

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 09 DECEMBER 2009

Voormiddag

---

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

du

MERCREDI 09 DÉCEMBRE 2009

Matin

---

De vergadering wordt geopend om 10.22 uur en voorgezeten door de heer Ludo Van Campenhout.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Peter Luykx** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Infrabel-studie met betrekking tot de spoorontsluiting van de regio's Noord-Limburg en Antwerpse Kempen" (nr. 17027)

- de heer **Bert Schoofs** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorontsluiting van de regio Noord-Limburg" (nr. 17464)

**01.01** **Peter Luykx** (N-VA): Heeft de minister de studie van Infrabel over de elektrificatie van het traject Herentals-Mol en de aanleg van een dubbelspoor voor de lijn Mol-Hamont al ontvangen? Welk voorstel heeft het directiecomité haar voorgelegd? Wat zijn de voornaamste conclusies van de studie? Kan ik daar een exemplaar van krijgen?

**01.02** **Bert Schoofs** (VB): Ik heb dezelfde opvolgingsvragen.

**01.03** Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): Ik heb eerst meer informatie nodig over de studie over de haalbaarheid en de kostprijs van de lijn Mol-Herentals, die voorlopig nog een werkdocument is. Het dubbelspoor kadert in de onderhandelingen tussen Nederland en België over de IJzeren Rijn, waarvan de kostprijs van alle elementen momenteel wordt besproken in ambtelijke werkgroepen. Ik wil de nodige aandacht besteden aan deze dossiers, maar wil wel eerst de beschikbare informatie grondig bestuderen om deze dan op korte termijn verder te bespreken met de betrokken CEO's.

**01.04** **Peter Luykx** (N-VA): Hopelijk is dit dossier geen trein der traagheid. Het heeft nu de status van werkdocument. Ik onthoud dat de minister de nodige aandacht zal blijven besteden aan de ontsluiting van Limburg. Op welke termijn zal het uitvoeringsplan tot stand komen?

**01.05** **Bert Schoofs** (VB): Ook ik zou het tijdsschema willen kennen, zeker omdat Wallonië wel zes tot zeven ontsluitingen heeft, terwijl Vlaanderen niet eens over twee volwaardige ontsluitingen beschikt. Hopelijk zal de minister ook aandacht hebben voor de bredere problematiek.

**01.06** Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): Als de informatie positief uitvalt, hoop ik dit jaar nog een beslissing te nemen.

*Het incident is gesloten.*

**02** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de

**afschaffing van de trein van 22 u 15 Charleroi-Erquelinnes" (nr. 17066)**

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de trein van 22 u 12 Charleroi-Erquelinnes" (nr. 17254)

**02.01 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): De aangekondigde afschaffing van de trein van 22.15 uur, die op weekdagen tussen Charleroi-Zuid en Erquelinnes rijdt, lokt erg negatieve reacties uit. Hoewel men beweert dat men de burgers wil aanmoedigen om de trein te nemen in plaats van de wagen, voelen de mensen zich bedrogen. Die beslissing werd uitsluitend uit rentabiliteitsoverwegingen genomen, en door die keuze worden deze regio's alleen nog meer van de rest van het land afgesneden.

Op grond van welke criteria werd beslist een trein af te schaffen? Werden de treinreizigers geraadpleegd?

**02.02 Minister Inge Vervotte** (*Frans*): Ik kan u bevestigen dat de NMBS heeft beslist de trein van 22.15 uur Charleroi-Zuid-Erquelinnes met ingang van volgende zondag af te schaffen.

Alle beschikbare middelen moeten zo rationeel mogelijk worden ingezet om rekening te houden met de toename van het aantal reizigers. Treinen met een zo lage bezettingsgraad (zeven reizigers in dit geval!) hebben een erg lage kostendekkingsgraad, bezwaren de begroting en zijn ook niet de beste ecologische keuze.

De NMBS zal de treinen die op werkdagen minder dan tien reizigers vervoeren, afschaffen. Dat zal besparingen mogelijk maken op het vlak van treinkilometers, materieel en personeel.

**02.03 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Als het aanbod ingeperkt wordt, zullen de reizigers minder gemakkelijk van de auto op de trein kunnen overstappen. Men zou moeten nagaan hoe het beschikbare materieel beter kan worden ingezet om een reeks verbindingen te behouden die voor de reizigers uit bepaalde niet ontsloten gebieden belangrijk zijn voor hun mobiliteit.

**02.04 Minister Inge Vervotte** (*Nederlands*): Bij de onderhandelingen over de beheersovereenkomsten hebben we er de NMBS-Groep toe verplicht om zich in te schakelen in een mobiliteitsketting. Er moet een globale mobiliteitsvisie komen.

Dit veronderstelt dat men ook keuzes durft maken over het afschaffen van treinen waarin er, zoals in dit geval, een bezetting is van nog geen tien personen. Men moet kijken naar de maatschappelijke, sociale en ecologische kostprijs.

Er is gevraagd aan de NMBS om bij dergelijke voorstellen te kijken naar de alternatieven voor de betrokken mensen. Ik veronderstel dat dit ook gebeurde in dit dossier. Ik zal dat ook nagaan.

**02.05 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Ook wij zijn voorstander van een alomvattende visie op mobiliteit. U zult in de loop van de volgende weken wel merken dat de afschaffing van verscheidene treinlijnen tot ontevredenheid leidt.

Welke alternatieve oplossingen stelt de NMBS voor, bijvoorbeeld in samenwerking met de TEC?

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17089 van mevrouw Somers is uitgesteld.

**03 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de 300 miljoen euro steun aan B-Cargo" (nr. 17090)

- de heer Paul Vanhie aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo (NMBS Logistics)" (nr. 17364)

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 17573)

De **voorzitter**: Vraag nr. 17090 van mevrouw Somers is ingetrokken. De heer De Groote vraagt een schriftelijk antwoord op vraag nr. 17573.

**03.01 Paul Vanhie** (LDD): De geplande hervorming bij B-Cargo is dringend, want volgens de Europese regelgeving inzake staatssteun aan spoorwegondernemingen moeten herstructureringen vóór 1 januari 2010 worden gemeld.

Hoe ver staan de onderhandelingen tussen het bestuur en de vakbonden? Aan welke mogelijkheden denkt men om B-Cargo financieel bij te springen? Welke beslissingen werden er genomen met betrekking tot het statuut van de personeelsleden? Zal de minister omwille van de dringende noodzaak zelf initiatieven nemen?

**03.02 Minister Inge Vervotte** (*Nederlands*): Dit is een belangrijk en moeilijk dossier. Door de Europese regelgeving en de krimpende markt als gevolg van de economische crisis zijn de mogelijkheden beperkt. We hebben tevens een verantwoordelijkheid tegenover de personeelsleden.

Een taskforce heeft verschillende scenario's uitgewerkt waarin verschillende organisatievormen voor het filiaal zijn opgenomen. Binnen de taskforce en binnen het sociaal overleg was de perimeter van het te creëren filiaal het belangrijkste punt. De uitgangspunten waren respect voor het personeel en zorgen dat de operationaliteit van het bedrijf niet in het gedrang komt. De creatie van een filiaal voor de cargoactiviteiten dient te verlopen volgens de regels van het gemeen recht.

Tijdens het sociaal overleg werden onder meer de plaats van de sociale dialoog, de rol van de erkende organisaties, de perimeter van het filiaal, de juridische vorm van het filiaal, de arbeidsvoorwaarden van het filiaal en de voorwaarden voor de overgang van het personeel besproken.

Er is al eerder gezegd dat het statutair personeel van de NMBS-Groep dat voor het filiaal gaat werken, zijn huidig statuut zou kunnen behouden. Wel zullen er op korte termijn in het filiaal ook contractuelen tewerkgesteld worden. Dat heeft uiteraard een impact op de personeelsvertegenwoordiging. Vandaar dat dit punt ook is opgenomen in het sociaal overleg.

De vakbonden consulteren momenteel hun achterban. Het grootste knelpunt blijft de garantie op statutaire tewerkstelling binnen de activiteiten van het filiaal. Na deze consultatie moet men het dossier kunnen afronden. Het moet dan naar de raad van bestuur en naar Europa.

Voor er sprake kan zijn van de aanstelling van bestuurders, moeten de perimeter en het aandeelhouderschap van het op te richten filiaal natuurlijk bekend zijn. Daarvoor moet er eerst een akkoord zijn met de syndicale organisaties.

De raad van bestuur van de NMBS-Holding is onder bepaalde voorwaarden bereid een financiële inbreng te doen in de cargotak van de NMBS. De overheid heeft duidelijk laten weten dat er geen extra dotatie zou komen. De gemeenschappelijke taskforce onderzoekt of die steun noodzakelijk is, de eventuele vorm van die steun en de omvang van de bedragen.

De grendel op het statutaire personeel zal natuurlijk ook belangrijk zijn bij de Europese beoordeling van het dossier.

Wij willen uiteraard de komende dagen heel intensief met de NMBS-Groep samenwerken, zodat wij met een maximaal mogelijke slaagkans een aanmeldingsdossier nog voor het einde van het jaar kunnen indienen bij de Europese Commissie.

**03.03 Paul Vanhie** (LDD): Als B-Cargo in de toekomst op de markt wil meespelen zal het meer contractuelen dan statutairen moeten aannemen.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17091 van mevrouw Somers is uitgesteld.

**04 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aantal jobs bij Belgacom in de provincie Luxemburg" (nr. 17107)**

**04.01 André Perpète** (PS): In november 2008 heb ik al mijn bezorgdheid geuit over het verdwijnen van jobs

bij Belgacom in de provincie Luxemburg. Toentertijd had u nochtans geantwoord dat er 33 personen in dienst zouden worden genomen. In vergelijking met 2006 waren er ook vier betrekkingen bijgekomen.

Hoeveel fte's werken er thans bij Belgacom in de provincie Luxemburg? Zullen er in 2010 personeelsleden geworven worden? Kan u ten slotte een vergelijkend overzicht geven van het personeelsbestand bij Belgacom in de provincie Luxemburg, en dit sinds 1994, toen het overheidsbedrijf werd omgevormd tot een naamloze vennootschap? Kan u die cijfers ook per vestiging geven?

**04.02** Minister **Inge Vervotte** (Frans): Belgacom is niet van plan het tewerkstellingsvolume in de provincie Luxemburg te verhogen.

