verder te ontwikkelen?

Is het beheer van ABX, een NMBS-dochter, winstgevend? Heeft het een toekomst in de NMBS-Groep?

03.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De procedure met betrekking tot Win is strikt vertrouwelijk.

De NMBS-Groep beschikt binnen de NMBS-Holding over een ICT-departement dat fungeert als een *shared service* voor de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS. Syntigo is voor 100 procent een dochter van de NMBS-Holding, die de toepassingen die door BeNe-RI worden gebruikt voor de internationale ticketing, op een performante manier exploiteert.

De B-Telecom *business unit*, die in 1998 opgericht werd om de overtollige capaciteit van het glasvezelnetwerk van de NMBS-Groep te vermarkten, is rendabel sinds zijn oprichting (met een omzet van 15 miljoen euro in 2007). B-Telecom heeft belangrijke klanten onder telecomoperatoren maar ook onder federale instellingen en grote privégroepen. B-Telecom beperkt zich tot de bedrijvenmarkt.

De activiteit van de NMBS-Groep op het gebied van informatica en ICT biedt zeker perspectieven, aangezien de link tussen mobiliteit en telecommunicatie steeds belangrijker zal worden.

03.03 Valérie De Bue (MR): Ik veronderstel dat dit dossier met bijzondere aandacht verder zal worden gevolgd door het Waalse Gewest.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "ACTS op de Belgische spoorwegen" (nr. 4184)

04.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): De Nederlandse goederenoperator ACTS heeft naar verluidt van de Belgische autoriteiten een veiligheidscertificaat gekregen om gebruik te kunnen maken van het Belgische

spoorwegnet. Infrabel onderhandelt nog over de gebruiksovereenkomst, maar bevestigde wel deze informatie.

Welke lijnen zal ACTS kunnen gebruiken en vanaf wanneer? Hoe ziet het contract eruit? Zijn er nog andere kandidaten om op onze rails te rijden? Cargovervoer via het spoor is zeker ecologisch verantwoord, maar dreigt er geen oververzadiging van het Belgische net?

04.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Eigenlijk is dit een schriftelijke vraag, de details zal ik dan ook op papier aan de vraagsteller bezorgen.

In het veiligheidscertificaat voor ACTS zijn zestien reismogelijkheden opgenomen. Voor goederenverkeer is de markt geliberaliseerd. De reismogelijkheden mag iedereen gerust kennen, maar voor het overige is zo een commercieel contract natuurlijk confidentieel.

ACTS wil in de loop van 2008 op het Belgische net beginnen rijden. Een meer precieze timing is voorlopig niet te geven. Buiten de standaardclausules zijn er tot nu toe ook geen details van het contract bekend, aangezien de onderhandelingen over de gebruiksovereenkomst nog moeten starten.

Zo een gebruiksovereenkomst is een overeenkomst tussen Infrabel en een spoorwegonderneming die enkel ondertekend kan worden nadat de spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat heeft bekomen. Diverse bedrijven uit Frankrijk, Nederland en Luxemburg hebben al zo een veiligheidscertificaat aangevraagd: Onoverkomelijke capaciteitsproblemen op het Belgische spoorwegnet zijn er voorlopig zeker niet en Infrabel doet er via infrastructuurverbeteringen alles aan om dat zo te houden.

04.03 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Er zouden nog drie à vier organisaties klaarstaan om hetzelfde te doen, en die lijst kan nog groeien.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanpassingswerken aan het NMBS-station van Nossegem" (nr. 4241)**

05.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): De stations op de lijn Brussel-Leuven worden vanaf deze maand aan een opknappbeurt onderworpen. Het station van Nossegem zal in de toekomst nog slechts toegankelijk zijn via steile trappen zodat minder mobiele reizigers of moeders met kinderwagens er niet langer de trein zullen kunnen nemen. Infrabel raadt betrokkenen aan om dan maar in het station van Zaventem op te stappen.

Hoe worden beslissingen met betrekking tot de toegankelijkheid van stations genomen? Kan de toestand in Nossegem alsnog aangepast worden?

05.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Infrabel staat in voor het beheer van de perrons in de 545 stations en stopplaatsen in ons land. De meeste hiervan zijn uitgerust met twee of meer perrons. Het toegankelijk maken van al die perrons voor minder mobiele reizigers - inclusief de rolstoelgebruikers - zou bijzonder zware financiële inspanningen vergen. In heel wat gevallen moet er gewerkt worden met liften die - zeker in onbewaakte stopplaatsen - geregeld het doelwit zijn van vandalen. Infrabel opteert ervoor een netwerk uit te bouwen van een honderdtal stations die algemeen toegankelijk zijn en goed verspreid liggen over het grondgebied. Voor de lijn Brussel-Leuven wordt voorzien in perronliften in Zaventem, Kortenberg en Herent.

Spoorwegpersoneel staat minder mobiele treinreizigers bij in stations die uitgerust zijn met een mobiele laadhelling om hen van en op de trein te helpen. Deze bijstand is er echter niet op niet-toegankelijke perrons en in onbewaakte stopplaatsen.

In Nossegem zijn de perrons uitsluitend via trappen toegankelijk. Voor blinden en slechtzienden worden perronrand en trappen voorzien van een noppenstrook. De werken aan het station van Nossegem worden gepland in de loop van 2009.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen bij de koppelingen van treinen" (nr. 4244)

- mevrouw **Dalila Douifi** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinen naar Blankenberge en Knokke" (nr. 4626)

De **voorzitter**: De vraag van de heer Van Hecke vervalt. Hij is pas vader geworden.

06.01 Dalila Douifi (sp.a+VI.Pro): Bij de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling in december 2007 zette de NMBS op de lijn van Blankenberge/Knokke naar Hasselt/Tongeren op de spitsuren dubbeldeksrijtuigen in. Dit zorgde echter vrij snel voor de nodige problemen. Al meteen deden er zich ernstige ontkoppelingproblemen voor in Brugge bij de splitsing van de trein naar respectievelijk Blankenberge en Knokke. Hierdoor liep de trein geregeld vertragingen tot meer dan een half uur op, zodat de NMBS de beslissing nam om de trein niet langer in Brugge te ontkoppelen. De dubbeldeksrijtuigen rijden voortaan door naar Knokke terwijl de reizigers met bestemming Blankenberge moeten overstappen in een stoptrein. Deze laatste is niet alleen gespeend van elk comfort, op de koop toe vertrekt hij slechts drie minuten na de aankomst van de trein Brussel-Knokke. Wie de aansluiting mist – en dat gebeurt geregeld – moet liefst een uur wachten op een volgende trein naar Blankenberge.

Waarom rijden er zo weinig treinen tussen Brugge en Blankenberge? Wordt een verhoging van de frequentie in overweging genomen? Wat is de verklaring van de problemen waarmee deze lijn sinds december 2007 worstelt? Naar verluidt had NMBS-personeel deze problemen al langer voorspeld. Waarom wordt de mogelijkheid niet overwogen de rechtstreekse trein te laten doorrijden naar Blankenberge in plaats van naar Knokke. De dubbeldeksrijtuigen zorgen immers voor problemen bij de stopplaatsen Heist en Duinbergen omwille van te korte perrons. Wat is de drukste lijn: Brugge-Knokke of Brugge-Blankenberge?

06.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Door de invoering van de dubbeldeksrijtuigen is de zitplaatscapaciteit op deze lijn gestegen van 848 naar 1214. De indienstneming van nieuw materieel vergt steeds heel veel van elk personeelslid dat bij de bediening ervan betrokken is. Automatische koppelingen - waarvoor op deze lijn werd geopteerd - zijn op technisch vlak gevoelig en vereisen ze een heels gespecialiseerde aanpak. Op het vlak van de ontkoppelingen werd sinds december 2007 een aantal maatregelen getroffen die een percentage van 80 procent geslaagde koppelingen opleverde. Het minste incident op dit vlak heeft echter repercussies voor de werking van betrokken lijn. Er werd in februari 2008 dan ook beslist de ontkoppelingen in Brugge tijdelijk op te schorten en de verbinding naar Blankenberge uit te voeren met een stoptrein. Sindsdien wordt er verder gewerkt aan de verbetering van de automatische koppelingen en dit in samenwerking met de constructeur Bombardier. De aangebrachte verbeteringen zullen ten gepaste tijd worden geëvalueerd. Op 7 oktober 2004 werden bij deze firma negentien automatische koppelingen besteld. Er was gepland er nog eens bijkomend achttien te bestellen. Vermits de evaluatie momenteel lopende is, is deze laatste bestelling opgeschort.

Zowel naar Blankenberge als naar Knokke is er in een trein per uur voorzien, net zoals het geval was bij een ontkoppeling in Brugge. De trein naar Blankenberge wacht systematisch op de trein uit Brussel tenzij die meer dan een half uur vertraging heeft. De NMBS verkiest de rechtstreekse verbinding naar Knokke omwille van de betere overstapmogelijkheden voor de reizigers naar Blankenberge.

Op weekdagen is het aantal reizigers op de lijnen Brugge-Blankenberge en Brugge-Knokke nagenoeg gelijk. Voor de paasvakantie en de weekends wordt er in een ruimere samenstelling voorzien op de lijn naar Blankenberge.

06.03 Dalila Douifi (sp.a+VI.Pro): Zijn de bestellingen van de automatische koppelingen opgeschort omwille van de technische problemen?

06.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ze zijn opgeschort omdat er momenteel een evaluatie lopende is.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de brand in het station Antwerpen-Centraal" (nr. 4249)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Onlangs brak er brand uit in de technische ruimte van het station Antwerpen-Centraal, met grote schade als gevolg. Is er al iets bekend over de oorzaak van deze brand? Is het schadebedrag reeds bekend? Is dat gedekt door de verzekering?

07.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De brand is ontstaan in het lokaal voor de no-breakinstallaties, die de nodige elektriciteit leveren in het geval van een stroompanne. Over de oorzaak van de brand bestaat echter nog geen duidelijkheid.

Aangezien we voorlopig slechts over gedeeltelijke cijfers beschikken, kan ik geen uitspraken doen over het schadebedrag.

De bouwverzekering was voor deze installatie reeds verstreken sinds 31 december 2007. Afhankelijk van de grootte van de geleden schade kan er mogelijk wel een beroep worden gedaan op de algemene patrimoniumverzekering.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik stel vast dat de gevolgen blijkbaar beperkt zijn en dat het noodplan klaarblijkelijk gewerkt heeft. Het blijft echter frappant dat zulks mogelijk is in een gloednieuw station.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe uitstel van de HST-werken richting Nederland" (nr. 4250)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstregeling van de treinen ten noorden van Antwerpen" (nr. 4920)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Bij aanvang van de HSL-werken tussen Antwerpen en Nederland werd in het vooruitzicht gesteld dat deze lijnen operationeel zouden zijn medio 2005. Ondertussen is deze datum al uitgesteld naar eind 2008. De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat heeft onlangs laten weten dat alles nog maar eens uitgesteld zou worden tot eind 2009. Klopt dit? Wie is er verantwoordelijk voor dit nieuwe uitstel? Hoe hoog loopt de schade voor de NMBS dan op? Kan de NMBS eventueel schadeclaims indienen bij de verantwoordelijken voor het uitstel? Wat zijn de vooruitzichten met betrekking tot de voorstadsdienst Antwerpen-Brecht?

08.02 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Er werden reeds verschillende oplossingen naar voren gebracht voor de aanslepende Hst-problemen. Zo werd er reeds gepleit voor het inzetten van langere treinstellen en het in gebruik nemen van de hogesnelheidslijn met stopplaats te Brecht. Bovendien zou het doortrekken van lijn 11 voor het goederenvervoer voor extra capaciteit kunnen zorgen.

Kan de minister nog steeds bevestigen dat de hogesnelheidslijn in juni 2008 in gebruik zal zijn en leidt dit tot een betere dienstverlening voor de mensen in het noorden van de provincie Antwerpen? Wat is het standpunt van Infrabel? Zijn er capaciteitsproblemen op lijn 12? Welke maatregelen zal de minister nemen? Is er reeds een timing vooropgesteld voor het doortrekken van lijn 11? Heeft de minister reeds overleg gepleegd met de gedeputeerde van de provincie Antwerpen en met haar Nederlandse collega?

08.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De hogesnelheidslijn is sinds 1 april 2008 opengesteld voor testen. Als die goed verlopen is de aanvangsdatum voor het vervoer via deze lijn 1 oktober 2008, met een mogelijk uitstel van één tot twee maanden.

Voor de levering van het materieel is er echter wel een aanzienlijke vertraging. Dit zou pas ten vroegste vanaf mei 2009 beschikbaar zijn. Door dit uitstel zal de verwachte reizigersgroei op dit traject voorlopig niet

gerealiseerd kunnen worden. Aangezien we de financiële gevolgen van dit alles nog niet kunnen meten, kan er ook nog geen schadeclaim ingediend worden.

Om de dienstverlening in het noorden van Antwerpen te verbeteren blijven wij zoeken naar een voorlopige oplossing tot de definitieve opening van de HSL-lijnen. Alle partijen zijn het er echter wel over eens dat een lager veiligheidsniveau zelfs voor een tijdelijke oplossing onaanvaardbaar is.

De capaciteit van lijn 12 is op dit ogenblik voldoende en zodra de hogesnelheidslijn in dienst is, kan deze situatie enkel maar verbeteren. Aangezien er op dit moment op lijn 11 geen capaciteitsprobleem is, werd de doortrekking van deze lijn naar een latere datum verschoven. Er werd hierover dan ook nog geen overleg gepleegd.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Infrabel zou een consultatieronde met onder meer de FOD Mobiliteit hebben georganiseerd over de lijn Antwerpen-Noorderkempen. Is er nog overleg bezig of is het voostel definitief afgewezen.

08.05 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Ik herhaal dat we eerst moeten nagaan welk materieel en welke opleiding er nodig zijn voor een bepaald systeem. Het gebruik van een bepaald materieel zou vertragingen opleveren en daarom wordt er nu gezocht naar een tijdelijke oplossing, maar dat mag nooit ten koste gaan van de veiligheid. Volgens mij is er nog een dossier over Traxx en andere bij de bevoegde diensten.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Klopt het dat de Traxx-locomotieven tegen eind juni klaar moeten zijn met de homologatieprocedure, zodat het station Noorderkempen eindelijk effectief gebruikt kan worden? De ingebruikname werd al vijfmaal uitgesteld.

08.07 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Dat hebben de NMBS en Infrabel mij beloofd.

08.08 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Niemand zal betwisten dat de veiligheid prioritair is. Ik heb blijkbaar andere informatie over de capaciteit van lijn 12. Ik zal nagaan of er capaciteitsproblemen zijn.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tenuitvoerlegging van een geostrategisch beleid inzake het beheer van het spoorwegnet" (nr. 4441)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nu de fossiele brandstoffen schaarser worden, treedt het spoorvervoer meer en meer op de voorgrond als alternatief voor het vervoer over de weg. Er moet dus werk worden gemaakt van een geostrategisch beleid inzake het vervoersaanbod, en het bestaande spoorwegnet moet worden behouden.

In die context wekt het verwondering dat Infrabel grote delen van het spoorwegnet afschrijft. Zo wijst het Raadgevend Comité van de Gebruikers erop dat in de regio Rijsel een aantal omleidingstracés werd ontmanteld en dat lijn 45 tussen Trois-Ponts, Malmedy en Weismes gedemonteerd wordt, hoewel ze nog best dienst zou kunnen doen voor industrieel transport.

Van welke prospectieve instrumenten maakt Infrabel gebruik om het langetermijnbeheer van zijn spoorwegnet uit te stippelen, en om zijn rol in het kader van de duurzame ontwikkeling waar te maken? Welke contacten werden er gelegd met buitenlandse spoorwegmaatschappijen? Aan welke overlegorganen neemt Infrabel deel op het Europese niveau?

09.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): Het spoorverkeer op lijn 45 tussen Weismes en Trois-Ponts en op lijn 48 tussen Sourbrodt en Weismes, dat in 1989 beperkt was hervat, is helemaal stilgevallen als gevolg van de afschaffing van het statuut van lijnen 'die voor de behoeften van de natie in stand worden gehouden', van de stopzetting van het toeristisch verkeer op de Vennbahn en van de ontbinding van de overeenkomst met zagerij Pauls. De verbinding met Duitsland via lijn 45A werd geschrapt nadat de sporen op het Duitse grondgebied werden gedemonteerd.

