

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 01 februari 2010

Namiddag

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

du

LUNDI 01 février 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: Mevrouw Galant is afwezig. Haar vraag 17306 vervalt.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het sluikstort dat zich bevindt op het NMBS-terrein van de Wondelgemse Meersen te Gent" (nr. 17737)

01.01 Francis Van den Eynde (VB): In Gent is de NMBS sinds jaren eigenaar van de terreinen die men de Wondelgemse Meersen noemt. Die terreinen – waar nu Romazigeuners wonen – zijn in een belabberde toestand. De NMBS komt haar verplichtingen duidelijk niet na en zegt dat De Lijn, die het terrein zou kopen, voor de opruiming instaat. Er zou ook een burgemeestersbevel bestaan dat het Fonds voor Spoorweginfrastructuur het terrein moet opkuisen, maar er gebeurt niets. Kan de minister enig licht op deze zaak werpen, want maatregelen zijn dringend nodig?

01.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het terrein Wondelgemse Meersen is sinds eind 2004 geen eigendom meer van de NMBS-groep en deze is bijgevolg ook niet langer verantwoordelijk voor het onderhoud van deze terreinen. Het terrein werd toen overgedragen aan de nv Fonds voor Spoorweginfrastructuur en medio 2007 werd beslist dat De Lijn het zou onteigenen. Deze procedure heeft echter lang aangesleept.

Het FSI heeft nu concrete afspraken met De Lijn rond de verkoop en de staat van het terrein. Het FSI heeft al bij herhaling opruimingswerken laten uitvoeren door gespecialiseerde firma's. Na het plaatsen van een afsluiting moet er een definitieve opruimingsbeurt komen. Begin april zal De Lijn dus over de gronden beschikken.

01.03 Francis Van den Eynde (VB): De NMBS kruipt weer onder de paraplu. Als De Lijn pas in april eigenaar wordt, is nu het Fonds voor Spoorweginfrastructuur verantwoordelijk. Zij moeten instaan voor de netheid.

01.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het is het FSI dat afspraken met De Lijn en de stad Gent maakt. Ik ken de inhoud van die afspraken niet. Dat fonds valt trouwens niet onder mijn bevoegdheid – het is dus wel degelijk losgekoppeld van de NMBS – maar onder die van minister Reynders.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tarieven van een gecombineerde formule NMBS/cambio" (nr. 17774)

02.01 David Lavaux (cdH): Ingevolge de overeenkomst die in december met de NMBS-Holding gesloten werd, zullen er in de komende maanden bij verscheidene stations standplaatsen worden ingericht voor de deelauto's van cambio. Het aanbieden van deze formule voor autodelen bij de stations zou een nieuw publiek kunnen aantrekken voor het spoor. Het zou een positief effect kunnen hebben op de verkeersdrukte en het milieu.

Waarom werd er geen gecombineerde tariefformule NMBS-cambio uitgewerkt? Aan welke stations zou autodelen in 2010 mogelijk moeten worden?

02.02 Minister Inge Vervotte (Frans): In december 2009 werden er nieuwe cambiostandplaatsen in gebruik genomen bij de stations Brussel-Centraal, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem en Namen.

De NMBS-Holding en cambio zullen in 2010 onderzoeken of het opportuun is om op andere stationsparkings cambiostandplaatsen in te richten; zij zullen zich daarvoor baseren op marktonderzoek, de vraag van de gebruikers en het overleg met de lokale autoriteiten. Die mogelijkheid zal voor de volgende stations onderzocht worden: Brugge, Brussel-Noord, Brussel-Schuman, Etterbeek, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Kortrijk, Leuven, Luik-Guillemins, Luik-Paleis, Mechelen, Namen, Oostende en Ottignies.

Op termijn zullen er in ieder geval cambiostandplaatsen worden ingericht bij de 37 grootste stations met een parking. Het aantal cambioauto's hangt af van het klantenpotentieel en wordt afgestemd op de vraag. In de startfase gaat het om twee of drie auto's per station. De cambioauto's zijn altijd recente en zuinige modellen met een roetfilter, die beantwoorden aan de Euro 4-norm. We gaan momenteel na in hoeverre het mogelijk is om elektrische auto's aan te bieden.

Er zijn nog geen gecombineerde tariefformules. Eerst willen we evalueren of deze samenwerking succesvol is, en vervolgens zal er onderzocht worden of een gecombineerd aanbod met de NMBS interessant is.

De NMBS onderzoekt alle efficiënte combiformules met de trein en andere vervoersmiddelen, zoals de fiets, de metro, de bus of de auto, en zal dat ook in de toekomst doen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de halve slagbomen op overwegen" (nr. 17775)

03.01 David Lavaux (cdH): Dankzij het gebruik van volledige slagbomen kan het aantal ongevallen op overwegen aanmerkelijk worden beperkt. In België zijn heel wat overwegen echter nog steeds met halve slagbomen uitgerust. Als argument voor het behoud van die uitrusting wordt soms naar de doorgang van ziekenwagens verwezen. Dat houdt geen steek, aangezien op die manier meer personen in gevaar worden gebracht dan er moeten worden gered!

Hoeveel overwegen in ons land zijn nog met halve slagbomen uitgerust? Hoeveel ongevallen deden zich op die overwegen voor in 2008? Zult u aansturen op de vervanging door volledige slagbomen?

03.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het Infrabelnet telt 1.307 overwegen met halve slagbomen. In 2008 werden er 51 botsingen tussen een weggebruiker en een trein geregistreerd, waarvan 26 op een overweg met halve slagbomen.

Een overweg wordt niet veiliger door het plaatsen van volledige slagbomen. Een voertuig kan immers op de overweg zelf vast komen te zitten, tussen de slagbomen, en er is in dat geval een aangepast detectiesysteem nodig om de trein te laten stoppen, waardoor de overweg langer gesloten zou moeten blijven.

Dankzij de halve slagbomen kan een voertuig dat zich op de overweg bevindt als de slagbomen dichtgaan, nog veilig doorrijden. Voor de automobilisten die aan een overweg met halve slagbomen geneigd zouden zijn de signalisatie niet te respecteren, kan men passende voorzieningen treffen (middenbermen aan beide kanten vlak voor de overweg of camera's) om hen daarvan te weerhouden. Infrabel voert nu een pilotproject uit met camera's.

03.03 David Lavaux (cdH): Waarom zou men de halve slagbomen niet door volledige slagbomen vervangen? Als men overweegt middenbermen aan te leggen, vermoed ik dat dat in samenwerking met de Gewesten en de gemeenten zal gebeuren en dat zij niet alleen zullen moeten opdraaien voor de kosten. We blijven uitkijken naar mogelijke oplossingen om de situatie te verbeteren.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkonderbreking van de treinbestuurders te Bergen op 9 december 2009 en de wilde stakingen bij de NMBS" (nr. 17788)
- mevrouw **Ine Somers** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinstaking te Bergen" (nr. 17839)
- mevrouw **Ine Somers** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de minimale dienstverlening" (nr. 18552)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 18987)

De **voorzitter**: Mevrouw De Bue trekt haar vraag 17788 in.

04.01 Ine Somers (Open Vld): Op 9 december zijn de treinbestuurder van Bergen overgegaan tot een wilde staking. Zij eisen minder zware dienstroosters en een betere opleiding. Is de NMBS bereid om op deze vragen in te gaan? Zijn daar voldoende middelen voor? Op welke punten schiet de huidige opleiding te kort?

04.02 Jan Mortelmans (VB): Er zou een overleg bezig zijn om het systeem van de minimale dienstverlening in te voeren in de gevangenissen en bij andere overheidsbedrijven. Kan de minister dit toelichten? Klopt het dat hierover binnen de meerderheid onenigheid bestaat, of neemt de regering een eensgezind standpunt in? Blijft de minister bij haar eerder ingenomen standpunten?

04.03 Ine Somers (Open Vld): Er zouden onderhandelingen lopen om de minimale dienstverlening in te voeren in het gevangeniswezen en bij andere overheidsdiensten. Klopt dit? Vinden er gesprekken plaats met de vakbonden?

04.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS respecteert het reglement bij de opmaak van de dienstroosters. De directie ontving op 16 december 2009 de bestuurders van Bergen en heeft beloofd om hun voorstellen te onderzoeken. De opleidingsprogramma's worden vastgelegd in overleg met de vakbonden in de nationale raad voor opleidingen, dus dat gebeurt steeds in overleg met werknemers en werkgevers. Ook de beheersovereenkomst bevat een duidelijke doelstelling over opleiding. De nationale paritaire commissies volgen dit nauwgezet op.

Het organiseren van een minimale dienstverlening vereist een grondige reorganisatie. Onder het begrip 'minimale dienstverlening' wordt meestal begrepen: een verminderde frequentie en/of volume van het aantal diensten. Bij de organisatie van het woon-werkverkeer, de voornaamste bestaansreden van de binnenlandse reizigersdienst, is dit moeilijk. De reiziger is dan niet langer zeker dat hij op een aanvaardbare manier naar zijn werk of naar huis kan.

Vandaag is er vooral sprake van een beperkt aantal werkonderbrekingen bij de NMBS. Daarover bestaat een akkoord, dat door alle partijen gunstig wordt geëvalueerd. Het zijn de spontane acties die voor de grootste hinder zorgen. Met een protocol hebben we de impact van deze spontane werkonderbrekingen op het net proberen te beperken.

Wat houdt een minimale dienstverlening trouwens precies in: gaat het om één trein per uur op de hoofdassen? Er zullen duidelijke keuzes gemaakt moeten worden. Het is ook niet evident om dit op een veilige manier te organiseren.

Omdat er voor de aangekondigde stakingsacties een akkoord bestaat dat positief wordt geëvalueerd, worden

er momenteel geen gesprekken gevoerd met de vakorganisaties. We moeten vermijden dat we er zelf voor gaan zorgen dat er meer spontane acties uitbreken.

Bij De Post is er wel sprake van een gegarandeerde minimumdienst, uitgewerkt in artikel 7 van het vakbondsstatuut. De minimale dienstverlening omvat onder meer dringende taxipostzendingen, geneesmiddelen en radiografieën. De Post onderhandelt bovendien met de sociale partners over een aanpassing van de dienstverlening om nog beter te kunnen voldoen aan de behoeften van de klanten.

De overeenkomst tussen de Belgische Staat, De Post en de krantenuitgevers over de distributie van de kranten bevat een uitgebreide regeling voor de gevallen van dienstonderbreking. De Post neemt daarin een aantal verbintenissen tot vergoeding, bijstand en hulp op zich.

Bij Belgacom werd op vraag van de vakbonden de term 'minimale dienstverlening' geschrapt in het vakbondsstatuut om verwarring met het politieke debat te vermijden. Het statuut bepaalt enkel dat er bij een sociaal conflict wordt overlegd om de gewaarborgde dienstverlening inzake veiligheid te bepalen. Er werden ook afspraken gemaakt over die gegarandeerde dienstverlening.

Voor de minimale dienstverlening in de gevangenissen loopt een overleg met de sociale partners. De aandacht gaat vooral naar conflictbeheersing en een beperking van de impact van sociale conflicten, waarbij het door de NMBS-Groep gehanteerde model als inspiratiebron wordt gebruikt.

04.05 Ine Somers (Open Vld): De berichtgeving hierover was dus duidelijk niet altijd correct. De spontane acties zijn meestal toe te schrijven aan veiligheidsproblemen, dus die moeten goed opgevolgd worden.

04.06 Jan Mortelmans (VB): Mevrouw Somers herhaalt haar vraag om minimale dienstverlening dus niet.

We moeten natuurlijk niet alleen proberen om niet-aangekondigde acties te vermijden, we moeten ook kunnen zorgen voor een verzekerde dienstverlening als die acties er toch zijn. De minister laat een opening: als we een oplossing vinden voor de technische aspecten, staan we misschien toch niet zo ver van een akkoord als we soms wel denken.

04.07 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Iedereen doet uitspraken over minimale dienstverlening, maar niemand is in staat om uit te leggen wat dat voor de spoorwegen precies inhoudt.

04.08 Jan Mortelmans (VB): Daarover is al een hoorzitting geweest. Het systeem functioneert in de ons omringende landen.

04.09 Minister Inge Vervotte (Nederlands): We moeten voorzichtig zijn met vergelijkingen met andere landen, want er is vaak een verschil tussen de theorie en de praktijk en bovendien bestaan er grote verschillen inzake verkeersdichtheid en reizigersaantallen.

04.10 Ine Somers (Open Vld): Enerzijds is er de dienstverlening aan de reizigers, maar anderzijds is er ook het gebruik van het spoor door de concurrenten van de NMBS. In het verleden is het al gebeurd dat het spoor door acties niet bruikbaar was voor buitenlands vervoer- en goedertransport. Ook die dienstverlening zou gegarandeerd moeten worden.

De **voorzitter**: We zullen binnenkort de gelegenheid hebben om vragen te stellen aan buitenlandse collega's.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe vervoermiddel voor De Postbodes" (nr. 17804)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de deelname van de Belgische post in een Europees Green Post-project, de 'Free Duck'" (nr. 17805)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "De Postbedeling met de Free Ducks" (nr. 17848)

05.01 Jan Mortelmans (VB): De zogenaamde Free Duck is een hybride voertuigje dat De Post in het kader van een Europees project uittest. De vakbonden klagen over de onveiligheid, terwijl De Postbeambten enthousiast zijn. Wat is de bedoeling van de test? Wat waren de resultaten? Hoe wordt het project gefinancierd?

05.02 Patrick De Groote (N-VA): De Free Duck is een elektrisch wagentje zonder CO₂-uitstoot. De vakbonden staan er uiterst negatief tegenover, terwijl het personeel positief is. Voldoet het wagentje aan de veiligheidsvoorschriften? Wat zijn de ervaringen in het buitenland? Waarom neemt De Post deel aan dit project, terwijl al beslist was om elektrische fietsen te gaan gebruiken? Wat zijn de budgettaire gevolgen?

05.03 Ine Somers (Open Vld): Ik sluit mij aan bij de vorige vragen.

05.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De Post neemt deel aan een beperkt proefproject met een nieuw hybride voertuig, maar heeft geen plannen om dit voertuig ook aan te kopen. Het project wordt georganiseerd door PostEurop, een vereniging ter bevordering van de samenwerking tussen postoperatoren.

Het wagentje voldoet aan alle veiligheidsvoorschriften, beschikt over een Europese homologatie en is ingeschreven als bromfiets klasse B. De bestuurder moet een helm dragen en het wagentje is bedoeld voor een verkeersluwe omgeving.

Aangezien de testen nog bezig zijn, heb ik nog geen resultaten. De verschillende deelnemende landen zullen de resultaten bundelen voor een kosten-batenanalyse. De introductie van elektrische fietsen staat volledig los van dit project.

De Europese samenwerking heeft als doel om ervaringen uit te wisselen over het verkleinen van de ecologische impact voor postbedeling. Het project wordt ondersteund en grotendeels betaald door de Europese Unie, waardoor de budgettaire impact voor De Post erg klein is.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toestand bij B-Cargo" (nr. 17826)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 17827)
- de heer Paul Vanhie aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 17840)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 17864)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken van B-Cargo" (nr. 17897)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een stand van zaken bij B-Cargo - NMBS Logistics" (nr. 18171)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 18194)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 18327)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 18335)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 18337)

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

06.01 Jan Mortelmans (VB): De vakbonden en de directie van de NMBS zouden opnieuw overleggen over de herstructureringen bij B-Cargo. Zonder sociaal akkoord werd een dossier ingediend bij de Europese Commissie. We moeten oppassen dat we in dit dossier niet dezelfde richting uitgaan als in het ABX-dossier. De top van de NMBS moet zijn verantwoordelijkheid nemen. Kan de minister een toelichting geven en daar

een timing bij geven?

06.02 Patrick De Groote (N-VA): Gewezen minister van Ambtenarenzaken Vanackere hoopte op een consensus in het overleg met de vakbonden over B-Cargo. Kan de minister de plannen toelichten die bij de Europese Commissie ingediend zijn? Wat is de bedoeling inzake de beslissings- en kapitaalstructuur van de NMBS-groep? Welke personeelswijzigingen bij de rangeerders, treinbestuurders en onderhoudsmedewerkers worden er gepland? Hoe zullen de nieuwe bestuurders voor een onafhankelijk NMBS Logistics worden aangeduid?

06.03 Paul Vanhie (LDD): Wat is de stand van zaken in het dossier over B-Cargo?

06.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Wat zijn de hoofdlijnen van het dossier dat aan de Commissie werd overgezonden? Hoe staat het met het overleg met de vakbonden over het sociale luik van dit plan?

06.05 David Geerts (sp.a): Hoe zit het met de oprichting en financiering van NMBS Logistics? Klopt het dat de NMBS slechts voor maximum 6,9 procent zou participeren? Wat is de waarde van het plan dat werd ingediend bij de Europese Commissie, zonder dat er een sociaal akkoord over dat plan is? Klopt het dat er maximum 850 personeelsleden aan de slag zouden kunnen gaan bij het nieuwe filiaal? Kan de minister het industrieel plan toelichten, dat allesbepalend zal zijn voor de groei en het verspreid vervoer?

06.06 Ine Somers (Open Vld): Graag had ook ik van de minister een stand van zaken over B-Cargo gekregen. Hoe zal de filialisering precies worden aangepakt? Wat is het statuut van het dossier bij Europa? Binnen welke termijn mogen wij een oplossing verwachten?