*(De minister overhandigt de heer Perpète een schema met het tewerkstellingsvolume bij Belgacom in de provincie Luxemburg van 31 december 1996 tot en met 30 november 2009. Oudere gegevens werden niet bewaard.)*

In de provincie Luxemburg stelt men in de loop van de jaren een lichte stijging van het percentage vast. De opvallende daling in 1998-1999 en die in 2002 kunnen toegeschreven worden aan het PTS-programma (*People, Team & Skills*) en het BeST-plan (*Belgacom e-business Strategic Transformation*), d.i. een herstructureringsprogramma en een programma voor vrijwillige uitstroom.

**04.03** **André Perpète** (PS): Ik zal de cijfers van de tabel bestuderen.

*Het incident is gesloten.*

**05** **Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veranderingen voor de postbodes van Vaux-sur-Sûre" (nr. 17108)**

**05.01** **André Perpète** (PS): De postmannen van het kantoor in Vaux-sur-Sûre kregen te horen dat ze met ingang van het eerste semester van 2010 vanuit het platform van Libramont zullen moeten gaan werken. Voor de andere kantoren die van dit platform afhangen, verandert er niets.

Klopt die informatie? Hoe verklaart u die beslissing? Zullen er begeleidende maatregelen worden genomen? Zijn er nog postmannen in dit geval? Zo ja, wanneer zullen zij naar het platform worden overgeplaatst?

**05.02** Minister **Inge Vervotte** (Frans): De divisie Mail van De Post legt zich toe op de optimalisering van haar logistiek netwerk. Tegen dat het strategisch plan afloopt, moet het huidige netwerk van 464 uitreikingskantoren tot 128 zijn teruggebracht. In die optiek is de overbrenging van het kantoor van Vaux-sur-Sûre naar het platform van Libramont gepland voor 15 april 2010. Nu kan nog niet worden uitgemaakt welke andere uitreikingskantoren ook in Libramont zullen worden gehergroepeerd.

De Post blijft waakzaam voor de mogelijke gevolgen van die hergroeperingen, waarover trouwens met de sociale partners wordt overlegd. Alle betrokken personeelsleden worden individueel begeleid.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 17166 en 17167 van de heer Flahaux worden uitgesteld. Mevrouw Lecomte is niet aanwezig voor haar vraag nr. 17175.

**06** **Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Railtime campagne" (nr. 17180)**

**06.01** **Katrin Jadin** (MR): Infrabel heeft een grootscheepse reclamecampagne op touw gezet om Railtime, de nieuwe infosite voor treinreizigers, te promoten. Wat beoogt Infrabel precies met die marketingoperatie en tot welke doelgroep richt men zich? Welke media werden daartoe gebruikt? Hoeveel heeft die campagne de belastingbetaler gekost? Wat is de relevantie van die campagne, gelet op het feit dat de doelgroep van het product totaal verschillend is van de doelgroep van de campagne? Wie heeft de beslissing genomen om zo'n campagne op poten te zetten? En wat is uw persoonlijke mening hieromtrent?

**06.02** Minister **Inge Vervotte** (Frans): Infrabel, dat onder meer belast is met het verstrekken van volledige en dienstige informatie over het treinverkeer aan de reizigers, heeft daartoe diverse kanalen ontwikkeld,

waaronder de website Railtime, die bedoeld is voor de 400.000 reizigers die dagelijks met de trein reizen, de 2,6 miljoen occasionele reizigers en alle potentiële gebruikers.

Railtime moet de reizigers te allen tijde, waar ze zich ook bevinden, alle inlichtingen verstrekken die beschikbaar zijn in de stations, alsook alle informatie over vertragingen of problemen met het treinverkeer.

De nationale informatiecampaagne heeft 600.000 euro gekost. De beslissing ter zake werd door het directiecomité van Infrabel genomen. Het is belangrijk dat de problemen op het gebied van de stiptheid worden opgelost en dat de reizigers *in real time* worden geïnformeerd.

**06.03 Kattrin Jadin (MR):** Het zou nuttig zijn om zo'n campagne te evalueren en om zich over het achterliggende probleem te buigen, namelijk de treinvertragingen.

*Het incident is gesloten.*

**07 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van de IJzeren Rijn" (nr. 17181)**

**07.01 Kattrin Jadin (MR):** Er is sprake van de heropening van het spoorwegbaanvak dat België met Duitsland verbindt. De economische belangen van deze lijn zijn zeer belangrijk voor de streek van Luik, de Oostkantons en de Euregio. Hoe staat het daarmee?

**07.02 Minister Inge Vervotte (Frans):** De streek van Eupen wordt niet doorkruist door de IJzeren Rijn maar door de weg naar Montzen die nu ons land met Duitsland verbindt. De IJzeren Rijn gaat door Mol en Roermond. Over de heropening van de IJzeren Rijn wordt momenteel met Nederland onderhandeld.

*(Nederlands)* Op een gegeven moment werd beslist om het alternatieve tracé niet langer te onderzoeken en om toch voor het historische tracé te gaan. De ambtelijke werkgroepen onderzoeken momenteel de verdeling van de middelen voor de reactivering.

*(Frans)* De heropening kan niet voor begin 2018 plaatsvinden.

**07.03 Kattrin Jadin (MR):** Voor de snelle tracés rijzen er tal van moeilijkheden. Voor de hsl Luik-Keulen zette De *Deutsche Bahn* zich pas na veel getreuzel in.

De **voorzitter**: Het gaat hier helemaal niet om de IJzeren Rijn. Dat is een heel ander dossier. U haalt twee verschillende dossiers door elkaar, mevrouw Jadin.

*Het incident is gesloten.*

**08 Samengevoegde interpellatie en vragen van**

- de heer François Bellot tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de NMBS-verbinding Brussel-Luxemburg en de bij Infrabel te nemen beslissingen" (nr. 396)
- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de modernisering van de lijnen 161-162 en het gebruik van kantelbaktreinen" (nr. 17193)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het getreuzel van de NMBS inzake de investering in kantelbaktreinen en de modernisering van de lijn 161-162" (nr. 17205)
- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van kantelbaktreinen op lijn 162" (nr. 17502)

**08.01 François Bellot (MR):** De lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg maakt deel uit van de dertig prioritaire projecten van het trans-Europees vervoersnetwerk die door de informele Raad Vervoer van 6 mei 2008 in de Tsjechische Republiek goedgekeurd werden. In Brussel werd de totstandkoming van het volledige geplande hst-net voor ons land gevierd. De reistijd van de ICJ tussen Brussel en Luxemburg bedraagt echter 2.41 uur en die van de ICJ+ 2.26 uur, en ligt dus hoger dan in de jaren vijftig.

Op de lijnen 161 en 162 zijn er tot in 2014 grote onderhoudswerken en werken voor de verhoging van de

capaciteit gepland. De modernisering van de lijn door het optrekken van de snelheid tot 160 km/uur overal waar dat mogelijk is, zal het mogelijk maken de reistijd te verminderen tot 2.03 uur. Dat zal in totaal 555 miljoen euro kosten.

In het groothertogdom Luxemburg zal er dankzij de werken een tijdswinst van vier minuten kunnen worden geboekt.

Infrabel heeft een simulatie verricht teneinde uit te maken welke tijdswinst er dankzij het gebruik van kantelbaktreinen zou kunnen worden geboekt: als de snelheid tot 160 km/uur wordt beperkt, zou de reistijd tussen Brussel en Luxemburg met acht minuten kunnen verminderen.

Door de trein met een snelheid van 180 km/uur te laten rijden zou er nog meer tijdswinst kunnen worden geboekt, maar de meerkost daarvan zou oplopen tot 220 miljoen euro.

Door de vertraging in de besluitvorming over het gebruik van kantelbakmaterieel zouden werkzaamheden die momenteel in uitvoering zijn gewijzigd moeten worden om zulke treinen op die lijn te kunnen laten rijden. De meerkost zou oplopen van 21 tot 40 miljoen euro.

In het beheerscontract met Infrabel wordt in een studie hierover voorzien. Deze is afgewerkt maar Infrabel wacht nog op een seintje van NMBS Exploitatie, of van een spoorwegoperator of van de regering om uit te maken of die moderniseringswerkzaamheden van start mogen gaan. Die ingrepen zijn namelijk nodig om de toekomst veilig te stellen.

Van hun kant hebben de vier betrokken maatschappijen bij TNS-SOFRES een studie besteld. Het staat niet vast of precies die vier ondernemingen Pendolino's op de verbinding tussen Brussel, Luxemburg, Basel en Milaan willen inzetten. Vanaf 2011 wordt het internationale reizigersverkeer namelijk volledig voor mededinging opengesteld.

We moeten nu keuzes maken en maatregelen nemen om de lijn tussen Brussel en Luxemburg te moderniseren, temeer daar kantelbaktreinen op de iets verder gelegen, toekomstige hogesnelheidslijn tussen Metz en Straatsburg zullen mogen rijden. De Franse regering heeft namelijk zopas de beslissing genomen om die lijn tegen 2016 aan te leggen.

De duur van deze bijzonder efficiënte verbinding tussen Brussel en Straatsburg zal vergelijkbaar zijn met die van de hsl Brussel-Parijs-Straatsburg. De verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg zal echter veel goedkoper zijn.

Welke onderrichtingen zal u de regeringscommissaris geven zodat de unieke gelegenheid die nu wordt geboden door de volledige modernisering van de lijn 161-162, ten volle wordt benut?

Bij deze interpellatie betrek ik de vragen van alle collega's die om de toekomst van die lijn in Wallonië bekommerd zijn.

**08.02 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): U begrijpt wellicht moeiteloos dat de lijn 161-162 die Brussel met Luxemburg verbindt, een strategisch belang heeft en dat het absoluut noodzakelijk is de operationele snelheid op die lijn te verhogen.

Het probleem is dat bij gebrek aan een beslissing van de NMBS met betrekking tot de mogelijke aankoop van Pendolino-treinstellen, Infrabel zich nu in een impasse bevindt wat zijn strategische keuzes betreft met het oog op de modernisering van die lijn aangezien het niet weet of kantelbaktreinen al dan niet in gebruik worden genomen.

Indien de moderniseringswerken op die lijnen en de aanpassing ervan voor het gebruik van kantelbaktreinen gelijktijdig gebeuren, zijn grote besparingen mogelijk.

Waarom blijft een beslissing van de NMBS met betrekking tot de toekomstige exploitatie van kantelbaktreinen op die lijnen, met name op lijn 161-162, uit? Wanneer wordt die keuze bevestigd? Welke zijn de potentiële gevolgen van een vertraagde besluitvorming voor Infrabel en voor de keuzes in verband met de modernisering van de lijn? Wat doet u om de tijdschema's voor beide entiteiten te laten samenvallen en om dat vitaal project snel uit te voeren? Welke verbintenissen neemt u aan wat de timing betreft?