Infrabel beschikt niet over de nodige middelen om alle niet-gebruikte lijnen te onderhouden. Als goede beheerder geeft Infrabel er de voorkeur aan een lijn te demonteren vóór de demontagekosten als gevolg van de aftakeling van de infrastructuur nog hoger oplopen. Het is echter van essentieel belang dat de continuïteit van de spoorwegbeddingen verzekerd wordt. In het kader van de overeenkomst tussen RAVEl en het Waals Gewest, die door de NMBS-Holding wordt beheerd, werd over de beddingen een erfpachtovereenkomst gesloten.

Uit verscheidene voorbeelden blijkt trouwens dat Infrabel wel degelijk bekommerd is om het behoud van de spoorwegbedding. Zo werd lijn 147 opnieuw in gebruik genomen en zouden lijn 136 en van lijn 97 opnieuw worden opengesteld. Infrabel heeft eveneens de bedding behouden van de grensbaanvakken van lijn 154 Dinant-Givet en lijn 48 van Raeren tot aan de grens.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik ben zeer tevreden met uw antwoord. Ik was ongerust, want in het verleden heeft de privatisering van bepaalde spoorbanen elke mogelijkheid tot heropening uitgesloten.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staat van voortgang van de werken aan de tunnel van het station van Frameries" (nr. 4443)

- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overstroming van de voetgangerstunnel in het station van Frameries door het noodweer" (nr. 4481)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De tunnel onder het station van Frameries stond begin maart verscheidene dagen onder water. Volgens de laatste berichten was Infrabel op zoek naar een bedrijf dat over het geschikte materiaal beschikt om de tunnel te reinigen en de stad Frameries onderzocht de mogelijkheid om de afwatering van een dichtbijgelegen bron om te leiden.

Zijn de werken, nodig om de tunnel opnieuw veilig in dienst te nemen, twee maanden na het incident op duurzame wijze uitgevoerd?

10.02 Minister Inge Vervotte (Frans) : De tunnel onder de sporen van het station van Frameries werd beschadigd ten gevolge van het onweer in de nacht van 10 op 11 maart.

De brandweer, de gemeentelijke diensten en het personeel van Infrabel hebben alles gedaan wat ze konden om het probleem zo snel mogelijk op te lossen. Tijdens de overstroming van de tunnel was het mogelijk de sporen veilig over te steken via de brug. Het personeel werd trouwens ter plaatse gestuurd om de mensen naar de brug te leiden.

Ik wijs er u overigens op dat de tunnel een tweede keer onderliep ten gevolge van kwaad opzet.

Hoewel die gang in 2006 een grote onderhoudsbeurt kreeg en hij wekelijks onderhouden wordt door de schoonmaakploeg van de dienst Netwerk, werd de overstroming veroorzaakt door een verstopte sifon. Door het feit dat er werken aan de gang zijn in de omgeving, is er mogelijk puin of aarde in de leiding terechtgekomen. Infrabel zal nu proberen uit te maken wie hiervoor verantwoordelijk is.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aankondigingen in de treinen" (nr. 4445)

11.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Toen ik vanuit 's Gravenbrakel met de trein naar Brussel-Nationaal spoorde, was ik verbaasd in het station van Halle een aankondiging uitsluitend in het Nederlands te horen. Wat de reglementen – en dit terzijde, niet in de richting gaan van een verenigd en meertalig land - er ook mogen over zeggen, het verbaast me dat in een trein die uit Wallonië komt en die het station van de Shape aandoet, de aankondigingen niet herhaald worden in het Frans of het Engels. Ik heb de indruk dat ons land ten prooi gevallen is aan een verkapte oorlog tussen zijn Waalse en Belgische burgers en de Vlaamse en uitsluitend Vlaamse burgers.

Zou het in naam van de eenheid van het land, niet wenselijk zijn dat de berichten in de treinen, zoals in

Zwitserland, systematisch in alle landstalen worden aangekondigd?

11.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS is onderworpen aan de taalwetten in bestuurszaken. De berichten in de treinen moeten worden aangekondigd in de taal van het Gewest waar de trein zich bevindt. Ze zijn tweetalig in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er is een afwijking voor de internationale treinen waar de drie landstalen mogen worden gebruikt. Aan de treinbegeleiders wordt natuurlijk aangeraden de klanten informatie te verstrekken in hun taal. Ik ben het met u eens.

11.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ik pleit voor meertalige aankondigingen in alle stations van Europa.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verbetering van het comfort in de kleine stations, met name die rond Charleroi" (nr. 4447)**

12.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Hoewel de NMBS alleszins werk maakt van de verbetering van het onthaal van de reizigers in de grote stations, wordt maar weinig aandacht besteed aan het comfort van de reizigers in de kleine stations, vooral in de omgeving van Charleroi.

Hoe zal de NMBS reageren op de opmerkingen die terzake werden gemaakt door het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS ?

12.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS-groep heeft het Raadgevend Comité van de Gebruikers laten weten dat het project te Gosselies een nieuwe verbinding met de luchthaven van Charleroi behelst.

De directie Patrimonium heeft daarenboven de laatste jaren belangrijke investeringen gedaan in een aantal stations in de streek van Charleroi, zoals Charleroi-Sud, Fleurus en Taminies. Er werd ook fors geïnvesteerd in parkeerruimte.

Er komen bijkomende wachthuisjes in kleine stations en stopplaatsen.

De gebouwen in Thuin en Landelies werden aan het gemeentebestuur overgedragen.

12.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Het zou een goede zaak zijn als in de kleinere stations de mogelijkheid behouden zou worden om kaartjes te kopen.

12.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Dat staat in het beheerscontract.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verbeteren van de veiligheid in de stations 's nachts" (nr. 4448)**

13.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): In de nacht van 21 op 22 maart 2008 werd er in het station van 's Gravenbrakel een motorstel gevandaliseerd.

Het gaat van kwaad tot erger met het vandalisme in stations die 's nachts onbewaakt zijn. Welk beleid zal de NMBS voeren om die wandaden tegen te gaan?

13.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): 1 uur en tien minuten nadat de feiten gepleegd werden was de lokale politie al ter plaatse, gehoor gevend aan de oproep van het stationspersoneel met betrekking tot het incident. De NMBS-Groep is zich bewust van het vandalisme dat 's nachts op het spoorweginet gepleegd worden.

De *Corporate Security Service* van de NMBS-Holding is van plan een analyse van het fenomeen te verrichten, om de vandalismegevoelige plaatsen beter in kaart te brengen en dus gericht actie te kunnen ondernemen, en in samenwerking met de politiediensten te kunnen opereren.

13.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Er werd vastgesteld dat het aantal feiten dankzij de aanwezigheid van

bewakingscamera's met 40 procent kon worden teruggedrongen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verantwoordelijkheid van de NMBS in de overstromingen die de inwoners van Taintignies en Willemeau treffen" (nr. 4449)

14.01 Jean-Luc Crucke (MR): De inwoners van Taintignies en Willemeau hebben zeer vaak te lijden onder overstromingen. Uit een universitaire studie blijkt dat de hsl in hoge mate debet is aan die toestand.

Eén van de voorgestelde oplossingen is de bouw van twee stormbekkens.

Kan de NMBS aansprakelijk worden gesteld voor die steeds weerkerende overstromingen?

Zal zij deelnemen aan de komende debatten van de werkgroep teneinde oplossingen aan te reiken?

Zal de NMBS een financiële bijdrage leveren?

14.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het probleem van de overstromingen in die dorpen is niet nieuw, en de NMBS is ervan op de hoogte.

Infrabel is van oordeel dat zijn aansprakelijkheid niet in het geding is. De bouw van de hsl gebeurde immers geheel in overeenstemming met de vereisten van de stedenbouwkundige vergunningen, die ook hydraulische studies omvatten.

Infrabel betreurt dat het niet betrokken werd bij de studie waarnaar u verwijst, en wenst er kennis van te nemen.

Infrabel en zijn dochter TUC RAIL zijn bereid deel te nemen aan besprekingen in dit verband.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het CAREX-project" (nr. 4450)

15.01 Jean-Luc Crucke (MR): Het CAREX-project, dat in het vervoer van goederen via een hsl voorziet, vormt een interessant economisch en milieuvriendelijk alternatief.

Zal de NMBS-Holding actief deelnemen aan het tot stand komen van dit project?

Welke mogelijkheden ziet de NMBS-Holding in zo'n project?

Welke hinderpalen moeten er nog worden weggewerkt?

Hoe zal de doorgang met betrekking tot de spoorweginfrastructuur in bepaalde slots geregeld worden?

15.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het CAREX-project is al herhaaldelijk ter sprake gebracht. Er rijzen meerdere problemen, vooral wat betreft de economische haalbaarheid. De NMBS-Holding beraadt zich op een eventuele deelname in dit project.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 4470 van de heer Tommelein wordt uitgesteld.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het selectief inzamelen van afval in de door de NMBS-holding beheerde stations" (nr. 4486)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het beleid inzake het afvalbeheer bij de NMBS" (nr. 4544)

16.01 David Lavaux (cdH): Volgens een artikel in *Le Soir* zou er eendaags een systeem van gescheiden inzameling van afval worden ingevoerd in de stations Brussel-Zuid en Oostende, en vervolgens ook in Charleroi Sud en Ottignies. Artikel 39bis van het beheerscontract tussen de Belgische Staat en NMBS-

Holding voorziet in de invoering van zo'n systeem tegen eind 2007 in de stations Antwerpen-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Charleroi, Gent-Sint-Pieters, Luik-Guillemins, Leuven, Namen, Oostende en Ottignies. Deze keuze werd gemaakt op grond van het aantal reizigers dat in die stations op- of afstapt.

Wanneer zal er in alle stations op de lijst van het beheerscontract aan selectieve afvalinzameling gedaan worden?

Hoe komt het dat dit project vertraging heeft opgelopen?

Wordt zo'n maatregel ook aan boord van het rollend materieel van de NMBS overwogen?

16.02 Valérie De Bue (MR): Volgens persberichten zou het proefproject omtrent de selectieve afvalinzameling in vier stations op jaarbasis gemiddeld 2,5 miljoen euro per district kosten. Het afval dat verzameld wordt door de dochtermaatschappij die de schoonmaakkploegen in de treinen beheert, moet daarbij ook nog meegeteld worden.

Bestaat er een globaal plan voor het beheer en de verwerking van het afval dat door alle afdelingen van het bedrijf verzameld wordt?

16.03 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS-Holding haalt in 37 grote stations het afval op. In de andere stations en in de treinen gebeurt dat door de NMBS, en in de onbewaakte stopplaatsen door Infrabel.

De vuilniszakken worden in gehuurde containers geplaatst, waarin het afval naar afvalverwerkende bedrijven wordt gevoerd.

De aankoop van sorteerbakken voor de 11 vernoemde stations verliep via een openbare aanbesteding. Infrabel zou dergelijke vuilnisbakken ook op de perrons van die 11 stations installeren. Gelet op de tijd die nodig is voor de selectie, eventuele aanpassingen en de levering, werd beslist dat sorteersysteem eerst in de stations Brussel-Zuid, Oostende, Charleroi en Ottignies te installeren. In Brussel-Zuid liep de installatie enige vertraging op als gevolg van het terreuralarm begin dit jaar. Infrabel kreeg te maken met leveringsproblemen, maar die zijn thans van de baan.

Er zal een globaal plan kunnen worden opgesteld op grond van de resultaten van het proefproject omtrent de selectieve afvalinzameling in de stations.

Volgens het ontwerp van het nieuwe beheerscontract zullen zeven stations ook uitgerust worden met vuilnisbakken voor selectieve afvalinzameling. Die proefopstelling zou moeten geëvalueerd worden met het oog op een nieuwe uitbreiding van het project. Momenteel heeft de NMBS geen specifieke plannen voor selectieve afvalinzameling in de treinen, maar nieuwe technische mogelijkheden zullen aandachtig geanalyseerd worden.

Afval van andere activiteiten wordt selectief ingezameld en opgehaald in overeenstemming met de gewestelijke wetgeving ter zake.

De informatie in het artikel waarnaar u verwijst, is niet geheel correct: de afvalophaling in de stations kost geen 2,5 miljoen euro per district per jaar, maar 250.000 euro per district per jaar. De totale jaarlijkse kosten bedragen dus 1,5 miljoen euro in plaats van 13 miljoen euro.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de onderhandelingen over de continuïteit van de overheidsdienst" (nr. 4521)

17.01 François Bellot (MR): Ruim twee maanden geleden vatte u onderhandelingen aan met de sociale partners om de voorwaarden te bepalen voor het verzekeren van de continuïteit van de openbare dienst, zonder dat er evenwel aftreuk gedaan zou worden aan het stakingsrecht. U beloofde ons toen dat u binnen de maand zou rapporteren over het verloop van de besprekingen in het Comité A. Wat is de stand van zaken?

Wat is uw standpunt over “emotionele stakingen” zoals er bij de NMBS en de TEC zijn uitgebroken?

17.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Het stakingsrecht wordt zowel in Belgisch recht als op internationaal niveau erkend. Stakingen vloeien voort uit het falen van het sociaal overleg. Wij trachten nu de procedures duidelijker te maken op een aantal punten: de stakingsaanzegging, de voorlichting, de aard en de oorzaak van het conflict, en de gesprekspartners die het best geplaatst zijn om een oplossing te vinden.

Burgers moeten op de openbare dienstverlening en op overheidsbedrijven kunnen rekenen.

Wat u “een emotionele staking” noemt, kan echter van zeer groot belang zijn voor de betrokkenen. Omdat elk sociaal conflict verschillend is, wil ik liever geen algemene commentaar geven.

Het is uiteraard aangewezen een onderscheid te maken tussen een voorspelbare staking, een conflict waarover overlegd wordt en een spontane actie.

Het proces zal er vooral in bestaan conflicten te vermijden en in voorkomend geval zo snel mogelijk oplossingen te vinden.

17.03 **François Bellot** (MR): Die emotionele stakingen zijn spontane acties die uitbreken naar aanleiding van geruchten. Zal u een kader vastleggen voor een regeling voor die spontane stakingen, die soms een hele provincie treffen, hoewel de aanleiding vaak lokaal is?

Ik denk ook dat justitie strenger moet optreden tegen al wie personen aanvalt die een opdracht van openbaar belang uitoefenen.

17.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Wij willen criteria bepalen aan de hand waarvan een spontane actie kan worden gedefinieerd. Als deze criteria niet gerespecteerd worden, wordt de normale procedure toegepast, met een stakingsaanzegging. Wij gaan ook na hoe de onderhandelingen moeten verlopen in geval van een erkende spontane staking.

17.05 **François Bellot** (MR): Zegt u nu dat u hier na de zomer klaar mee wil zijn?

17.06 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Volgens het regeerakkoord zal de regering besprekingen aanvangen met de sociale partners. Wij zullen tijdens de zomer zien of wij een akkoord kunnen bereiken.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over “de lijst van de door de NMBS uitgebate stations en stopplaatsen” (nr. 4487)**

18.01 **David Lavaux** (cdH): Nu vormt de lijst van stations en stopplaatsen die de NMBS in het kader van het treinaanbod moet exploiteren, een bijlage bij het beheerscontract. Dit houdt in dat die lijst het resultaat is van onderhandelingen met de NMBS-Groep en dat erover een akkoord gesloten wordt tussen de Belgische Staat en het betrokken overheidsbedrijf. Indien deze lijst van stations en stopplaatsen in een koninklijk besluit of zelfs in een wettekst zou worden opgenomen, zou de controle van de overheid worden versterkt, waardoor men zou kunnen vermijden dat bepaalde stations vervolgens in onbruik worden gebracht.

Kan zulks volgens u geregeld worden in het nieuwe beheerscontract?

18.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De betrekkingen tussen de NMBS en de federale overheid worden vastgelegd in het beheerscontract, dat een opsomming omvat van de stations en stopplaatsen waar er treinen stoppen. De sluiting van zo’n stopplaats wordt geregeld in artikel 16 van het beheerscontract, en moet worden gestaafd middels een dossier dat aan de ministerraad wordt voorgelegd.

Het beheerscontract zelf wordt goedgekeurd bij een in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd koninklijk

besluit, en heeft dus kracht van wet.