06.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Het sociaal overleg is opnieuw opgestart. Wat is de stand van zaken? Graag kreeg ik ook toelichting over het dossier dat bij de Europese Commissie is ingediend. Wat zijn de verwachtingen van de minister over de afhandeling van dit dossier? Waarom worden de rangeeractiviteiten ondergebracht bij het nieuwe filiaal en niet bij Infrabel?

06.08 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik probeer mijn uitspraken zo voorzichtig mogelijk te houden, enerzijds om de sociale dialoog zo veel mogelijk slaagkansen te geven, anderzijds omdat ik moet opletten met informatie over commerciële aangelegenheden. Voor toekomstige antwoorden zal ik laten nagaan in hoeverre commerciële zaken, die niet onder de beheersovereenkomst vallen, tot het controlerecht van het Parlement behoren.

Ik heb niet gewacht op de crisis om de noodzaak van een herstructurering van de cargoactiviteiten aan te kaarten bij de NMBS. Eind 2008 heb ik een schrijven gericht aan alle betrokkenen en de raden van bestuur met de vraag een plan op te stellen om de activiteiten gezond te maken. Oorzaken van de problemen zijn uiteraard de liberalisering van het goederenvervoer en vervolgens de crisis.

De maatregelen zijn zowel van operationele aard, met name het nieuwe vervoersplan, en van financiële aard, doordat wij voor eind 2009 hebben gebruikgemaakt van het richtsnoer van de Europese Commissie om het goederenvervoer een laatste keer overheidsteun te geven.

Het dossier dat op 23 december 2009 bij de Europese Commissie is ingediend, bevat volgende krachtlijnen: juridische afscheiding van het goederenvervoer in een commerciële activiteit naar gemeen recht, de oprichting van een economische activiteit die ook de dochteronderneming IFBN-Expeditie bevat, de omvorming van een tak tot een concurrentiële activiteit in het kader van de open markt en de eenmalige overheidssteun. De filialisering is onvermijdelijk. De raden van bestuur van de NMBS en de holding hebben op 15 december hun akkoord hierover gegeven, maar wij hebben de Europese Commissie wel duidelijk laten weten dat de onderhandelingen over de uitvoering met de sociale partners nog aan de gang zijn.

Het kapitaal van het nieuwe filiaal zal 510 miljoen euro bedragen, waarvan 105 miljoen door de NMBS-Holding wordt aangebracht.

Het personeel van de werkplaatsen blijft bij de NMBS en wordt via een dienstverleningcontract aan het filiaal uitbesteed. De treinbestuurders, het personeel van de planning, het hoofdbestuur en de rangeeractiviteiten

kunnen verzoeken om over te gaan naar het filiaal. Zoniet worden de diensten door de NMBS aan het filiaal aangerekend. Op termijn moeten de activiteiten van het filiaal door contractuele personeelsleden worden uitgevoerd. Het niet-statutaire personeel wordt naar het filiaal overgeheveld. Over al deze zaken wordt echter nog onderhandeld met de vakbonden. Ook voor de overtallige personeelsleden, 449 voltijdse equivalenten, moet een oplossing worden gevonden binnen het sociaal overleg.

Er wordt gesuggereerd dat de rangeeractiviteiten ook onder Infrabel kunnen worden gebracht in plaats van onder het nieuwe filiaal. Alles heeft voor- en nadelen. De ene keuze zal de liberalisering versnellen, de andere keuze maakt de commerciële activiteit van NEWCO zo coherent mogelijk. Dat is de keuze die men moet maken. Voor ons telt dat de operationaliteit gegarandeerd moet blijven. Het is trouwens een illusie te denken dat de Infrabel-optie minder impact zou hebben op het personeel. In welke entiteit het personeel wordt opgenomen, is voor ons bespreekbaar, maar de financiële gezondmaking van de nieuwe onderneming is essentieel.

Wij willen zo veel mogelijk in overleg doen met de sociale partners, maar zij moeten ook begrijpen dat wij geen keuze hebben. Er is geen alternatief. Wij vragen hun medewerking om de begeleiding van het personeel zo goed mogelijk te laten verlopen. Wij begrijpen ook dat het niet evident is voor een vakorganisatie om daarin mee te gaan.

De tijd voor het sociale overleg werd in alle operationele managementplannen ingecalculleerd. Het zorgt dus niet voor vertraging, al moeten we wel werk maken van een snelle doorbraak in dit dossier.

06.09 Jan Mortelmans (VB): Het is misschien een goed idee om de diensten van het Kamer te vragen hoe ver wij kunnen gaan in ons controlerecht.

Ik steun de bedoelingen van de minister en ik heb er momenteel nog alle vertrouwen in dat de zaken in orde komen, maar ik hoop dat dit dossier geen tweede ABX wordt.

06.10 Patrick De Groote (N-VA): Het is een goede zaak dat de bonden weer rond te tafel willen gaan zitten. Er is inderdaad geen alternatief. Nu moeten we het sociaal overleg alle kansen geven.

06.11 Paul Vanhie (LDD): De visie van de minister komt zowat overeen met de onze, wat me zeer verheugt. Ik hoop dat haar strenge woorden ook ter ore zullen komen van de sociale partners, want die lijken er volgens persberichten een zootje van te maken, met onderlinge meningsverschillen en weinig orthodoxe pressiemiddelen. Ik hoop dat B-Cargo winstgevend wordt en de belastingbetaler aldus kan ontlasten, wat toch het belangrijkste doel is van de liberalisering.

06.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Hoe heeft de Commissie in voorkomend geval gereageerd op het overgelegde plan? Worden er hierover gesprekken gevoerd?

06.13 David Geerts (sp.a): Dit is inderdaad een commerciële activiteit, maar wel een die een impact heeft op de structuur en de rekeningen van de NMBS en op de financiële situatie van de holding. De Kamer heeft dus het recht om hierover vragen te stellen. De minister zegt terecht dat de gezondmaking van het filiaal belangrijk is om de toekomst te verzekeren, maar ik vraag me af in hoeverre het industriële plan overeenstemt met de realiteit. In 2010 wordt een groei in de cargo gebudgetteerd van 35 à 40 procent, terwijl het volume in 2009 is gedaald met 65 procent. Een realistisch scenario is volgens mij enorm belangrijk voor de financiering van de maatschappij en wij moeten hier dan ook op blijven terugkomen.

06.14 Ine Somers (Open Vld): Het belangrijkste is dat de gesprekken opnieuw werden opgestart. Er is een dossier ingediend bij Europa en alle partijen moeten beseffen dat er geen alternatief is. Ik hoop dan ook op een positieve uitkomst.

06.15 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb opmerkingen gemaakt over de rangeeractiviteiten het transport als zodanig, omdat dit volgens mij zowel operationele als financiële voordelen oplevert voor het nieuwe filiaal.

Ik begrijp echter dat de voordelen nauwkeurig moeten worden afgewogen tegen de strategische nadelen. Laten we hopen dat het sociaal overleg snel resultaten oplevert.

06.16 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De heer Geerts mag niet alles door elkaar halen. Er wordt hierbij geen belastinggeld aangewend, het gaat om geld van de holding. Het nieuwe filiaal is een organisatie met een raad van bestuur waarin geen overheidsbestuurders zitten, waarvoor ik als voogdijminister bijgevolg geen verantwoordelijkheid draag en waarover ik dus ook geen visie zal formuleren of uitspraken zal doen.

Ik wil niet de perceptie creëren dat wij in dergelijke omstandigheden invloed of macht kunnen uitoefenen, want dat is niet zo.

06.17 **David Geerts** (sp.a): Dit was geen beschuldiging. Ik heb alleen vastgesteld dat ook in het verslag van het college van commissarissen staat dat er geld van commerciële activiteiten op de openbare dienstverlening wordt geboekt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 17831 van de heer Doomst wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Het is een gecombineerde vraag met een vraag van de heer Geerts. In de nieuwe richtlijnen staat dat als iemand van de gekoppelde vraagstellers niet aanwezig kan zijn, de vraag per definitie wordt ingetrokken.

06.18 **Maya Detiège** (sp.a): Als een gekoppelde vraag niet aan bod komt omwille van de afwezigheid van een van de vraagstellers, moet de andere indiener toch de kans krijgen om zijn vraag te stellen.

De **voorzitter**: De vraag kan altijd gesteld worden door degenen die aanwezig zijn. De afwezigen hebben ongelijk.

06.19 **Maya Detiège** (sp.a): Daarmee kan ik wel akkoord gaan.

06.20 **Camille Dieu** (PS): In de informatie die de heer Van den Bossche heeft gestuurd, staat niet vermeld dat de hele vraag wordt geschrapt als een van ons afwezig is.

De **voorzitter**: Dat was een misverstand, de heer Geerts mag zijn vraag stellen.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertraging op de Thalyslijn Brussel-Amsterdam" (nr. 17831)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stilvallen van een Thalystrein bij kruising met een andere Thalystrein aan de Belgisch-Nederlandse grens" (nr. 17893)

07.01 **David Geerts** (sp.a): Thalystreinen op de lijn naar Amsterdam vallen blijkbaar stil wanneer ze elkaar kruisen. Is dit probleem al opgelost? Wat is de economische schade ervan? Waarom werd dit niet ontdekt tijdens de testfase?

07.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De vertragingen zijn te wijten aan problemen met het ETCS-systeem aan de Belgisch-Nederlandse grens op het moment van omschakeling van het ene net naar het andere, waar tegenstrijdige elektronische signalisatie-informatie wordt gegenereerd als twee treinen elkaar kruisen. Als voorlopige oplossing werd een snelheidsbeperking opgelegd van 140 kilometer per uur op het Nederlandse net en werden kruisingen aan grenssecties zoveel mogelijk vermeden. Een technische oplossing heeft het probleem verholpen sinds vorige week donderdag. Aangezien de problemen zich voordeden op het Nederlandse spoorwegnet, kan de NMBS niet zeggen waarom dit niet werd ontdekt in de testfase.

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nv Belgian Mobility Card" (nr. 17837)
- mevrouw Annick Ponthier aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het elektronisch mobiliteitsticket" (nr. 18404)
- mevrouw Maya Detiège aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onhandige formaat van de treinabonnementen" (nr. 18665)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de MOBIB-kaart" (nr. 18945)

08.01 Ine Somers (Open Vld): Een nieuwe vennootschap, de NV Belgian Mobility Card, zou worden opgericht om de ticketsystemen van de vier Belgische vervoermaatschappijen op elkaar af te stemmen. Klopt dat en wat zijn de concrete taken van deze vennootschap? Hoe zal de financiering worden geregeld?

08.02 Annick Ponthier (VB): Bij De Lijn zal het papieren vervoerbewijs worden vervangen door een chipkaart, iets wat Brussel al heeft met de Mobib. Daarmee wordt de rit betaald, en de reiziger geregistreerd en geteld. Dit lijkt mij ook voor de NMBS een nuttig instrument om haar dienstverlening aan de reiziger te optimaliseren. Het systeem zou tevens een eenvormig mobiliteitsticket mogelijk kunnen maken voor alle openbare vervoernetten van het land. Werd daarover al overlegd en met wie? Zijn er momenteel al proefprojecten met betrekking tot dit systeem? Met welke eventuele eerste resultaten?

08.03 Maya Detiège (sp.a): In afwachting van de elektronische kaart zou de lay-out van de huidige abonnementskaarten worden gewijzigd. Het formaat van die kaarten zou echter nog groter zijn dan de huidige documenten, die al niet passen in een normale portefeuille, waardoor ze snel verslijten en ook sneller verloren raken.

Men zou de nieuwe elektronische kaart op zeer korte termijn kunnen invoeren. Ik lees in *Metro* dat de vier Belgische vervoermaatschappijen het eens zijn over het systeem voor een eenvormig vervoersbewijs en dat daartoe reeds een gemeenschappelijke dochteronderneming werd opgericht. Wat is de timing? De NMBS is in januari begonnen met een proefproject met het digitale abonnement. Wanneer wordt dat geëvalueerd?

Het platform Calypso, waar nu voor gekozen wordt, zou niet compatibel zijn met de elektronische identiteitskaart. Ik vind dit een gemiste kans. Die koppeling moet in de toekomst zeker mogelijk zijn.

08.04 Linda Musin (PS): Op 19 januari kondigde de MIVB aan dat reizigers met een maandabonnement zullen overschakelen op de MOBIB-chipkaart. Over de participatie van de NMBS-Groep heerst er echter nog de grootste onduidelijkheid. In uw beleidsnota stelde u dat de MOBIB-kaart per 1 januari 2010 zou worden ingevoerd voor de gecombineerde abonnementen of tickets van de NMBS en de MIVB, en snel zou worden uitgebreid tot de andere NMBS-vervoersbewijzen, en de combitickets met De Lijn en de TEC. Op 4 januari was er in de pers enkel nog sprake van een testfase voor reizigers met een combiticket MIVB/NMBS.

Wat is de stand van zaken? Wanneer zal de MOBIB-kaart gebruikt kunnen worden door de NMBS-pendelaars? Wat is de stand van de besprekingen met de TEC en De Lijn? Vormt het vereiste budget voor de gebruiknaam van de MOBIB-kaart nog altijd een rem op de plannen van de NMBS?

08.05 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Er zal inderdaad binnenkort een nieuwe vennootschap nv Belgian Mobility Card opgericht worden om een gemeenschappelijk systeem voor de vervoersbewijzen te ontwikkelen. De taken van Belgian Mobility Card zullen dus voornamelijk technisch van aard zijn: de functies van de chipkaart bepalen, de registratie van de toestellen, et cetera. Elke vervoersmaatschappij is voor 25 procent aandeelhouder van de nieuwe maatschappij en stort dus 15.375 euro. Voor de rest zullen de jaarlijkse financiële behoeften voor de werking van de vennootschap aan de vier oprichtende maatschappijen worden gefactureerd.

De eind 2009 gewijzigde lay-out van de treinkaarten moest de kaarten minder gevoelig maken voor beschadiging. Een en ander had ook te maken met het inzetten van printers en plastificeermachines bij de NMBS. Zolang de NMBS en de overige vervoersmaatschappijen niet over een ander leessysteem voor de controle beschikken en de visuele controle blijven toepassen, zal het huidige kaartformaat behouden blijven. Alle informatie moet immers vlot leesbaar blijven.

Niet alleen de *front office*, maar ook de hele *back office* wijzigt bij de invoering van een chipkaart. Daarom moeten we omzichtig en stap voor stap te werk gaan.

Hierover werd op directieniveau overlegd tussen de NMBS en de andere maatschappijen van openbaar vervoer.

De NMBS heeft al een aantal belangrijke stappen gezet. Zo werd er voorrang gegeven aan de klanten van NMBS en MIVB, en aan de problemen met de afsluiting van de metro begin juni 2010. Alle systemen van loketverkoop werden uitgerust met toestellen om de chipkaart uit te geven en te laden. Sinds eind november 2009 zijn er wegwerpchipkaarten die de biljetten NMBS + MIVB voor toevallige klanten vervangen. De 70.000 pendelaars met een gecombineerde treinkaart NMBS/MIVB moeten wachten tot begin maart 2010. Er zal vanaf mei 2010 een gelijkaardige technische oplossing worden uitgewerkt voor de biljetten B-Dagtrips + MIVB.

Parallel met dit project begon er half januari een test met een chipkaart bij de houders van treinkaarten op de lijn Charleroi-Antwerpen. Zowel het NMBS- als het MIVB-deel van het traject staan op de kaart. Deze test duurt zes maanden en wil nagaan of de controle die met deze technologie gepaard gaat, verenigbaar is met de gangbare controle nu. Het project wordt geregeld geëvalueerd. De eindevaluatie volgt in september 2010. De resultaten van de test zullen het vervolg van het project bepalen.

(Frans) Het gaat eigenlijk niet om een eengemaakt vervoerbewijs, maar wel om één enkele drager.

Het project is afhankelijk van de aanwezigheid van de hardware waarmee de TEC en De Lijn die vervoerbewijzen in hun voertuigen kunnen afgeven, 'afstempelen' en controleren. De migratie van de gecombineerde kaarten NMBS/De Lijn en de TEC kan pas van start gaan wanneer alle voertuigen van de verschillende maatschappijen over de nodige uitrusting beschikken om de chipkaart te controleren en 'af te stempelen'. Mijn voorganger en ikzelf hebben steeds gezegd dat we verwachtten dat het eengemaakte vervoerbewijs voor de vier maatschappijen omstreeks 2012 zou worden ingevoerd, maar dat een en ander afhankelijk was van de evolutie bij de TEC en De Lijn.

De twee lopende projecten (chipkaart voor de huidige houders van een NMBS- en een MIVB-kaart en voor de NMBS- en MIVB-vervoerbewijzen én de test met de geïntegreerde chipkaart op de lijn Charleroi-Antwerpen) zijn goed voor een bedrag van ongeveer 1,5 miljoen euro. De eventuele latere fases van het 'chipkaartproject', die zwaardere investeringen zullen vergen, moeten nog worden begroot.

Men zou dan bij de controle van zo'n kaart in de trein een databank moeten raadplegen om te weten welke vervoersrechten er aan de identiteitskaart gekoppeld zijn. Dat is veel te tijdrovend. Bovendien is het met de elektronische identiteitskaart niet mogelijk om de intermodaliteit met de regionale vervoermaatschappijen te verwezenlijken.