**08.03 Josy Arens** (cdH): Sinds ik zitting heb in het Parlement strijd ik voor de verbetering van die lijn en anderen gingen me voor. Dertig jaar geleden al was er sprake van de kantelbaktreinen op de lijn Luxemburg-Brussel. Charles-Ferdinand Nothomb nam het woord 'pendulaire' zo vaak in de mond dat men het ook op

hem ging toepassen (*Hilariteit*) en dat we bijna zeker waren dat die bewuste trein er zou komen.

Op die lijn worden buitengewone onderhoudswerken – geen moderniseringswerken dus – uitgevoerd. Ik weigerde destijds trouwens bij de aanvang van die werkzaamheden aanwezig te zijn, omdat ik vond dat onvoldoende rekening werd gehouden met de wensen van de bevolking van Namen, Luxemburg en het Groothertogdom.

Ik meende begrepen te hebben dat dit dossier op de agenda staat van een bilaterale vergadering tussen de Luxemburgse en de Belgische regering.

Bent u van plan aanpassingswerken aan de kantelbaktrein op te nemen in het kader van de bestaande projecten? Vond er inderdaad een vergadering plaats met het Groothertogdom Luxemburg?

De Luxemburgse regering dringt aan op de modernisering van die lijn. Ook voor ons is ze erg belangrijk, want Aarlen ligt dicht bij Luxemburg, maar erg ver van Brussel. Zult u aansturen op de goedkeuring van bepaalde beslissingen door de NMBS met het oog op de verbetering van die lijn? Welke?

**08.04** Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Sinds twee jaar onderzoekt de NMBS samen met de Schweizerische Bundesbahnen (SBB), de Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) en de Société Nationale de Chemins de Fer Français (SNCF) de verschillende mogelijkheden om de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zwitserland te verbeteren. Samen hebben zij een marktstudie bij het onderzoeksbureau TNS Sofres besteld. Het rapport werd op 9 november aan de partners in Parijs voorgesteld. TNS Sofres heeft toegezegd een aantal vragen te beantwoorden en het eindresultaat eind november 2009 in te dienen.

Op grond van de voorlopige resultaten van de studie en de eerste berekeningen van de NMBS blijkt dat het reizigersvervoer het best gediend is met het inzetten van kantelbaktreinen op de HSL Est in Frankrijk. De definitieve beslissing zal echter pas vallen, nadat de vier partners een gemeenschappelijk businessplan hebben opgesteld. Als de beslissing positief is, moet er nog onderhandeld worden over een commercieel, financieel en operationeel akkoord en moet er onderzocht worden of het materieel kan worden gehomologeerd voor de HSL Est.

Als men beslist de werken voor de kantelbaktrein onmiddellijk uit te voeren, zou Infrabel ze kunnen opnemen in het lopende moderniseringsproject voor lijn 161-162. In dit geval wordt de kostprijs geraamd op 22,7 miljoen euro. Indien de werken echter worden uitgevoerd na die modernisering, zouden ze 34,9 miljoen euro kosten, wat neerkomt op een meerkost van 12,2 miljoen euro.

In dat geval zouden de reizigers opnieuw worden geconfronteerd met de ongemakken van nieuwe vertragingen veroorzaakt door de werken.

Ik wil het standpunt van de operatoren kennen alvorens een beslissing te nemen. Die beslissing moet echter snel worden genomen. Ik zal dit dossier verdedigen opdat de investeringsuitgaven niet onnodig zouden stijgen indien er een positieve beslissing wordt genomen of niet nutteloos zouden zijn indien er een negatieve beslissing wordt genomen. Zodra de resultaten van de gemeenschappelijke economische studie gekend zijn, zullen de partners een beslissing kunnen nemen, in principe tegen midden januari 2010, over de toekomst van die internationale verbinding.

Wat de aankoop van kantelbaktreinen betreft, werd er nog geen timing vastgesteld aangezien dit zal afhangen van het business plan en van de verdere onderhandelingen tussen de operatoren.

**08.05** **François Bellot** (MR): Bij de aan de gang zijnde werken moet men rekening houden met de toekomst van die lijn. Men moet de operatoren de kans laten om een en ander af te ronden. Indien de beslissing vandaag echter negatief is, dan mag men de perspectieven voor de ontwikkeling van de Pendolino op langere termijn niet blokkeren. Men weet niet hoe het wegvervoer en de belasting op auto's in de toekomst zullen evolueren. Ik doe dan ook een oproep om te anticiperen met betrekking tot de behoeften op deze lijn. Wij vragen uiteraard geen hst-lijn, maar die lijn verdient wel grote aandacht. Wij hebben begrepen dat u ze wil moderniseren teneinde over een efficiënt transportsysteem op internationaal niveau te kunnen beschikken.

Ik meen begrepen te hebben dat een Italiaanse maatschappij belangstelling heeft voor de verbinding Milaan-Brussel met kantelbaktreinen, waardoor die lijn niet meer Basel als eindstation zou hebben maar verder zou worden doorgetrokken. Die maatschappij verklaarde zich bereid om mee om de onderhandelingsstafel te gaan zitten.

**08.06 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De modernisering van lijn 161-162 werd herhaaldelijk beloofd en hoe langer we wachten hoe hoger de prijs wordt. Er moet dus snel een antwoord komen. Maar ik heb gehoord dat u zich heeft verbonden om dit dossier bij de ceo's van de ondernemingen te verdedigen, wat zeer positief is. We dienen nu dus geen motie van aanbeveling in. We zullen dat midden januari overwegen indien er geen schot in de zaak komt.

**08.07 Josy Arens** (cdH): Op mijn beurt bedank ik de minister voor haar inzet want iemand die zich voor de modernisering van deze lijn inzet hebben we hard nodig. Ik bedank ook de Naamse collega's die ons steunen. Er rijst echter nog een vraag. De kantelbaktrein zou voorbehouden zijn voor het internationaal vervoer. Betekent dit dat de reizigers tussen Aarlen en Brussel niet van dit aanbod zouden kunnen genieten? Het nationaal treinverkeer op die lijn mag ook niet worden vergeten. Wat ons betreft, is het belangrijk dat het zuiden van het land ook kan genieten van die kantelbaktreinen.

**08.08 Minister Inge Vervotte** (Nederlands): Ik deel de mening van de commissieleden. De NMBS moet mij natuurlijk wel kunnen garanderen dat zij wil meewerken, want ik kan het mij niet veroorloven om grote infrastructuurwerken te laten uitvoeren als er daarna geen treinen gebruik van maken.

(Frans) Het standpunt van de NMBS zal mij hopelijk zo snel mogelijk worden meegedeeld, nog voor het einde van de maand.

(Nederlands) Het gaat niet alleen over internationale treinen, maar ook om treinen die lange afstanden in het binnenland afleggen.

*Het incident is gesloten.*

**09 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de treinverbinding Luik-Verviers-Aken" (nr. 17035)**

**09.01 André Frédéric** (PS): Bij de uitbreiding van het TGV-netwerk richting Oost-Europa heeft men het station van Verviers helaas links laten liggen. Om dat verlies te compenseren, heeft de NMBS een internationale verbinding tussen Luik, Verviers en Aken op poten gezet.

Tijdens een bezoek in het gezelschap van staatssecretaris Melchior Wathelet twee weken geleden heb ik het GEN van Aken kunnen bestuderen en heb ik ondervonden hoe voortreffelijk het openbaar vervoer in die regio is georganiseerd. We hebben de trein genomen van Verviers naar Aken, die om de twee uur rijdt en bijna een spooktrein is, zo oud en vervallen zijn de rijtuigen.

Kennelijk zullen de Belgische locomotieven van 3.000 volt vanaf 2011 incompatibel zijn, wat die klokvaste verbinding tussen Verviers en Aken in het gedrang brengt. Bovendien zouden Duitsers die naar Brussel reizen de gewoonte hebben om hun wagen in Eupen of Welkenraedt te parkeren en daar de IC-trein naar Brussel te nemen, in plaats van voor de verbinding tussen Aken en Verviers te kiezen.

Voorts zouden onze Duitse collega's betreuren dat de NMBS altijd geweigerd heeft om automaten voor vervoerbewijzen in het Duits te installeren, waardoor ze het Belgische spoorwagent vanuit Aken zouden kunnen gebruiken.

Zal de NMBS de nodige investeringen doen om de spoorverbinding tussen Verviers en Aken na 2011 te behouden?

Is het mogelijk om de frequentie van deze treinen te verhogen?

Kan een biljettenautomaat van de NMBS in het hoofdstation van Aken geïnstalleerd worden?

**09.02 Minister Inge Vervotte** (Frans): De NMBS zal ook na december 2011 haar aanbod naar Aken behouden. Een nieuw type rollend materieel zal dan worden ingezet op de lijn Luik-Verviers-Aken want het huidige materieel zal niet meer mogen rijden op het Duitse netwerk. De beslissingen betreffende dat materieel moeten nog worden genomen binnen de NMBS.

Er kan momenteel niet aan gedacht worden de frequentie van het aanbod te verhogen.



Gedurende de geplande werken op lijn 37 Luik-Duitse grens (in 2010 en 2011) zal de capaciteit van die lijn worden verminderd. Na het einde van de werken zal opnieuw een stabiel aanbod kunnen worden ingevoerd. Het is technisch niet mogelijk een ticketautomaat van het huidige type te plaatsen in Aken. De mogelijkheid om een automaat van het nieuwe type te plaatsen zal worden onderzocht in het kader van de aan de gang zijnde studie over de vernieuwing van de automaten.

**09.03 André Frédéric (PS):** De plaatsing van zulke automaten zou tegemoetkomen aan een reële behoefte. Ik zal uw verklaring bezorgen aan alle betrokken actoren in Verviers.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de boorwerkzaamheden onder de startbaan in Zaventem" (nr. 17038)**

**10.01 Michel Doomst (CD&V):** Hoe staat het met de boorwerkzaamheden onder de startbaan in Zaventem in het kader van het Diaboloproject? Zijn deze afgerond? Werd de opgelopen vertraging weggewerkt? Wat is de verdere planning van de werken tot de geplande ingebruikname van de spoorlijn tegen juni 2012?

**10.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands):** De boorwerkzaamheden zijn afgerond en de vertraging werd weggewerkt. Volgens de planning moeten alle werken, met inbegrip van de spoorinfrastructuur, beëindigd zijn tegen 25 februari 2012, dit om deze infrastructuur commercieel in gebruik te kunnen nemen tegen midden juni 2012.