18.03 David Lavaux (cdH): Ik hoop dat er in het beheerscontract aandacht besteed zal worden aan al die kleine stations.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 4511 van de heer Gilkinet en nr. 4556 van de heer Bellot worden samengevoegd.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verbintenissen van de NMBS met betrekking tot ABX" (nr. 4511)
- de heer **François Bellot** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen met betrekking tot het (door)verkoop van ABX" (nr. 4556)

19.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De jongste tijd zijn er heel wat vragen gerezen over de maatschappij ABX, onder meer met betrekking tot het bedrag tegen hetwelk de maatschappij werd verkocht – dat als te laag werd bestempeld door sommigen, die om de oprichting van een parlementaire onderzoekscommissie ter zake hebben gevraagd – aan het Engelse investeringsfonds 3i en de prijs van de mogelijke doorverkoop van ABX door 3i en de verbintenissen van laatstgenoemde ten aanzien van België. Er zou ook sprake een geschil tussen 3i en de NMBS dat laatstgenoemde 40 miljoen euro zou kunnen kosten.

Wat zouden de gevolgen zijn voor ons land van een doorverkoop van ABX door 3i? Over welke garanties beschikt men dat het ABX-beslissingscentrum in België zal blijven en dat de werkgelegenheid in ons land wordt gevrijwaard? Zal een doorverkoop de verbintenissen niet tenietdoen voor de koper? Beschikt de NMBS over contractuele garanties in dat verband? Hoe zal u voorkomen dat het beslissingscentrum naar elders wordt overgebracht en/of dat de werkgelegenheid in ons land verdwijnt ingeval van een verkoop?

Bevestigt u de in *La Libre Belgique* van 9 april verschenen berichten volgens welke de NMBS in het kader van het geschil 3i 40 miljoen euro extra zou verschuldigd zijn? Wat zijn de verantwoordelijkheden in dat geschil? Welke maatregelen zal u nemen om te voorkomen dat de ABX-factuur voor de Belgische Staat nog duurder uitvalt?

19.02 François Bellot (MR): Iedereen herinnert zich de rampzalige financiële gevolgen die de uitbreiding van ABX heeft gehad. Het ging om een geldverslindende operatie en nadat de reserves van ABX volledig waren opgebruikt, kon het bedrijf alleen dank zij aanzienlijke steun van de federale Staat overleven (75 miljoen euro waarop de NMBS niet meer kon rekenen). Volgens sommigen zou het ABX-verhaal de NMBS en dus de Belgische burger 1,5 miljard euro hebben gekost.

ABX, een dochteronderneming van de NMBS, werd twee jaar geleden voor tien miljoen euro aan het Brits investeringsfonds 3i verkocht en op de koop toe werden er aan de verkoper nog voorwaarden opgelegd! In dat verband kunnen vraagtekens worden geplaatst bij twee gegevens: 3i wil ABX doorverkoop voor een bedrag van 600 miljoen euro (zijnde 60 maal de in 2006 vastgestelde waarde!) en blijkbaar werden de geschillen onderschat (aangezien de NMBS het bedrag van 20 miljoen dat zij voor die post had uitgetrokken, heeft moeten verdubbelen). Kortom, dat dossier is rampzalig voor de overheidsfinanciën.

Hoeveel geld heeft de Staat in ABX gepompt tijdens de periode waarin het bedrijf door de NMBS werd beheerd? Hoe verklaart u dat de geschillen bij de verkoop zo onderschat werden? Wilde men de cijfers opsmukken, gaat het om nalatigheid of werden de betrokken bedragen fout ingeschat? Hoeveel bedragen de door de NMBS aangegane verbintenissen in het kader van die verkoop? Kunt u een overzicht geven van de lopende geschillen? Hoeveel heeft de doorverkoop van de Duitse opslagruimtes die de NMBS voor 41 miljoen euro gekocht had, opgeleverd? En wanneer wordt het Parlement ingelicht over dat dossier dat de Belgische belastingbetaler zoveel heeft gekost?

19.03 Minister Inge Vervotte (Frans): De in 2003 gestarte verkoop van ABX Worldwide is in diverse fasen verlopen: onderhandelingen met de groep 3i (nadat de andere kandidaten zich hadden teruggetrokken) vanaf 9 december 2004; ondertekening van een *term sheet* met de algemene verkoopvoorwaarden op 22 maart

2005; op 7 december 2005 toelating van de Europese Commissie om de onderhandelingsprocedure met 3i voort te zetten; uitvoering van de *due diligence*-procedure (uitgebreid onderzoek) door 3i in juni 2006; ondertekening van de contracten van aandelenverkoop tussen de NMBS-Holding en de groep 3i op 9 juni 2006 en aandelenoverdracht van ABX aan 3i op 3 augustus 2006.

De prijs van die overdracht werd op 22 maart 2005 bepaald op 10 miljoen euro (waarde van de aandelen). De andere verkoopmodaliteiten die na de periode van de *due diligence* werden vastgelegd, waren bedoeld om te voorkomen dat de economische voorwaarden van de transactie zouden verschillen van die welke bij de ondertekening van de *term sheet* waren overeengekomen. Ter zake was de Europese Commissie tot het besluit gekomen dat de overdracht van ABX tegen de overeengekomen prijs en behoudens de gebruikelijke en economisch gerechtvaardigde aanpassingen geen staatssteun inhield ten voordele van de overnemer.

De tussenkomsten van de NMBS-Holding in het contract van de aandelenverkoop zijn in twee categorieën ondergebracht: de bijdragen van de verkoper en de vergoedingen na overdracht. Die aanpassingen bij wijze van *seller's contribution* (90 miljoen euro) op een bedrijfswaarde die door KPMG tussen 33 en 305 miljoen euro wordt geschat, hebben geen invloed op de gebruikelijke aard van dat mechanisme.

De door de verkoper verschuldigde vergoedingen (voor lopende geschillen, milieurisico's en verplichtingen in verband met het ontbreken van pensioenvoorzieningen) werden op 40 miljoen euro geschat. De NMBS-Holding heeft tevens de vastgoedcontracten in Duitsland overgenomen.

In zijn verslag van 26 juni 2006 heeft de expert van KPMG elk van die aanpassingen post per post bevestigd.

Die modaliteiten hebben de NMBS-Holding ertoe gebracht een bedrag van 130 miljoen euro aan extra provisies te boeken op 30 juni 2006. Op 31 december werd nog een bijkomend bedrag van 20 miljoen euro geboekt naar aanleiding van een nieuwe evaluatie van de risico's verbonden aan de geschillen. Die geschillen worden door een professioneel team van de NMBS beheerd overeenkomstig de in het verkoopcontract vastgestelde modaliteiten.

Door de voortzetting van de vastgoedcontracten in Duitsland zal de NMBS-Holding op het einde van het boekjaar 2007 haar risico met 11 miljoen euro hebben kunnen verminderen. Sedert 31 december 2006 werden er geen andere provisies geboekt, zodat de ABX-factuur niet meer gestegen is.

Naast het beheer van deze waarborgen en provisies heeft de NMBS-Holding de Belgische activiteit in Road Domestic kunnen valoriseren, hetgeen heeft geleid tot een netto positief resultaat van 17 miljoen euro. In het kader van de akkoorden over de overdracht van ABX heeft 3i er zich toe verbonden de ABX-zetel gedurende vier jaar in België te behouden. Er werd ook onderhandeld over een mogelijke financiële return voor de NMBS-Holding ingeval de ABX-groep snel zou worden overgedragen. De NMBS-Holding blijft nauwlettend toezien op de naleving van de door 3i aangegane verbintenissen.

19.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): In weerwil van de positieve adviezen van de Europese Commissie en KPMG, krijgt men de indruk dat dit één grote verspilling is waarover het Parlement zich zal moeten buigen om de eindrekening op te stellen en te voorkomen dat dergelijke investeringen straks de Staatsfinanciën belasten.

Ik neem nota van de contractuele verbintenissen van 3i om het beslissingscentrum gedurende vier jaar in België te houden. Worden die verbintenissen, ingeval 3i ABX doorverkoopt, overgedragen op de nieuwe koper?

19.05 Minister Inge Vervotte (Frans): Dat weet ik niet.

19.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): U kent het contract niet en u ontdekt het dossier. De Belgische Staat zou het blijven voortbestaan van die verplichting voor de koper moeten laten gelden.

Wat de mogelijkheid van een financiële *return* betreft, als ABS doorverkocht werd voor 10 miljoen euro en de koper doorverkocht voor 600 miljoen euro, hebben we een probleem. Het feit dat de Staat een deel van de opbrengst van de doorverkoop zou krijgen, kan de factuur misschien verlichten. We zullen erop toezien dat deze contractuele verbintenis nageleefd wordt.

Hoeveel zou de teruggave van de opbrengst van de doorverkoop voor de Staat kunnen bedragen? Wij waken over de follow-up van dit dossier dat bijkomende vragen verdient.

19.07 François Bellot (MR): Ik heb op drie van mijn zes vragen nog geen antwoord gekregen.

Ik zal via een ander kanaal het totale bedrag opzoeken dat door de Staat geïnvesteerd werd vóór de doorverkoop van ABX.

De overeenkomst bepaalt dus dat er een mogelijkheid tot heronderhandelen bestaat tussen de Staat en 3i in geval van doorverkoop binnen een vrij korte termijn. De vraag is of twee of drie jaar een vrij korte termijn is. Als ik het goed begrijp, heeft men ABX gratis verkocht en deze clausule betekent dat de Staat compensaties zou kunnen verkrijgen.

Ten slotte, ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de Duitse opslagplaatsen. Daar bestaat blijkbaar ook een latent geschil over.

19.08 Minister Inge Vervotte (Frans) : Ik beschik niet over die informatie.

19.09 François Bellot (MR): Ik kom op dit dossier nog terug. Het kan ook zijn dat ik met collega Herman De Croo een voorstel medeonderteken tot oprichting van een parlementaire onderzoekscommissie hierover want 1,5 miljard euro verliezen in zo weinig tijd, is op z'n minst gezegd abnormaal.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het inzetten en afgelasten van treinen" (nr. 4514)

20.01 Olivier Destrebecq (MR): Op de lijn La Louvière-Brussel rijdt er één trein per uur. Die trein zit dan ook letterlijk stampvol, en op die manier wordt de treinreis ondraaglijk. De veiligheid kan niet meer optimaal worden gewaarborgd. Bovendien is het toilet uiterst moeilijk toegankelijk, kunnen de treinbegeleiders hun taak niet correct vervullen en zijn de rijtuigen in zeer slechte staat en beklad met graffiti.

Welke acties onderneemt de NMBS om die problemen te verhelpen? Hoe zal het aantal rijtuigen in de spitsuren op de betrokken lijn evolueren? Hoe worden de reizigers ingelicht wanneer een trein vertraging heeft of afgeschaft wordt? Hoe staat het met de indienststelling van de nieuwe, door de NMBS bestelde voertuigen op dezelfde lijn? Wat zal er ten slotte worden beslist in verband met het minimale aantal treinen per uur voor La Louvière?

20.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Tussen december 2002 en december 2007 is het aantal zitplaatsen gestegen van 263.000 tot 283.000.

Voor Infrabel is informatie een prioriteit: de regelgeving bepaalt dat de oorzaak van de treinvertraging moet worden meegedeeld zodra zij bekend is. Infrabel wijst zijn personeelsleden erop dat de kwaliteit van de informatie ten behoeve van de reizigers belangrijk is. In 2008 zal bijzondere aandacht worden geschonken aan de opleiding van het personeel op dat vlak.

Vanaf 2010 zullen op die verbinding gemoderniseerde motorstellen of M6-rijtuigen worden ingezet. In La Louvière rijdt er één trein per uur, plus één P-trein 's ochtends en 's avonds. De NMBS is niet van plan dat aanbod uit te breiden.

Momenteel is het, gelet op de maximaal toegestane samenstelling van de treinen en de beschikbaarheid van het materieel tijdens de spitsuren, niet mogelijk de treinsamenstelling uit te breiden.

20.03 Olivier Destrebecq (MR): Het aantal zitplaatsen is toegenomen, maar het aantal reizigers is nog veel sterker toegenomen. Er rijst dus een heus probleem wat het aantal zitplaatsen en het comfort van de reizigers betreft.

Het communicatieprobleem is een oud zeer. Er zijn nog lacunes op dat stuk.

20.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Ik wil het probleem absoluut niet negeren, maar met het materieel waar men momenteel over beschikt, werkt men volgens de maximaal toegestane samenstellingen. Met de M6-rijtuigen kan de capaciteit verhoogd worden. Dat zal het geval zijn vanaf 2010, wanneer die motorstellen aangekocht zullen zijn en het nodige personeel in dienst zal zijn genomen.

Op het stuk van de communicatie ben ik het met u eens. Dienaangaande werd daarom ook een project opgestart. Als het een positieve evaluatie krijgt, zal het in 2010 worden uitgebreid.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de faciliteiten voor fietsen op de trein" (nr. 4603)

21.01 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): De NMBS is zich ervan bewust dat de voorzieningen voor fietsen een fundamentele rol spelen bij het promoten van een schone mobiliteit, en zij moet zich daar almaar meer van bewust worden. Fietzers ondervinden twee moeilijkheden: het vervoer is duur, en er is niet genoeg plaats. Voor vele burgers is dit een belangrijk issue.

Zal u aantrekkelijkere tarieven aanbieden? Hoeveel plaatsen zijn er gemiddeld voor fietsen? Wat zijn de streefcijfers voor de komende vijf jaar? Is er in het rollend materieel dat de NMBS wil aankopen, ruimte voor fietsen (hoeveel plaatsen per reiziger)? Zo niet, waarom niet?

Mijns inziens zou deze bekommernis moeten worden vertaald in ieder toekomstig bestek.

21.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Met een fietskaart kan je een enkele reis afleggen met je fiets op de trein; met een "vrijkaart voor 1 dag" kan je het ganse land doorkruisen met je fiets op de trein. Plooi-fietsen mogen gratis vervoerd worden, voor zover ze in het bagagerek of onder een bank worden gelegd. De tarieven voor voornoemde vervoerbewijzen werden in 2002 reeds fors verminderd. Het is ook onze bedoeling om dat systeem in het nieuwe beheerscontract voordeliger te maken.

Het aantal plaatsen voor fietsen is te vaak nog beperkt.

De NMBS voorziet ook in klapstoelen, maar als er fietsen in die ruimten worden gestald, kunnen daar geen reizigers meer zitten.

De motorstellen die de NMBS wil bestellen, zijn voorzien van een ruimte waarin twee fietsen kunnen vervoerd worden. De 305 motorstellen zullen tussen 2011 en 2016 geleverd worden.

21.03 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Er is een milieu-uitdaging en een sociologische evolutie. Steeds meer mensen nemen dagelijks de fiets. De NMBS moet in de toekomst nog meer rekening houden met dit gegeven.

Ik kan u er alleen maar toe aanmoedigen de dialoog met de fietsersverenigingen aan te gaan. Zij hebben concrete voorstellen.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van mevrouw Marie-Martine Schyns aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de rechtstreekse pendelaarstreinen en het gebruik van de M6-wagons op lijn 36 Luik-Brussel" (nr. 4604)

22.01 **Marie-Martine Schyns** (*cdH*): Het sinds december 2006 lopende proefproject met rechtstreekse treinen tussen verschillende Belgische steden en Brussel heeft veel succes. In het station van Luik-Guillemins overschrijdt de bezettingsgraad in de piekuren vaak de 100%. De 11-wagons worden echter niet op die lijn ingezet, maar wel voor de IC-verbinding Oostende-Gent-Antwerpen. Kan een deel van dat materieel niet worden gebruikt op de lijn Luik-Brussel? De treinen waarmee de IC-verbinding verzekerd

wordt, zouden dan samengesteld kunnen worden met de nieuwe M6-rijtuigen.

Kunnen die M6-rijtuigen niet met een hoge snelheid rijden tussen Luik en Brussel in de spitsuren? Maar zelfs indien deze treinen iets minder snel zouden rijden, zou het capaciteitsprobleem opgelost zijn, en zou de lijn een stuk aantrekkelijker worden voor de pendelaars. Bovendien zou een dergelijke maatregel meer reizigers aantrekken.

22.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De IC G-verbinding (Oostende-Antwerpen) wordt sinds december 2007 niet meer verzekerd door middel van treinen die samengesteld zijn uit 11-rijtuigen. Daardoor kon een rijtuig worden toegevoegd aan de IC O-treinen (Brussel-Maastricht). De NMBS heeft voorts de capaciteit verhoogd van trein 427. Bovendien zijn alle treinen van de IC A-verbinding (Oostende-Eupen) samengesteld uit twaalf rijtuigen tussen Luik en Brussel.

De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om 10-rijtuigen te laten aanpassen en homologeren teneinde ze met een snelheid van 200 km/h te laten rijden op de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Luik. Om technische redenen die te maken hebben met de rijtuigen en lijn 37 is de NMBS evenwel niet van plan om M 6-rijtuigen in te zetten op de hsl.