We zijn wel degelijk voluntaristisch in dit project, maar *en cours de route* stellen wij vast dat we rekening moeten houden met heel wat ingewikkelde nevenaspecten: de reizigersstromen, de veiligheid, de controles, het zwartrijden, de administratieve boetes. Dat zal in de testfase ook allemaal bekeken moeten worden. Misschien moet deze commissie bijkomende uitleg vragen aan technisch meer onderlegde mensen.

08.06 Ine Somers (Open Vld): De kwestie is inderdaad complexer dan velen denken. Met alle aspecten moet rekening worden gehouden.

08.07 Annick Ponthier (VB): De vele proefprojecten kunnen alle problemen aan het licht brengen. Zo wordt duidelijk of de kostprijs van dit alles opweegt tegen de kostenbesparingen die het eenvormige ticket zou opleveren.

08.08 Maya Detiège (sp.a): De reizigers moeten weten dat er een nieuw ticket komt en ook wanneer dat er komt. Het lijkt me uiteindelijk toch logisch om dit ticket te koppelen aan de elektronische identiteitskaart zodra dit technisch mogelijk is.

08.09 Linda Musin (PS): Het is een interessant en complex dossier. We zullen het nauwgezet blijven volgen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van De Postbedeling in Waasmunster" (nr. 17838)

09.01 Ine Somers (Open Vld): Er zouden heel wat problemen zijn met De Postbedeling in Waasmunster. Kan de minister dit bevestigen en verklaren?

Voorzitter: Ludo Van Campenhout.

09.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Volgens De Post is er geen algemeen probleem met De Postbedeling in Waasmunster. Het bedrijf kampt er wel met een voortdurend personeelstekort. Er moet geregeld een beroep worden gedaan op uitzendkrachten, die door de nabijheid van de Antwerpse haven niet altijd eenvoudig te vinden zijn.

Het grote personeelsverloop heeft een invloed op de kwaliteit van de uitreiking: de uitzendkrachten krijgen een volwaardige opleiding, maar zijn minder vertrouwd met het terrein. Daarnaast zorgen ook de weersomstandigheden de laatste tijd geregeld voor problemen.

Ik vraag De Post om aandacht te blijven besteden aan deze problemen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer Gilkinet heeft zijn vraag nr. 17846 ingetrokken.

10 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dominante positie van Belgacom op de Belgische professionele markt" (nr. 17849)

10.01 Ine Somers (Open Vld): Uit een studie van het tijdschrift *Data News* blijkt dat Belgacom een dominante rol blijft spelen op de telecommarkt. Het tijdschrift wijt dit aan de meerderheidsparticipatie van de overheid in Belgacom, de moeilijkheidsgraad voor nieuwe spelers om de markt te betreden en de overstapproblemen voor eindgebruikers. Erkent de minister deze kritiek? Vreest zij geen Europese kritiek?

10.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Belgacom werd op de telecommarkt aangeduid als een operator met een aanmerkelijke marktmacht op basis van een sectoraal recht voor verschillende markten. Belgacom betwist en betreurt wel het feit dat de kabel niet in aanmerking komt voor de aanduiding als operator met aanmerkelijke marktmacht in de breedbandgroothandelsmarkt.

Belgacom is op alle vlak een sterk gereguleerde onderneming. Er zijn niet alleen de bindende beslissingen van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT), maar ook de verplichtingen op het vlak van de universele dienstverlening.

Op de mobiele markt genieten Mobistar en Base aanzienlijk hogere interconnectietarieven dan Belgacom, terwijl voor veel mobiele operatoren in het buitenland identieke determinatietarieven gelden, en dit met de goedkeuring van de Europese Commissie. We moeten dan ook voorzichtig zijn met uitspraken dat Belgacom als overheidsbedrijf wordt bevoordeeld. Nuance is hier op zijn plaats.

De volledige liberalisering van de elektronische communicatie werd in 1998 van kracht, wat meteen leidde tot de toetreding van alternatieve operatoren. In de loop der tijd werden verschillende mechanismen ingevoerd om het Belgacomnetwerk open te stellen. Het BIPT definieerde alle prijzen op basis van het principe van kostenoriëntering. Al het nodige werd dus gedaan om de alternatieve operatoren toegang te geven tot de markt.

De alternatieve operatoren hebben natuurlijk strategische keuzes moeten maken. Telenet, dat zich heeft ontwikkeld vanuit een historisch monopolie op de televisiekabel, was logischerwijs eerst vooral geïnteresseerd in het residentiële segment. Telenet heeft vandaag een sterkere positie in de toegang tot het internet dan Belgacom. Base heeft er intussen voor gekozen om niet te investeren in het professionele

mobiele segment, terwijl Mobistar daar zeer actief in is.

Ik vertrouw erop dat het BIPT en de nieuwe raad garant staan voor evenredige mededingingsvoorwaarden. Dit zou Europese kritiek moeten voorkomen.

Voor 99,85 procent van de bevolking is breedbandinternet bereikbaar, dus ons land hoeft zich niet te schamen. Wij blijven natuurlijk de nodige inspanningen leveren.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de accumulatie van de vertragingen op lijn 161-162 die blijkbaar aan de multiplexing zijn te wijten" (nr. 17853)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsproblemen bij dubbeldektreinen" (nr. 18838)
- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de modernisering van de lijnen 161-162" (nr. 18879)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen die veroorzaakt worden door veelvuldige defecten aan rollend materieel van de NMBS" (nr. 18886)
- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen met de dubbeldeksrijtuigen van de NMBS" (nr. 18896)
- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gebrekkige werking van het rollend materieel bij de NMBS" (nr. 18967)

11.01 François Bellot (MR): De NMBS gebruikt sinds kort het multiplexsysteem voor de exploitatie van haar passagierstreinen. Locomotieven van reeks 27 worden aangepast om als tweerichtingsmaterieel te kunnen worden ingezet met stuurstandrijtuigen (M6-dubbeldeksrijtuigen), door middel van een multiplexsysteem waarmee het tractievoertuig dat op het traject wordt aangekoppeld, gecontroleerd kan worden. Zo bestaat de IC-trein van Namen van 06.51 uur uit twee treinen die op het traject worden samengekoppeld: de ene trein komt uit Dinant, de andere uit Luik.

Naar verluidt is het moeilijk de trein in gang te zetten, en dat zou te wijten zijn aan het feit dat het voertuig aan kop de tussenliggende tractievoertuigen maar moeilijk kan trekken. Voorts worden sommige piekuurtreinen getrokken door elektrische motorwagens van reeks 20, die uit de jaren 70 dateren en vaak defecten vertonen.

Wat zal de NMBS doen om het multiplexsysteem betrouwbaarder te maken en de motorwagens van reeks 20 te vervangen?

Een intern onderzoek van de NMBS wijst uit dat er veel technische problemen zijn met de M6-dubbeldeksrijtuigen, vooral met deuren die niet sluiten of juist niet willen opengaan. Dat veroorzaakt regelmatig vertragingen - soms worden treinen zelfs afgeschaft - en zorgt voor zeer onveilige situaties voor de passagiers.

Is de constructeur van de M6-rijtuigen hiervoor aansprakelijk? Heeft de NMBS die rijtuigen niet goed onderhouden? Hoe zal de NMBS die defecten, die de treinreizigers in gevaar kunnen brengen, verhelpen?

11.02 Patrick De Groote (N-VA): Een intern NMBS-onderzoek zou hebben aangetoond dat er heel wat mankementen zijn met het functioneren van de deuren bij dubbeldektreinen. Sommige deuren gaan open als dat niet moet, andere blijven weer toe als ze moeten openen.

Kan de minister de inhoud en de conclusies van dit onderzoek meedelen? Zijn de problemen op te lossen en wat zal dit kosten? Welke beleidsconclusies trekken de minister en de NMBS? Wat is de procedure bij dit soort van problemen?

11.03 Camille Dieu (PS): Er zijn geregeld problemen met de M6-dubbeldeksrijtuigen. Zo gaan de deuren soms open terwijl de trein rijdt, of gaan ze net niet open in het station! De NMBS had beloofd het nodige te

doen om die problemen te verhelpen. Tussen juni en december heeft de NMBS 117 fiches in verband met defecten aan de onderhoudsdienst gestuurd!

Weet men nu duidelijk waar er precies moet worden ingegrepen?

Welke maatregelen worden of werden er door de NMBS genomen?

11.04 David Lavaux (cdH): De nieuwe M6-rijtuigen werden onlangs ingezet op de lijn Binche-Brussel-Louvain-la-Neuve; de technische problemen met deze rijtuigen hebben voor heel wat moeilijkheden en ongemak gezorgd.

De cijfers bevestigen dat de meeste treinvertragingen veroorzaakt worden door defect rollend materieel. Zijn er nog andere defecten dan de problemen met de M6-rijtuigen?

Welke andere problemen met de NMBS-uitrusting zorgen er voor vertragingen?

Wat wordt er ondernomen om die technische problemen op te lossen?

Wordt de procedure voor het centraliseren en verwerken van de informatie die voor de M6-rijtuigen werd ingevoerd, op al het materieel toegepast?

Welke oplossingen worden er voorgesteld, en wat is het bijbehorende prijskaartje?

11.05 Minister Inge Vervotte (Frans): Dankzij de M6-dubbeldeksrijtuigen neemt de capaciteit van de treinen aanmerkelijk toe. Met het oog op een optimale exploitatie moet het materieel in beide richtingen kunnen rijden en splitsbaar zijn.

De NMBS zet nu als tijdelijke oplossing locomotieven van het type 27 en 20 in. Die combinatie is defectgevoeliger. De indienstneming van 120 nieuwe locomotieven, waarvan sommige uitgerust zijn met een automatische koppeling, is gepland voor 2010-2011.

(Nederlands) Na de vaststellingen van de onderhoudsdiensten en de treinbegeleiders heeft de NMBS een systeem uitgewerkt om de problemen met de deuren te onderzoeken. Tijdens dit onderzoek werd er een honderdtal incidenten vastgesteld. Het is niet bekend hoeveel vertragingen er hierdoor werden veroorzaakt.

(Frans) Met het huidige computersysteem is het niet mogelijk om te bepalen om welk type materieel of defect het gaat.

(Nederlands) Uit het onderzoek is gebleken dat geen enkel defect veroorzaakt werd door een probleem met het ontwerp van de treinen. Er werden wel verbeteringen voorgesteld en aandachtspunten voor het onderhoud opgesteld. Het veiligheidsniveau van de deuren van de dubbeldekstreinen is even goed als dat van andere rijtuigen.

(Frans) De technische problemen betreffen in de eerste plaats de bediening van de deuren en de convertoren.

(Nederlands) Uit het onderzoek concludeert de NMBS dat de deuren vaak op de proef worden gesteld en dus de nodige aandacht vragen. De technologische vooruitgang op het vlak van veiligheid en controle kan ervoor zorgen dat er sneller defecten zijn. De NMBS heeft procedures ontwikkeld om de veiligheid te verbeteren. Als de treinbegeleider een openstaande deur vaststelt, zal hij de trein onmiddellijk doen stoppen en de deur manueel sluiten. De technische diensten worden geïnformeerd over de herstelling van de deuren.

(Frans) De M6-rijtuigen zijn in globo niet onveiliger dan het overige rollend materieel van de NMBS. De technische diensten van de NMBS blijven de aandacht gevestigd houden op deze problemen. Tijdens vergaderingen in het kader van de garantie wijzen ze de constructeur constant op de problemen, teneinde technische oplossingen te vinden.

(Nederlands) De toestand wordt systematisch opgevolgd en er wordt overlegd met de constructeurs.

(Frans) Bij de ingebruikname van de rijtuigen wordt erop toegezien dat de waarborg wordt nageleefd. Met het oog daarop worden de defecten geanalyseerd om de exacte oorzaken ervan te achterhalen. De constructeurs zijn dan verplicht de problemen te verhelpen. De aanpassingen gebeuren echter over relatief lange periodes.

De afgelopen weken hebben er zich bijzonder veel incidenten voorgedaan als gevolg van de slechte weersomstandigheden, wat de gemiddelde stiptheidscijfers voor 2009 sterk heeft beïnvloed. De belangrijkste

oorzaken van de storingen en vertragingen, met name tijdens de winterperiode, zijn het insijpelen van sneeuw in de diverse kasten die onder de rijtuigen en opzij zijn aangebracht, sneeuwophopingen tussen de verschillende controlemechanismen, het bevriezen van de stroomafnemers en de voortijdige slijtage van contactonderdelen.

Buiten deze winterprik werden sommige vertragingen ook veroorzaakt door de verouderde staat van het materieel. De technische diensten van de NMBS volgen de toestand op de voet.

(Nederlands) Op politiek niveau wordt een analyse gemaakt van de oorzaken. Voor zowel het nieuwe als het oude materieel worden er specifieke actieplannen opgesteld. Het is vervelend voor iedereen dat we in zo'n grote mate afhankelijk zijn van de constructeurs, maar waar het kan proberen we oplossingen en verbeteringen aan te brengen.

11.06 François Bellot (MR): Door de toename van het aantal reizigers moet de NMBS nieuw materieel aanschaffen. Toch baart het feit dat bepaalde incidenten zich keer op keer voordoen ons zorgen. Er werden uiteraard procedures uitgewerkt om aan die incidenten het hoofd te bieden, en er werd nieuw materieel aangekocht, maar het blijft wachten op de levering ervan. Het "multiplexingsysteem" kan niet constant blijven proefdraaien. Er moeten definitieve oplossingen worden uitgewerkt.

11.07 Patrick De Groote (N-VA): Ik ben blij dat de problemen nu kordaat worden aangepakt en dat er reeds verbeteringen zijn aangebracht aan de meeste wagons om de problemen met de deuren te verhelpen. Ik ben ook verheugd ter horen dat er wel degelijk een procedure bestaat bij dergelijke problemen.

11.08 Camille Dieu (PS): Ik heb niet gehoord dat er geen enkel probleem meer zou zijn met de M6-rijtuigen wat het openen van de deuren betreft, maar wel dat de deuren aan een groot aantal tests zullen worden onderworpen. Mochten de deuren tijdens de spitsuren echter opengaan in een bocht terwijl er reizigers rechtstaan op het balkon, dan zou dat rampzalige gevolgen kunnen hebben. Men kan zich dergelijke ongelukken niet veroorloven.

Wat de constructeur betreft, zouden er in het bestek met betrekking tot dat criterium strengere voorwaarden moeten worden opgenomen. Indien dat het geval is, dan begrijp ik niet waarom men daar de constructeur niet op aanspreekt.

11.09 Minister Inge Vervotte *(Nederlands)*: Zonder de zaken te willen minimaliseren, wil ik toch beklemtonen dat er geen algemeen probleem is waardoor de deuren te allen tijde open kunnen gaan. Het gaat om een probleem als gevolg van ijsvorming op bepaalde onderdelen. Dat probleem is besproken met de constructeur en is verholpen.

11.10 David Lavaux (cdH): Uw zeer volledige antwoord toont aan dat dit probleem u ter harte gaat en dat u tracht het zo snel mogelijk op te lossen. Dat wens ik de pendelaars ook toe.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer **Xavier Baeselen** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de datum van ingebruikname van de GEN-halte Arcaden in Watermaal-Bosvoorde" (nr. 17876)
- mevrouw **Zoé Genot** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de datum van ingebruikname van de halte Arcaden in Watermaal-Bosvoorde" (nr. 18391)

12.01 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Tussen 2005 en 2009 werd in Watermaal-Bosvoorde de stopplaats Arcaden aangelegd. De werkzaamheden zijn afgerond en de volledige inrichting is gebruiksklaar.

Op een reeks door Infrabel georganiseerde informatieavonden in mei 2005 werd gezegd dat de stopplaats Arcaden in 2012 in gebruik zou worden genomen. Volgens bepaalde berichten zou de stopplaats echter niet voor 2016 in dienst worden gesteld. Sommigen vragen zich zelfs af of er überhaupt ooit treinen zullen stoppen in Arcaden.

Hoe staan de zaken er precies voor? Bevestigt u dat de stopplaats Arcaden in Watermaal-Bosvoorde effectief in 2012 in gebruik zal worden genomen? Zo niet, wanneer zal de inrichting dan wel in gebruik worden genomen? Bent u van plan de treinen op de huidige lijn 26 aan de stopplaats Arcaden te laten stoppen, in afwachting van de indienststelling van het GEN?

12.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De berichten die u hebt opgevangen zijn juist. De werken aan de stopplaats Arcaden zijn inderdaad al enkele maanden afgerond. Een treindienst met halte aan de stopplaats Arcaden vooronderstelt evenwel ook andere componenten van het GEN, die bij gebrek aan een bouwvergunning niet tegelijkertijd konden worden aangelegd. De vergunning is nu uitgereikt; de werken kunnen in de lente van 2010 van start gaan en zullen lopen tot begin 2014. Tot dan kunnen er geen reizigerstreinen stoppen aan de stopplaats Arcaden.

12.03 **Zoé Genot** (*Ecolo-Groen!*): Wij krijgen de indruk dat we naar *Les grands travaux inutiles* kijken, het bekende tv-programma over de grote nutteloze werken. Het wordt moeilijk om de buurtbewoners ervan te overtuigen dat deze werken nuttig zijn, wanneer ze afgewerkte stations er in de werkelijkheid ongebruikt bij zien liggen.

12.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik begrijp de woede van mevrouw Genot. Ik zal de NMBS en Infrabel vragen of het niet mogelijk is het probleem te verhelpen.