*Het incident is gesloten.*

**11 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de GEN-werken in Itterbeek (Dilbeek)" (nr. 17041)**

**11.01 Michel Doomst (CD&V):** Tot mijn verbazing blijken de werken aan het tractiestation voor het GEN in Itterbeek opnieuw stil te liggen, naar verluidt omdat de bouwvergunning voor het extra geluidsscherm nog niet is afgeleverd.

Kan de minister een stand van zaken geven? Welke maatregelen worden genomen om de geluidshinder te beperken voor de buurtbewoners?

**11.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands):** Naar aanleiding van een tussenkomst van het Agentschap Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed heeft Infrabel op 11 september 2009 een aanvullende stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de bouw van de extra geluidswand. Infrabel verwacht deze eerstdaags, ook al meent men er te beschikken over een rechtsgeldige stedenbouwkundige vergunning.

In afwachting van deze aanvullende vergunning heeft Infrabel op donderdag 29 oktober voor de tweede maal de werkzaamheden stopgezet. De vergunning geldt pas effectief vanaf de 36<sup>e</sup> dag na de dag van de aanplakking ervan op het terrein. Dan kunnen de werken opnieuw worden opgestart.

Wij betreuren de vertragingen, maar we moeten het vergunningenbeleid uiteraard respecteren.

**11.03 Michel Doomst (CD&V):** De vergunning zal dus wellicht geen problemen opleveren, maar de les is dat dit allemaal wat eenvoudiger in zijn werk zou moeten kunnen gaan.

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overvolle treinen op vrijdagnamiddag" (nr. 17175)**

**12.01 Carine Lecomte (MR):** Tijdens het schooljaar zitten de treinen elke vrijdagmiddag afgeladen vol. In Namen moet men zich zelfs met alle macht in de trein wurmen, want er is zoveel volk en bagage dat men geen meter opschiet.

In de algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers en bagage is bepaald dat plaatsgebrek in tweede klas nooit een reden is om op eigen initiatief en zonder het begeleidingspersoneel te verwittigen in eerste klas plaats te nemen. Maar in zulke omstandigheden een treinbegeleider proberen te pakken te krijgen, is vaak een heuse calvarietocht.

Waarom werd er een Go Pass in beslag genomen?

Welke beoordelingsbevoegdheid heeft de treinbegeleider? Welke procedure wordt er gevolgd indien een reiziger niet in orde is?

De voornaamste kwaliteitsdoelstelling van de NMBS bestaat erin dat haar klanten een redelijke kans hebben om tijdens de piekuren een zitplaats te bemachtigen. Op vrijdagmiddag hoeven tal van studenten daar echter niet op te rekenen.

Hoe en tegen wanneer zal u dat probleem verhelpen?

**12.02 Minister Inge Vervotte (Frans):** Een reiziger mag in dat geval pas in eerste klasse plaatsnemen als de treinbegeleider daarvoor zijn toestemming heeft gegeven. Zo niet, rekent het begeleidingspersoneel de prijs van een reis in eerste klasse tegen normaal tarief aan, plus het forfaitaire bedrag. Het begeleidingspersoneel neemt de niet-geldige Go Pass als bewijsstuk in beslag wanneer de reiziger het verschuldigde bedrag niet onmiddellijk in de trein betaalt. Op het formulier voor de vaststelling van een onregelmatigheid wordt vermeld om welke spoorverbinding het gaat. De reiziger heeft vervolgens 15 dagen de tijd om het verschuldigde bedrag te betalen in het station van zijn keuze. De terugbetaling van de restwaarde van het vervoerbewijs gebeurt in het station of door de centrale klantendienst. De treinbegeleider beoordeelt de situatie. Gemiddeld genomen zijn de treinen tussen Namen en Aarlen op vrijdag tussen 15 en 18 uur niet structureel overvol. De trein richting Luxemburg die om 15.41 uur vanuit Namen vertrekt, biedt net voldoende plaats en zal in de toekomst wellicht uitgebreid moeten worden.

Vanaf december 2009 zal de P-trein die nu om 16.06 uur vanuit Brussel-Noord naar Jemelle vertrekt, doorrijden tot Luxemburg (extra alternatief voor de reizigers richting Aarlen).

**12.03 Carine Lecomte (MR):** Om de arbeidsomstandigheden te verbeteren en de treinreizigers comfortabeler te vervoeren, moert het aantal rijtuigen worden verhoogd.

*Het incident is gesloten.*

**13 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "treinvertragingen en -afschaffingen" (nr. 17198)**

**13.01 Olivier Destrebecq (MR):** Zoals u weet worden de treinreizigers dagelijks geconfronteerd met vertragingen en afgeschafte treinen. De jongste weken is de toestand nog verslechterd. Elke dag weer raakt er materieel defect, zijn er treindeuren die niet open gaan of worden er treinen afgeschaft. Dan is er ook nog het probleem van het gebrek aan zitplaatsen.

Volgens de webstek 'www.navetteurs.be' werden in de eerste helft van 2009 8.797 treinen, d.i. 48 treinen per dag, afgeschaft. De beweegredenen zijn niet altijd duidelijk.

Worden landen die extremer weersomstandigheden als België kennen, met dezelfde problemen geconfronteerd? Aangezien het hier om vaak voorkomende en aanhoudende euvels gaat, ben ik geneigd te denken dat de NMBS geen slachtoffer is van onvoorspelbare gebeurtenissen die punctueel van aard zijn, wat zij ons voortdurend tracht te doen geloven.

Bevestigt u die verontrustende cijfers? Is de betrouwbaarheid van de nieuwe dubbeldektreinen die voor meer comfort moeten zorgen, geëvalueerd? Wordt dat rollend materieel regelmatig onderhouden en zijn de herstellingen duurzaam? Kan die stand van zaken worden onderzocht? Kan de NMBS ertoe worden verplicht de noodzakelijke verbeteringen aan te brengen en kan men haar beletten de zaak te laten doodbloeden met twijfelachtige voorwendsels en statistieken? In welke mate leeft de NMBS haar beheersovereenkomst na?

**13.02** Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Sinds de ingebruikneming van de M6-dubbeldekrijtuigen is het aantal vertragingen door materieeldefecten inderdaad sterk toegenomen.

Die rijtuigen werden aangekocht na een Europese aanbesteding. Het bestek bevat een aantal betrouwbaarheidscriteria die uitgedrukt zijn in een toegelaten aantal defecten. Het toezicht op de waarborgen berust op de ervaring die de NMBS in andere dossiers met betrekking tot de aankoop van rollend materieel heeft opgedaan en bestaat in de registratie van de defecten in een databank, de analyse van die defecten en het organiseren van vergaderingen met de fabrikanten. Tijdens die vergaderingen werden er problemen aan het licht gebracht waarvoor de fabrikanten een bevredigende oplossing hebben aangedragen. Sommige aanpassingen zijn nog aan de gang.

Bij het onderhoud van haar rollend materieel baseert de NMBS zich op de instructies van de fabrikanten en op haar eigen ervaring. Er zal geen enkel onderhoudscentrum worden gesloten.

Om de toenemende reizigers aantallen op te vangen, heeft de NMBS tal van dubbeldekrijtuigen ingezet waarvan de tractie wordt verzekerd door type 26-locomotieven uit 1983. Er werden ook aanpassingen gedaan aan de type 27-locomotieven. Dat materieel is erg gevoelig voor tijdelijke defecten en moet van zeer dichtbij worden gevolgd. Momenteel is de NMBS het aantal treinen samengesteld uit dubbeldekrijtuigen aan het uitbreiden. In de toekomst zal de NMBS nieuwe T18-locomotieven inzetten. Vanaf 2010 volgen er nog meer verbeteringen.

De redenen die een gedeeltelijke of volledige afschaffing van een trein rechtvaardigen, kunnen heel uiteenlopend zijn: spoorversperring, defect aan het rollend materieel, extreme weersomstandigheden,... Teneinde een sneeuwbaaleffect bij vertragingen te voorkomen, wordt de reden voor de afschaffing van een trein altijd achterhaald. Die gegevens worden nauwgezet geüpdatet. Als de oorzaak van een afschaffing niet meteen duidelijk is, wordt ze na onderzoek en overleg tussen de verschillende NMBS-vennootschappen vastgesteld.

Tijdens het tweede trimester van 2009 werd 2,2 procent van de treinen geschrapt. Volgens het beheercontract moeten de geschrapte treinen worden meegerekend in de stiptheidscijfers.

In het beheercontract van Infrabel staat bepaald dat het bedrag van de jaarlijkse exploitatietoelage afhangt van de stiptheid. Rekening houdend met de resultaten van 2008, werd het variabele deel van de toelage verminderd.

Wat mij betreft, zijn stiptheid en betrouwbaarheid van het spoorwegmaterieel een absolute prioriteit. Ik zal mij mengen in de organisatie van de noodzakelijke verbeteringen. Dat punt stond in mijn beleidsnota.

**13.03** **Olivier Destrebecq** (MR): Men moet een 'sneeuwbaaleffect' vermijden en de reizigers een echt kwalitatieve service aanbieden zonder de treinrit om te vormen tot een dagelijks probleem. Vandaag nog hebben studenten hun examens niet kunnen afleggen in Bergen omdat de treinen niet reden wegens een onaangekondigde staking.

**13.04** **Camille Dieu** (PS): Wat gebeurt er met de vragen die vandaag niet kunnen worden gesteld?

**13.05** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik bezorg mijn schriftelijke antwoorden enkel aan de aanwezige commissieleden.

De **voorzitter**: Dat is een goede regeling.

*Het incident is gesloten.*

**14** **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen betreffende de verdeling van gratis bladen"** (nr. 17202)

**14.01** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Jaarlijks wordt er in Wallonië 50.000 ton papier in de vorm van huis-aan-huisreclame verspreid. De Waalse autoriteiten hebben voor de burgers stickers ontworpen met als opschrift "oui à la publicité mais non à la presse gratuite", "non à la publicité mais oui à la presse gratuite" en "non à la publicité non à la presse gratuite". Er werd ook in een boeteregeling voorzien.

De Post blijkt echter geen rekening te houden met die zelfklevers: ze zou niet langer de gratis bladen bezorgen als er op de brievenbus een van die stickers prijkt! Aan een gratis krant uit de Oostkantons zou een persmanager van De Post verklaard hebben dat De Post geen onderscheid kan maken tussen de stickers die door de diverse Gewesten worden uitgegeven. Concreet heeft dit tot gevolg dat de burgers hun sticker van hun brievenbus verwijderen en zo opnieuw voor meer papierafval zorgen!