22.03 **Marie-Martine Schyns** (cdH): Ik ben blij dat een aanpassing van de 10-rijtuigen mogelijk is.

Het incident is gesloten.

23 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Belgacom dat door de RSZ voor het gerecht werd gedaagd" (nr. 4632)**

23.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Belgacom en de RSZ (Rijksdienst voor Sociale Zekerheid) hebben elk een andere visie op de manier waarop het aanvullend pensioen dat Belgacom aan zijn statutair personeel aanbiedt, gefinancierd moet worden: de RSZ eist een aanvullende bijdrage van Belgacom, maar Belgacom vindt dat het niets verschuldigd is. De arbeidsrechtbank heeft zich reeds meermaals over dit geschil gebogen, zij het zonder de zaak ten gronde te beslechten. Aangezien beide partijen er niet in geslaagd zijn tot een vergelijk te komen, heeft de RSZ Belgacom eind 2007 gedagvaard.

Welk bedrag eist de RSZ van Belgacom? Wat is uw standpunt over die bijdragekwestie? Moeten overheidsbedrijven niet het voorbeeld geven wat het bijdragen aan de financiering van de Staat en aan de sociale zekerheid betreft? Wat is het standpunt van de regering over de uitbouw van een tweede pensioenpijler voor de werknemers van de overheidsbedrijven? Welke stappen hebt u gedaan om de communicatie tussen de RSZ en Belgacom te verbeteren?

23.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Er bestaat inderdaad een interpretatieverschil tussen Belgacom en de RSZ met betrekking tot een aantal wetsbepalingen inzake sociale zekerheid. Belgacom is van oordeel dat haar statutair personeel niet onderworpen is aan de bepalingen van de wet van 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en dat ze dus geen bijkomende bijdragen hoeft te betalen voor het aanvullende pensioen van haar personeel. De onderneming heeft dan ook vanaf de eerste trimester van 2001 een einde gemaakt aan de betaling van betrokken bijdrage van 8,86 %. De RSZ is een andere mening toegedaan en heeft de zaak onlangs aanhangig gemaakt bij de arbeidsrechtbank van Brussel.

De schuld van ongeveer 1,3 miljoen euro wordt beschouwd als een betwiste schuld en als dusdanig aangemerkt op het RSZ-attest van Belgacom.

Het lijkt natuurlijk geen twijfel dat de overheidsbedrijven hun wettelijke verplichtingen op een voorbeeldige wijze moeten nakomen. Het bestaan van een geschil bewijst evenwel niet dat de wet niet wordt nageleefd. De directie handelt inderdaad in het belang van de onderneming en met naleving van de wettelijke normen, waarvan de opportuniteit door de wetgever moet worden beoordeeld.

Het nut van de opbouw van een tweede pensioenpijler door de overheidsbedrijven staat duidelijk in het regeerakkoord vermeld.

De betrekkingen tussen Belgacom en de RSZ kunnen als normaal bestempeld worden. Het staat de RSZ vrij te beslissen een geschil voor de rechtbank te brengen.

23.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het gerecht zal uitmaken of Belgacom de wet nageleefd heeft. Het is echter verontrustend dat een overheidsbedrijf dat gigantische winsten boekt, zijn verplichtingen inzake solidariteit niet nakomt.

Er zal in de commissie voor Sociale Zaken moeten worden gedebatteerd over de ontwikkeling van de tweede pensioenpijler in het kader van de overheidsbedrijven. Ik zou echter willen wijzen op de noodzaak de eerste pijler te versterken.

Wat de tweede pijler betreft, denken wij dat het belang van de investeringsstrategie van de pensioenfondsen onderschat wordt. Bepaalde verrichtingen van die fondsen zijn inderdaad totaal tegenstrijdig met de belangen van de werknemers. In afwachting van een wetgeving ter zake zou de Staat aan de autonome overheidsbedrijven kunnen vragen om via ethische en duurzame investeringen een voorbeeldfunctie te vervullen.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de organisatie van de proeven in het Duits voor het brevet van commercieel attaché bij De Post" (nr. 4654)

24.01 Katrin Jadin (MR): Zoals de heer Colas in de Senaat, zou ik u willen ondervragen over de proeven voor het brevet van commercieel attaché bij De Post. Die proeven worden uitsluitend georganiseerd in het Frans en in het Nederlands. De door de vakbonden ondernomen pogingen om ze ook in het Duits te organiseren, hebben geen concrete resultaten opgeleverd. De directie rechtvaardigde haar beslissing door te stellen dat de organisatie van die proeven in die taal nergens wordt opgelegd door de wet. Het hoeft geen betoog dat een dergelijke situatie discriminerend is voor de Duitstalige ambtenaren.

Kunt u de beleidsmensen van De Post ervan bewust maken dat de proeven voor bepaalde brevetten ook in het Duits moeten kunnen doorgaan? Zou zulks kunnen worden opgenomen in het beheerscontract van De Post?

(Duits) Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

24.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De Post heeft inderdaad beslist om die proef in het Frans en het Nederlands te organiseren. Die proef is geen examen overeenkomstig de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken van 18 juli 1966, maar een gewone selectieproef.

Die wetten bepalen dat de personeelsleden die in de Duitstalige Gemeenschap werken, over een toereikende praktische kennis van het Frans moeten beschikken.

Ik zal niettemin het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) vragen.

24.03 Katrin Jadin (MR): Ook al hoeft men dan geen tekst op te stellen, toch moet men ook om een meerkeuzevragenlijst te kunnen invullen de subtiele nuances van een taal kennen. Deze eis werd trouwens al een paar jaar geleden geformuleerd.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen in verband met de integratie van Proximus in Belgacom" (nr. 4660)

25.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De toenadering tussen Proximus en Belgacom zorgt voor ongerustheid bij de werknemers met betrekking tot de sociale verworvenheden. Tevens vrezen zij voor een sluipende herstructurering van het bedrijf door Belgacom, met name via een vrijwillige vertrekregeling. Dat is de inzet van de betoging van vandaag.

Hoe zit het met de onderhandelingen tussen Belgacom en de sociale partners? Welke initiatieven heeft u genomen om het sociaal overleg te verbeteren? Over welke garanties beschikken de werknemers? Hoe is het aantal personeelsleden bij Proximus en Belgacom de jongste drie jaar geëvolueerd en dreigen er ontslagen?

25.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Ik baseer mijn antwoord op de informatie die ik van Belgacom heb ontvangen.

Meer dan een jaar geleden heeft de Belgacomgroep de vakbonden op de hoogte gebracht van haar voornemen om de 'Staff & Support'-diensten bij de diensten van Belgacom (vennootschap van publiek recht) onder te brengen. Te dien einde werd er een overlegplatform opgericht dat wordt voorgezeten door de heren Bernard Leemans en Marc De Smet van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Er werd een protocolakkoord gesloten dat de schikkingen met het oog op de komende onderhandelingen vastlegt. De directie van de Belgacomgroep is van plan zich strikt te houden aan het akkoord dat op het overlegplatform werd bereikt, en wenst niet in te gaan op het verzoek om parallelle onderhandelingen te voeren. De vakbonden van Proximus hebben het paritair comité 2018 gevraagd een verzoeningsvergadering te beleggen. Ze hebben een stakingsaanzegging voor 5 en 22 mei ingediend, voor het geval dat het niet tot een verzoening zou komen.

Tijdens de verzoeningsvergadering hebben de vakbonden van Proximus een aantal punten in verband met de matrixorganisatie ter sprake gebracht.

De verzoening is mislukt. De oorspronkelijke integratiedatum van 1 april werd naar 1 september verschoven en de besprekingen in het platform zullen na de sociale verkiezingen van 19 mei worden hervat.

De juridische afdeling van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg heeft op het overlegplatform de toepassing van de wetgeving op het stuk van de toenadering tussen bedrijven toegelicht.

De directie heeft gesteld dat in het geval van een overheveling naar Belgacom, alle medewerkers hun loon- en arbeidsvoorwaarden zullen behouden.

De directie van de Belgacomgroep gaat uit van het principe dat niemand zal worden ontslagen ten gevolge van de integratie.

De integratieoperatie is niet eenvoudig. We hebben hier te maken met een verschil in overlegcultuur tussen een privé- en een overheidsbedrijf zoals Belgacom. Er dient rekening te worden gehouden met verschillende gevoeligheden.

25.03 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Een overheidsbedrijf werkt met overheidsgeld waarover u, samen met de private partners, zeggenschap heeft.

We mogen ons niet tevredenstellen met informatie die ons door de huidige directies wordt verstrekt, maar moeten trachten invloed uit te oefenen op de gang van zaken in die ondernemingen.

Wat het gebruik van de notionele intrestafrek door de dochterondernemingen van overheidsbedrijven betreft, moet de Belgische Staat de gang van zaken in de dochterondernemingen van de overheidsbedrijven blijven controleren.

Het incident is gesloten.

26 **Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de modernisering van het station van Bergen" (nr. 4688)**

26.01 **François Bellot** (*MR*): We hebben onlangs vernomen dat er in het station van Bergen grote werken op til zijn.

Wanneer werd dit project opgenomen in het investeringsplan van de NMBS?

Hoeveel inschrijvers waren er en welke overheden werden er als jury bij betrokken?

Bevestigt u dat de aanvankelijk geprogrammeerde kredieten voor de modernisering van het station 25 miljoen euro bedroegen en vandaag op 110 miljoen euro geschat worden?

Bevestigt u dit project noodzakelijk is?

Valt de investering onder de 40/60-regel?

Hoeveel reizigers maken dagelijks gebruik van het station?

Zal de financiële last volledig gedragen worden door de NMBS en haar filialen of gaat het om een gezamenlijke overheidsopdracht met de stad Bergen?

Kan de NMBS-activiteit een dergelijke uitgave verantwoorden?

In dit station zullen ongetwijfeld interne diensten, eigen aan de vervoersactiviteit, worden ondergebracht, zoals de kaartjesverkoop, maar welke andere activiteiten wil de NMBS ontwikkelen om een dergelijk project te verantwoorden?

Is het vandaag niet raadzaam de middelen van de NMBS en van de overheid te richten op de modernisering van de lijnen en de veiligheid van het personeel en de reizigers?

Welke garanties heeft de NMBS met betrekking tot de betrouwbaarheid van de werken?

26.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): In het meerjarenplan 2004-2007 beperkte het project zich tot de verwezenlijking van een niet-overdekte loopbrug tussen de sporen en de parking gelegen aan de "Grands prés".

Het architectenbureau werd gekozen voor de modernisering van het station na een in 2006 georganiseerde wedstrijd. Op de vijftien ontvangen kandidaturen werden er zes in aanmerking genomen en dan, op anonieme wijze, door de jury gerangschikt. De raad van bestuur van Euroliège TGV had de rangschikking bevestigd en een architectenbureau aangesteld.

De door u aangehaalde cijfers hebben enkel betrekking op de periode 2004-2007 en op de oorspronkelijk geplande werken. Zij sloegen niet op de renovatie van de onthaalruimten, noch op de aanpassingen van de spoorweginfrastructuur.

Het huidige project voldoet aan de kwaliteits- en comfortnormen die onze cliënten van een modern station mogen verwachten. De drie doelstellingen die voor onze stations gelden, zijn: dienst doen als een draaischijf voor mobiliteit, duurzame ontwikkeling en stedelijk weefsel. Het project werd uitgebreid met een vernieuwing en aanpassing van de spoorweginfrastructuur. Het programma 2008-2012 omvat de investeringen voor de desbetreffende periode.

Alle lokaliseerbare investeringen van de NMBS-groep zijn opgenomen in de 60/40-verdeelsleutel.

Elke werkdag maken er 20 000 reizigers gebruik van het station van Bergen.

Het voorontwerp heeft betrekking op het spoorweggedeelte dat volledig door de NMBS-groep wordt gefinancierd en op de aanpassingen om een en ander in te passen in het stedelijk weefsel. Die laatste komen ten laste van de gemeentelijke en gewestelijke overheden (MET, SRWT en stad).

In het station zullen er naast de diensten eigen aan de vervoersactiviteit ook een aantal handelszaken zijn gevestigd die van het geheel een attractiepool zullen maken.

Wat het net betreft, is het investeringsbudget voor de verbetering van de niet-GEN-stations goed voor maar 8,3% van de totale investeringsbegroting voor 2008-2012.

Met betrekking tot het Centraal Station van Antwerpen en het station Luik-Guillemins is er geen sprake van de evolutie die u in uw vraag heeft aangehaald. Er is geen enkele reden om de betrouwbaarheid van de raming in twijfel te trekken.

26.03 **François Bellot** (MR): Waar ik het met betrekking tot al die projecten moeilijk mee heb, is de vaststelling dat er een heel groot aantal kleine stations in een zeer slechte staat verkeren en dat men daarnaast stations bouwt die gedeeltelijk voor de reizigers zijn bestemd maar die ook deel uitmaken van een stedelijk project. Die doelstellingen houden niet noodzakelijk verband met de activiteiten van de NMBS. Dat wil ik aan de kaak stellen.

Wanneer wij de evolutie van de prijzen zullen bespreken, zal ik de ramingen die ons werden meegedeeld met

betrekking tot de stations die zich in de afwerkingsfase bevinden, weer opdiepen om u aan de cijfers te herinneren.

Ik herinner er u aan dat de werken in Athene en Valencia onder leiding van architect Calatrava heel wat meer hebben gekost dan geraamd en dat de onderhoudskosten er bijzonder hoog liggen.

Ik ben niet gekant tegen de bouw van stations als prestigeproject, maar degenen die een dergelijk project in hun stad wensen, moeten er de gevolgen van dragen, ofwel via de gewestelijke begroting, ofwel via de stedelijke begroting. De NMBS moet oog hebben voor alle stations in het land.

Het incident is gesloten.

27 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **François Bellot** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het investeringsprogramma voor lijn 162" (nr. 4815)

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de NMBS geplande infrastructuurinvesteringen op de lijn Brussel-Luxemburg" (nr. 4835)

27.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Wat zijn de plannen van de NMBS en haar dochterondernemingen met betrekking tot de verbetering van het spoorweganet? Volgens welke planning zullen de in 2008 en voor de vijf komende jaren geplande investeringen in de infrastructuur op lijn 161-162 hun beslag krijgen? Welke werken zullen er worden uitgevoerd, voor welke bedragen en binnen welke termijnen?

27.02 **François Bellot** (MR): Kunt u ons de planning bezorgen voor de werkzaamheden op lijn 161-162 en de bedragen die daarmee gemoeid zijn?

27.03 Minister **Inge Vervotte** (Frans): De moderniseringswerken van de as Brussel-Luxemburg hebben enerzijds betrekking op de werken aan het GEN tot in Ottignies, en anderzijds op het investeringsprogramma tussen de splitsing van Louvain-la-Neuve en het grenspunt Sterpenich.

Wat dat laatste baanvak betreft, hebben de tot 2014 geplande werken tot doel de referentiesnelheid te verhogen en de regelmaat van het treinverkeer te verbeteren (457,8 miljoen euro). Met dat budget zullen onderhoudswerken en werken met het oog op een capaciteitsuitbreiding uitgevoerd worden. Voorts zullen er een aantal kunstwerken worden vernieuwd, zullen er negen bochten worden rechtgetrokken, zullen de sporenbundels in de stations van Gembloux, Ciney en Jemelle worden verbeterd en zal de gehele as opnieuw geëlektrificeerd worden.

Infrabel zal de spoormaterialen vernieuwen, de kunstwerken moderniseren en een performant gecomputeriseerd signalatiesysteem installeren.

Verder zal Infrabel ook de kromming van negen van de vele bochten op die lijn rechtbuigen. Er wordt voorzien in een marge van 45 tot 65 miljoen euro per jaar. Voor 2008 bedraagt het budget 63 miljoen euro.

De investeringen in de infrastructuur tussen Watermaal en Ottignies voor de werken aan het GEN tot in Ottignies worden op ruim 500 miljoen euro geraamd.

27.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): We weten hoe belangrijk die lijn naar het Groothertogdom Luxemburg en Straatsburg is. Hoeveel tijdswinst zou er dankzij die investeringen kunnen worden geboekt?

27.05 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Er is momenteel nog een studie aan de gang. De resultaten zijn dus nog niet bekend.

27.06 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik moedig u ertoe aan verder te blijven investeren in die verbinding, wat absoluut noodzakelijk is, en dan heb ik het nog niet eens over het GEN.