12.05 **Zoé Genot** (*Ecolo-Groen!*): Ik zal u over een half jaar opnieuw ondervragen, in de hoop dat u dan beter nieuws voor mij heeft.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een proefproject van elektrische wagens bij De Post" (nr. 17894)

13.01 **David Geerts** (sp.a): Volgens vervoersexperts zou het gebruik van elektrische wagens voor post- en koeriersdiensten in de steden een goede zaak zijn. Het gebruik zou vijf keer goedkoper zijn per gereden kilometer. Is de minister bereid te laten onderzoeken of een deel van het wagenpark van De Post kan worden vervangen door elektrische wagens?

13.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De Post heeft de ambitie om de CO₂-uitstoot tegen 2012 met 35 procent te verminderen en het energieverbruik met 10 procent. Het is dan ook de bedoeling om vanaf 2011 over te schakelen op elektrische of hybride voertuigen, op voorwaarde dat de resultaten van de praktijktesten positief zijn, de beschikbaarheid van deze voertuigen stijgt en de kostprijs ervan daalt. De tests, die nu al op kleine schaal worden georganiseerd, worden in de loop van dit jaar in ieder geval uitgebreid. Het Franse postbedrijf en TNT hebben trouwens dezelfde strategische beslissing genomen.

In een twintigtal kantoren loopt momenteel een project met elektrische fietsen als alternatief voor bromfietsen. Op voorwaarde van een positieve evaluatie dit voorjaar, zal De Post vanaf de zomer alvast overschakelen op elektrische fietsen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Antwerpse Zuidstation" (nr. 17925)

14.01 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Het befaamde Antwerpse Zuidstation is dringend toe aan een opwaardering. De mogelijke bouw van een nabijgelegen voetbalstadion en andere nieuwe ontwikkelingen kunnen daartoe een nieuwe impuls geven, maar ook moet de rol worden bekeken die het Zuidstation kan spelen als schakel in het Antwerpse Gewestelijk Expressnet (A-GEN). Welke rol wil de NMBS toebedelen aan het Zuidstation? Welke timing hanteert men daarbij?

14.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Antwerpen-Zuid is het op twee na belangrijkste station in de Antwerpse agglomeratie en het is strategisch gelegen. De NMBS biedt er momenteel 143 treinen per

werkdag aan en wil het station in de toekomst optimaal bedienen met enkele snelle verbindingen op de as Antwerpen-Gent en met voorstadstreinen naar Gent en Puurs. De reizigers hebben er ook heel wat aanvullende mogelijkheden via tram- en busverbindingen. De NMBS staat positief tegen alle projecten met betrekking tot Antwerpen-Zuid, voor zover deze ook economisch kunnen worden verantwoord.

14.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Dat was een positief antwoord.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer **Peter Luykx** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen van Infrabel ter bevordering van de ontsluiting regio Noord-Limburg en Antwerpse Kempen" (nr. 17952)
- mevrouw **Liesbeth Van der Auwera** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ontsluiten van Noord-Limburg" (nr. 18892)

15.01 Peter Luykx (N-VA): De minister erkende onlangs nog de noodzaak van een betere ontsluiting voor de regio Noord-Limburg en de Kempen. Onmiddellijk daarna kondigde Infrabel de elektrificatie aan van het traject Mol-Herentals. Met informatie over de ontwikkeling en de elektrificatie van lijn 19 is men echter zeer karig. Kan de minister de beslissing over de elektrificatie van lijn 15 bevestigen? Weet ze al meer over het dossier dat Infrabel voorstelde, vooral inzake Noord-Limburg en het traject Mol-Hamont? Wat waren de conclusies daarvan? In welke fase bevindt zich die studie zich?

15.02 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Het Limburgse spoorwegnetwerk is een oud zeer. Infrabel is gestart met een studie over infrastructuurinvesteringen als de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol-Neerpelt, het op dubbel spoor brengen van de baanvakken Mol-Neerpelt en de reactivering van de lijnen Neerpelt-Hamont-Weert en Hasselt-Weert. Zijn daarover conclusies beschikbaar? Wat is er concreet gepland voor het noorden van Limburg, volgens welke timing en met welke budgettaire impact? Wordt de elektrificatie van de lijn Mol-Herentals doorgetrokken naar Hamont in het noorden van Limburg?

15.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De beslissing is inderdaad genomen om de lijn Mol-Herentals te elektrificeren. Infrabel start een uitvoeringsstudie op over het aantal te realiseren studies of stappen ter zake. Dit project zal pas gerealiseerd zijn tegen de eerste helft van 2014, gezien alle vereiste administratieve en technische obstakels. In het raam van dit project wordt echter ook al rekening gehouden met een eventuele verlenging van de elektrificatie van de lijn Mol-Neerpelt tot in Hamont. Het dossier houdt ook verband met de gesprekken over de IJzeren Rijn en ik moet dus ook bekijken wat ik in mijn budget opneem, gezien de verplichtingen die uit daaruit kunnen voortvloeien. Maar een elektrificatie ligt wel in de lijn der verwachtingen.

Voor het goederenvervoer moet worden gezocht naar de beste oplossing. Ik heb onlangs mijn Vlaamse collega voor Mobiliteit aangeschreven om samen De Lijn en de NMBS-groep de opdracht te geven om de technische haalbaarheid en de economische rendabiliteit te onderzoeken van een aantal exploitatievormen tussen Neerpelt en Hasselt. Heel specifiek moeten we weten of we naar een systeem van gemengd vervoer zullen gaan of niet, en of het om light rail zal gaan.

15.04 Peter Luykx (N-VA): Ik ben toch wel bang dat het project van de IJzeren Rijn de ontsluiting Mol-Neerpelt-Hamont zal hypothekeken, aangezien lijn 19 blijkbaar afhankelijk is van de IJzeren Rijn. In de Duitse media wordt dit laatste project ook al bestempeld als te schrappen wegens veel te duur. Ook uit het verhaal over de light rail leid ik af dat dit momenteel onzeker is. Wat mij vooral zorgen baart, is dat men aldus de noodzakelijke en dringende ontsluiting van die hoek van Noord-Limburg op de lange baan schuift.

15.05 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb niet gezegd dat het project afhankelijk is van de IJzeren Rijn, wel integendeel: met een doortrekking wordt nu al rekening gehouden bij de bouw van het tractiestation. Maar wat ik over de kostprijs van die doortrekking zou zeggen, kan door sommigen gebruikt worden in de lopende onderhandelingen over de IJzeren Rijn. Over dat laatste dossier heeft de Duitse ambassadeur ons duidelijk gezegd dat er geen schrappingen zijn aan Duitse zijde.

15.06 Peter Luykx (N-VA): Het betoog van de minister was een beetje cryptisch. In de studie zitten wel degelijk conclusies over lijn 19, maar de minister wil die om tactische redenen nog niet openbaar maken.

15.07 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Het belangrijkste is dat het *go* gegeven is voor het eerste stuk en dat het tractiestation een vervolg mogelijk maakt. Bij elk project moet men ver genoeg kijken, zonder een hypotheek te leggen op andere keuzes die gemaakt moeten worden voor het reizigers- of het goederenvervoer.

Ik neem de bekommernissen in Limburg ernstig en ik hoop dat mijn collega in de Vlaamse regering positief zal reageren. Ik hoop dat men bereid is die gezamenlijke studie uit te voeren, met NMBS én De Lijn. Indien men kiest voor light rail, zal dat immers een impact hebben op eventuele andere keuzes.

Het is dus belangrijk om van bij het begin de impact van bepaalde keuzes te kennen, opdat beslissingen geen hypotheek zouden leggen op de mobiliteitsoplossingen die in de toekomst misschien noodzakelijk zijn voor Limburg.

15.08 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Dit antwoord klinkt heel positief voor lijn 18. Voor lijn 19 heb ik begrepen dat de elektrificatie van het station te Mol een voortzetting richting Neerpelt en Hamont mogelijk moet maken in de toekomst. Ik hoop dat laatste terug te vinden in het investeringsprogramma van 2013.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18008 van de heer Bellot wordt schriftelijk beantwoord. Vraag nr. 18014 van de heer Van Hecke is uitgesteld.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overname van MSI Worldwide Mail door de Belgische Post" (nr. 18083)
- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aankoop door De Post van het merendeel van de aandelen in MSI Worldwide Mail" (nr. 18119)

De **voorzitter**: De heer Gilkinet heeft zijn vraag nr. 18119 ingetrokken, dus het woord komt volledig aan de heer Geerts toe.

16.01 **David Geerts** (sp.a): Met de overname van MSI Worldwide Mail wil De Post haar positie op de buitenlandse markt versterken.

Wat is de meerwaarde van deze overname en hoe wordt ze betaald? Zijn er gevolgen voor de werking van De Post in ons land?

16.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De Post heeft een meerderheid verworven in de uitstaande aandelen van het Amerikaanse MSI Worldwide Mail. De eigenaars en het personeel van MSI hebben ruime ervaring in de internationale post- en pakketbezorging. Dat is een interessante groeimarkt. Via Belgian Post International (BPI) zal De Post als partner van MSI optreden om haar internationale activiteiten in de VS en de hele wereld uit te breiden.

Het partnerschap biedt BPI de kans om haar toekomstige groei op de buitenlandse markten en zeker op de Amerikaanse markt te versterken en rechtstreeks toegang te krijgen tot de eindklanten in de VS en Canada.

MSI zal blijven werken onder de naam MSI Worldwide Mail en zal autonoom blijven functioneren. Er zullen akkoorden worden gesloten voor de activiteiten die in partnerschap met De Post zullen worden uitgevoerd.

De aankoop werd gefinancierd met eigen middelen.

Meer details kan ik daarover niet geven. Dat is vertrouwelijke bedrijfsinformatie.

Er zijn geen gevolgen voor de werking, beheersovereenkomst, financiën en dotaties van De Post in eigen land.

(*Frans*) De Post heeft een meerderheid van de uitstaande aandelen van het Amerikaanse koeriersbedrijf MSI

Worldwide Mail, dat post en pakjes bezorgt, verworven.

16.03 David Geerts (sp.a): Klopt het dat het filiaal autonoom blijft werken?

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een tegemoetkoming in de kosten bij het missen van een vlucht door treinvertraging" (nr. 18107)

17.01 David Geerts (sp.a): Wie een vlucht mist door vertraging met de trein, krijgt wel de treinrit terugbetaald, maar niet de vlucht. Er kan geen extra verzekering worden afgesloten, er is geen contractuele aansprakelijkheid.

Kan dit niet worden herbekend, vooral omdat na de voltooiing van het Diabolo-project waarschijnlijk meer mensen met de trein naar de luchthaven zullen gaan?

17.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS heeft alleen een vervoerscontract voor de trein en kan reizigers dus alleen vergoeden voor treinritten. Om vervolgschade terugbetaald te krijgen, kan een reiziger zelf een privéverzekering of reisverzekering afsluiten. De NMBS heeft niet de intentie om dat soort verzekeringen aan te bieden. Daarvoor bestaan andere markten. Zoiets behoort niet tot de prioriteiten van de NMBS.

17.03 David Geerts (sp.a): Dat is duidelijk.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinverkeer tijdens de nacht van 31 december" (nr. 18118)

18.01 David Lavaux (cdH): De initiatieven die werden genomen om tijdens de oudejaarsnacht gratis vervoer aan te bieden, kunnen bij alle feestgangers en chauffeurs op veel bijval rekenen. Dankzij die initiatieven worden ongevallen voorkomen en dus levens gered, en bovendien zijn ze goed voor het milieu, én voor het imago van de ondernemingen die deze diensten aanbieden.

Waarom neemt de NMBS niet deel aan dergelijke acties? Zouden de treinen tijdens een aantal feestnachten, zoals oudejaarsnacht, op bepaalde lijnen niet de hele nacht kunnen rijden, eventueel tegen betaling? In Frankrijk breiden alle openbaarvervoersnetten, met inbegrip van het spoor, tijdens de eindejaarsfeesten hun aanbod uit.

18.02 Minister Inge Vervotte (Frans): In tegenstelling tot de stedelijke en gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen vervoert de NMBS hoofdzakelijk grote reizigersaantallen over langere afstanden tussen de steden. Het percentage NMBS-reizigers dat tussen 10 uur 's avonds en 6 uur 's ochtends de trein neemt, is zeer gering, en nog geringer tijdens de feestdagen. De kosten van die treinen worden slechts voor een zeer klein deel gedekt door de opbrengsten ervan.

Voor het inleggen van extra treinen op oudejaarsavond zouden financiële middelen nodig zijn waarover de NMBS momenteel niet beschikt. Het is geen prioriteit.

Voor bepaalde specifieke evenementen kan men een bijzonder mobiliteitsplan (commerciële overeenkomst) afspreken in samenwerking met de organisatoren van het evenement, die dan bijdragen in de kosten. Tussen de laatste trein die 's avonds volgens de dienstregeling rijdt en de eerste trein de volgende ochtend, kunnen er enkel extra treinen ingelegd worden als de kosten daarvan volledig gedekt zijn.

(Nederlands) Het is dus de moeite waard om te bestuderen, want de zaken moeten rendabel blijven. Wanneer de NMBS naar de regering komt met de vraag om extra middelen, zullen wij dus nagaan of wij hierin kunnen voorzien. De studie toont aan dat er per trein minstens 350 reizigers nodig zijn voor een break-

even. De voorbije periode bleek de NMBS echter totaal niet aan dat aantal te komen.

Het idee is dus interessant, maar momenteel is het niet onze prioriteit. Wij zitten immers in een budgettaire moeilijke situatie en keuzes zijn noodzakelijk.

18.03 David Lavaux (cdH): De NMBS moet er toch over waken dat er op bepaalde feestdagen een aantal diensten en speciale treinen worden aangeboden. Ook al zijn dergelijke activiteiten niet rendabel, er moet toch ook gemikt worden op publiciteit en het aantrekken van nieuwe reizigers.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de baldadigheden in het station van Doornik tijdens oudejaarsnacht" (nr. 18125)

19.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Op oudejaarsnacht nemen heel wat reizigers de trein, met name jongeren die naar de discotheken in de regio Doornik trekken.

Op 1 januari 's ochtends was het station van Doornik het toneel van wangedrag en vandalisme. Dat was bovendien niet de eerste keer, en ondanks het feit dat er op voorhand om versterking gevraagd was, waren enkel de twee gebruikelijke veiligheidsagenten aanwezig.

Ik vind het een goede zaak dat de burgers, en dan vooral de jongeren, het openbaar vervoer gebruiken, maar sommige problemen zijn duidelijk recurrent. In Doornik hebben de agenten van Securail de indruk dat ze er alleen voor staan, terwijl ze elk weekend problemen ondervinden, als gevolg van de nabijheid van tal van nachtclubs. Volgens de betrokken actoren zou de situatie uit de hand gelopen zijn sinds de overbrenging van de spoorwegpolitie naar Bergen.

Er werd meermaals gevraagd om voor voldoende personeel, en niet alleen veiligheidsagenten, te zorgen. De aanwezigheid van bewakingscamera's lijkt niet het verhoopte effect te hebben. Waarom werd de versterking waarom Doornik voor de oudejaarsnacht vroeg, niet gestuurd?

Volgens de NMBS werd de formatie van het veiligheidspersoneel tussen 2008 en 2009 uitgebreid en is het aantal agenten van 158 tot 518 gestegen. Klopt dat? Hoe wordt het aantal agenten per station of zone berekend?

Blijkbaar is het sinds de overplaatsing van de spoorwegpolitie naar Bergen onmogelijk om de spoorwegpolitie te laten uitrukken naar afgelegen stations. Wat kan hieraan gedaan worden?

19.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De voor het station van Doornik bevoegde *District security manager* heeft de risico's geanalyseerd op grond van de inlichtingen waarover hij beschikte en van de incidenten tijdens de voorgaande jaren. Daaruit bleek dat uitzonderlijke maatregelen niet noodzakelijk waren. De klassieke regeling werd dus behouden: een permanentie door Securail van 6 tot 22 uur en bewakingscamera's. Elk incident moest aan het Communicatie- en Informatiecentrum van Henegouwen worden gemeld.

Dankzij de dotatie van tien miljoen euro in het kader van de veiligheid die sinds 2008 wordt toegekend, werd het personeelsbestand van Securail opgetrokken van 158 tot 518 eenheden. De personeelsleden worden op grond van een risicoanalyse in de zones en de districten ingezet.

De federale politie bepaalt waar De Posten van de spoorwegpolitie worden gevestigd. De *Corporate security service* werkt samen met de lokale politiezones en de Communicatie- en Informatiecentra voor wat betreft de stations die ver van de politiestations verwijderd liggen.

19.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ik verneem dat er op grond van een risicoanalyse werd geconcludeerd dat er geen bijkomend personeel noodzakelijk is. De feiten bewijzen het tegendeel. Men moet een beroep doen op de lokale politie, maar de coördinatie verloopt niet naar behoren.