Kan u bevestigen dat De Post haar houding tegenover de bestelling van gratis infobladen heeft veranderd? Waarop baseert De Post haar stelling dat er geen verschil is tussen reclaimedrukwerk en gratis persbladen, en haar weigering om gratis kranten te leveren bij de particulieren die geen reclame meer willen ontvangen? Wat denkt u van de economische, democratische en ecologische gevolgen van die beslissing? Kan u ervoor zorgen dat De Post dit probleem oplost?

**14.02** Minister **Inge Vervotte** (Frans): De bestelling van huis-aan-huisbladen valt niet onder de universele dienstverlening en is niet exclusief voorbehouden aan De Post, maar is een dienst die aan de vrije concurrentie is onderworpen. Wanneer een brievenbus voorzien is van een sticker "Geen Reclame" of "Reclame? Nee, bedankt!", bestelt de postbode noch de reclamefolders, noch de gratis bladen. Enkel de overheidsinformatie wordt altijd besteld. De Post informeert haar cliënten, verantwoordelijke uitgevers of depositanten, van haar werkwijze ter zake.

In 2006 reglementeerde de Waalse regering de bestelling van huis-aan-huisbladen. De Post bestelt noch reclamefolders noch gratis bladen in brievenbussen voorzien van een sticker, want het is onmogelijk om een kwaliteitsvolle dienstverlening te verzekeren als de zendingen in verschillende categorieën moeten worden onderverdeeld.

Volgens de inlichtingen die mij door De Post werden bezorgd, gaan haar concurrenten op dezelfde manier te werk. De Post heeft suggesties gedaan voor een aanpassing van de reglementering teneinde die problemen te voorkomen.

**14.03** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Indien De Post weigert om een onderscheid te maken tussen de gratis bladen en de reclamefolders, dan zou dat de burgers er kunnen toe aanzetten om die sticker te verwijderen, waardoor De Post minder concurrentieel zou worden.

Philippe Henry, Waals minister van Milieu, heeft u daarover aan de tand gevoeld. Ik pleit voor overleg en voor oplossingen ter zake. Heel wat burgers zijn gehecht aan de gratis bladen, die een belangrijke informatiedrager zijn.

**14.04** Minister **Inge Vervotte** (Frans): We zullen hem de suggesties van De Post en de andere concurrenten voor een aanpassing van de reglementering toezenden.

**14.05** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik hoop dat u een akkoord zal kunnen bereiken. Het Waals Gewest benadert het dossier uit het oogpunt van de milieukosten.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.04 uur.*

La réunion publique est ouverte à 10 h 22 sous la présidence de M. Ludo Van Campenhout.

#### **01** Questions jointes de

- **M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'étude d'Infrabel au sujet du désenclavement ferroviaire de la région du Nord-Limbourg et de la Campine anversoise" (n° 17027)**

- **M. Bert Schoofs à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le désenclavement ferroviaire de la région du Nord-Limbourg" (n° 17464)**

**01.01** **Peter Luykx** (N-VA): La ministre a-t-elle déjà reçu l'étude d'Infrabel sur l'électrification du parcours Herentals-Mol et l'aménagement d'une ligne à double voie sur la ligne Mol-Hamont? Quelle proposition lui a été soumise par le comité de direction? Quelles sont les principales conclusions de l'étude? Puis-je obtenir un exemplaire de celle-ci?

**01.02 Bert Schoofs** (VB): Je poserai les mêmes questions dans le cadre du suivi.

**01.03 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): J'ai d'abord besoin d'informations supplémentaires sur l'étude de faisabilité et le coût de la ligne Mol-Herentals. Je ne dispose provisoirement encore que d'un document de travail. La double ligne s'inscrit dans le cadre des négociations menées par les Pays-Bas et la Belgique sur le Rhin de Fer, dont le coût de tous les éléments est actuellement examiné par les groupes de travail officiels. Je souhaite consacrer l'attention nécessaire à ces dossiers mais je veux avant tout examiner minutieusement les informations disponibles afin de les analyser ensuite à court terme avec les CEO concernés.

**01.04 Peter Luykx** (N-VA): Espérons que ce dossier n'adopte pas un train de sénateur. Il a désormais le statut de document de travail. Je retiens que la ministre restera attentive au désenclavement du Limbourg. Dans quels délais peut-on espérer le plan d'exécution?

**01.05 Bert Schoofs** (VB): J'aimerais également connaître le calendrier, d'autant plus que la Wallonie dispose déjà de six à sept accès, tandis que la Flandre ne dispose même pas de deux accès dignes de ce nom. Il est à espérer que la ministre étudiera également le problème dans un cadre plus vaste.

**01.06 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Si les informations sont positives, j'espère pouvoir prendre une décision cette année encore.

*L'incident est clos.*

## **02 Questions jointes de**

- **M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression du train de 22 h 15 Charleroi-Erquelines" (n° 17066)**
- **M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression du train de 22 h 12 Charleroi-Erquelines" (n° 17254)**

**02.01 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): La suppression annoncée du train de 22 h 15 circulant en semaine entre Charleroi-Sud et Erquelines suscite des réactions très négatives. Alors qu'on affirme vouloir les inciter à prendre le train plutôt que la voiture, les habitants se sentent floués. Ce choix privilégie uniquement la rentabilité, il isolera encore davantage ces régions.

Quels sont les critères pris en compte pour décider de supprimer un train? Les usagers sont-ils consultés?

**02.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Je vous confirme la décision prise par la SNCB de supprimer le train de 22 h 15 Charleroi-Sud-Erquelines à partir de dimanche prochain.

Toutes les ressources disponibles doivent être engagées de la façon la plus raisonnable pour tenir compte de la croissance du nombre de voyageurs sur le réseau. Les trains avec une aussi faible occupation (ici sept voyageurs!) ont un taux de couverture des coûts très faible, ils pèsent sur le budget et ne sont pas le meilleur choix écologique.

La SNCB supprimera les trains dont l'occupation est inférieure à dix voyageurs les jours ouvrables; cela entraînera une économie en termes de trains-kilomètres, de matériel et de personnel.

**02.03 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Si on réduit l'offre, on réduit la possibilité pour les voyageurs de passer de la voiture au train. Il faudrait voir comment accroître le matériel à disposition pour conserver une série de lignes qui, pour les usagers de certaines régions enclavées, représentent des éléments importants de mobilité.

**02.04 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Lors des négociations consacrées aux contrats de gestion, nous avons obligé le Groupe SNCB à s'insérer dans une chaîne de mobilité. Il importe en effet d'élaborer une vision globale de la mobilité.

Cela suppose notamment d'oser faire des choix en matière de suppression des trains utilisés par dix personnes à peine, comme le train évoqué ici, car nous ne pourrions faire l'économie d'une réflexion sur le coût sociétal, social et écologique du transport ferroviaire.

Il a été demandé à la SNCB de considérer, lorsque de telles propositions sont formulées, les solutions de rechange de nature à satisfaire les besoins de mobilité ferroviaire des usagers concernés. Je présume que cela a été fait dans ce dossier-ci. Je vérifierai.

**02.05 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Nous défendons aussi une vision globale de la mobilité. Dans les semaines à venir, vous verrez le mécontentement dû à la suppression de plusieurs lignes de trains.

Je serais aussi heureux de connaître les solutions alternatives envisagées la SNCB, par exemple avec les TEC.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 17089 de Mme Somers est reportée.

**03 Questions jointes de**

- **Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'aide de 300 millions d'euros à B-Cargo" (n° 17090)**
- **M. Paul Vanhie à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo (SNCB Logistics)" (n° 17364)**
- **M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 17573)**

Le **président**: La question n° 17090 de Mme Somers est retirée. M. De Groote demande que sa question n° 17573 soit transformée en question écrite.

**03.01 Paul Vanhie** (LDD): La réforme programmée de B-Cargo est urgente, la réglementation européenne en matière d'aides d'État accordées aux entreprises ferroviaires prescrivant la notification des restructurations avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Où en sont les négociations entre la direction et les organisations syndicales? Quelles sont les options envisagées pour prêter main forte financièrement à B-Cargo? Quelles sont les décisions prises à propos du statut du personnel? Au vu de l'urgence, la ministre prendra-t-elle personnellement des initiatives?

**03.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit d'un dossier important et difficile. Les possibilités sont limitées étant donné la réglementation européenne et la contraction du marché à la suite de la crise économique. Nous devons également assumer nos responsabilités vis-à-vis du personnel.

Une taskforce a élaboré plusieurs scénarios présentant différentes formes d'organisation de la filiale. Pour la taskforce et lors de la concertation sociale, l'essentiel était de déterminer le cadre de la filiale à constituer. La base de travail était le respect du personnel et le maintien de l'opérationnalité de l'entreprise. La création d'une filiale pour les activités de fret doit se dérouler conformément aux règles de droit commun.

La place du dialogue social, le rôle des organisations agréées, le périmètre de la filiale, sa forme juridique, les conditions de travail de la filiale et les conditions de transfert du personnel figurent parmi les thèmes débattus lors de la concertation sociale.

Il a déjà été dit que le personnel statutaire du Groupe-SNCB transféré vers la filiale pourra conserver son statut actuel. Néanmoins, à court terme, la filiale emploiera également des agents contractuels. Cela aura évidemment une incidence sur la représentation du personnel. C'est la raison pour laquelle ce point apparaît dans la concertation sociale.

Les syndicats consultent actuellement leur base. La garantie de l'emploi statutaire dans le cadre des activités de la filiale demeure le problème le plus important. Après cette consultation, le dossier devrait pouvoir être

clôturé. Il devra ensuite être transmis au conseil d'administration et à l'Europe.

Avant qu'il ne puisse être question de la désignation d'administrateurs, le périmètre et l'actionnariat de la nouvelle filiale à mettre en place devront évidemment être connus. Un accord devra d'abord être conclu à cette fin avec les organisations syndicales.

Le conseil d'administration de la SNCB Holding est disposé, sous certaines conditions, à apporter une contribution financière à la section cargo de la SNCB. Les autorités publiques ont clairement fait savoir qu'elles n'apporteront aucune dotation supplémentaire. La taskforce commune examine si ce soutien est nécessaire, sous quelle forme et pour quel montant.

Le verrou mis au recrutement de personnel statutaire sera bien sûr important lors de l'évaluation du dossier au niveau européen.

Nous souhaitons évidemment collaborer très étroitement avec le Groupe SNCB dans les prochains jours, afin d'encre pouvoir introduire avant la fin de l'année un dossier introductif auprès de la Commission européenne avec un maximum de chances de réussite.