27.07 **François Bellot** (MR): Mevrouw de minister, ik breng in herinnering dat u, na uw bezoek in Virton, tegen 31 mei een verslag had moeten krijgen over de sociaaleconomische haalbaarheid van bepaalde

investeringen, in het bijzonder over het gebruik van kantelbaktreinen op die lijn. Zo stond het althans in de pers.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van mevrouw Els De Rammelaere aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval in het station van Izegem" (nr. 4708)

28.01 Els De Rammelaere (CD&V - N-VA): Vorig jaar gebeurde er in het station van Izegem een treinongeval. Het onderzoek heeft aangetoond dat de oorzaak lag bij een menselijke fout bij werkzaamheden aan de seinuitrusting. Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om dergelijke menselijke fouten in de toekomst te voorkomen? Op hoeveel is de lichamelijke schade aan reizigers en personeel begroot? Werd deze schade reeds vergoed? Hoeveel bedroeg de materiële schade?

28.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Naar aanleiding van het ongeval in Izegem werd een actieplan 'leren uit ervaring' opgesteld, wat resulteerde in een sensibilisatiecampagne bij de personeelsleden die instaan voor de werken aan seininstallaties. De directies Infrastructuur en Netwerk zouden bovendien een veiligheidsactieplan opstellen tegen april 2008.

Zowel de lichamelijke als de materiële schade wordt vergoed door de NMBS-groep. Er hebben zich 56 personen gemeld als slachtoffer van het ongeval. Daarvan werden al 31 dossiers afgehandeld; de overige zijn nog in behandeling bij de raadgevende geneesheer. Er werd al een totaal bedrag van ruim 31.000 euro aan schadevergoedingen uitgekeerd. De lichamelijke schade van personeelsleden is nog niet geconsolideerd. De schade aan de spoorweginfrastructuur is opgelopen tot ruim 137.000 euro, de schade aan het rollend materieel wordt geraamd op ruim 1,3 miljoen euro.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.04 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 15 par M. François Bellot, président.

01 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train P supplémentaire au départ de Herentals" (n° 4067)

01.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : J'ai appris, de manière officieuse, qu'un train P supplémentaire serait mis en service entre Herentals et Bruxelles. La ministre peut-elle le confirmer ?

01.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB a été mise en possession par Infrabel d'un sillon pour la mise en service d'un train P supplémentaire entre Herentals et Bruxelles à partir du 15 juin 2008. Le train partira de Herentals à 7h.54 et arrivera à Bruxelles-midi à 8h.54 après s'être arrêté à Lierre, Malines-Nekkers, Malines, Vilvorde, Bruxelles-Nord et Bruxelles-Central.

01.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Il reste à espérer que chaque arrêt sera desservi dans les temps.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève surprise du lundi 10 mars 2008" (n° 4258)

02.01 Valérie De Bue (MR) : Il semblerait que la grève surprise déclenchée dans les chemins de fer le lundi 10 mars 2008 ne soit pas liée à une nouvelle agression d'un accompagnateur mais bien à des violences envers un voyageur de la part de l'accompagnateur de train, dans le local du chef de quai et en présence de la police.

Les syndicats ont fait cesser le travail avant même de disposer de tous les éléments de l'affaire, ce qui nie la

notion même de concertation sociale et repose la question du service minimal.

Comment appellerez-vous aux travailleurs du service public qu'ils ont aussi des devoirs ? Allez-vous déposer plainte pour obtenir réparation du préjudice subi par l'entreprise pour cette journée de grève ? Des sanctions seront-elles prises à l'égard de l'accompagnateur fautif ? Etes-vous disposée à inclure des concertations obligatoires préalables et effectives avant tout déclenchement de grève ?

02.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La SNCB ne peut actuellement se prononcer sur les suites qu'il convient de réserver à cette affaire. Elle travaille depuis de nombreux mois à l'analyse des risques de la charge psychosociale occasionnée sur des accompagnateurs pour des faits de violence et examine les pistes susceptibles de réduire de tels risques. La SNCB met tout en œuvre pour enrayer ce phénomène.

En ce qui concerne les actions sociales menées à la suite de cette affaire, le dossier sera traité dans le giron du gouvernement. L'accord gouvernemental du 18 mars 2008 précise que le gouvernement poursuivra, avec les syndicats du personnel de la fonction publique, la concertation au sujet d'un cadre de discussion quant à la continuité du service public. Le gouvernement souhaite que cette concertation aboutisse avant la fin de l'été.

Je souhaite obtenir par ce biais un cadre d'accord afin d'arriver à la continuité du service public.

02.03 Valérie De Bue (MR) : C'est l'ampleur de la grève, entamée sur la base de faits non vérifiés, qui a mis en difficulté les usagers du train.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rachat d'une filiale de Belgacom par une filiale de la SNCB" (n° 4260)

03.01 Valérie De Bue (MR) : Selon la presse, Syntigo, filiale informatique de la SNCB, pourrait racheter la société Win, filiale de Belgacom spécialisée dans les télécommunications et les réseaux informatiques, pour acquérir un savoir-faire et un portefeuille de clientèle

Ne craignez-vous pas qu'en cas de rachat, les tensions qui existent entre la Région wallonne et Belgacom au sujet de Win n'empoisonnent à leur tour les relations entre la Région wallonne et la SNCB ?

Pourquoi la SNCB estime-t-elle nécessaire de développer ce secteur ?

La gestion d'ABX, filiale de la SNCB, est-elle rentable ? A-t-elle un avenir au sein du groupe SNCB ?

03.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La procédure relative à la Win impose le respect d'une stricte confidentialité.

Le groupe SNCB dispose au sein de la SNCB Holding d'un département ICT agissant comme un *shared service* pour la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB. Syntigo est une filiale à 100 % de la SNCB Holding, qui exploite de façon performante les applications utilisées par la société BeNe-RI pour le *ticketing* international.

La *business unit* B-Telecom, créée en 1998 pour commercialiser l'excédent de capacité du réseau de fibres optiques du Groupe SNCB, est rentable depuis sa création (15 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2007). B-Telecom compte un portefeuille de clients importants parmi les opérateurs Telecom mais également parmi les institutions fédérales et les grands groupes privés. B-Telecom se limite au marché des entreprises.

L'activité informatique/ICT du Groupe SNCB a certainement un avenir, puisque dans le futur, la liaison entre la mobilité et les télécommunications deviendra de plus en plus importante.

03.03 Valérie De Bue (MR) : J'imagine que ce dossier fera encore l'objet de beaucoup d'attention au niveau

de la Région wallonne.

L'incident est clos.

04 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la présence d'ACTS sur le rail belge" (n° 4184)

04.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Il semblerait que les autorités belges aient délivré un certificat de sécurité à l'opérateur de transport néerlandais ACTS pour lui permettre d'utiliser du réseau ferroviaire belge. Infrabel négocie encore la convention d'utilisation mais a confirmé cette information.

Quelles lignes pourra utiliser ACTS et à partir de quand? Quelle est la teneur du contrat? D'autres opérateurs souhaitent-ils pouvoir circuler sur notre réseau? Le transport cargo par rail est très certainement justifié sur le plan de l'environnement mais ne faut-il pas craindre une saturation du réseau belge?

04.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Ceci aurait en fait dû être une question écrite. Je fournirai dès lors les détails de la réponse par écrit à son auteur.

Le certificat de sécurité délivré à ACTS comprend seize itinéraires. Le marché des transports a été libéralisé. Les itinéraires peuvent sans problème être publiés mais, pour le surplus, un contrat commercial de ce type est bien entendu confidentiel.

ACTS souhaite commencer à circuler sur le réseau belge dans le courant de 2008. Je ne puis actuellement fournir de timing plus précis. En dehors des clauses standard, aucun détail du contrat n'est connu pour l'instant puisque les négociations sur la convention d'utilisation n'ont pas encore commencé.

La convention d'utilisation est une convention entre Infrabel et une entreprise de transport ferroviaire qui ne peut être conclue qu'après que l'entreprise concernée a obtenu un certificat de sécurité. Plusieurs entreprises françaises, néerlandaises et luxembourgeoises ont déjà demandé un tel certificat. Il ne se pose actuellement pas de problèmes de capacité insurmontables sur le réseau ferroviaire belge et en faisant réaliser des travaux pour améliorer les infrastructures, Infrabel fait tout pour que cela reste ainsi.

04.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Trois ou quatre organisations seraient aussi prêtes à agir de même et la liste peut encore s'allonger.

L'incident est clos.

05 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux d'aménagement à la gare SNCB de Nossegem" (n° 4241)

05.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Des travaux de rénovation seront réalisés à partir de ce mois-ci dans les gares situées sur la ligne Bruxelles-Louvain. La gare de Nossegem ne sera désormais accessible que par un escalier abrupt et les usagers à mobilité réduite ou les mères poussant des voitures d'enfants ne pourront dès lors plus y prendre le train. Infrabel recommande aux intéressés de monter à bord en gare de Zaventem.

Selon quels critères sont prises les décisions relatives à l'accessibilité des gares? La situation à Nossegem peut-elle être adaptée?

05.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Infrabel gère les quais des 545 gares et points d'arrêt de notre pays. La plupart de ceux-ci disposent de deux quais ou plus. L'accessibilité de l'ensemble de ces quais aux personnes à mobilité réduite – y compris les utilisateurs de chaise roulante – exigerait des efforts financiers particulièrement importants. Dans de nombreux cas, il faut avoir recours à des ascenseurs qui font régulièrement l'objet d'actes de vandalisme, surtout aux points d'arrêt non surveillés. Infrabel opte pour le développement d'un réseau d'une centaine de gares généralement accessibles et bien réparties sur le territoire. En ce qui concerne la ligne Bruxelles-Louvain, des ascenseurs de quai sont prévus à Zaventem, Kortenbergh et Herent.

Le personnel ferroviaire assiste les voyageurs à mobilité réduite dans les gares équipées d'une rampe mobile pour les aider à monter et à descendre du train. Cette assistance n'est toutefois pas prodiguée sur les quais non-accessibles ni aux points d'arrêt sans surveillance.

À Nossegem, les quais sont accessibles uniquement par les escaliers. Pour les aveugles et les malvoyants, les bords du quai et les escaliers sont équipés de bandes podotactiles. Les travaux à la gare de Nossegem sont prévus dans le courant de l'année 2009.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes lors des couplages de trains" (n° 4244)

- Mme Dalila Douifi à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains à destination de Blankenberge et de Knokke" (n° 4626)

Le **président**: La question de M. Van Hecke tombe. Il est retenu par un heureux événement.

06.01 Dalila Douifi (sp.a+VI.Pro) : Lors de l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre 2007, la SNCB a mis des trains à deux étages en service sur la ligne de Blankenberge/Knokke vers Hasselt/Tongres aux heures de pointe. Des problèmes sont très rapidement apparus. Des problèmes de découplage se sont très vite posés à Bruges lors de la séparation des wagons à destination de respectivement Blankenberge et Knokke. Le train a régulièrement subi des retards pouvant se monter à plus d'une demi-heure, de sorte que la SNCB a pris la décision de ne plus scinder le train à Bruges. Les voitures à deux étages roulent désormais jusqu'à Knokke cependant que les voyageurs à destination de Blankenberge doivent prendre un omnibus. Ce dernier est non seulement inconfortable mais ne part que trois minutes après l'arrivée du train Bruxelles-Knokke. L'usager qui rate la correspondance – ce qui arrive fréquemment – doit attendre pas moins d'une heure le train suivant pour Blankenberge.

Pourquoi y a-t-il si peu de trains entre Bruges et Blankenberge? Envisage-t-on d'augmenter la fréquence? Comment s'expliquent les problèmes rencontrés sur la ligne depuis décembre 2007? Il semble que le personnel de la SNCB les avait prévus de longue date. Pourquoi n'envisage-t-on pas de faire poursuivre sa route au train direct jusqu'à Blankenberge plutôt que Knokke? Les voitures à deux étages posent en effet des problèmes aux arrêts de Heist et de Duinbergen parce que les quais y sont trop courts. Quelle est la ligne la plus chargée : Bruges-Knokke ou Bruges-Blankenberge?

06.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : À la suite de la mise en service des voitures à double étage, la capacité de places assises a été portée de 848 à 1214 sur cette ligne. La mise en service de nouveau matériel exige toujours des efforts importants de la part de chaque membre du personnel qui intervient dans son utilisation. Les attelages automatiques - dont cette ligne est équipée - sont délicats d'un point de vue technique et exigent une manipulation très spécialisée. En ce qui concerne les détélages, les mesures effectuées depuis le mois de décembre 2007 indiquent un taux de réussite de 80%. Le moindre incident à cet égard a néanmoins des répercussions sur le fonctionnement de la ligne concernée. Il a dès lors été décidé en février 2008 de suspendre momentanément les découplages à Bruges et de réaliser la liaison vers Blankenberge à l'aide d'un omnibus. Depuis lors, on continue à travailler à l'amélioration des attelages automatiques en collaboration avec le constructeur Bombardier. Les améliorations apportées seront évaluées en temps voulu. Le 7 octobre 2004, dix-neuf attelages automatiques ont été commandés auprès de cette société. Il était prévu d'en commander dix-huit de plus. Étant donné que l'évaluation est en cours pour l'instant, cette dernière commande est suspendue.

Un train par heure est prévu vers Blankenberge comme vers Knokke, comme lorsque le train était scindé à Bruges. Le train à destination de Blankenberge attend systématiquement le train de Bruxelles, à moins qu'il ait plus d'une demi-heure de retard. La SNCB préfère la liaison directe vers Knokke en raison des meilleurs possibilités de correspondance qui y sont offertes aux voyageurs qui se rendent à Blankenberge.

Les jours de semaine, le nombre de voyageurs sur les lignes Bruges-Blankenberge et Bruges-Knokke est pratiquement identique. Lors des vacances de Pâques et les week-ends, les trains sont plus importants sur la ligne vers Blankenberge.

06.03 Dalila Douifi (sp.a+VI.Pro) : La commandes d'attelages automatiques a-t-elle été suspendue en raison des problèmes techniques ?

06.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Elles ont été suspendues parce qu'une évaluation est en cours.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incendie dans la gare d'Anvers-Central" (n° 4249)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Récemment, un incendie ayant causé d'importants dégâts s'est déclaré dans le local technique de la gare d'Anvers-Central. L'origine de cet incendie est-elle déjà connue ? Le dommage a-t-il déjà été chiffré ? Est-il couvert par une assurance ?

07.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le feu a pris dans le local abritant les installations qui génèrent l'électricité en cas de panne de courant. La cause exacte de l'incendie n'est pas encore établie.

Les chiffres dont nous disposons pour l'instant sont partiels et je ne puis donc pas me prononcer à propos du montant du dommage.

L'assurance en matière de construction relative à cette installation a expiré le 31 décembre 2007 mais, selon l'importance du dommage subi, il pourrait être fait appel à l'assurance générale du patrimoine.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je constate que les conséquences sont apparemment limitées et que le plan d'urgence a manifestement bien fonctionné. Il est surprenant, toutefois, que pareil incident puisse se produire dans une toute nouvelle gare.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau report des travaux sur la ligne TGV en direction des Pays-Bas" (n° 4250)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les horaires des trains au nord d'Anvers" (n° 4920)**

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Au début des travaux du TGV entre Anvers et les Pays-Bas, il avait été annoncé que ces lignes seraient opérationnelles à la mi-2005. Dans l'intervalle, cette échéance a déjà été reportée à fin 2008. Le ministre néerlandais du *Verkeer et Waterstaat* a récemment fait savoir que l'ensemble du projet serait une nouvelle fois reporté jusqu'à fin 2009. Cette information est-elle exacte ? La SNCB peut-elle le cas échéant introduire une demande en dédommagement auprès des responsables du report ? Quelles sont les perspectives en ce qui concerne la desserte suburbaine Anvers-Brecht ?

08.02 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Plusieurs solutions ont déjà été mises en avant pour résoudre les problèmes récurrents posés par les travaux liés au TGV. Ainsi, certains ont plaidé en faveur du recours à des voitures plus longues et de la mise en service de la ligne à grande vitesse avec un arrêt à Brecht. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 11 pour le transport de marchandises permettrait un renforcement de capacité.

Le ministre est-il toujours en mesure de confirmer que la ligne à grande vitesse sera mise en service en juin 2008 et que cette mise en service améliorera la situation des voyageurs dans le nord de la province d'Anvers ? Quel est le point de vue d'Infrabel ? Des problèmes de capacité se posent-ils sur la ligne 12 ? Quelles mesures le ministre prendra-t-il ? Un calendrier a-t-il déjà été arrêté en ce qui concerne le prolongement de la ligne 11 ? Le ministre s'est-il déjà concerté avec le député permanent de la province d'Anvers et son collègue néerlandais ?