Aangezien de NMBS over veiligheidspersoneel beschikt, zou het misschien interessant zijn om die

veiligheidsbeambten in te zetten waar dat noodzakelijk is. Doornik is strategisch gelegen, tussen Rijsel en Charleroi, en er zijn veel dancings in de omgeving. Er doen zich regelmatig incidenten voor, wat bewijst dat het noodzakelijk is dat er meer personeel wordt ingezet op plaatsen waar bewakingscamera's geen effect hebben.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de renovatie van het station Brussel-Zuid" (nr. 18129)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vernieuwing van de binnenlandse perrons in het station Brussel-Zuid" (nr. 18151)

20.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): In de jaren 90 werd gestart met de bouw van het Zuidstation in zijn huidige vorm. Bedoeling was de hogesnelheidstreinen een plaats te geven en tegemoet te komen aan de nieuwe behoeften inzake spoorvervoer en -mobiliteit. Met een nieuw project van de befaamde Franse architect Jean Nouvel wil men het grootste station van België opnieuw de luister geven die past bij zijn functie en plaats in de hoofdstad.

Het nieuwe project betreft niet alleen de Fonsnylaan; er zal ook een perronoverkapping komen. De aanpassingswerken aan het station werden uitgesteld, zodat ze kunnen worden ingepast in de wijkcontracten.

Zullen de kosten beter binnen de perken worden gehouden? De klanten van de NMBS zullen niet veel begrip kunnen opbrengen voor het feit dat een prestigeproject ten koste zou gaan van de modernisering van het materieel.

Hoewel het aannemelijk is dat er werk gemaakt wordt van de overkapping en de renovatie van de perrons, zou het stuitend zijn als dat ook wordt gedaan voor de hst- en Eurostarterminals, die in de jaren 90 werden gebouwd en al overdekt zijn. Hoe zal de bestaande situatie meegenomen worden in het project van Jean Nouvel?

Hoe kan men, tot slot, van dat nieuwe station een structurerend onderdeel van de wijk maken, een overgang tussen Sint-Gilles en het stadscentrum?

20.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Sinds twee jaar plegen de NMBS-Holding en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overleg om samen de doelstellingen van het Internationaal Ontwikkelingsplan voor Brussel te verwezenlijken, met name de verbetering van de problemen inzake de intermodaliteit van het verkeer in de wijk en de integratie van station in het stedelijk weefsel.

De basisstudie werd toevertrouwd aan Eurostation en Euro Immo Star. Diverse deskundigen op het gebied van urbanisme en mobiliteit hebben aan deze studie meegewerkt. De architect Jean Nouvel heeft een project met een grote architectonische uitstraling ingediend.

In de haalbaarheidsstudie zullen de financiële aspecten geanalyseerd en zal de impact op de huidige staat van het station onderzocht worden. Er wordt nog gewacht met de werken aan de perrons van Brussel-Zuid om rekening te kunnen houden met dit project, dat gevolgen zal hebben voor alle perrons en niet verenigbaar zal zijn met het huidige ontwerp voor de stationsoverkapping.

Daar het kostenplaatje nog niet bekend is, is er in dit stadium nog geen investeringsbudget opgenomen in het investeringsplan, met uitzondering van de budgetten die Infrabel heeft vastgelegd voor de overkapping en modernisering van de perrons.

(Nederlands) Het is belangrijk om een onderscheid te maken tussen de ambitieuze plannen inzake stadsontwikkeling en de noodzakelijke modernisering die eventueel aan de werken kan worden gekoppeld. Er zijn momenteel nog geen beslissingen genomen over het investeringsplan van Infrabel. Wanneer het project duidelijker omlijnd is, zal beslist worden over de fasering en de opname van de investeringswerken in het volgende investeringsbudget.

20.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Uw antwoord stelt me gerust. Een en ander is nog niet echt dringend en er zullen nog heel wat gesprekken plaatsvinden met betrekking tot Brussel-Zuid. Ik ben tevreden met uw antwoord. Wij zullen daar over enkele maanden of jaren op terugkomen.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan schuilgelegenheid tegen de koude in het station van 's Gravenbrakel" (nr. 18130)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanleg door de NMBS van een pendelparking aan de achterkant van het station van 's Gravenbrakel" (nr. 18131)

21.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Maanden geleden heb ik uw voorganger ondervraagd over de werken aan de wachtzaal van het station van 's Gravenbrakel.

De NMBS heeft beslist de kantoren van het stationspersoneel in die zaal onder te brengen tijdens de werken aan de eigenlijke kantoren. Aangezien er geen einddatum werd vastgesteld voor die renovatiewerken, vroeg ik in augustus 2009 al met de nodige bezorgdheid welke maatregelen er genomen zouden worden om de reizigers een wachtruimte te bieden tijdens de winterperiode (bijvoorbeeld Portakabinunits). De heer Vanackere heeft mij toen geantwoord dat een aanvraag in die zin bij de NMBS zou worden ingediend, maar het probleem werd niet opgelost.

Op de dag in januari dat ik deze vraag voorbereidde, zaten we volop in een koudegolf, met dagtemperaturen onder het vriespunt. De wachtzaal was nog altijd niet toegankelijk en er waren ook geen Portakabinunits in het station geplaatst, terwijl de NMBS die wel heeft.

Is het niet de taak van de NMBS om zich op uitdagingen voor te bereiden door de nodige financiële, materiële en personele middelen uit te trekken om aan de behoeften van de reizigers tegemoet te komen?

Na de hoofdstations van Luik en Antwerpen mag ook het Brusselse Zuidstation zich opmaken voor een grootse verbouwing. Ik juich het streven van de NMBS om het imago van België te moderniseren toe, maar ik vraag me toch af of ze er niet verstandiger aan zou doen er eerst voor te zorgen dat ze qua kwaliteit van de infrastructuur en stiptheid van de treinen op het juiste spoor zit.

Hoe kan de NMBS ertoe worden aangezet zich ten dienste van de reizigers te stellen? Wanneer mogen we een concreet antwoord verwachten met betrekking tot de wachthuisjes waar men wat beschutting kan vinden tegen de aanhoudende kou? Dat is des te belangrijker nu tal van treinen vertraging oplopen in dit winterweer. Als een Portakabinunit niet tot de mogelijkheden behoort, kan men de reizigers dan geen treinstel als wachtruimte ter beschikking stellen?

21.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De klant moet centraal staan bij de NMBS-groep. Reizigers hebben recht op beschutting terwijl ze wachten op hun trein. Ik betreur dat de NMBS niet is ingegaan op de vraag van de heer Vanackere om de voormalige wachtzaal tijdelijk gedeeltelijk opnieuw open te stellen.

De werken hebben vertraging opgelopen en de containers zullen pas eind februari kunnen worden overgebracht.

Ik zal er bij de NMBS-Holding op aandringen dat er zo snel mogelijk een oplossing wordt gevonden.

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): In het station van s'Gravenbrakel stappen er heel wat treinreizigers op en af. De NMBS is van plan om er een parking voor de pendelaars aan te leggen, maar heeft daar nog geen werk van gemaakt. De stad verhuurt al twee parkings aan de NMBS voor een bedrag van 9.000 euro per jaar. Er werden drie nieuwe parkings aangelegd en er zijn er nog drie andere gepland. Dat blijft echter onvoldoende! Op grond van onze jongste contacten met de NMBS hopen we dat er een parking van 400 plaatsen zal worden aangelegd.

Nu het probleem van de toegang tot het nieuw logistiek gebouw en de parking is opgelost, belet niets de NMBS nog om haar aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de pendelparking en de verlenging van de voetgangerstunnel onder de sporen in te dienen.

Wat vormt er nog een probleem en welke oplossingen worden er voorgesteld?

Wanneer zullen de werken beginnen?

21.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS-Holding heeft de stedenbouwkundige vergunning ontvangen voor de bouw van een logistiek centrum infrastructuur en de aanleg van een toegangsweg aan de kant van Ecaussinnes. De werkzaamheden zullen in februari 2010 beginnen.

Wat de aanleg van een parking met 400 plaatsen naast dit centrum betreft, zijn er gesprekken gaande met het departement Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw en de algemene directie Wegen en Gebouwen van het Waals Gewest met het oog op de aanleg van een toegangsweg aan de kant van Ronquières. Voorts zal de voetgangerstunnel doorgetrokken worden onder de zijsporen. Die werken zullen niet vóór 2013 worden uitgevoerd.

21.05 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Dat is een echte mokerslag: pas in 2013, maar dat is vreselijk! Wij investeren al meer dan 100.000 euro in de aanleg van de nieuwe parking!

Ik stel voor dat ik me bekommer om de toegangen en de parkings en dat u instaat voor de verlenging van de tunnel onder het spoor. Denkt u daaraan?

21.06 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): U moet over die oplossing onderhandelen, inzonderheid met Infrabel en de Holding.

21.07 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ja, natuurlijk. Ik zal hen aanschrijven.

21.08 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): U stuurt mij een kopie.

Het incident is gesloten.

22 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS" (nr. 18170)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS-groep" (nr. 18177)
- de heer **Patrick De Groote** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële situatie van de NMBS-groep" (nr. 18210)
- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de NMBS" (nr. 18274)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële situatie bij de NMBS" (nr. 18338)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS" (nr. 18441)

22.01 **David Geerts** (sp.a): Het operationele verlies is op een bepaald moment opgelopen tot 258,8 miljoen euro, terwijl er in de begroting van winst wordt uitgegaan.

Is dat verliescijfer definitief? Wat zijn de oorzaken van het verlies? Was het ondernemingsplan wel realistisch genoeg? Wat zijn de vijf belangrijkste begrotingsposten in het ondernemingsplan en wat zijn de effectieve financiële resultaten? Wat zijn de gevolgen voor de meerjarenplanning van de holding?

22.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is wellicht nog te vroeg om naar definitieve financiële resultaten voor 2009 te vragen, maar sommige informatie doet ons het ergste vrezen. De oorzaken van de verliezen zijn duidelijk: B-Cargo.

Ondanks het gestegen aantal reizigers zou ook het reizigersvervoer in het rood eindigen. De NMBS wijst naar de gestegen elektriciteitsprijzen, de hogere personeelskosten en de grotere bijdrage aan de holding en aan Infrabel wegens het gestegen reizigersaantal. De elektriciteitsprijs kan men nog een onvoorziene factor noemen, maar de andere kosten waren voorspelbaar.

Hoe verantwoordt de NMBS dat er in plaats van de gebudgetteerde winst een verlies wordt verwacht van

258,8 miljoen euro? Waarom is niet alleen het goederen-, maar ook het reizigersvervoer in het rood gegaan? Waarom kon daar niet op geanticipeerd worden? Wie is verantwoordelijk? Moet het reizigersvervoer worden aangepast? Welke initiatieven zullen worden genomen om de slechte resultaten om te buigen? Is het, in het licht van de budgettaire problematiek, wel raadzaam dat de NMBS een participatie van 24 procent in Cambio neemt?

22.03 Patrick De Groot (N-VA): De financiële situatie van de NMBS is alles behalve rooskleurig. Niet alleen B-Cargo, maar ook het reizigersvervoer draagt bij tot het verlies.

Ik las in de pers dat de NMBS van plan is om in de begroting van 2010 een verlies van 158 miljoen euro in te schrijven. Dat is beter dan in 2009, maar veel slechter dan in 2008.

Wat is de reden van de vreemde paradox dat meer reizigers tot een groter verlies leiden? Hoe hebben de begrotingsmaatregelen van 2008 de geconsolideerde schuld negatief beïnvloed? Kan de minister de eventuele bijdrage van de regering en het opnieuw overwegen van de kosten-batenanalyse toelichten?

22.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ik zal de cijfers die mijn collega's al geciteerd hebben, niet herhalen.

De top van de NMBS-Holding wijt die resultaten aan de situatie van B-Cargo, maar ook aan het verlies bij het nationale reizigersvervoer. Dat is paradoxaal: het aantal reizigers neemt hand over hand toe, en tegelijk worden de financiële resultaten slechter. Wij blijven ernaar streven meer reizigers te vervoeren, in betere omstandigheden.

In ieder geval zullen die resultaten de schuldenlast van de Groep nog verder vergroten, net als de filialisering van de activiteiten van B-Cargo.

Bevestigt u de cijfers die in de pers werden bekendgemaakt? Hoe analyseert u die situatie, meer bepaald in het licht van het stijgende aantal reizigers? Zal u het beheerscontract aanpassen om die uiterst delicate situatie te verhelpen? Zo niet, welke andere denkpistes volgt u?

22.05 Jan Mortelmans (VB): Het jaar 2009 was voor de NMBS een rotjaar, zowel financieel als qua stiptheid. De minister heeft vijf prioriteiten naar voren geschoven: de financiële gezondmaking van de groep, het goederenvervoer, de stiptheid, de structuur en samenwerking tussen de bedrijven van de NMBS, en het op peil houden van de spoorweginvesteringen.

Hoe zal men van 2010 wel een zeer goed jaar maken?

22.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In dit debat moeten we voorbarige conclusies vermijden. Zo betekent een stijgend aantal reizigers weliswaar stijgende inkomsten, maar mogelijk ook stijgende uitgaven. We moeten dus een goede analyse maken van de inkomsten, die zijn samengesteld uit dotaties en tarifiering, maar daarnaast ook kijken naar de parameters van de kosten, waarvan het grootste gedeelte naar personeel gaat, maar uiteraard ook naar zaken als rijpaden, materieel en energie.

De resultaten van de holding en Infrabel moeten hierbij worden betrokken, omwille van de wisselwerking. Zo vertegenwoordigen rijpaden uitgaven voor de NMBS, maar inkomsten voor Infrabel. Daar moeten we rekening mee houden als we de financiële toestand willen analyseren van de NMBS-Groep.

De NMBS zal inderdaad een operationeel verlies lijden van 258,8 miljoen euro, de holding en Infrabel sluiten af met een positief EBITDA van respectievelijk 111 miljoen euro en 43 miljoen euro. Het verlies van de NMBS is als volgt gestructureerd: 127,3 miljoen euro voor rekening van het reizigersvervoer en 138,1 miljoen euro in de cargo. Deze verliezen liggen hoger dan in 2008. In de cargo is dit te wijten aan een sterke daling van de volumes. De oprichting van het nieuwe filiaal NMBS Logistics moet deze sector saneren en we hopen dat na nog een verlies van 74 miljoen euro in 2010 het tekort zal zijn weggewerkt.

De negatieve cijfers voor het reizigersvervoer zijn te wijten aan diverse oorzaken. Zo zijn in twee jaar tijd de energiekosten voor de tractie gestegen met 64 procent of 47 miljoen euro. Verder moest de NMBS bijkomende treinkilometers inleggen om te voldoen aan de groeiende nood aan capaciteit. Door het nakende vertrek van duizenden ervaren medewerkers moesten ook meer mensen worden aangeworven dan operationeel nodig is. En door de crisis is het aantal reizigersabonnementen vanaf het derde trimester gestagneerd.

Ik heb de leiding van de drie bedrijven schriftelijk gewezen op hun verantwoordelijkheid, vermits de drie entiteiten zich midden 2008 contractueel hadden geëngageerd om een stabilisatie van de schuld na te streven. Wij zullen met hen hierover een gesprek aangaan. Ik neem aan dat de verantwoordelijken de ontwikkelingen ernstig onderzoeken en intern overleggen over hoe de groep financieel gezond kan worden gemaakt, zonder dat dit gevolgen zou hebben voor de globale dienstverlening.

Gezien de federale begrotingstoestand, hebben wij de NMBS-Groep duidelijk gemaakt dat er geen sprake kan zijn van extra federale dotaties en dat men eerst de potentiële efficiëntiewinsten moet bestuderen.

De NMBS-Holding heeft een participatie van 24,1 procent of 50.000 euro genomen in Optimobil Belgique, de onderneming die Cambio organiseert.

De NMBS-Holding heeft ook zitting in de raad van bestuur. Ze wil vier of acht plaatsen reserveren voor Cambio op de parking van de 37 grootste stations van het land. Het vormt een bijkomende schakel in de mobiliteitsketen. Door de participatie wil de holding een duurzame samenwerking realiseren. Men kan bovendien in het beheer van de onderneming participeren.

Een analyse ten gronde is nodig en mag zich niet tot de NMBS beperken. Ik heb een duidelijke vraag aan de NMBS-Groep geformuleerd.

22.07 David Geerts (sp.a): De drie delen zijn inderdaad met elkaar verbonden. Met een begroting met een overschot van 47 miljoen euro, is het verlies uiteindelijk 258 miljoen euro of meer. Ik kan niet begrijpen dat een aanvankelijk budget zo ver naast het resultaat zit.

22.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Bij meerdere bedrijven zal de balans voor 2009 enigszins anders uitvallen dan initieel geraamd. Toch is een analyse van die resultaten zeker op haar plaats.

De NMBS gaat zwaar in het rood. Misschien moet worden bekeken of de vergoeding van de rijpaden niet te hoog uitvalt. Het Cambio-verhaal is een positief verhaal, omdat het een ideale aanvulling is op het spoorverkeer.

Misschien kunnen we het debat nogmaals voeren als de minister de financiële analyse heeft ontvangen.

22.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Het is de kwadratuur van de cirkel: de financiële situatie moet worden verbeterd, en tegelijkertijd moeten er meer middelen worden besteed om de treinen stipter te laten rijden. Daarnaast is er ook nog de kwestie van het behoud van de stopplaatsen en van de kleine stations. Men kan zich afvragen welke impact de financiële situatie op de kwaliteit van de dienstverlening op lange termijn zal hebben.

22.10 Jan Mortelmans (VB): Zal de top van de NMBS de vraag van de minister niet interpreteren als een vrijblijvende oefening? Ik hoop dat de NMBS echt maatregelen zal uitwerken. De vraag is alleen wanneer die er zullen zijn en hoe ze er zullen uitzien.