**03.03 Paul Vanhie (LDD):** Si B-Cargo veut être compétitif à l'avenir, il devra recruter plus de contractuels que de statutaires.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 17091 de Mme Somers est reportée.

**04 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre d'emplois chez Belgacom en province de Luxembourg" (n° 17107)**

**04.01 André Perpète (PS):** En novembre 2008 déjà, j'avais exprimé mon inquiétude devant la disparition des postes de Belgacom en province de Luxembourg. À l'époque, vous aviez signalé que trente-trois personnes allaient cependant y être recrutées. Par rapport à 2006, il y avait aussi eu une augmentation de quatre unités.

Combien d'équivalents temps plein travaillent-ils chez Belgacom en province de Luxembourg en 2009? Des recrutements sont-ils prévus en 2010? Enfin, pouvez-vous fournir un tableau comparatif des effectifs chez Belgacom et par implantation en province de Luxembourg, depuis 1994, date à laquelle l'entreprise publique a été transformée en société anonyme?

**04.02 Inge Vervotte, ministre (en français):** Belgacom ne prévoit pas d'augmentation de volume de l'emploi en province de Luxembourg.

*(La ministre communique à M. Perpète un tableau du volume de l'emploi chez Belgacom en province de Luxembourg du 31 décembre 1996 au 30 novembre 2009, les données plus anciennes n'ayant pas été conservées).*

En province de Luxembourg, on constate, au fil des années, une légère augmentation du pourcentage. Les diminutions plus marquées enregistrées en 1998-1999 et en 2002 sont dues aux plans PTS (*People, Team & Skills*) et BeST (*Belgacom e-business Strategic Transformation*); il s'agit de programmes de reconversion et de départs volontaires du personnel.

**04.03 André Perpète (PS):** J'examinerai les chiffres repris dans le tableau.

*L'incident est clos.*

**05 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les changements qui touchent les facteurs de Vaux-sur-Sûre" (n° 17108)**

**05.01 André Perpète (PS):** Les facteurs travaillant à la poste de Vaux-sur-Sûre viennent d'être informés qu'à partir du 1<sup>er</sup> semestre 2010, ils prendront leur service au départ de la plate-forme de Libramont. Les autres bureaux attachés à la plate-forme de Libramont ne sont pas touchés par cette mesure.

Est-ce exact et comment expliquez-vous cette décision? Des mesures d'accompagnement seront-elles prises? D'autres facteurs sont-ils concernés par ce regroupement et à partir de quand?

**05.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): La division Mail de La Poste s'attèle à optimiser son réseau logistique. Le nombre actuel de 464 bureaux distributeurs devrait évoluer vers 128 sur la durée du plan stratégique. Dans cette optique, le transfert du bureau de Vaux-sur-Sûre vers la plate-forme de Libramont est planifié pour le 15 avril 2010. Il est prématuré d'établir quels autres bureaux distributeurs seront aussi regroupés à Libramont.

La Poste reste attentive aux conséquences de ces regroupements qui font d'ailleurs l'objet de concertations avec les partenaires sociaux. Chaque collaborateur est accompagné.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 17166 et 17167 de M. Flahaux sont reportées. Mme Lecomte n'est pas présente pour poser sa question n° 17175.

**06 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la campagne Railtime" (n° 17180)**

**06.01 Katrin Jadin** (MR): Infrabel a mené une importante campagne publicitaire pour assurer la promotion de Railtime. Quel est l'objectif de cette démarche marketing d'Infrabel et quel est le public visé? Quels ont été les supports utilisés? Combien cette campagne a-t-elle coûté au contribuable? Quel est le bien-fondé d'une telle campagne vu l'écart entre le public cible du produit et celui de la campagne? À quel niveau la décision de faire une telle campagne a-t-elle été prise? Et qu'en pensez-vous personnellement?

**06.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Chargé notamment de fournir aux voyageurs une information complète et utile sur le trafic ferroviaire, Infrabel a développé divers supports, dont le site Railtime, destiné aux 400 000 clients quotidiens, aux 2,6 millions clients occasionnels et à tous les utilisateurs potentiels.

Les objectifs de Railtime sont de donner aux voyageurs, à tout moment, où qu'ils se trouvent, toutes les informations disponibles dans les gares ainsi que celles concernant les retards ou dérangements dans le trafic.

La campagne nationale d'information a coûté 600 000 euros. La décision a été prise par le comité de direction d'Infrabel. Il est important de résoudre les problèmes de ponctualité et d'informer les clients en temps réel.

**06.03 Katrin Jadin** (MR): Il serait utile de faire l'évaluation d'une telle campagne et de se pencher sur le problème qui est à la source, le retard des trains.

*L'incident est clos.*

**07 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture du Rhin d'acier" (n° 17181)**

**07.01 Katrin Jadin** (MR): Il est question de la réouverture du tronçon ferroviaire qui part de la Belgique vers l'Allemagne. Les intérêts économiques de cette ligne sont très importants pour le pays de Liège, les cantons de l'Est et l'Euregio. Où en est-on?

**07.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Ce n'est pas le Rhin de fer qui passe par la région d'Eupen mais la route de Montzen, la voie qui, actuellement, relie notre pays et l'Allemagne. Le Rhin de fer passe par Mol et Ruremonde. La réouverture du Rhin de fer fait actuellement l'objet de négociations avec les Pays-Bas.

(*En néerlandais*) À un moment donné, il a été décidé de ne plus envisager d'autre tracé et de quand même opter pour le tracé historique. Les groupes de travail constitués de fonctionnaires examinent actuellement la répartition des moyens pour la réactivation.



*(En français)* La réouverture ne pourra pas avoir lieu avant début 2018.

**07.03 Kattrin Jadin (MR):** Nombreuses sont les difficultés qui se posent pour les tracés rapides. La *Deutsche Bahn* a mis beaucoup de temps avant de s'impliquer dans le dossier de la ligne Liège-Cologne.

Le **président**: Il n'est nullement question ici du Rhin d'acier. C'est là un tout autre dossier. Vous confondez deux dossiers différents, Madame Jadin.

*L'incident est clos.*

**08 Interpellation et questions jointes de**

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liaison SNCB entre Bruxelles et Luxembourg et les décisions qui doivent être prises à Infrabel" (n° 396)
- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la modernisation des lignes 161-162 et l'usage des trains pendulaires" (n° 17193)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les attermoissements de la SNCB relatifs à l'investissement dans les trains pendulaires et la modernisation de la ligne 161-162" (n° 17205)
- M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'utilisation du train pendulaire sur la ligne 162" (n° 17502)

**08.01 François Bellot (MR):** La ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est reprise dans les trente projets prioritaires du réseau de transport transeuropéen adoptés par le Conseil informel Transport du 6 mai 2008 en République tchèque. La mise en œuvre de l'ensemble du réseau TGV prévu pour notre pays a été célébrée à Bruxelles. Le temps du trajet de l'ICJ entre Bruxelles et Luxembourg est pourtant de 2 h 41 et celui de l'ICJ+ de 2 h 26, c'est-à-dire supérieur à ce qu'il était dans les années '50.

Les lignes 161 et 162 font l'objet de grands travaux de maintenance et d'augmentation de capacité programmés jusqu'en 2014. La modernisation de la ligne par le passage à 160 km/h partout où c'est possible permettra de ramener les durées de trajet à 2 h 03 pour un coût total de 555 millions d'euros.

Du côté grand-ducal, les travaux permettront de gagner quatre minutes.

Infrabel a réalisé une simulation de parcours en vue d'établir le gain de temps potentiel de matériel pendulaire: le trajet entre Bruxelles et Luxembourg pourrait diminuer de huit minutes en limitant la vitesse à 160 km/h.

En roulant à 180 km/h, le train pourrait encore gagner du temps mais le surcoût s'élèverait à 220 millions d'euros.

Le retard dans la prise de décision concernant l'utilisation des trains pendulaires fait que des travaux actuellement en cours devraient être modifiés pour permettre leur passage. Le surcoût passerait de 21 à 40 millions.

Le contrat de gestion d'Infrabel prévoit de réaliser une étude à ce sujet. Celle-ci est aujourd'hui terminée mais Infrabel attend un signal, soit de SNCB Exploitation, soit d'un opérateur ferroviaire, soit du gouvernement pour savoir si ces travaux de modernisation doivent être entrepris pour assurer l'avenir.

De leur côté, pour la partie exploitation, les quatre compagnies concernées ont commandé une étude TNS-SOFRES. Il n'est pas acquis que les quatre compagnies soient celles qui souhaitent utiliser Pendolino sur la liaison Bruxelles-Luxembourg-Bâle-Milan puisqu'à partir de 2011, le transport international des voyageurs sera complètement ouvert à la concurrence.

Il est de temps de faire un choix. Des dispositions doivent être prises pour moderniser la ligne entre Bruxelles et Luxembourg sachant que, plus loin, les trains pendulaires pourront emprunter la nouvelle ligne à grande vitesse Metz-Strasbourg, que le gouvernement français vient de décider de construire pour 2016.

La durée de cette liaison performante entre Bruxelles et Strasbourg aboutira à un temps comparable à la liaison TGV Bruxelles-Paris-Strasbourg, mais Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg sera d'un coût beaucoup moins élevé.

Quelles instructions comptez-vous donner au Commissaire du gouvernement afin que l'opportunité qui se présente aujourd'hui à l'occasion de la modernisation complète de la ligne 161-162 soit utilisée pleinement?

J'associe à cette interpellation les questions de tous les collègues qui sont soucieux de l'avenir de cette ligne en Wallonie.

**08.02 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Vous comprendrez l'importance stratégique de la ligne 161-162 qui relie Bruxelles à Luxembourg et la nécessité impérieuse d'y accroître la vitesse d'exploitation.

La difficulté, c'est qu'en l'absence d'une décision de l'opérateur SNCB quant à l'achat éventuel de machines de type Pendolino, Infrabel est bloqué dans ses choix stratégiques pour la modernisation de la ligne, ne sachant s'il y a lieu de tenir compte d'un usage futur de trains pendulaires.

Réalisés concomitamment, les travaux de modernisation de la ligne et l'adaptation à l'usage du pendulaire permettraient de réaliser une économie substantielle.

Pour quelles raisons la SNCB tarde-t-elle tant à se décider quant à l'exploitation future des trains pendulaires sur ses lignes, notamment sur la ligne 161-162? Quand peut-on espérer que cette option soit confirmée? Quelles sont les conséquences potentielles du retard dans la prise de cette décision sur Infrabel et les choix opérés pour la modernisation de la ligne? Qu'allez-vous entreprendre pour concilier les calendriers des deux entités et faire aboutir rapidement ce projet vital? Quels engagements comptez-vous prendre quant au calendrier?