08.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La ligne à grande vitesse est soumise à des tests depuis le 1^{er} avril 2008. Si leur issue est positive, le transport pourra débiter sur la ligne le 1^{er} octobre 2008, avec un retard possible d'un à deux mois.

Toutefois, un retard considérable est annoncé pour la livraison du matériel, qui ne sera disponible qu'à partir de mai 2009 au plus tôt. Pour cette raison, l'augmentation prévue du nombre de passagers sur ce trajet ne pourra momentanément pas être réalisée. Étant donné que nous ne pouvons pas encore chiffrer les conséquences financières de tous ces éléments, il est trop tôt pour introduire une demande de dédommagement.

Nous continuons de rechercher une solution provisoire pour améliorer la prestation de services au nord d'Anvers, en attendant l'ouverture définitive des lignes à grande vitesse. Cependant, toutes les parties concernées s'accordent pour dire qu'il est impensable de réduire le niveau de sécurité, même dans le cadre d'une solution provisoire.

La capacité de la ligne 12 est suffisante pour l'instant et la situation ne pourra qu'aller en s'améliorant dès que la ligne à grande vitesse sera mise en service. Étant donné qu'il n'y a pas de problème de capacité sur la ligne 11 en ce moment, son prolongement a été reporté à une date ultérieure. Aucune concertation n'a dès lors été organisée sur ce sujet.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Infrabel aurait consulté le SPF Mobilité concernant la ligne Anvers-Noorderkempen. Cette concertation est-elle toujours en cours ou cette proposition s'est-elle vu opposer un refus définitif ?

08.05 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je répète que nous devons d'abord examiner les besoins en matériel et en formations générés par un système donné. Étant donné les retards qu'engendrerait le recours à un certain matériel, nous sommes à la recherche d'une solution provisoire offrant toutes les garanties requises en matière de sécurité. Je pense que les services compétents disposent également, entre autres, d'un dossier relatif aux Traxx.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Est-il exact que la procédure d'homologation des locomotives Traxx doit être achevée fin juin de façon à pouvoir enfin desservir la gare de Noorderkempen, dont la mise en service a déjà été reportée à cinq reprises ?

08.07 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB ainsi qu'Infrabel me l'ont promis.

08.08 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Personne ne niera l'aspect prioritaire de la sécurité. Je dispose manifestement d'informations différentes concernant la ligne 12 et vérifierai l'existence éventuelle de problèmes de capacité.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre d'une politique géostratégique de gestion du réseau ferroviaire" (n° 4441)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Avec la raréfaction des énergies fossiles, le transport ferroviaire se présente de plus en plus comme l'alternative au transport routier. Il est donc nécessaire de mettre en oeuvre une politique géostratégique de la desserte et de maintenir le réseau ferré existant.

Dans ce contexte, il est surprenant qu'Infrabel décline des pans entiers de son réseau. Ainsi, le Conseil consultatif des usagers signale que des itinéraires de déviation ont été démantelés en région lilloise et que la ligne 45 entre Trois-Ponts, Malmedy et Waimes est en démontage alors qu'elle pourrait accueillir du transport industriel.

Quels instruments de prospective ont été mis en place par Infrabel pour réfléchir à une gestion à long terme de son réseau et pour jouer le rôle qui lui incombe dans le cadre du développement durable ? Quels contacts

a-t-elle pris avec les sociétés ferroviaires étrangères ? À quelles structures de réflexion participe-t-elle à l'échelon européen ?

09.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Dans le cas des lignes 45 entre Waimès et Trois-Ponts et 48 entre Sourbrodt et Waimès, le trafic ferroviaire, qui avait repris en 1989 sous une forme restreinte, a totalement disparu suite à la levée du statut de « lignes maintenues », à l'arrêt des circulations touristiques de la Vennbahn et à la résiliation du contrat avec la scierie Pauls. L'accessibilité vers l'Allemagne via la ligne 45 A a été supprimée suite au démontage des voies sur le territoire allemand.

Infrabel ne dispose pas des moyens suffisants pour maintenir en état toutes les lignes non utilisées. En bon gestionnaire, elle préfère démonter une ligne avant que l'état de l'infrastructure n'augmente fortement les coûts de démontage. Cependant, il est fondamental de préserver la continuité de l'assiette des lignes. Dans le cadre de la convention RAVEl avec la Région wallonne, gérée par la SNCB-Holding, l'assiette des lignes fait l'objet d'un bail emphytéotique.

Plusieurs exemples montrent du reste qu'Infrabel se soucie du maintien de l'assiette, notamment la remise en service de la ligne 147 et les réouvertures envisagées sur les lignes 136 et 97. Infrabel a également gardé l'assiette des tronçons frontières de la ligne 154 Dinant-Givet et de la ligne 48 Raeren-frontière.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je suis très satisfait de votre réponse. Je m'inquiétais parce que, dans le passé, la privatisation de certaines assiettes a exclu toute possibilité de réouverture.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement des travaux dans le tunnel de la gare de Frameries" (n° 4443)**

- **M. Éric Thiébaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'inondation du tunnel reliant les voies ferroviaires à la gare de Frameries suite aux intempéries" (n° 4481)**

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Le tunnel sous voies de la gare de Frameries a été inondé pendant plusieurs jours début mars. Aux dernières nouvelles, Infrabel cherchait une entreprise disposant du matériel adéquat pour effectuer les curages nécessaires et la ville de Frameries examinait la possibilité de dévier l'écoulement d'une source située à proximité.

Deux mois après cet incident, les travaux nécessaires à la mise en service sécurisée de ce tunnel ont-ils été réalisés de manière durable ?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le couloir sous voies de la gare de Frameries a été endommagé à la suite de la tempête survenue dans la nuit du 10 au 11 mars.

Les pompiers, les services communaux et du personnel d'Infrabel ont fait le maximum pour régler ce problème au plus vite. Pendant l'inondation du couloir, il était possible de franchir les voies en toute sécurité via le passage supérieur. Du personnel a d'ailleurs été envoyé sur place pour canaliser la clientèle vers le pont.

Je signale, par ailleurs, que le couloir sous voies a été inondé une seconde fois suite à un acte de malveillance.

Bien que ce couloir ait subi un grand entretien en 2006 et qu'il soit entretenu chaque semaine par la brigade de nettoyage du service Réseau, l'inondation a été provoquée par un siphon bouché. Des débris ou de la terre provenant de travaux réalisés à proximité ont pu être entraînés dans la canalisation. Infrabel va essayer de déterminer les responsabilités dans cette affaire.

L'incident est clos.

11 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les annonces dans les trains" (n° 4445)

11.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Ayant pris à Braine-le-Comte le train vers Bruxelles-National, j'ai été surpris d'y entendre, en gare de Hal, une annonce en néerlandais uniquement. Quoiqu'en disent les règlements qui, soit dit en passant, ne vont pas dans le sens d'un pays uni et multilingue, je suis surpris que, dans un train venant de Wallonie et desservant la gare du Shape, les annonces ne soient répétées ni en français ni en anglais. J'ai l'impression que notre pays est en proie à une guerre larvée entre ses citoyens wallons et belges et ses citoyens flamands et uniquement flamands.

Au nom de l'unité de la nation, ne serait-il pas souhaitable que, comme en Suisse, les annonces dans les trains soient faites systématiquement dans toutes les langues du pays ?

11.02 Inge Vervotte , ministre (*en français*) : La SNCB est soumise aux lois linguistiques en matière administrative. Les annonces à bord d'un train doivent être faites dans la langue de la Région où se trouve le train. Elles sont bilingues dans la Région de Bruxelles-Capitale. Une dérogation permettant l'utilisation des trois langues nationales n'est prévue que pour les trains internationaux. Il est naturellement conseillé aux accompagnateurs de train de renseigner les clients dans leur langue. Je suis d'accord avec vous.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je plaide pour que les annonces soient multilingues dans toutes les gares d'Europe.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'amélioration du confort des petites gares, notamment celles autour de Charleroi" (n° 4447)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Si la SNCB travaille à l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les grandes gares, bien peu est fait pour le confort des usagers dans les petites gares, notamment autour de Charleroi.

Comment la SNCB compte-t-elle réagir aux nouvelles interpellations à ce propos du Comité consultatif des usagers ?

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le groupe SNCB a précisé au Comité consultatif des usagers que le projet de Gosselies consiste en la réalisation d'un nouveau tronçon vers l'aéroport de Charleroi.

Il faut également faire remarquer que la direction Patrimoine a investi ces dernières années des montants importants dans ses gares carolorégiennes comme Charleroi-Sud, Fleurus, Tamines ainsi que dans différents parkings.

Des abris supplémentaires sont construits dans les petites gares et points d'arrêt.

A Thuin et Landelies, les bâtiments ont été aliénés à l'administration communale.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Il serait positif de maintenir dans les petites gares un système de distribution de tickets.

12.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : C'est inscrit au contrat de gestion.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'amélioration de la sécurité des gares la nuit" (n° 4448)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Dans la nuit du 21 au 22 mars 2008, une automotrice était vandalisée

en gare de Braine-le-Comte.

Des actes de vandalisme de plus en plus graves se produisent dans les gares laissées sans surveillance la nuit. Quelle politique la SNCB compte-t-elle mettre en œuvre pour faire cesser ces exactions ?

13.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Concernant cet incident, suite à l'appel lancé par le personnel de la gare, la police locale est intervenue 1h10 après les faits.

Le groupe SNCB est conscient des faits de vandalisme commis sur le réseau ferroviaire, la nuit.

Le *Corporate Security Service* de la SNCB-Holding envisage de réaliser une analyse du phénomène afin de mieux cibler les endroits sensibles et de travailler en coordination avec les services de police.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : On a constaté que la présence de caméras de surveillance faisait chuter les exactions de 40 %.

L'incident est clos.

14 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la responsabilité de la SNCB dans les inondations dont sont victimes les habitants de Taintignies et de Willemeau" (n° 4449)

14.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Les habitants de Taintignies et de Willemeau sont très fréquemment victimes d'inondations. Une étude universitaire révèle que la LGV est lourdement responsable de cette situation.

Parmi les solutions avancées, la construction de deux bassins d'orage est envisagée.

La responsabilité de la SNCB est-elle engagée dans cette situation récurrente d'inondations ?
Participera-t-elle aux prochains débats du groupe de travail en vue d'apporter des solutions ?
La SNCB envisage-t-elle une participation financière ?

14.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le problème des inondations dans ces villages n'est pas nouveau et est connu de la SNCB.

Infrabel estime que sa responsabilité n'est pas engagée. En effet, la construction de la LGV a été réalisée conformément aux exigences des permis d'urbanisme, intégrant des études hydrauliques.

Infrabel regrette de n'avoir pas été associée à l'étude que vous mentionnez et souhaite en prendre connaissance.

Infrabel et sa filiale TUC RAIL sont disposés à participer à des discussions sur le sujet.

L'incident est clos.

15 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet CAREX" (n° 4450)

15.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Le projet CAREX, transport des marchandises sur une LGV, offre une alternative intéressante sur les plans économique et environnemental.

La SNCB-Holding prendra-t-elle une part active dans l'élaboration de ce projet ?
Quelles opportunités y voit-elle ?

Quels obstacles faudrait-il lever ?

Qu'en est-il des sillons, ces droits de passages sur les infrastructures ferroviaires dans certains créneaux horaires ?

15.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le projet CAREX a déjà été soulevé à plusieurs reprises. Les problèmes sont multiples, surtout celui de la viabilité économique. La SNCB-Holding réfléchit quant à sa participation à ce projet.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 4470 de M. Tommelein est reportée.

16 Questions jointes de

- **M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tri sélectif des déchets au sein des gares gérées par la SNCB-Holding" (n° 4486)**

- **Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique de gestion des déchets par la SNCB" (n° 4544)**

16.01 David Lavaux (cdH) : Selon un article du *Soir*, un système de tri sélectif des déchets devrait être mis en place prochainement dans les gares de Bruxelles-Midi, Ostende, puis Charleroi Sud et Ottignies. L'article 39bis du contrat de gestion en vigueur entre l'État belge et la SNCB Holding prévoyait une telle mise en place pour fin 2007 dans les gares d'Anvers-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Charleroi, Gand-Saint-Pierre, Liège-Guillemins, Louvain, Namur, Ostende et Ottignies – un choix qui reposait sur le nombre de voyageurs à destination ou au départ de ces gares.

Quand l'ensemble des gares listées dans le contrat de gestion seront-elles équipées du système de tri sélectif ?

Comment expliquer le retard pris par ce projet ?

Une telle mesure est-elle envisagée à bord du matériel roulant de la SNCB ?

16.02 Valérie De Bue (MR) : Le tri sélectif pratiqué en tant qu'opération pilote dans 4 gares coûterait, d'après la presse, en moyenne 2,5 millions d'euros par district sur base annuelle. Il faut y ajouter les déchets collectés par la filiale gérant les équipes de nettoyage à bord des trains.

Un plan global est-il prévu pour la gestion et le traitement des déchets collectés par toutes les entités de l'entreprise ?

16.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La SNCB Holding enlève les déchets dans 37 grandes gares. La SNCB assure cette mission pour les autres gares et dans les trains. Infrabel s'occupe des points d'arrêt non gardés.

Les sacs de déchets sont déposés dans des conteneurs loués, lesquels les acheminent vers des entreprises de traitement.

L'acquisition des poubelles de tri pour les 11 gares mentionnées a fait l'objet d'une adjudication publique. Infrabel devait également placer de telles poubelles sur les quais des 11 gares. Compte tenu des délais de sélection, de modifications, de livraison, il a été décidé d'installer en priorité ce système de tri dans les gares de Bruxelles-Midi, Ostende, Charleroi et Ottignies. Bruxelles-Midi a connu un certain retard du fait de l'état d'alerte lié à la menace d'attentat au début de cette année ; Infrabel a rencontré certains problèmes de livraison, désormais résolus.

Un plan global pourra être instauré au vu des résultats du projet-pilote en matière de collecte sélective de déchets des gares.

Il est prévu dans le projet de nouveau contrat de gestion que sept gares seront également équipées de poubelles pour la collecte sélective des déchets. Cette expérience devrait faire l'objet d'une évaluation en vue d'une nouvelle extension du projet. Actuellement, la SNCB n'a pas de projet spécifique visant à installer une

récolte sélective des déchets à bord des trains, mais si des opportunités techniques se présentaient, elles seraient analysées avec beaucoup d'attention.

Des déchets provenant d'autres activités sont collectés sélectivement et enlevés tout en respectant les législations régionales en la matière.

Il faut rectifier certaines informations parues dans l'article que vous mentionnez : le coût de la collecte des déchets dans les gares n'est pas de 2,5 millions par district par an, mais de 250.000 euros par district par an. Donc, le coût total annuel est de l'ordre de 1,5 million d'euros et non de 13 millions d'euros.

L'incident est clos.

17 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les négociations relatives à la continuité du service public" (n° 4521)

17.01 François Bellot (MR) : Voici un peu plus de deux mois, vous entamiez des négociations avec les partenaires sociaux en vue de définir les conditions de maintien de la continuité du service public sans porter atteinte au droit de grève. Vous nous aviez promis de faire rapport de l'évolution des discussions au sein du Comité A dans le mois. Où en est-on ?

Quelle est votre position concernant les grèves à caractère émotionnel, telles que celles qui se sont produites à la SNCB et aux TEC ?

17.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Le droit de grève est reconnu en droit interne et au niveau international. Les grèves sont la conséquence de l'échec de la concertation sociale. Nous travaillons actuellement sur des procédures plus claires quant au préavis de grève, à l'information, à la nature et à la cause du conflit, quant aux interlocuteurs les mieux à même de résoudre le conflit en cours.

Les citoyens doivent pouvoir compter sur le service public et l'entreprise publique.

Toutefois, ce qui vous semble à vous « à caractère émotionnel » peut être d'une extrême importance pour les personnes concernées. Je préfère ne pas faire de commentaires généraux car chaque conflit social est différent.

Bien sûr, il convient de marquer la différence entre un événement prévisible en cours de concertation ou spontané.

Le processus consistera surtout à éviter les conflits et, le cas échéant, à leur trouver une solution le plus rapidement possible.

17.03 François Bellot (MR) : En ce qui concerne les grèves émotionnelles, il s'agit de mouvements spontanés qui démarrent sur base d'une rumeur. Avez-vous l'intention d'établir un cadre pour la fixation des grèves spontanées qui touchent parfois toute une province alors que la situation est née dans un endroit bien précis ?