22.11 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Als de NBMS fors groeit, moeten wij er inderdaad op toezien dat de rest kan volgen, anders dreigen we weer debatten te krijgen zoals twee weken geleden tijdens de plenaire vergadering.

Het belangrijkste is het onderscheid tussen investeringsdotaties en exploitatiedotaties. Daar zijn duidelijke prioriteiten voor gesteld. We mogen niet aan de investeringsdotaties raken, want dat zou de toekomst op de

helling zetten. De vraag of we bij een stagnerende groei de plannen moeten aanpassen, is nu nog niet aan de orde, omdat we er vooralsnog vanuit gaan dat de crisis tijdelijk is. Bij de exploitatietoelage zien wij wel enkele mogelijkheden voor efficiëntiewinst. Daarom hebben wij aan de NMBS gevraagd alle kostenfactoren op te lijsten. De raden van bestuur moeten ook voorstellen formuleren over mogelijkheden om de kosten te drukken.

Vragen om treinen welbepaalde trajecten te laten afleggen, krijgen vaak het antwoord dat het om verlieslatende lijnen gaat. Ik kan dus enkel vragen wat in de beheersovereenkomst is afgesproken. Daarin zijn duidelijke afspraken gemaakt over wat wel en niet kan, over de stations die moeten openblijven en over welke treinen met welke frequentie moeten rijden.

Na het bekijken van de voorstellen om de kosten te drukken, zullen we keuzes moeten maken. Voorstellen om te besparen door diensten af te schaffen die wij echt belangrijk achten, zullen wij vanzelfsprekend blokkeren, maar we zijn ervan overtuigd dat er nog synergiewinsten te boeken zijn. Ik zal er wel op blijven hameren dat dit niet ten koste van de investeringen mag gaan.

22.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ik ben gedeeltelijk gerustgesteld met betrekking tot de plannen van de minister. Wij zullen echter waakzaam moeten blijven, want het is nooit uitgesloten dat er kleine lijnen worden gesloten.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinpanne in Welle op 7 januari 2010" (nr. 18173)
- de heer **Patrick De Groote** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeluk met de bovenleiding in Welle" (nr. 18188)

23.01 David Geerts (sp.a): Toen er onlangs een treinpanne was, konden de treinreizigers de trein niet verlaten, maar konden er wel dekens de trein worden binnengebracht.

Hoe kunnen reizigers zo snel mogelijk geëvacueerd worden?

23.02 Patrick De Groote (N-VA): Wat was de oorzaak van de breuk van de elektriciteitskabels op het traject tussen Brussel en Gent op 7 januari? Waren er veiligheidsrisico's voor de reizigers? Hoe verliep de communicatie? Welke conclusies trekken Infrabel, de NMBS en de minister uit dit voorval?

23.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De bovenleiding werd afgerukt door de stroomafnemer van de locomotief. We onderzoeken of de oorzaak een defect aan de bovenleiding of aan de stroomafnemer was. Bij een dergelijke beschadiging wordt de stroom automatisch onderbroken. Om zwerfstromen in de kabels te voorkomen, werd 54 minuten na het incident bijkomende aarding geplaatst.

Na de noodstop heeft het treinpersoneel onmiddellijk contact opgenomen met de treinbestuurder en de dispatching, waarna de nodige informatie zowel persoonlijk als via de omroepinstallatie aan de reizigers gegeven werd. Dat werd telkens herhaald als de situatie wijzigde.

Alle hulpdiensten werden onmiddellijk gealarmeerd, maar een evacuatie van reizigers uit een trein die in volle baan geblokkeerd staat, is niet eenvoudig. Om een evacuatieplan te ontwikkelen, moet eerst allerlei informatie worden verzameld. Daarvoor moet personeel ter plaatse worden gestuurd en moet bijkomende informatie worden ingewonnen bij de treinbestuurder en het treinpersoneel.

De NMBS geeft steeds voorrang aan een zo snel mogelijke evacuatie, maar als het nodig is, wordt er gezorgd voor warme dranken en dekens.

De samenwerking tussen Infrabel, de NMBS en de hulpdiensten verliep optimaal. De reizigers zijn altijd de prioriteit geweest en ondanks het lange wachten hebben velen onder hen ook positief gereageerd.

23.04 David Geerts (sp.a): Zijn er dekens uitgedeeld?

23.05 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik denk het wel.

23.06 David Geerts (sp.a): Op een bepaald moment werd aangekondigd dat er dekens werden uitgedeeld, maar de reizigers hebben die niet gezien.

23.07 Patrick De Groote (N-VA): Ik heb gelezen dat in het buffet van het station Gent-Sint-Pieters drank en voedsel werd uitgedeeld. Hopelijk hebben de reizigers dat wel gekregen.

23.08 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Volgens mijn informatie waren de diensten voortdurend op de trein aanwezig. Er zouden dekens en voedsel zijn uitgedeeld in Gent.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18198 van de heer Logghe wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vragen nrs 18249 van mevrouw Staelraeve en 18259 van de heer Van den Eynde worden uitgesteld.

24 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uitbreiding van de Brusselse noord-zuidverbinding" (nr. 18260)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De noord-zuidverbinding is een flessenhals, waar tijdens de spits maximaal 96 treinen per uur door rijden. Gebeurt er iets met een trein, dan loopt de hele dienstverlening in de war, en er kunnen geen treinen meer bijkomen, wat problematisch is in het licht van de liberalisering van het internationale treinverkeer in 2010 en het GEN. Nieuwe tunnels lijken de enige optie.

Is Infrabel overtuigd van de noodzaak om de capaciteit uit te breiden? Is de duidelijkheid over de optie, die de heer Lallemand wilde tegen eind 2009, er? Hoe denkt Infrabel het GEN uit te bouwen? Zijn er aanpassingen nodig op de noord-zuidas? Is de netverklaring van Infrabel, die overbelaste baanvakken op het Belgische net ontkent, niet in strijd met de capaciteitsproblemen op de noord-zuidverbinding? Zal de verklaring worden aangepast? Waarom moet de trein tussen Aalst en Brussel de baan ruimen voor een Thalys? Zullen vragen van internationale treinfirma's altijd voorrang krijgen op het binnenlandse verkeer?

24.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De limiet van de capaciteit van de noord-zuidverbinding is tijdens de piekuren inderdaad bereikt.

Infrabel onderzoekt welke aanpassingen die limiet kunnen verleggen en laat een langetermijnstudie uitvoeren. We zullen moeten bekijken hoe de groei zich voortzet. Momenteel nemen wij aan dat we de lat nog steeds op dezelfde hoogte mogen leggen.

De studie is begin januari beëindigd. De resultaten ervan zullen een basis vormen voor het volgende meerjareninvesteringsplan. Ik wacht de studie af en zal dan bekijken wat de beste optie is om de capaciteitsproblemen in Brussel op te lossen. Een ondertunneling is niet de enige oplossing en zou een enorme impact hebben op het investeringsbudget en de volgende meerjarenplanning.

Het Gen-vervoersplan wordt volgens artikel 13 van de GEN-conventie binnen een specifieke werkgroep besproken. Die werkgroep wordt geleid door de staatssecretaris voor Mobiliteit. De studie voor het GEN werd in juni afgerond, maar is nog niet goedgekeurd door de stuurgroep.

Dit plan doet een beroep op een groter gebruik van het oostelijke ringspoor, lijn 26, de tunnel tussen Schuman en Josaphat en het westelijke ringspoor, en lijn 28, waar de stopplaatsen Brussel-West en Simonis een goede aansluiting geven op het Brusselse metronet.

De vervoersplannen van de operatoren worden door Infrabel aanvaard op basis van het aantal beschikbare rijpaden. Infrabel creëert wel een uitbreiding van de capaciteit door bijkomende sporen, aanpassingen van de seininrichting, enzovoort. Zolang de nieuwe infrastructuur niet exploiteerbaar zijn, wordt bijkomend treinaanbod niet aangenomen.

Bij de uitbreiding van het Thalysaanbod naar Amsterdam is een aantal conflictsituaties ontstaan. Daarom heeft de NMBS de dienstregeling van bepaalde P-treinen aangepast.

Het gebruik van het westelijke ringspoor zal meer en meer noodzakelijk worden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 18 par M. François Bellot, président.

Le **président**: La question n° 17306 de Mme Galant devient sans objet.

01 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le dépôt sauvage d'immondices sur le terrain de la SNCB des Wondelgemse Meersen à Gand" (n° 17737)

01.01 Francis Van den Eynde (VB): Depuis des années, la SNCB est propriétaire du site "*Wondelgemse Meersen*" à Gand. Ces terrains, où habitent actuellement des Roms, se trouvent dans un état déplorable. La SNCB ne respecte pas ses engagements et affirme qu'il appartient à la société *De Lijn*, qui envisagerait d'acquérir le terrain, d'assainir ce dernier. En outre, alors même que le Fonds de l'infrastructure ferroviaire aurait été chargé du nettoyage du terrain par ordonnance du bourgmestre, rien n'a encore été entrepris en la matière. La ministre peut-elle faire le point sur ce dossier? Des mesures s'imposent en effet d'urgence.

01.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Le site des *Wondelgemse Meersen* n'appartient plus depuis fin 2004 au groupe SNCB qui n'est dès lors plus responsable de l'entretien de ce site. Le terrain a été cédé à l'époque à la SA Fonds de l'infrastructure ferroviaire et à la mi-2007, il a été décidé que la société *De Lijn* en deviendrait propriétaire. Cette procédure a toutefois pris très longtemps.

Le FIF a aujourd'hui conclu des accords concrets avec *De Lijn* en ce qui concerne la vente et l'état du terrain. Le FIF a déjà demandé à plusieurs reprises l'exécution de travaux de déblaiement par des sociétés spécialisées. Après l'installation d'une clôture, il sera procédé à un déblaiement définitif. La société *De Lijn* disposera donc des terrains début avril.

01.03 Francis Van den Eynde (VB): La SNCB ouvre une nouvelle fois son parapluie. Si *De Lijn* ne devient propriétaire du site qu'en avril, le Fonds de l'infrastructure ferroviaire en est responsable aujourd'hui et doit veiller à la propreté du site.

01.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Le FIF conclut avec *De Lijn* et la ville de Gand des accords dont j'ignore le contenu. Ce Fonds - indépendant de la SNCB - ne relève d'ailleurs pas de mes compétences mais de celles de M. Reynders.

L'incident est clos.

02 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les tarifs d'une formule combinée SNCB/Cambio" (n° 17774)

02.01 David Lavaux (cdH): Suite à l'accord conclu en décembre avec la SNCB-Holding, le réseau de voitures partagées Cambio s'étendra dans les prochains mois à plusieurs gares. Les voitures "prêtes à louer" près des gares pourraient inciter un nouveau public à opter pour le transport par rail. Ce système pourrait avoir un impact positif sur la densité du trafic et sur l'environnement.

Pourquoi n'a-t-on pas mis en place une formule tarifaire combinée SNCB-Cambio? Quelles sont les gares qui devraient mettre en place ce service en 2010?

02.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): En décembre 2009, le réseau Cambio s'est effectivement étendu aux gares de Bruxelles-Central, Anvers-Central, Anvers-Berchem et Namur.

En 2010, la SNCB Holding et Cambio étudieront l'opportunité d'ouvrir des places de stationnement Cambio dans d'autres parkings de gare, en se basant sur une prospection commerciale, sur la demande des utilisateurs et sur la concertation avec les autorités locales. Les gares concernées par cette étude sont: Bruges, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Etterbeek, Gand-Dampoort, Gand-Saint-Pierre, Courtrai, Louvain, Liège-Guillemins, Liège-Palais, Malines, Namur, Ostende et Ottignies.

À terme, des stations Cambio sont prévues au minimum dans les 37 gares les plus importantes disposant de parkings. Le nombre de voitures Cambio dépend du potentiel "clientèle" et est adapté à la demande. Au cours de la phase de lancement, deux ou trois voitures seront prévues par station. Les voitures Cambio sont toujours des modèles récents et économiques équipés d'un filtre à particules et qui rencontrent la norme EURO 4. On examine actuellement dans quelle mesure il est possible d'utiliser des voitures électriques.

Aucune formule tarifaire combinée n'est encore disponible. L'objectif consiste d'abord à évaluer le succès de cette collaboration pour, ensuite, examiner l'opportunité d'une offre combinée avec la SNCB.

Toutes les opportunités de complémentarité efficace du train et d'autres moyens de transport, comme le vélo, le métro, le bus ou la voiture, sont ou seront étudiées par la SNCB.

L'incident est clos.

03 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les demi-barrières aux passages à niveau" (n° 17775)

03.01 David Lavaux (cdH): L'aménagement de barrières pleines réduit nettement le nombre d'accidents aux passages à niveau. Or il existe encore en Belgique de nombreux passages à niveau qui ne sont équipés que de demi-barrières. L'argument selon lequel ces infrastructures sont maintenues telles quelles pour permettre le passage des ambulances est aberrant, puisque cela revient à mettre en danger davantage de personnes que celles qui sont à sauver!

Combien existe-t-il encore de passages à niveau équipés de demi-barrières en Belgique? Combien d'accidents a-t-on déplorés sur ces passages en 2008? Allez-vous encourager le placement de barrières complètes?

03.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Le réseau d'Infrabel compte 1 307 passages à niveau munis de demi-barrières. En 2008, on a relevé 51 collisions entre un usager de la route et un train, dont 26 à un passage équipé de demi-barrières.

Le placement de barrières complètes n'est pas une solution pour améliorer la sécurité. Un véhicule risque de rester bloqué à l'intérieur du passage à niveau, et un équipement de détection approprié est alors nécessaire pour arrêter le train, ce qui augmente le temps de fermeture du passage à niveau.

L'utilisation de demi-barrières permet à un véhicule déjà engagé de quitter en sécurité le passage à niveau. Et si les demi-barrières incitent les automobilistes à ne pas respecter la signalisation, on peut les en empêcher par des infrastructures appropriées (berme centrale ou caméras). Infrabel mène un projet-pilote avec des caméras.

03.03 David Lavaux (cdH): Pourquoi ne pas remplacer les demi-barrières par des barrières complètes? Si la solution de la berme centrale est envisagée, je suppose que cela se fera en collaboration avec les Régions et les communes et que ces dernières ne seront pas sollicitées pour financer, seules, ces aménagements.

Nous resterons attentifs à tout ce qui pourrait améliorer la situation.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'arrêt de travail des conducteurs de train à Mons le 9 décembre 2009 et les grèves sauvages à la SNCB" (n° 17788)
- **Mme Ine Somers** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève des cheminots à Mons" (n° 17839)
- **Mme Ine Somers** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service minimum" (n° 18552)
- **M. Jan Mortelmans** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service minimum à la SNCB" (n° 18987)

Le **président**: Mme De Bue retire sa question n° 17788.

04.01 Ine Somers (Open Vld): Le 9 décembre, les conducteurs de trains de Mons ont mené une grève sauvage. Ils exigeaient des horaires moins lourds et une meilleure formation. La SNCB est-elle prête à accéder à ces demandes? Dispose-t-on de moyens suffisants à cet effet? Dans quels domaines la formation actuelle est-elle insuffisante?

04.02 Jan Mortelmans (VB): Une concertation serait en cours actuellement pour instaurer un service minimum dans les prisons et auprès d'autres entreprises publiques. La ministre peut-elle nous fournir des précisions? Est-il exact qu'il n'y a pas de consensus sur ce point au sein de la majorité ou le gouvernement adoptera-t-il une position commune? La ministre s'en tient-elle aux positions qu'elle a déjà adoptées en la matière?

04.03 Ine Somers (Open Vld): Des négociations seraient en cours pour instaurer le service minimum dans l'administration pénitentiaire et d'autres services publics. Cette information est-elle exacte? Des discussions sont-elles en cours avec les syndicats?

04.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB respecte le règlement lors de l'élaboration des horaires. La direction a reçu les dirigeants de Mons le 16 décembre 2009 et a promis d'examiner leurs propositions. Les programmes de formation sont fixés en concertation avec les syndicats au sein du Conseil national de la formation, c'est-à-dire toujours en concertation avec les travailleurs et les employeurs. Le contrat de gestion comporte également un objectif précis en matière de formation. Les comités paritaires nationaux suivent minutieusement ce dossier.

L'organisation d'un service minimum requiert une réorganisation approfondie. La notion de "service minimum" est généralement définie comme étant une fréquence et/ou un volume réduits du nombre de services. Il est difficile d'assurer un tel service dans le cadre de l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, qui constitue la principale raison d'être du transport intérieur de voyageurs. Ceux-ci n'ont alors plus aucune certitude qu'ils pourront se rendre au travail et retourner chez eux dans des conditions acceptables.

Il est actuellement surtout question à la SNCB d'un nombre limité d'interruptions de travail. Un accord, qui a été accueilli favorablement par toutes les parties, a été conclu à ce sujet. Les nuisances proviennent essentiellement des actions spontanées. Nous avons tenté de limiter l'incidence de ces interruptions de travail spontanées sur le réseau par le biais d'un protocole.

D'ailleurs, que recouvre exactement la notion de "service minimum"? Un seul train par heure sur les axes principaux? Il faudra faire des choix clairs. En outre, organiser un tel service dans des conditions de sécurité satisfaisantes n'ira pas de soi.