**08.03 Josy Arens** (cdH): Depuis que je suis parlementaire, je me bats pour l'amélioration de cette ligne et, avant moi déjà, d'autres se sont battus. Il y a trente ans, on parlait déjà du train pendulaire sur cette ligne Luxembourg-Bruxelles. Charles-Ferdinand Nothomb nous en a tant parlé qu'on le traitait de "pendulaire" (*Hilarité*) et que nous étions pratiquement certains d'obtenir enfin ce fameux train.

Des travaux d'entretien extraordinaire - plutôt que de modernisation - sont en cours sur cette ligne. À l'époque, j'ai d'ailleurs refusé d'assister à leur lancement parce que j'estimais que cela n'allait pas dans le sens revendiqué par la population namuroise, luxembourgeoise et grand-ducale.

J'avais cru entendre que ce dossier serait à l'ordre du jour d'une réunion bilatérale gouvernement luxembourgeois-gouvernement belge.

Envisagez-vous d'intégrer des travaux d'adaptation au train pendulaire dans les projets actuels? Une réunion avec le Grand-Duché de Luxembourg a-t-elle eu lieu?

Le gouvernement luxembourgeois insiste pour qu'on modernise cette ligne. Nous y tenons aussi beaucoup, étant donné que la ville d'Arlon est très proche de Luxembourg mais très loin de Bruxelles. Quelles décisions tenterez-vous de faire adopter par la SNCB en vue de l'amélioration de cette ligne?

**08.04 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): La SNCB examine depuis deux ans avec les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et les Sociétés nationales des Chemins de fer luxembourgeois (CFL) et français (SNCF) les différentes possibilités d'améliorer l'axe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse. Ensemble, ils ont commandé une étude de marché au cabinet TNS Sofres. Le rapport a été présenté aux partenaires à Paris le 9 novembre. Le cabinet TNS Sofres s'est engagé à répondre à certaines questions et à remettre ses résultats définitifs pour fin novembre 2009.

Sur base des résultats provisoires de l'étude et des premiers calculs réalisés par la SNCB, il apparaît que le pendulaire couplé avec la ligne à grande vitesse Est en France est privilégié pour le transport de voyageurs. Toutefois, une décision définitive ne tombera qu'après la réalisation par les quatre partenaires d'un *business plan* commun. S'il s'avère positif, il faudra encore négocier un accord commercial, financier et opérationnel et vérifier que le matériel peut être homologué pour la ligne à grande vitesse Est.

Si on décide d'exécuter tout de suite les travaux pour le train pendulaire, Infrabel pourrait les intégrer dans le projet de modernisation en cours de la ligne 161-162. Dans ce cas, le coût est estimé à 22,7 millions d'euros. Par contre, si ces travaux sont effectués après cette modernisation, ceux-ci coûteraient 34,9 millions d'euros, soit un surcoût de 12,2 millions d'euros.

Dans ce cas, la clientèle serait de nouveau confrontée aux désagréments de nouveaux retards dus aux travaux.

Je veux connaître le point de vue des opérateurs avant de prendre une décision. Cependant, elle doit être prise rapidement. Je défendrai ce dossier afin que les dépenses d'investissements n'augmentent pas inutilement en cas de décision positive ou qu'elles ne soient pas inutiles en cas de décision négative. Dès que nous aurons les résultats de l'étude économique commune, les partenaires pourront décider, en principe mi-janvier 2010, de l'avenir de cette liaison internationale.

En ce qui concerne l'achat du matériel pendulaire, le calendrier n'a pas encore été arrêté puisque cela dépend du *business plan* et des négociations ultérieures entre les opérateurs.

**08.05 François Bellot (MR):** Les travaux en cours doivent tenir compte de l'avenir de cette ligne. Il faut laisser l'opportunité aux opérateurs de conclure. Néanmoins, si la décision est négative aujourd'hui, il ne faut pas bloquer les perspectives de développement du Pendolino à plus long terme. On ignore le futur du transport routier ou de la taxation automobile. Par conséquent, j'en appelle vraiment à anticiper les besoins pour cette ligne.

Nous n'exigeons bien entendu pas le TGV, mais cette liaison mérite une grande attention. Nous avons compris votre volonté de la moderniser pour disposer d'un transport performant au niveau international.

J'ai cru comprendre qu'une compagnie italienne est intéressée par la liaison Milan-Bruxelles en pendulaire, ce qui prolongerait cette liaison au-delà de Bâle. Elle se dit prête à rejoindre la négociation en cours.

**08.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** La modernisation de la ligne 161-162 a été promise à de nombreuses reprises, et plus nous attendons, plus le prix augmente. Il faut donc une réponse rapide. Mais j'ai entendu votre engagement à défendre ce dossier auprès des CEO des entreprises, c'est très positif, donc nous ne déposerons pas pour l'instant de motion de recommandation. Nous y songerons à la mi-janvier si les choses n'avancent pas.

**08.07 Josy Arens (cdH):** À mon tour, je remercie la ministre pour son engagement, tant nous avons besoin de quelqu'un qui s'engage dans la modernisation de cette ligne. Je remercie aussi les collègues namurois qui nous soutiennent. Il reste cependant une question. Le pendulaire serait réservé au transport international. Cela voudrait-il dire que les voyageurs entre Arlon et Bruxelles ne pourraient pas profiter de cette offre? Il faut aussi penser au trafic national sur cette voie. Pour nous, il est important que le Sud du pays puisse également profiter de ces trains pendulaires.

**08.08 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Je partage l'avis des membres de la commission. La SNCB doit évidemment pouvoir me garantir sa coopération car je ne peux pas me permettre de réaliser de grands travaux d'infrastructure non profitables au réseau ferroviaire.

*(En français)* J'attends la position de la SNCB le plus rapidement possible, encore avant la fin du mois.

*(En néerlandais)* Il ne s'agit pas uniquement de trains internationaux, mais également de ceux qui parcourent de longues distances dans notre pays.

*L'incident est clos.*

**09 Question de M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la liaison ferroviaire Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle" (n° 17035)**

**09.01 André Frédéric (PS):** La mise en œuvre du réseau TGV vers l'Est de l'Europe a malheureusement contourné la gare de Verviers. Pour compenser cette perte, la SNCB a mis en place une relation internationale entre Liège, Verviers et Aix-la-Chapelle.

Lors d'une visite en compagnie du secrétaire d'État Melchior Wathelet voici quinze jours, j'ai pu étudier le RER d'Aix et voir combien l'organisation des transports en commun est remarquable dans cette région. Nous avons emprunté la ligne Verviers-Aix-la-Chapelle qui fonctionne toutes les deux heures et qui ressemble à un train fantôme, tant ses wagons sont anciens et vétustes.

Il y aurait incompatibilité des locomotives belges de 3 000 V à partir de 2011, ce qui menace cette liaison cadencée entre Verviers et Aix-la-Chapelle. Les Allemands qui se rendent à Bruxelles auraient l'habitude de garer leur voiture à Eupen ou à Welkenraedt et à prendre le train IC vers Bruxelles, plutôt que de prendre cette ligne entre Aix et Verviers.

Nos collègues allemands regretteraient que la SNCB ait toujours refusé l'installation de distributeurs de titres de transport en allemand, ce qui leur permettrait d'utiliser le réseau SNCB à partir d'Aix-la-Chapelle.

La SNCB a-t-elle prévu les investissements nécessaires pour maintenir la liaison Verviers-Aix-la-Chapelle au de-là de 2011?

Est-il envisageable d'augmenter la cadence de ces trains?

Pourrait-on installer un distributeur de billets SNCB en gare principale d'Aix-la-Chapelle?

**09.02 Inge Vervotte, ministre (en français):** La SNCB maintiendra son offre vers Aix-la-Chapelle au-delà de décembre 2011. Un nouveau type de matériel roulant assurera alors la desserte Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle, car le matériel actuel ne sera plus autorisé à circuler sur le réseau allemand. Les décisions concernant ce matériel doivent encore être prises au sein de la SNCB.

Une augmentation de la fréquence de l'offre ne peut être envisagée actuellement.

Durant les travaux prévus sur la ligne 37 Liège-frontière allemande (en 2010 et 2011), la capacité de cette ligne sera réduite. Après la fin des travaux, une offre stable pourra être remise en place.

Il n'est techniquement pas possible d'installer un distributeur de billets du modèle actuel à Aix-la-Chapelle. Le renouvellement des distributeurs étant à l'étude, la possibilité d'installer un distributeur du nouveau modèle dans cette gare sera examinée.

**09.03 André Frédéric (PS):** L'installation de tels distributeurs répondrait à une réelle demande.

Je rapporterai vos propos à l'ensemble des forces vives verviétoises.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux de forage réalisés sous la piste de décollage à Zaventem" (n° 17038)**

**10.01 Michel Doomst (CD&V):** Qu'en est-il des travaux de forage en dessous de la piste de décollage de Zaventem dans le cadre du projet Diabolo? Sont-ils terminés? Le retard accumulé a-t-il été éliminé? Comment seront planifiés les travaux jusqu'à la mise en service prévue de la ligne pour juin 2012?

**10.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Les travaux de forage sont achevés et le retard a été résorbé. D'après le planning, tous les travaux, y compris les installations ferroviaires, devraient être terminés le 25 février 2012 afin que l'infrastructure puisse être mise en service à la mi-juin 2012.

*L'incident est clos.*

**11 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur**

**"les travaux du RER à Itterbeek (Dilbeek)" (n° 17041)**

**11.01 Michel Doomst** (CD&V): A ma grande surprise, il semble que les travaux de la station de traction d'Itterbeek pour le RER soient à nouveau paralysés, pour cause, apparemment de non-délivrance du permis de bâtir pour l'écran antibruit supplémentaire.

La ministre peut-elle communiquer l'état d'avancement des travaux? Quelles mesures sont prises pour limiter les nuisances sonores pour les riverains?

**11.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): À la suite d'une intervention de l'*Agentschap Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed* (Agence pour l'Aménagement du Territoire, la Politique du Logement et le Patrimoine Immobilier), Infrabel a introduit le 11 septembre 2009 une demande de permis d'urbanisme complémentaire en vue de la construction d'un mur antibruit additionnel. Même si ceci implique de disposer d'un permis d'urbanisme valable, Infrabel pense obtenir cette autorisation très prochainement. Dans l'attente de ce permis complémentaire, Infrabel a interrompu les travaux pour la deuxième fois le jeudi 29 octobre. Le permis n'est effectivement valable qu'à dater du 36<sup>e</sup> jour suivant le jour d'affichage de celui-ci sur le chantier. Ce n'est qu'alors que les travaux pourront reprendre.