J'estime également que la justice doit faire preuve de plus de fermeté à l'égard des coupables qui s'attaquent à des personnes exerçant une mission d'intérêt public.

17.04 Inge Vervotte, ministre (en français) : Nous souhaitons des critères permettant d'identifier un mouvement spontané. Si ces critères ne sont pas respectés, nous restons dans la procédure normale, avec préavis de grève. Nous discutons également de la manière de négocier en cas de grève spontanée reconnue.

17.05 François Bellot (MR) : Vous dites que vous comptez aboutir pendant l'été ?

17.06 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : L'accord gouvernemental affirme que le gouvernement entamera des discussions avec les partenaires sociaux. Nous verrons, au cours de l'été, si nous arrivons à un accord.

L'incident est clos.

18 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liste des gares et points d'arrêts exploités par la SNCB" (n° 4487)

18.01 David Lavaux (cdH) : Aujourd'hui, la liste des gares et des points d'arrêt à exploiter par la SNCB dans son offre ferroviaire est une annexe à son contrat de gestion. Cela signifie que cette liste est négociée avec le groupe SNCB et fait l'objet d'un accord entre l'État belge et l'entreprise publique concernée. En intégrant la liste des gares et points d'arrêt dans un arrêté royal, voire dans un texte législatif, le contrôle de l'État serait renforcé, évitant, par la suite, que certaines gares soient délaissées.

Vous semble-t-il possible de mettre cela en œuvre dans le nouveau contrat de gestion ?

18.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les relations entre la SNCB et l'autorité fédérale sont fixées dans le contrat de gestion, qui comprend un relevé des gares et des points d'arrêt desservis. La fermeture d'un tel point est réglée dans l'article 16 du contrat et nécessite un dossier justificatif, soumis au Conseil des ministres.

Le contrat de gestion est, lui, approuvé par arrêté royal publié au *Moniteur belge*. Il a donc force de loi.

18.03 David Lavaux (cdH) : J'espère que le contrat de gestion sera attentif à toutes ces petites gares.

L'incident est clos.

Le **président** : Les questions n°4511 de M. Gilkinet et n°4556 de M. Bellot sont jointes.

19 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les engagements de la SNCB relativement à la société ABX" (n° 4511)**
- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes liés à la (re)vente d'ABX" (n° 4556)**

19.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Ces derniers temps, nombre de questions ont circulé au sujet de la société ABX : celle du prix de revente de la société – jugé trop faible par certains, qui ont demandé la création d'une commission d'enquête parlementaire sur le sujet – au fonds d'investissement anglais 3i et celle de la revente potentielle d'ABX par 3i, et des engagements de cette société à l'égard de la Belgique. Il y aurait aussi un litige entre 3i et la SNCB, qui pourrait se chiffrer pour cette dernière à 40 millions d'euros.

Quelles seraient donc les conséquences pour la Belgique d'une revente d'ABX par 3i ? Quelles sont les garanties que le centre de décision d'ABX reste en Belgique et que l'emploi y soit préservé ? Une revente ne va-t-elle pas éteindre les engagements de la société rachetante ? Y a-t-il des garanties contractuelles de la SNCB sur le sujet ? Comment comptez-vous éviter une délocalisation du centre de décisions et/ou de l'emploi si revente il y a ?

Confirmez-vous les informations de *La Libre Belgique* du 9 avril sur le montant supplémentaire de 40 millions d'euros dû par la SNCB à 3i dans le cadre du litige ? Quelles sont les responsabilités dans ce litige ? Que comptez-vous faire pour éviter que la facture ABX soit alourdie pour l'État belge ?

19.02 François Bellot (MR) : Chacun se souviendra du désastre financier qu'a constitué l'expansion d'ABX. C'était devenu un gouffre qui ne survivait que grâce au soutien massif de l'État fédéral après avoir épuisé ses réserves (75 millions d'euros dont la SNCB a été privée). L'aventure d'ABX aurait coûté, selon certains, 1,5 milliard d'euros pour la SNCB et donc pour le citoyen belge.

La filiale ABX de la SNCB fut vendue voici deux ans aux fonds d'investissement britannique 3i pour 10 millions d'euros assortis de conditions imposées au vendeur ! Deux informations sont interpellantes à cet égard : 3i remet ABX en vente pour 600 millions d'euros (60 fois la valorisation de 2006 !) et les litiges semblent avoir été sous-estimés (la SNCB a dû doubler les 20 millions prévus au départ pour ce poste). En un mot, ce dossier est catastrophique pour les finances publiques.

Combien l'État a-t-il injecté pour soutenir ABX durant les années où la SNCB contrôlait ABX ? Comment expliquez-vous la sous-évaluation des litiges lors de la vente : embellissement de la réalité, négligence ou méconnaissance des montants en cours ? Quel est le montant des engagements de la SNCB lors de cette vente ? Quelle est la liste des litiges pendants ? Combien la SNCB a-t-elle revendu les halls allemands, achetés 41 millions d'euros ? Et quand le Parlement sera-t-il informé sur ce dossier qui a tant coûté aux contribuables belges ?

19.03 Inge Vervotte, ministre (en français) : La vente d'ABX Worldwide qui a débuté en 2003 s'est déroulée en plusieurs phases : négociations avec le groupe 3i (après le retrait d'autres candidats) à partir du 9 décembre 2004 ; signature d'un *Term Sheet* déterminant les conditions générales de vente le 22 mars 2005 ; décision de la Commission européenne permettant de poursuivre le processus avec 3i le 7 décembre 2005 ; processus de *due diligence* (examen approfondi) par 3i de janvier à juin 2006 ; signature de contrats de vente des actions entre la SNCB Holding et le groupe 3i le 9 juin 2006 et transfert des actions de ABX à 3i le 3 août 2006.

Le prix de cette cession fut fixé, le 22 mars 2005, à 10 millions d'euros (valeur des actions). Les autres modalités de vente, déterminées après la période de *due diligence*, visaient à ce que les conditions économiques de la transaction ne diffèrent pas de celles convenues lors de la signature du *Term Sheet*. À cet égard, la Commission européenne avait conclu que la cession d'ABX, au prix convenu et sous réserve des ajustements usuels et économiquement justifiés, ne comportait pas d'éléments d'aide de l'État au profit du repreneur.

Les interventions de la SNCB Holding dans le contrat de vente des actions sont classées en deux catégories : les contributions du vendeur et les indemnités après cessation. Ces ajustements au titre de *seller's contribution* (90 millions d'euros) sur une valeur d'entreprise estimée par KPMG entre 33 et 305 millions d'euros n'affectent en rien le caractère usuel de ce mécanisme.

Les indemnités dues par le vendeur (pour litiges en cours, risques environnementaux et obligations relatives au défaut de provision pour pensions) ont été évaluées à 40 millions d'euros. La SNCB Holding a également repris les contrats immobiliers en Allemagne.

L'expert KPMG a, dans son rapport du 26 juin 2006, confirmé poste par poste chacun de ces ajustements.

Ces modalités ont amené à comptabiliser 130 millions d'euros de provisions complémentaires par la SNCB Holding au 30 juin 2006. Au 31 décembre, 20 autres millions ont été comptabilisés dans le cadre d'une réévaluation du risque lié aux litiges. Ces litiges sont gérés par une équipe professionnelle de la SNCB selon les modalités définies dans le contrat de vente.

La poursuite des contrats immobiliers en Allemagne conduira la SNCB Holding à réduire son risque de 11 millions d'euros au terme de l'exercice 2007. Aucune autre provision n'a été comptabilisée depuis le 31 décembre 2006 et la facture ABX ne s'est dès lors pas alourdie.

À côté de la gestion de ces garanties et provisions, la SNCB Holding a pu valoriser l'activité belge *Road Domestic* en décembre 2006, ce qui a donné un résultat net positif de 17 millions d'euros. Dans le cadre des accords de cession d'ABX, 3i s'est engagée sur le maintien en Belgique du siège d'ABX pendant quatre ans. Fut aussi négocié un possible retour financier pour la SNCB Holding en cas de cession rapide du groupe ABX. La SNCB Holding reste attentive au respect des engagements pris par 3i.

19.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Malgré les avis positifs de la Commission européenne et de KPMG, on a l'impression d'un fameux gâchis sur lequel le Parlement devra s'arrêter pour établir les comptes finaux et éviter que de tels investissements ne grèvent encore demain les finances de l'État.

Je prends note des engagements contractuels de 3i de maintenir le centre de décision en Belgique pendant quatre ans. Est-ce qu'en cas de vente de la société ABX par 3i, ces engagements sont reportés sur le nouvel acheteur ?

19.05 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Je ne sais pas.

19.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Vous ne connaissez pas le contrat et découvrez le dossier. L'État belge devrait faire valoir la persistance de cette obligation pour l'acheteur.

Quant à la possibilité d'un *return* financier, si ABX a été revendu 10 millions d'euros et que l'acheteur le revend 600 millions d'euros, cela pose question. Le fait que l'État puisse bénéficier d'une partie de ces reventes permettra peut-être d'alléger la facture. Nous serons attentifs à ce que cet engagement contractuel soit respecté.

A combien ce retour du fruit de la revente pourrait-il s'élever pour l'État ? Nous veillerons au suivi du dossier qui méritera des questions complémentaires.

19.07 François Bellot (MR) : Je n'ai pas reçu de réponse à trois de mes six questions.

Je rechercherai par un autre biais le montant total investi par l'État avant la revente d'ABX.

L'accord conclu prévoit donc une possibilité de renégociation entre l'État et 3i en cas de revente dans un délai relativement proche. La question est de savoir si deux ans ou trois ans constituent un délai relativement proche. Si je comprends bien, on a vendu ABX pour rien et cette clause signifie que l'État pourrait obtenir des compensations.

Enfin, je n'ai pas entendu la réponse quant aux halls allemands. Il y a manifestement un litige latent à ce sujet également.

19.08 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Je ne dispose pas de ces informations.

19.09 François Bellot (MR) : Je reviendrai sur ce dossier. Je pourrais aussi cosigner avec mon collègue Herman De Croo la proposition visant à instituer une commission d'enquête parlementaire à ce sujet car perdre 1,5 milliard d'euros dans un délai aussi court, c'est pour le moins anormal.

L'incident est clos.

20 Question de M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en ligne et la suppression de trains" (n° 4514)

20.01 Olivier Destrebecq (MR) : La ligne La Louvière-Bruxelles est desservie une fois par heure. Ce train est littéralement surpeuplé, le trajet est rendu insupportable. Une sécurité optimale ne peut plus être garantie. De plus, l'accès aux sanitaires est extrêmement difficile, les accompagnateurs de train ne peuvent remplir correctement leur mission et les wagons sont particulièrement dégradés et recouverts de tags.

Quelles sont les actions menées par la SNCB pour enrayer ces problèmes ? Qu'en est-il de l'évolution du nombre de wagons aux heures de pointe sur la ligne précitée ? Comment se développe la communication à l'égard des voyageurs en cas de retard ou de suppression de train ? Quid de la mise en service des nouvelles voitures commandées par la SNCB sur cette même ligne ? Enfin, qu'en est-il du nombre de trains minimum par heure pour La Louvière ?

20.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : On est passé, entre décembre 2002 et décembre 2007, de 263.000 à 283.000 places assises.

L'information représente, au sein d'Infrabel, une priorité : la réglementation prévoit que la cause des retards des trains doit être annoncée dès qu'elle est connue. Infrabel sensibilise son personnel à la qualité des informations à la clientèle. En 2008, une attention particulière sera accordée à la formation du personnel en la matière.

A partir de 2010, cette liaison sera assurée par des automotrices modernisées ou par des voitures M6. La Louvière est desservie par une relation horaire renforcée par un train de pointe le matin et le soir. Il n'entre pas dans les intentions de la SNCB d'accroître cette offre.

Actuellement, la composition maximale autorisée pour le matériel en circulation et la disponibilité du matériel en heures de pointe ne permettent pas le renforcement des trains.

20.03 Olivier Destrebecq (MR) : Le nombre de places assises a augmenté. Toutefois, le nombre d'utilisateurs a augmenté de manière bien plus importante encore. Un véritable problème se pose en termes de places assises et de confort.

Le problème de la communication ne date pas d'aujourd'hui. Il subsiste encore un manque en la matière.

20.04 Inge Vervotte, ministre (en français) : Je ne veux pas du tout ignorer le problème mais, avec le matériel dont on dispose aujourd'hui, on travaille selon les compositions maximales autorisées. D'autres voitures, les M6, permettent d'augmenter la capacité. C'est prévu à partir de 2010, le temps d'acheter ces automotrices et d'engager le personnel nécessaire.

En ce qui concerne la communication, je suis d'accord avec vous. C'est aussi la raison pour laquelle on a lancé un projet. S'il est évalué positivement, il sera élargi en 2010.

L'incident est clos.

21 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les facilités pour les vélos dans le train" (n° 4603)

21.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La SNCB a conscience du rôle fondamental des facilités pour vélos dans la promotion d'une mobilité propre et elle doit l'être chaque jour davantage. Leurs propriétaires rencontrent deux difficultés : le transport est coûteux et la place pose problème. De nombreux citoyens sont sensibles à ces enjeux.

Avez-vous l'intention de proposer des tarifs plus attractifs qu'actuellement ? Combien de places sont-elles prévues pour les vélos en moyenne ? Quels sont les objectifs chiffrés pour les cinq ans à venir ? Le matériel roulant que la SNCB projette d'acheter intègre-t-il des espaces pour les vélos (combien de places par

passager ?). Si ce n'est pas le cas, pourquoi ?

À mon sens, dans tout cahier des charges futur, cette préoccupation devrait être présente.

21.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : L'offre tarifaire train+vélo se compose d'un billet d'un jour et d'un billet simple. Les vélos pliables peuvent être transportés gratuitement pour autant qu'ils soient placés dans le porte-bagages ou sous une banquette. Les tarifs des billets susmentionnés avaient déjà été fortement revus à la baisse en 2002. Il entre aussi dans nos intentions de rendre ce système plus favorable dans le nouveau contrat de gestion.

Le nombre de places réservées aux vélos est encore trop souvent limité.

La SNCB prévoit des sièges rabattables, les vélos disposés dans ces emplacements rendant inaccessibles ces places assises.

Les automotrices que la SNCB a l'intention de commander sont pourvues d'un emplacement permettant le transport de deux vélos. Les 305 automotrices seront livrées entre 2011 et 2016.

21.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Il y a un enjeu environnemental ainsi qu'une évolution sociologique. Les utilisateurs quotidiens du vélo sont de plus en plus nombreux. La SNCB doit encore plus intégrer cette dimension dans le futur.

Je ne puis que vous encourager à engager le dialogue avec les associations de cyclistes, qui ont des suggestions concrètes à faire.

L'incident est clos.

22 Question de Mme Marie-Martine Schyns à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains directs de navetteurs et l'utilisation des voitures M6 sur la ligne 36 entre Liège et Bruxelles" (n° 4604)

22.01 Marie-Martine Schyns (cdH) : L'expérience-pilote menée depuis décembre 2006 de trains directs entre plusieurs villes belges et Bruxelles a rencontré un franc succès. À Liège-Guillemins, le taux de remplissage aux heures de pointe dépasse souvent les 100 %. Or, les voitures I 11 ne sont pas utilisées sur cette ligne alors qu'elles le sont sur la liaison IC Ostende-Gand-Anvers. Une partie de ce matériel ne pourrait-il pas être utilisé sur la ligne Liège-Bruxelles ? Les trains de la relation IC pourraient être composés des nouvelles voitures M 6.

Par ailleurs, les voitures M6 ne pourraient-elles pas rouler à grande vitesse aux heures de pointe entre Liège et Bruxelles ? Même si la vitesse de ces trains était légèrement inférieure, le problème de capacité serait résolu et la ligne n'en serait que plus attrayante pour les navetteurs. De surcroît, une telle mesure contribuerait à augmenter le nombre d'usagers.

22.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La relation IC G (Ostende-Anvers) n'est plus assurée par des trains composés de voitures I 11 depuis décembre 2007. Cela a permis d'ajouter une voiture aux trains IC O (Bruxelles-Maastricht). La SNCB a en outre renforcé la capacité du train 427. Par ailleurs, tous les trains de la relation IC A (Ostende-Eupen) sont composés de douze voitures au départ de Liège pour Bruxelles.

La SNCB examine la possibilité de faire adapter et homologuer des voitures I 10 pour les faire circuler à 200 km/h sur la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bruxelles et Liège. Pour des motifs techniques liés aux voitures et à la ligne 37, elle ne prévoit cependant pas la mise en service de M 6 sur la LGV.