Un accord ayant été conclu sur les actions de grève annoncées, qui est l'objet d'une évaluation positive, aucune négociation n'est actuellement menée avec les syndicats. Nous devons éviter de créer nous-mêmes les conditions d'une multiplication des grèves sauvages.

À La Poste, un service minimum garanti tel que défini à l'article 7 du statut syndical est en vigueur. Ce service postal minimum comprend notamment les envois Taxipost urgents, les médicaments et les radiographies. En outre, La Poste négocie avec les partenaires sociaux au sujet d'une adaptation de ses services à la clientèle afin de satisfaire encore mieux les besoins de celle-ci.

L'accord passé entre l'État belge, La Poste et les éditeurs de journaux concernant la distribution des quotidiens comporte un règlement circonstancié applicable en cas d'interruption du service. La Poste y souscrit toute une série d'engagements en matière d'indemnisation, d'assistance et d'aide.

Chez Belgacom, les termes "service minimum" ont été rayés du statut syndical à la demande des syndicats afin d'éviter toute confusion avec le débat politique. En cas de conflit social, le statut ne prévoit qu'une concertation pour définir les services garantis en matière de sécurité. Des arrangements ont été également conclus au sujet de ces services garantis.

L'instauration d'un service minimum dans les prisons fait l'objet d'une concertation avec les partenaires sociaux. L'objectif consiste essentiellement à améliorer la gestion des conflits et à limiter l'incidence des conflits sociaux. Ce modèle est inspiré de celui en vigueur au sein du groupe SNCB.

04.05 Ine Somers (Open Vld): De toute évidence, l'information qui a été donnée en la matière n'était donc pas toujours exacte. Les actions spontanées sont généralement dues à des problèmes de sécurité, qu'il convient dès lors de suivre de près.

04.06 Jan Mortelmans (VB): Mme Somers ne réitère donc pas sa demande relative à un service minimum.

Nous ne devons pas seulement faire en sorte d'éviter les actions spontanées, nous devons aussi veiller à ce qu'un service garanti soit assuré si des actions de ce type se produisent malgré tout. La ministre laisse une porte de sortie: à condition de résoudre les aspects techniques, nous sommes peut-être plus près d'un accord que nous ne le pensons.

04.07 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Tout le monde parle d'un service minimum, mais personne n'est en mesure d'expliquer ce que cela signifie exactement pour les chemins de fer.

04.08 Jan Mortelmans (VB): Une audience a déjà été organisée sur ce sujet. Le système fonctionne chez nos voisins.

04.09 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La prudence s'impose lorsqu'il s'agit de comparer avec d'autres pays, car il y a souvent un écart entre la théorie et la pratique et, de plus, on note d'importantes différences en matière de densité du trafic et de fréquentation.

04.10 Ine Somers (Open Vld): Il y a, d'une part, le service aux voyageurs et, d'autre part, la mise à disposition des concurrents de la SNCB de l'infrastructure ferroviaire. Dans le passé, il est déjà arrivé que le réseau ferroviaire ne soit pas accessible pour les transporteurs étrangers, pour le transport de marchandises, etc. Il conviendrait de garantir également ce type de service.

Le **président**: Nous aurons prochainement l'occasion de poser des questions à des collègues étrangers.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau moyen de transport des facteurs" (n° 17804)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation de La Poste belge à un projet européen Green Post, le *Free Duck*" (n° 17805)
- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier à l'aide des free-ducks" (n° 17848)

05.01 Jan Mortelmans (VB): Le Free Duck est un petit véhicule hybride que La Poste a testé dans le cadre

d'un projet européen. Les syndicats se plaignent de l'insécurité alors que les postiers sont enthousiastes. Quel est l'objectif du test? Quels en ont été les résultats? Comment le projet sera-t-il financé?

05.02 Patrick De Groote (N-VA): Le Free Duck est un petit véhicule électrique qui n'émet pas de CO₂. Les syndicats sont fermement opposés à son utilisation alors que le personnel y est favorable. La voiturette répond-elle aux prescriptions de sécurité? Comment est-elle perçue à l'étranger? Pourquoi La Poste participe-t-elle à ce projet alors qu'il avait déjà été décidé d'utiliser des vélos électriques? Quelles en sont les implications financières?

05.03 Ine Somers (Open Vld): Je me joins aux questions précédentes.

05.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La Poste participe à un projet pilote limité relatif à un nouveau véhicule hybride mais n'a pas l'intention d'acquérir ce véhicule. Le projet est mené par PostEurop, une association visant à favoriser la collaboration entre les opérateurs postaux.

Le véhicule satisfait à l'ensemble des règles de sécurité, dispose d'une homologation européenne et est immatriculé comme un cyclomoteur classe B. Le conducteur doit porter un casque et le véhicule est destiné à être utilisé dans des rues à faible densité de trafic.

Je ne dispose encore d'aucun résultat étant donné que les tests sont encore en cours. Les différents pays participants regrouperont leurs résultats pour réaliser une analyse des coûts et avantages de cette solution. L'utilisation de bicyclettes électriques est un projet tout à fait distinct de celui-ci.

L'objectif de la coopération européenne est d'échanger des expériences dans le domaine de la réduction de l'incidence écologique sur la distribution du courrier. L'Union européenne soutient et finance pour une large part le projet. Il en résulte que l'incidence budgétaire est minime pour La Poste.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Jan Mortelmans** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation de B-Cargo" (n° 17826)
- **M. Patrick De Groote** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 17827)
- **M. Paul Vanhie** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 17840)
- **M. Ronny Balcaen** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 17864)
- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état de la situation en ce qui concerne B-Cargo" (n° 17897)
- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation en ce qui concerne B-Cargo - SNCB Logistics" (n° 18171)
- **M. Patrick De Groote** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 18194)
- **M. Jef Van den Bergh** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 18327)
- **Mme Ine Somers** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 18335)
- **M. Jan Mortelmans** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 18337)

Président: Jef Van den Bergh.

06.01 Jan Mortelmans (VB): Il est prévu que les syndicats et la direction de la SNCB se concertent à nouveau au sujet des restructurations chez B-Cargo. Alors qu'aucun accord social n'a été conclu, un dossier a été introduit à la Commission européenne. Nous devons absolument veiller, dans ce dossier-ci, à ne pas nous engager dans la même voie que dans le dossier ABX. La direction de la SNCB doit assumer ses responsabilités. La ministre pourrait-elle nous en dire plus et nous communiquer un calendrier?

06.02 Patrick De Groote (N-VA): M. Steven Vanackere, l'ancien ministre de la Fonction publique, espérait qu'un consensus se dégagerait à l'issue de la concertation au sujet de B-Cargo. La nouvelle ministre pourrait-elle présenter les plans qu'elle a adressés à la Commission européenne? Pourrait-elle nous dire quelles sont ses intentions en ce qui concerne la structure du Groupe SNCB en matière de décisions et de capital? Quelles modifications de personnel envisage-t-elle d'effectuer dans les rangs des wagonniers, des conducteurs de train et des collaborateurs du service maintenance? Comment seront désignés les nouveaux administrateurs d'une SNCB Logistics autonome?

06.03 Paul Vanhie (LDD): Où en est le dossier B-Cargo?

06.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Quelles sont les grandes lignes du dossier transmis à la Commission? Où en est la concertation avec les syndicats concernant le volet social de ce plan?

06.05 David Geerts (sp.a): Qu'en est-il de la création et du financement de SNCB Logistics? Est-il exact que la SNCB n'y participerait qu'à raison de 6,9 %? Quelle est la valeur du plan qui a été présenté à la Commission européenne en l'absence d'un accord social en la matière? Est-il exact que cette nouvelle filiale n'occuperait que 850 travailleurs? La ministre pourrait-elle apporter des précisions concernant le plan industriel, qui sera déterminant pour la croissance et la diffusion du trafic?

06.06 Ine Somers (Open Vld): La ministre pourrait-elle également fournir un état de la situation en qui concerne B-Cargo? Comment le dossier de la filialisation sera-t-il précisément abordé? Quel est le statut du dossier au niveau européen? Dans quel délai une solution interviendra-t-elle?

06.07 Jef Van den Bergh (CD&V): La concertation sociale a été relancée. Où en est-elle? Je souhaiterais également obtenir des précisions sur le dossier qui a été introduit auprès de la Commission européenne. Quelles sont les attentes de la ministre en ce qui concerne le traitement de ce dossier? Pourquoi les activités de triage sont-elles confiées à la nouvelle filiale et pas à Infrabel?

06.08 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je me force à la prudence dans mes déclarations, d'une part pour donner un maximum de chances au dialogue social, d'autre part parce que je dois être vigilante en ce qui concerne les informations relatives à des matières commerciales. Désormais, pour les réponses, je ferai vérifier dans quelle mesure les aspects commerciaux, qui ne ressortissent pas au contrat de gestion, relèvent du droit de contrôle du Parlement.

Je n'ai pas attendu la crise pour examiner la nécessité d'une restructuration des activités de fret au sein de la SNCB. Fin 2008, j'ai adressé un courrier à tous les intéressés et aux conseils d'administration en leur demandant de rédiger un plan d'assainissement des activités. Les problèmes sont bien entendu causés par la libéralisation du transport de marchandises et par la crise.

Les mesures sont de nature opérationnelle, notamment en ce qui concerne le nouveau plan de transport, et de nature financière parce que nous avons appliqué fin 2009 les directives de la Commission européenne pour octroyer une dernière aide publique au transport de marchandises.

Voici les lignes de force du dossier qui a été déposé auprès de la Commission européenne le 23 décembre 2009: la séparation juridique du transport de marchandises en une activité commerciale de droit commun, la création d'une activité économique englobant aussi la filiale IFBN-Expedis, la transformation d'une branche en une activité compétitive dans le cadre du marché ouvert et le soutien public unique. La filialisation est inévitable. Les conseils d'administration de la SNCB et du holding ont marqué leur accord sur ce point le 15 décembre mais nous avons clairement indiqué à la Commission européenne que les négociations relatives à son exécution se poursuivent avec les partenaires sociaux.

Le capital de la nouvelle filiale s'élèvera à 510 millions d'euros, dont 105 millions seront apportés par la SNCB- Holding.

Le personnel des ateliers restera à la SNCB et travaillera en sous-traitance pour le compte de sa filiale dans le cadre d'un contrat de services à la clientèle. Les conducteurs de train et le personnel de la planification, de

l'administration centrale et des activités de tri pourront demander leur transfert au sein de la filiale. À défaut, la SNCB facturera leurs services à sa filiale. À terme, des agents contractuels exécuteront les missions liées aux activités de la filiale. Le personnel non statutaire sera transféré vers la filiale. Toutefois, tous ces aspects sont encore l'objet de négociations avec les syndicats. Quant à la question des agents surnuméraires – 449 équivalents temps plein –, elle devra être réglée dans le cadre de la concertation sociale.

Il est suggéré que les activités de tri pourraient elles aussi relever d'Infrabel au lieu de dépendre de la nouvelle filiale. Toute situation présente des avantages et des inconvénients. Si telle option aurait pour effet une accélération de la libéralisation, telle autre option aurait pour conséquence une maximisation de la cohérence des activités commerciales de NEWCO. Tel est le dilemme devant lequel nous sommes placés aujourd'hui. Ce qui compte de notre point de vue, c'est de garantir la continuité d'un fonctionnement opérationnel. Au demeurant, il ne faut pas se bercer d'illusions: l'option Infrabel n'aura pas moins d'impact sur le personnel. À nos yeux, la question de savoir dans quelle entité le personnel sera incorporé est une question négociable mais l'assainissement financier de la nouvelle entreprise est capital.

Nous voulons agir le plus possible en concertation avec les partenaires sociaux mais ceux-ci doivent comprendre que nous n'avons pas le choix. Il n'y pas de plan bis. Nous leur demandons donc de nous aider à faire en sorte que le personnel bénéficie d'un accompagnement optimal. Nous comprenons aussi que pour une organisation syndicale, entrer dans cette logique ne va pas de soi.

Il a été tenu compte du temps nécessaire à la concertation sociale dans tous les plans de management opérationnels. Cette concertation n'est donc à l'origine d'aucun retard quoique nous devions néanmoins faire aboutir rapidement ce chantier.

06.09 Jan Mortelmans (VB): Il serait peut-être intéressant de demander aux services de la Chambre jusqu'où nous pouvons aller dans l'exercice de notre droit de contrôle.

Je soutiens les objectifs de la ministre et je suis actuellement toujours convaincu que le problème sera résolu mais j'espère que ce dossier ne deviendra pas un deuxième ABX.

06.10 Patrick De Groote (N-VA): Je me félicite de ce que les syndicats soient disposés à revenir à la table. Il n'existe en effet aucune autre solution. Il faut à présent donner toutes les chances de réussite à la concertation sociale.

06.11 Paul Vanhie (LDD): Je me félicite de constater que le point de vue de la ministre correspond dans les grandes lignes à celui que nous défendons. J'espère que ses paroles dures seront transmises aux partenaires sociaux qui semblent opérer, lorsqu'on lit certains communiqués de presse, dans la plus grande confusion en affichant leurs divergences de vue et en usant de moyens de pression peu orthodoxes. J'espère que B-Cargo deviendra bénéficiaire et pourra ainsi décharger le contribuable, réalisant de la sorte un des objectifs principaux de la libéralisation.

06.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Quelles sont les éventuelles réactions de la Commission au plan déposé? Des contacts sont-ils en cours à ce sujet?

06.13 David Geerts (sp.a): Il s'agit effectivement d'une activité commerciale, mais qui a une incidence sur la structure et sur les comptes de la SNCB ainsi que sur la situation financière du holding. Les membres de la Chambre ont donc le droit de poser des questions sur ce sujet. La ministre dit, à juste titre, que l'assainissement de la filiale est important pour garantir l'avenir mais je me demande dans quelle mesure le plan industriel correspond à la réalité. Pour 2010, une croissance de 35 à 40 % est budgétisée pour les activités cargo, alors que le volume a diminué de 65 % en 2009. Il est particulièrement important, à mon estime, d'établir un plan réaliste pour le financement de la société et c'est pourquoi nous continuerons de revenir sur ce point.

06.14 Ine Somers (Open Vld): La chose la plus importante, c'est que le dialogue a été relancé. Un dossier a été introduit auprès de la Commission européenne et toutes les parties concernées doivent bien se rendre compte qu'il n'y a pas de plan B. Par conséquent, j'espère que le résultat sera positif.

06.15 Jef Van den Bergh (CD&V): J'ai émis certaines observations au sujet des activités de tri et du

transport en tant que tel parce que j'estime que ces activités présentent des avantages tant opérationnels que financiers pour la nouvelle filiale. Toutefois, je comprends parfaitement qu'il importe de soupeser précisément les avantages et les inconvénients stratégiques. Espérons que la concertation sociale aboutira rapidement à des résultats.

06.16 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): M. Geerts mélange tout. Nous ne nous servirons pas de l'argent du contribuable pour boucler ce dossier, il s'agira des capitaux de la holding. La nouvelle filiale sera une organisation dotée d'un conseil d'administration où aucun administrateur public ne siègera, au sein duquel je n'assumerai donc aucune responsabilité en tant que ministre de tutelle, pour lequel je n'échafauderai aucun projet d'avenir et à propos duquel je ne ferai aucune déclaration.

Je ne voudrais pas donner l'impression que, dans un tel contexte, nous sommes à mêmes d'exercer une influence ou un pouvoir car ce n'est pas vrai.

06.17 David Geerts (sp.a): Ce n'était pas une accusation. Je n'ai fait que constater que, dans le rapport du Collège des commissaires, il est aussi mentionné que le service public a été crédité de certaines recettes provenant d'activités commerciales.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 17831 de M. Doomst est transformée en question écrite. Il s'agit d'une question qui a été jointe à une question de M. Geerts. Les nouvelles directives stipulent que si deux auteurs posent des questions jointes et qu'un des deux ne peut être présent, la question est d'office retirée.

06.18 Maya Detiège (sp.a): Si une question jointe n'est pas traitée en raison de l'absence d'un des deux auteurs, l'autre auteur doit avoir la possibilité de poser sa question.

Le **président**: Ceux qui sont présents peuvent toujours poser la question. Les absents ont toujours tort.

06.19 Maya Detiège (sp.a): Je ne vous contredirai pas sur ce point.

06.20 Camille Dieu (PS): Les informations envoyées par M. Van den Bossche ne mentionnaient pas que tout serait supprimé si l'un de nous était absent.

Le **président**: Il s'agissait d'un malentendu, M. Geerts peut poser sa question.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- **M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards sur la ligne Thalys Bruxelles-Amsterdam" (n° 17831)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'arrêt d'un Thalys lors du croisement d'un autre Thalys à la frontière belgo-néerlandaise" (n° 17893)**

07.01 David Geerts (sp.a): Il semblerait que, sur la ligne vers Amsterdam, les trains Thalys s'arrêtent lorsqu'ils se croisent. Ce problème a-t-il déjà été résolu? Quels dommages économiques génère cette situation? Pourquoi ce problème n'a-t-il pas été détecté lors de la période d'essai?