Nous regrettons ces retards, mais nous sommes naturellement tenus au respect de la politique en matière de permis.

**11.03 Michel Doomst** (CD&V): L'obtention de ce permis ne posera peut-être aucun problème, mais l'enseignement que nous pouvons tirer de ces développements est que tout pourrait se dérouler de manière beaucoup plus simple.

*L'incident est clos.*

**12 Question de Mme Carine Lecomte à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains bondés du vendredi après-midi" (n° 17175)**

**12.01 Carine Lecomte** (MR): Les trains du vendredi après-midi sont bondés pendant l'année scolaire. À Namur, il s'agit véritablement de s'engouffrer dans le train, tant il y a de monde et de bagages entravant toute progression.

Les conditions générales pour le transport des voyageurs stipulent que le manque de place en deuxième classe ne permet pas au voyageur de s'installer en première classe de sa propre initiative et sans prévenir le personnel d'accompagnement. Cette dernière démarche s'apparente parfois au parcours du combattant.

Comment expliquer la confiscation de go-pass?

De quel pouvoir d'appréciation dispose l'accompagnateur? Quelle est la procédure quant à l'interpellation d'un voyageur en situation irrégulière?

La priorité, en terme d'objectifs de qualité, pour la SNCB, est que ses clients aient une chance raisonnable d'avoir une place assise en heure de pointe. Cette possibilité n'existe pas pour nombre d'étudiants le vendredi après-midi. Quelles mesures prendrez-vous et dans quel délai?

**12.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Avant de prendre place en première classe, le voyageur doit en avoir reçu l'autorisation de la part de l'accompagnateur de train, sans quoi le personnel d'accompagnement perçoit le prix d'un voyage en première classe au tarif normal majoré du montant forfaitaire prévu. Le Go Pass non valable est retiré à titre probant par le personnel d'accompagnement si le voyageur ne paie pas directement dans le train le montant dont il est redevable. Il est mentionné sur le constat d'irrégularités quelle ligne était litigieuse. Le voyageur dispose alors de 15 jours pour régulariser sa situation dans la gare qu'il a lui-même désignée. La valeur résiduelle du titre de transport retiré est restituée lors de la régularisation en gare ou prise en compte par le service central clientèle. L'accompagnateur dispose d'un pouvoir d'appréciation. En moyenne, aucune sur-occupation structurelle n'est constatée le vendredi entre 15 et 18 h, entre Namur et Arlon. Le train qui part à 15 h 41 de Namur vers Luxembourg est "fort juste" et devra peut-être être renforcé dans le futur.

À partir de décembre 2009, le train P qui part actuellement de Bruxelles-Nord à 16 h 06 vers Jemelle sera prolongé vers Luxembourg (alternative supplémentaire pour les voyageurs à destination d'Arlon).

**12.03 Carine Lecomte (MR):** Pour améliorer les conditions de travail et les conditions de voyage des usagers, il y a lieu d'augmenter le nombre de voitures.

*L'incident est clos.*

**13 Question de M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards et les suppressions de trains" (n° 17198)**

**13.01 Olivier Destrebecq (MR):** Vous n'ignorez pas les problèmes de retards et de suppression de trains que les navetteurs ont à subir quotidiennement. Depuis des semaines, les conditions se sont encore dégradées. Chaque jour apporte son lot d'avaries au matériel, de portes de voitures inaccessibles ou de suppressions de trains. Je pense aussi au manque de places assises.

Selon le site "www.navetteurs.be", au cours des six premiers mois de 2009, 8 797 trains ont été supprimés, soit 48 trains par jour. La cause de ces suppressions n'est pas toujours connue.

Est-ce que les pays qui endurent des conditions climatiques plus extrêmes que le nôtre connaissent les mêmes problèmes? La fréquence et la persistance de ces désagréments me laissent penser que la SNCB n'est pas victime d'événements occasionnels imprévisibles – ce qu'elle essaie continuellement de nous faire croire.

Confirmez-vous ces chiffres inquiétants? La fiabilité des nouveaux trains à double étage, censés apporter plus de confort, a-t-elle été appréciée? L'entretien du matériel est-il régulier et sa réparation est-elle durable? Peut-on enquêter sur cette situation et amener la SNCB à apporter les corrections nécessaires et l'empêcher de noyer le poisson au moyen d'excuses et de statistiques douteuses? Comment respecte-t-elle son contrat de gestion?

**13.02 Inge Vervotte, ministre (en français):** Une forte augmentation des retards causés par les avaries au matériel est effectivement observée depuis la mise en service des voitures à double étage M6.

Ces voitures ont été achetées après appel d'offres européen. Le cahier des charges prévoit des critères de fiabilité en nombre de pannes admises. Le suivi des garanties résulte de l'expérience de la SNCB dans d'autres dossiers d'achat de matériel roulant (enregistrement des avaries dans une base de données, analyse de celles-ci, organisation de réunions avec les constructeurs). Cette organisation a mis en évidence des problèmes pour lesquels les constructeurs ont apporté une solution satisfaisante. Certaines améliorations sont encore en cours.

La SNCB entretient son matériel roulant sur la base des instructions fournies par les constructeurs et de sa propre expérience. Aucune suppression de centres d'entretien n'est prévue.

Afin de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs, la SNCB a mis en service nombre de voitures à double étage, dont la traction est réalisée par des locomotives type 26 datant de 1983. Des adaptations ont aussi été exécutées sur les locomotives type 27. Ce matériel est très sensible à des avaries passagères et doit être suivi de très près. Actuellement, la SNCB augmente le nombre de trains composés de voitures à double étage. À l'avenir, la SNCB prévoit l'utilisation des nouvelles locomotives T18. Des améliorations suivront dès 2010.

Les motifs justifiant la suppression partielle ou complète d'un train peuvent être de différents ordres: obstruction de la voie, avaries au matériel roulant, conditions atmosphériques extrêmes ...

Afin de limiter les retards par effet boule de neige, pour les trains supprimés, le motif de la suppression est toujours connu. Ces données sont rigoureusement tenues à jour. Lorsque la cause de la suppression n'est pas immédiatement évidente, elle est établie après enquête et concertation entre les différentes sociétés de la SNCB.

Au deuxième trimestre 2009, 2,2 % des trains ont été supprimés. D'après le contrat de gestion, les trains supprimés doivent être intégrés dans le calcul de la ponctualité.

Le contrat de gestion d'Infrabel prévoit que le montant de la dotation d'exploitation annuelle dépendra de la ponctualité. Compte tenu des résultats de 2008, la partie variable de la dotation a été réduite.

La ponctualité est, pour moi, une priorité absolue, de même que la fiabilité du matériel ferroviaire. J'interviendrai pour organiser les améliorations nécessaires. Ce point était repris dans ma note politique.

**13.03 Olivier Destrebecq** (MR): Il faut éviter l'effet "boule de neige" et rendre au public un véritable service de qualité, sans transformer le voyage en phénomène problématique au quotidien. Encore aujourd'hui, des étudiants n'ont pas pu se rendre à leurs examens à Mons, parce que les trains ne circulaient pas, sans préavis.

**13.04 Camille Dieu** (PS): Que fait-on pour les questions non-posées aujourd'hui?

**13.05 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Je remets mes réponses écrites uniquement aux membres présents.

Le **président**: C'est un bon système.

*L'incident est clos.*

**14 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de distribution de la presse gratuite" (n° 17202)**

**14.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Chaque année en Wallonie, la publicité papier distribuée en toutes-boîtes représente 50 000 tonnes de papier. Des autocollants ont donc été créés par les autorités wallonnes à destination du public: "oui à la publicité mais non à la presse gratuite"; "non à la publicité mais oui à la presse gratuite"; "non à la publicité non à la presse gratuite" accompagné d'un système d'amendes.

Or, La Poste ne semble pas respecter ces autocollants: elle ne déposerait désormais plus la presse gratuite dans les boîtes sur lesquelles est apposé un autocollant quel qu'il soit! "La Poste ne peut faire la distinction entre les autocollants émis par les régions" a répondu un Account Manager Presse de La Poste à un organe de presse gratuite en région germanophone. Concrètement, la conséquence est que les citoyens retirent leur autocollant de leur boîte aux lettres et réenclenchent le cycle des déchets papiers!

Confirmez-vous ce changement d'attitude de la Poste face à la distribution de la presse gratuite? Sur quoi se base La Poste pour affirmer l'absence de différence entre la publicité et la presse gratuite et refuser la distribution des organes de presse gratuite chez les particuliers qui ne souhaitent plus de publicité? Que pensez-vous des conséquences économiques, démocratiques et environnementales de cette option? Pouvez-vous vous engager à ce que La Poste règle ce problème?

**14.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): La distribution d'envois toutes boîtes n'entre pas dans le champ du service universel et ne constitue pas une compétence exclusive de La Poste, mais un service en libre concurrence. Lorsqu'une boîte aux lettres est munie d'un autocollant "Non-Pub" ou encore "Publicité, non merci!", le facteur ne distribue ni les publicités ni la presse gratuite. Seules les informations publiques sont toujours distribuées. La Poste informe ses clients, éditeurs responsables ou déposants, de sa pratique en la matière.

En 2006, le gouvernement wallon a réglementé la distribution des envois toutes-boîtes. La Poste ne distribue ni publicité ni presse gratuite dans une boîte munie d'un autocollant, car il est impossible d'assurer un service de qualité en répartissant les envois en diverses catégories.

Selon les informations de La Poste, ses concurrents procèdent de la même manière. La Poste a fait des suggestions d'adaptation de la réglementation afin d'éviter ces écueils.

**14.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Si La Poste refuse de faire le tri entre presse gratuite et publicités, cela pourrait encourager les citoyens à retirer cet autocollant et ainsi rendre La Poste moins concurrentielle.

Philippe Henry, ministre en charge de l'Environnement à la Région wallonne vous a interpellé en la matière. J'appelle, pour ma part, à une concertation et à des solutions. Nombre de citoyens sont attachés à la presse gratuite, vecteur d'information.

**14.04 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): On lui enverra les suggestions d'adaptation de la réglementation demandées par La Poste et les autres concurrents.

**14.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): J'espère que vous pourrez aboutir à un accord. La Région wallonne approche le dossier en termes de coût environnemental.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 12 h 04.*