22.03 Marie-Martine Schyns (cdH) : Je suis heureuse d'apprendre qu'une adaptation des voitures I 10 sera possible.

L'incident est clos.

23 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Belgacom, qui a été assignée en justice par l'ONSS" (n° 4632)

23.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Belgacom et l'ONSS (Office national de sécurité sociale) défendent chacun une vision différente du financement de la pension complémentaire que propose Belgacom à son personnel statutaire : l'ONSS réclame à Belgacom une cotisation supplémentaire ; Belgacom estime n'être redevable de rien. Le tribunal du travail s'est déjà penché à plusieurs reprises sur le sujet mais n'a pas tranché sur le fond. Les deux parties n'ayant pas trouvé de compromis, l'ONSS a assigné Belgacom en justice fin 2007.

Quelle est la somme que l'ONSS réclame à Belgacom ? Quelle est votre interprétation de ce problème de cotisation complémentaire ? Les entreprises publiques ne devraient-elles pas montrer l'exemple quant à la contribution au financement de l'État et à la sécurité sociale ? Quelle est la position du gouvernement quant au développement d'un deuxième pilier de pensions pour les travailleurs des entreprises publiques ? Quelles démarches avez-vous entreprises pour améliorer la communication entre l'ONSS et Belgacom ?

23.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il existe effectivement une différence d'interprétation entre Belgacom et l'ONSS au sujet de certaines dispositions légales en matière de sécurité sociale. Belgacom estime que son personnel statutaire n'est pas soumis aux dispositions de la loi de 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et qu'elle n'est donc pas tenue de verser des cotisations complémentaires pour la pension complémentaire qu'elle offre à ce personnel. L'entreprise a donc mis fin au paiement de cette cotisation de 8,86 % au premier trimestre 2001. L'ONSS est d'un avis contraire et a porté récemment l'affaire devant le tribunal du travail de Bruxelles.

La dette de quelque 1,3 million d'euros est considérée comme une dette de principe contestée et mentionnée comme telle dans l'attestation ONSS de Belgacom.

Il est incontestable que les entreprises publiques doivent respecter de manière exemplaire leurs obligations légales. Cependant, l'existence de ce différend ne permet en rien de conclure que la loi n'est pas respectée. La direction agit en effet dans l'intérêt de l'entreprise et dans le respect des normes légales, dont l'opportunité doit être jugée par le législateur.

L'accord gouvernemental est clairement favorable au développement d'un deuxième pilier de pensions par les entreprises publiques.

Les relations entre Belgacom et l'ONSS sont normales. Il relève de l'autonomie de l'ONSS de prendre la décision d'aller devant les tribunaux.

23.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La justice dira si Belgacom a respecté la loi. Néanmoins, il est inquiétant qu'une entreprise publique qui réalise d'énormes bénéfices adopte une stratégie de contournement de ses obligations en matière de solidarité.

Un débat devra avoir lieu en commission des Affaires sociales à propos du développement du deuxième pilier de pensions dans le cadre des entreprises publiques. Cela dit, je voudrais rappeler la nécessité de renforcer le premier pilier.

En ce qui concerne le deuxième pilier, il nous semble que l'enjeu de l'orientation des investissements des fonds de pension est sous-estimé. Certaines opérations de ces fonds sont en effet totalement contraires aux intérêts des travailleurs. Dans l'attente d'une législation en la matière, l'État pourrait demander aux entreprises publiques autonomes de montrer l'exemple par des investissements éthiques et durables.

L'incident est clos.

24 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'organisation des épreuves en langue allemande pour l'obtention du brevet d'attaché commercial à La Poste" (n° 4654)

24.01 Katrin Jadin (MR) : Je souhaiterais vous interroger, comme M. Colas l'a fait au Sénat, sur les épreuves pour l'obtention du brevet d'attaché commercial à La Poste. Ces épreuves n'ont été organisées

qu'en français et en néerlandais. Les démarches syndicales entreprises pour qu'elles le soient en allemand n'ont pas abouti, la direction justifiant sa décision par le fait que la loi n'impose pas leur organisation dans cette langue. Cette situation est évidemment discriminatoire pour les agents germanophones.

Pouvez-vous conscientiser les responsables de La Poste afin que les épreuves de certains brevets puissent être présentées en allemand ? Cet élément pourrait-il faire l'objet d'une insertion dans le contrat de gestion de La Poste ?

(En allemand) Je vous remercie d'avance pour votre réponse.

24.02 Inge Vervotte, ministre *(en français)* : La Poste a effectivement décidé d'organiser ladite épreuve en français et en néerlandais. Cette épreuve ne constitue pas un examen aux termes des lois coordonnées sur l'emploi de langues en matière administrative du 18 juillet 1966, mais un simple test de sélection.

Ces mêmes lois prescrivent que les membres du personnel actif en Communauté germanophone doivent disposer d'une connaissance pratique suffisante du français.

Je demanderai toutefois un avis à la CPCL (Commission permanente de contrôle linguistique).

24.03 Katrin Jadin (MR) : Même s'il ne s'agit pas de rédiger, répondre à un questionnaire à choix multiples implique une connaissance des subtilités d'une langue. J'ajouterai que cette revendication a été formulée il y a quelques années déjà.

L'incident est clos.

25 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes liés à l'intégration de Proximus dans Belgacom" (n° 4660)

25.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Le rapprochement entre Proximus et Belgacom a suscité l'inquiétude des salariés relativement aux acquis sociaux et à la crainte de voir Belgacom restructurer l'entreprise en douce, notamment par des départs volontaires. C'est l'objet de la manifestation d'aujourd'hui.

Où en est la négociation entre Belgacom et les partenaires sociaux ? Quelles initiatives avez-vous prises pour améliorer la concertation sociale ? Quelles sont les garanties dont disposent les salariés ? Quelle a été l'évolution du nombre d'employés chez Proximus et Belgacom ces trois dernières années et existe-t-il un risque de licenciement ?

25.02 Inge Vervotte, ministre *(en français)* : Ma réponse se base sur les informations communiquées par Belgacom.

Depuis plus d'un an, le groupe Belgacom a informé les syndicats de son intention d'intégrer les services de "Staff & Support" aux services de Belgacom, société de droit public. Pour ce faire, une plate-forme de concertation a été mise en place, présidée par MM. Bernard Leemans et Marc De Smet du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

Un protocole d'accord a été conclu et fixe les arrangements pris en vue des négociations ultérieures. La direction du groupe Belgacom compte s'en tenir strictement à l'accord conclu à la plate-forme et ne souhaite pas donner suite à la demande de négociation parallèle. Les syndicats de Proximus ont demandé une réunion de conciliation à la commission paritaire 2018. En l'absence de conciliation, ils ont introduit un préavis de grève pour les 5 et 22 mai.

Au cours de la réunion de conciliation, les syndicats de Proximus ont soulevé certains points relatifs à l'organisation matricielle.

La conciliation a échoué. La date d'intégration initiale du 1^{er} avril a été reportée au 1^{er} septembre et les discussions au sein de la plate-forme reprendront après les élections sociales du 19 mai.

Le département juridique du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale est venu exposer à la plate-forme de concertation l'application des législations en termes de rapprochement d'entreprises.

La direction a indiqué que tous les collaborateurs conserveront leurs conditions de travail et de salaire en cas de transfert à Belgacom.

La direction du groupe Belgacom part du principe que personne ne perdra son travail suite à l'intégration.

L'opération d'intégration n'est pas facile. Il existe ici une différence de culture de concertation entre une entreprise privée et une entreprise publique comme Belgacom. Il convient de prendre en compte des sensibilités différentes.

25.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Une entreprise publique fonctionne avec des fonds publics au sujet desquels, avec les partenaires privés, vous avez votre mot à dire.

Nous ne devons pas nous contenter de recevoir des informations données par les directions en place, mais plutôt tâcher d'influencer ce qui se passe dans ces entreprises.

Suite à la question sur l'utilisation des intérêts notionnels dans les filiales des entreprises publiques, en tant qu'État belge, nous devons conserver un regard sur ce qui se passe dans les filiales des entreprises publiques.

L'incident est clos.

26 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la modernisation de la gare de Mons" (n° 4688)

26.01 François Bellot (MR): Nous avons appris récemment que la gare de Mons allait faire l'objet de travaux très importants.

Quand ce projet a-t-il été incorporé dans le plan d'investissement de la SNCB ?

Combien de soumissionnaires ont-ils participé au concours et quelles ont été les autorités associées en qualité de jury ?

Confirmez-vous que les crédits initialement programmés pour la modernisation de la gare étaient de 25 millions d'euros et qu'ils sont estimés aujourd'hui à 110 millions d'euros ?

Confirmez-vous la nécessité d'un tel projet ?

Cet investissement fait-il partie de la règle 40/60 ?

Combien de voyageurs utilisent-ils la gare quotidiennement ?

Cette charge financière sera-t-elle entièrement supportée par la SNCB et ses différentes filiales ou s'agit-il d'un marché conjoint avec la ville de Mons ?

Quelle est la justification pour l'activité SNCB d'une dépense de cette importance ?

Cette gare hébergera sans doute des services internes propres à l'activité de transport, telle que la vente de tickets, mais quelles sont les autres activités que la SNCB compte développer pour justifier un tel projet ?

Ne conviendrait-il pas aujourd'hui de concentrer les moyens de la SNCB et les moyens publics autour de la modernisation des lignes et de la sécurité du personnel et des voyageurs ?

Quelles sont les garanties que possède la SNCB quant à la fiabilité de l'estimation des travaux ?

26.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Dans le plan pluriannuel 2004-2007 le projet était limité à l'établissement d'une passerelle non couverte destinée à joindre les quais à un parking situé du côté

« Grands prés ».

Le bureau d'architecture a été choisi pour la modernisation de la gare suite à un concours organisé en 2006. Sur les quinze candidatures reçues, six avaient été retenues puis classées, dans l'anonymat, par un jury. Le Conseil d'administration d'Euroliège TGV avait entériné le classement et désigné le bureau d'architecture.

Les chiffres que vous avancez ne concernent que la période 2004-2007 et les travaux initialement programmés, mais ni les rénovations des structures d'accueil ni les adaptations des équipements ferroviaires.

Le projet actuel répond aux normes de qualité et de confort que notre clientèle est en droit d'attendre d'une gare moderne. Les trois objectifs assignés à nos gares consistent à être un acteur central de la mobilité, du développement durable et de la vie urbaine. Le projet a été élargi aux renouvellements et adaptations de l'infrastructure ferroviaire. Le programme 2008-2012 reprend les investissements pour la période concernée.

Tous les investissements localisables du groupe SNCB sont repris dans la clef 60/40.

Plus de 20.000 voyageurs fréquentent la gare de Mons chaque jour ouvrable.

L'avant-projet porte sur la partie ferroviaire entièrement supportée par le groupe SNCB et sur des aménagements d'intégration dans le tissu urbain, pris en charge par les pouvoirs communaux et régionaux (MET, SRWT et ville).

La gare hébergera, outre les services propres à l'activité de transport, une offre de commerces qui en feront un pôle d'attraction de la vie urbaine.

Au niveau réseau, le budget d'investissement relatif à l'amélioration des gares hors RER ne représente que 8,3% du budget global des investissements pour 2008-2012.

La gare centrale d'Anvers et celle de Liège-Guillemins n'ont pas connu l'évolution citée dans votre question. Il n'y a aucune raison de mettre en doute la fiabilité de l'estimation.

26.03 François Bellot (MR) : Ce qui me peine dans tous ces projets, c'est de constater qu'une multitude de petites gares sont dans un état lamentable et que, par ailleurs, on construit des gares dont l'objectif est partiellement destiné aux voyageurs mais aussi à un projet de ville. Ces objectifs ne sont pas nécessairement liés à l'activité de la SNCB. C'est ce que je souhaitais dénoncer.

Au moment d'aborder l'évolution des prix, je ressortirai les estimations qui nous étaient données par rapport aux gares en voie de finalisation pour vous rappeler les chiffres.

Pour rappel, dans les travaux réalisés par M. Calatrava à Athènes et Valence, il y a eu des surcoûts importants et les coûts d'entretien y sont extraordinairement élevés.

Je ne m'oppose pas à la construction de gares de prestige, mais que celles et ceux qui souhaitent des gares de prestige dans leur ville en supportent les conséquences, soit via les budgets régionaux, soit via les budgets des villes. La SNCB doit être attentive à l'ensemble des gares du pays.

L'incident est clos.

27 Questions jointes de

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le programme d'investissements pour la ligne 162" (n° 4815)**
- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les investissements d'infrastructure prévus par la SNCB sur la ligne Bruxelles-Luxembourg" (n° 4835)**

27.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je voudrais connaître les intentions de la SNCB et de ses filiales en termes d'amélioration du réseau. Quel est le planning des investissements en infrastructure prévus en 2008 et pour les cinq prochaines années sur la ligne 161-162 ? Quels seront les travaux entrepris, pour quels montants et dans quels délais ?

27.02 François Bellot (MR) : Pouvez-vous nous fournir le planning des travaux à réaliser sur la ligne 161-162 ainsi que l'indication des montants y afférents ?

27.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg concernent les chantiers liés au RER jusqu'à Ottignies et le programme d'investissements entre la bifurcation de Louvain-la-Neuve et le point-frontière de Sterpenich.

Pour ce dernier tronçon, les travaux prévus jusqu'en 2014 ont pour but d'augmenter la vitesse de référence et d'améliorer la régularité du trafic (457,8 millions d'euros). Ce budget couvrira des travaux de maintien et d'extension des capacités et concerne le renouvellement d'ouvrages d'art, la rectification de neuf courbes, l'amélioration des faisceaux de voies en gares de Gembloux, Ciney et Jemelle et la ré-électrification complète de l'axe.

Infrabel procédera au renouvellement des matériaux des voies, à la modernisation d'ouvrages d'art et à l'installation d'un système informatisé de signalisation performant.

Infrabel procédera aussi à la rectification du rayon de courbure de neuf des nombreuses courbes que compte la ligne. Une fourchette de 45 à 65 millions par an est prévue. Pour 2008, le budget est de 63 millions d'euros.

Pour les chantiers RER jusqu'à Ottignies, les investissements en infrastructure entre Watermael et Ottignies sont estimés à plus de 500 millions d'euros.

27.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : On connaît l'enjeu de cette ligne qui conduit au Grand-Duché de Luxembourg et à Strasbourg. Pouvez-vous chiffrer en gain de temps les résultats auxquels ces investissements pourraient conduire ?

27.05 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Une étude est actuellement menée. Les résultats ne sont donc pas encore connus.

27.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je vous encourage à poursuivre les investissements hautement nécessaires sur cette voie, sans parler du RER.

27.07 François Bellot (MR) : Madame la Ministre, je rappelle que suite à votre visite à Virton, un rapport devait vous être rendu pour le 31 mai quant à la faisabilité socio-économique de certains investissements, notamment l'utilisation de trains pendulaires sur la ligne, une information relayée par la presse.

L'incident est clos.

28 Question de Mme Els De Rammelaere à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire à la gare d'Izegem" (n° 4708)

28.01 Els De Rammelaere (CD&V - N-VA) : Un accident de train s'est produit l'an dernier en gare d'Izegem. L'enquête a montré qu'il était imputable à une erreur humaine lors d'une intervention sur l'équipement de signalisation. Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises pour éviter à l'avenir de telles erreurs humaines ? A

combien ont été budgétés les dommages corporels subis par les voyageurs et le personnel ? Ces dommages ont-ils déjà été indemnisés ? A combien se sont élevés les dommages matériels ?

28.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*) : Un plan d'action a été arrêté à la suite de l'accident d'Izegem pour tirer les enseignements des incidents qui se produisent. Il en est résulté une campagne de sensibilisation auprès du personnel chargé d'effectuer des travaux sur les installations de signalisation. Les directions Infrastructure et Réseau devaient en outre établir un plan d'action pour la fin 2008.

Le groupe SNCB indemnise les dommages matériels et corporels. 56 personnes se sont signalées comme victimes de l'accident. 31 dossiers ont déjà été clôturés et le médecin-conseil examine encore les dossiers restants. Un montant total de plus de 31.000 euros d'indemnités a déjà été versé. Les dommages corporels des membres du personnel n'ont pas encore fait l'objet d'une consolidation. Le montant des dommages à l'infrastructure ferroviaire s'élève à plus de 137.000 euros et celui des dommages au matériel roulant est estimé à plus de 1,3 million d'euros.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 04.