07.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Les retards sont dus aux problèmes résultant du système ETCS à la frontière belgo-néerlandaise, lors du passage d'un réseau à l'autre. Des informations de signalisation électroniques contradictoires y sont générées lorsque deux trains se croisent. Une limitation de vitesse à 140 kilomètres par heure sur le réseau néerlandais a été imposée à titre de solution provisoire et les croisements ont été évités dans toute la mesure du possible dans les sections frontalières. Une solution technique a permis de résoudre le problème depuis jeudi dernier. Étant donné que les problèmes sont survenus sur le réseau ferroviaire néerlandais, la SNCB n'est pas en mesure de dire pourquoi ils n'ont pas été détectés lors de la période d'essai.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sa Belgian Mobility Card" (n° 17837)
- Mme Annick Ponthier à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le billet de mobilité électronique" (n° 18404)
- Mme Maya Detiège à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le format peu pratique des abonnements de train" (n° 18665)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la carte MOBIB" (n° 18945)

08.01 Ine Somers (Open Vld): Une nouvelle société, la SA Belgian Mobility Card, serait créée pour coordonner les systèmes de billetterie des quatre sociétés belges de transports en commun. Cette information est-elle exacte et quelles tâches concrètes seraient dévolues à cette entreprise? Qu'en sera-t-il du volet financier?

08.02 Annick Ponthier (VB): Chez *De Lijn*, le titre de transport en papier sera remplacé par une carte à puce, à l'image de la solution appliquée à Bruxelles sous le nom de Mobib. Ce système, qui permet de payer le trajet et d'assurer l'enregistrement et le comptage des voyageurs, me paraît également un instrument utile pour la SNCB dans sa politique d'optimisation des services aux voyageurs. Le système devrait en même temps permettre l'élaboration d'un billet de mobilité uniforme pour l'ensemble des réseaux de transports publics du pays. Une concertation a-t-elle déjà été organisée en la matière et avec quelles parties? Des projets pilotes sont-ils déjà en cours en vue d'évaluer ce système? Quels en sont les éventuels premiers résultats?

08.03 Maya Detiège (sp.a): En attendant la carte électronique, la présentation des cartes d'abonnement actuelles serait modifiée. Le format de ces cartes serait cependant encore plus grand que celui des documents actuels, qui n'entrent déjà pas dans un portefeuille ordinaire, favorisant ainsi leur usure et leur perte.

La nouvelle carte électronique pourrait être introduite à très bref délai. J'ai lu dans *Metro* que les quatre sociétés de transport belges sont d'accord sur le système d'un ticket unique et qu'une filiale commune a déjà été créée à cet effet. Qu'en est-il du calendrier? La SNCB a lancé au mois de janvier un projet pilote concernant un abonnement numérique. Quand sera-t-il évalué?

La plateforme Calypso qui a été retenue ne serait pas compatible avec la carte d'identité électronique. Pour moi, il s'agit d'une occasion manquée. Il importe de rendre ces deux systèmes compatibles à l'avenir.

08.04 Linda Musin (PS): La STIB annonçait le 19 janvier l'extension de la carte MOBIB aux abonnements mensuels mais le flou reste persistant quant à la participation du Groupe SNCB. Dans votre note de politique générale, vous affirmiez que la carte MOBIB serait introduite dès le 1^{er} janvier 2010 pour les titres de transport combinés SNCB-STIB et rapidement étendue aux autres titres SNCB, ainsi qu'aux titres combinés avec De Lijn et les TEC. Le 4 janvier, la presse ne parlait plus que du démarrage d'une phase de test pour les voyageurs disposant d'un ticket combiné STIB-SNCB.

Où en est-on? Quand la carte MOBIB sera-t-elle opérationnelle pour les navetteurs du groupe SNCB? Où en est-on avec les TEC et De Lijn? Le budget d'opérationnalisation de la carte MOBIB constitue-t-il toujours un frein pour la SNCB?

08.05 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Une nouvelle société – la SA Belgian Mobility Card – sera en effet constituée prochainement pour développer un système commun de titres de transport. Les missions de Belgian Mobility Card seront donc essentiellement techniques, à savoir déterminer les fonctions de la carte à puce, enregistrer les appareils, etc. Chaque société de transport est actionnaire à 25 % de la nouvelle société et verse donc 15 375 euros. Pour le reste, les besoins financiers annuels de fonctionnement de la société seront facturés aux quatre sociétés fondatrices.

La nouvelle présentation des abonnements de train qui date de fin 2009 avait pour but de mieux protéger les abonnements contre les détériorations. Il s'agit également d'installer des imprimantes et des machines de plastification au sein de la SNCB. Ni la SNCB, ni les autres sociétés de transport ne disposent d'un autre système de lecture. Elles continuent dès lors à appliquer le contrôle visuel. Le format de carte actuel sera maintenu. Toutes les informations doivent en effet rester facilement lisibles.

Non seulement le *front office* mais aussi l'ensemble du *back office* sont modifiés par l'instauration de la carte à puce. C'est la raison pour laquelle nous devons procéder avec prudence et étape par étape.

Une concertation a eu lieu entre les directions de la SNCB et d'autres sociétés de transport public

La SNCB a déjà pris plusieurs mesures importantes. Ainsi, la priorité a été donnée aux clients de la SNCB et de la STIB et aux problèmes de raccordement au métro début juin 2010. Tous les systèmes de vente au guichet ont été équipés de dispositifs d'émission et de chargement de la carte à puce. Depuis la fin du mois de novembre 2009, il existe des cartes à puce jetables qui remplacent les billets SNCB + STIB pour les clients occasionnels. Les 70 000 navetteurs disposant d'un abonnement de train combiné SNCB/STIB doivent attendre jusqu'à début mars 2010. À partir de mai 2010, une solution technique similaire sera élaborée pour les billets B-Excursions + STIB.

Parallèlement à ce projet, un test de la carte à puce a démarré à la mi-janvier auprès des titulaires d'abonnements de train sur la ligne Charleroi-Anvers. Tant le tronçon SNCB que le tronçon STIB du trajet figurent sur la carte. Ce test durera six mois et a pour but de vérifier si le contrôle lié à cette technologie est compatible avec le contrôle habituellement réalisé aujourd'hui. Le projet est régulièrement évalué. L'évaluation finale aura lieu en septembre 2010. Les résultats du test détermineront la suite du projet.

(En français) En ce qui concerne le ticket unique, il faut plutôt parler du support unique.

Le projet dépend de la présence du *hardware* permettant aux TEC et à De Lijn d'émettre, de valider et de contrôler ces tickets dans leurs véhicules. La migration des cartes trains SNCB combinées avec De Lijn et TEC ne pourra débuter que lorsque la totalité des véhicules de ces sociétés seront équipés pour vérifier et valider la carte à puce. Mon prédécesseur et moi-même avons dit que nous attendions le ticket unique pour les quatre sociétés vers 2012, mais que tout dépendait de l'évolution des développements au sein des TEC et de De Lijn.

Les deux projets en cours (cartes à puce pour les détenteurs actuels de cartes trains SNCB et STIB et les billets SNCB et STIB et le test des cartes à puce intégrées sur l'axe Charleroi-Anvers) correspondent à un budget d'environ 1,5 millions d'euros. Les éventuelles phases ultérieures du projet "carte à puce", qui impliqueront des investissements plus lourds, doivent encore être budgétisées.

Il faudrait alors, lors du contrôle dans le train d'une telle carte, pouvoir consulter une base de données afin de savoir quels droits de transport sont liés à la carte d'identité. Cette opération prendrait beaucoup trop de temps. La carte d'identité électronique ne permet en outre pas de réaliser l'intermodalité avec les sociétés régionales de transport.

Nous adoptons bel et bien une attitude volontariste dans le cadre de ce projet mais en cours de route nous constatons que nous devons tenir compte de plusieurs aspects secondaires complexes, à savoir les flux de voyageurs, la sécurité, les contrôles, la non-détention de titre de transport et les amendes administratives. Tous ces aspects seront également analysés lors de la période d'essai. Il serait peut-être utile que la commission demande des explications supplémentaires aux personnes techniquement plus spécialisées.

08.06 Ine Somers (Open Vld): Le problème est en effet beaucoup plus complexe que d'aucuns ne le pensent. Il conviendra de tenir compte de tous les aspects.

08.07 Annick Ponthier (VB): Les nombreux projets pilotes peuvent mettre en évidence l'ensemble des

problèmes. Ils permettent ainsi de déterminer clairement si le coût de l'opération compense les économies de coûts que le ticket uniforme permettrait de réaliser.

08.08 Maya Detiège (sp.a): Les voyageurs doivent savoir qu'un nouveau billet sera instauré et également quand il le sera. Il me semble quand même logique que ce ticket soit lié à la carte d'identité électronique dès que ce sera possible d'un point de vue technique.

08.09 Linda Musin (PS): Ce dossier intéressant est complexe. Nous en suivrons l'évolution.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier à Waasmunster" (n° 17838)

09.01 Ine Somers (Open Vld): La distribution du courrier poserait de nombreux problèmes à Waasmunster. Le ministre peut-il confirmer cette information et l'expliquer?

Président: Ludo Van Campenhout.

09.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Selon La Poste, aucun problème n'affecte les activités de distribution du courrier à Waasmunster, même si la société est confrontée à un manque récurrent de personnel. Des intérimaires doivent régulièrement être engagés, même si ce type de personnel n'est pas toujours aisé à trouver étant donné la proximité du port d'Anvers.

L'importante rotation du personnel exerce une influence sur la qualité de la distribution. En effet, s'ils bénéficient d'une formation à part entière, les intérimaires connaissent toutefois moins bien le terrain. En outre, les conditions atmosphériques actuelles entraînent fréquemment des problèmes.

Je demande à La Poste de continuer à accorder une attention particulière à ces problèmes.

L'incident est clos.

Le **président**: M. Gilkinet a retiré sa question n° 17846.

10 Question de Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la position dominante de Belgacom sur le marché professionnel belge" (n° 17849)

10.01 Ine Somers (Open Vld): Il ressort d'une étude du périodique *Data News* que Belgacom continue d'occuper une position dominante sur le marché des télécommunications. D'après le périodique, cette situation serait due à la participation majoritaire de l'État dans Belgacom, à la difficulté, pour les nouveaux opérateurs, d'entrer sur le marché et aux problèmes que rencontrent les utilisateurs qui veulent changer d'opérateur. La ministre admet-elle ces critiques? Les instances européennes ne risquent-elles pas de formuler des observations?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Belgacom a effectivement été qualifiée d'opérateur puissant sur le marché sur la base d'un droit sectoriel pour différents marchés. Belgacom conteste et regrette toutefois que le câble ne soit pas pris en compte pour la qualification en tant qu'opérateur puissant sur le marché de gros du haut débit.

Belgacom est une entreprise fortement régulée à tous les niveaux. En plus des décisions contraignantes de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), elle doit aussi observer les obligations relatives au service universel.

Sur le marché mobile, Mobistar et Base bénéficient de tarifs d'interconnexion nettement plus élevés que Belgacom alors que des tarifs de détermination identiques s'appliquent à de nombreux opérateurs mobiles à l'étranger, avec l'accord de la Commission européenne. La prudence est de mise, dès lors, lorsqu'on déclare que Belgacom est favorisée en tant qu'entreprise publique. Il convient d'être nuancé en la matière.

La libéralisation complète de la communication électronique est entrée en vigueur en 1998 et a

immédiatement donné lieu à l'arrivée de nouveaux opérateurs. Avec le temps, différents mécanismes ont été mis en place pour ouvrir le réseau de Belgacom. L'IBPT a défini tous les prix en se fondant sur le principe de l'orientation sur les coûts. Toutes les mesures nécessaires ont donc été prises pour permettre aux opérateurs "alternatifs" d'accéder au marché.

Les autres opérateurs ont évidemment dû faire des choix stratégiques. Logiquement, Telenet, qui s'est développé à partir d'un monopole historique dans le domaine de la télédistribution, s'est d'abord et avant tout intéressé au segment résidentiel. Aujourd'hui, sa position en matière d'accès à internet est plus forte que celle de Belgacom. Quant à Base, il a entre-temps choisi de ne pas investir dans le segment mobile professionnel. Mobistar, en revanche, y est très actif.

Je suis convaincue que l'IBPT et le nouveau conseil garantiront des conditions concurrentielles fondées sur la proportionnalité, ce qui devrait nous éviter de subir les foudres de la Commission européenne.

L'internet à large bande est accessible pour 99,85 % de la population. Notre pays n'a donc pas à rougir. Il va sans dire que nous continuerons à fournir les efforts nécessaires.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accumulation de retards sur la ligne 161-162 mettant apparemment en cause le multiplexage" (n° 17853)**
- **M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de sécurité rencontrés avec les trains à double étage" (n° 18838)**
- **M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la modernisation de la ligne 161-162" (n° 18879)**
- **Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards liés à des avaries régulièrement constatées sur le matériel roulant de la SNCB" (n° 18886)**
- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les avaries sur les voitures double-étage de la SNCB" (n° 18896)**
- **M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les défaillances du matériel roulant de la SNCB" (n° 18967)**

11.01 François Bellot (MR): Dans le cadre de l'exploitation de ses trains passagers, la SNCB utilise depuis peu la technique du multiplexage. Des motrices de la série 27 sont modifiées pour fonctionner en réversibilité avec des voitures-pilotes (rames à deux niveaux de type M6), via un système de multiplexage permettant de contrôler l'engin moteur ajouté en cours de parcours. Ainsi, le train IC de Namur de 06 h 51 est composé de deux tronçons accouplés: l'un vient de Dinant, l'autre de Liège.

Or, il semble difficile de faire démarrer le train, apparemment en raison de difficultés de prise en charge des machines intermédiaires de traction par la machine de tête. De plus, certains trains de pointe sont tractés par des motrices électriques de la série 20 qui datent des années '70 et connaissent nombre de pannes. Que compte faire la SNCB pour rendre plus fiable le multiplexage et remplacer les motrices de la série 20?

Par ailleurs, une enquête interne à la SNCB relève de nombreuses avaries sur les voitures double étage M6, notamment en raison de portes restées ouvertes ou au contraire bloquées. Cette situation engendre des retards récurrents voire des annulations de trains et met en danger les passagers.

La responsabilité du constructeur des voitures M6 est-elle en cause? S'agit-il d'un défaut d'entretien de la part de la SNCB? Comment la SNCB compte-t-elle résoudre ces avaries dangereuses pour les passagers?

11.02 Patrick De Groote (N-VA): Une étude réalisée en interne par la SNCB aurait démontré que le fonctionnement des portes des trains à étage présente de nombreuses déficiences. Certaines portes s'ouvrent intempestivement tandis que d'autres restent fermées alors qu'elles devraient s'ouvrir.

La ministre pourrait-elle nous communiquer la teneur et les conclusions de cette étude? Ces problèmes

peuvent-ils être résolus? Combien cela coûtera-t-il? Quelles conclusions politiques la ministre et la SNCB tirent-elles de cet état de choses? Quelle est la procédure à suivre quand de tels problèmes se posent?

11.03 Camille Dieu (PS): Les voitures M6 posent de nombreux problèmes dont celui des portes qui s'ouvrent en roulant ou qui ne s'ouvrent pas à quai! La SNCB s'était engagée à corriger ces défauts. Entre juin et décembre, 117 fiches d'avarie ont été envoyées par la SNCB à B-TC, le service maintenance! Les postes nécessitant des améliorations ont-ils été clairement identifiés? Quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre ou a-t-elle déjà prises?

11.04 David Lavaux (cdH): Les nouvelles voitures M6 ont récemment été mises en circulation sur la ligne Binche-Bruxelles-Louvain-la-Neuve et les problèmes techniques ont provoqué de nombreuses complications. Les chiffres confirment que la majorité des retards ferroviaires sont causés par des avaries du matériel roulant. Y a-t-il d'autres avaries que celles constatées sur les voitures M6? Quels sont les autres équipements de la SNCB impliqués dans les retards? Quelles sont les actions entreprises pour résoudre ces problèmes techniques? La procédure de centralisation et de traitement des informations mise en place pour la M6, est-elle appliquée pour chaque matériel? Quelles sont les solutions proposées et combien coûtera leur mise en œuvre?

11.05 Inge Vervotte, ministre (en français): Les voitures à double étage M6 augmentent la capacité des trains de manière significative. Pour une exploitation satisfaisante, le matériel doit être réversible et sécable. La SNCB a adopté une solution temporaire en recourant à des locomotives de type 27 et 20. Cette combinaison est plus sensible aux défaillances techniques. La mise en service de 120 nouvelles locomotives, dont certaines avec attelage automatique, est prévue en 2010-2011.

(En néerlandais) Après que les services de maintenance et les accompagnateurs de train ont constaté ces défauts, la SNCB a mis au point un système d'analyse des problèmes de portes. Au cours de l'étude qui y a été consacrée, une centaine d'incidents ont été constatés. La SNCB ne sait avec exactitude combien de retards pourraient être imputables à ces problèmes.

(En français) Le système informatique actuel ne permet pas d'identifier le type de matériel ni le type d'avarie.

(En néerlandais) Cette étude a fait apparaître qu'aucune défectuosité n'a son origine dans un défaut de conception des trains. Toutefois, certaines améliorations ont été proposées et une liste de points ayant trait à la maintenance qui méritent une attention particulière a été dressée. Le niveau de sécurité des portes des trains à étage est aussi bon que celui d'autres trains.

(En français) Les problèmes techniques concernent essentiellement la commande des portes et les convertisseurs.

(En néerlandais) La SNCB conclut de cette étude que les portes sont souvent soumises à rude épreuve et qu'une attention particulière doit par conséquent y être prêtée. Les progrès technologiques dans les domaines de la sécurité et du contrôle peuvent être à l'origine d'une apparition plus précoce de certaines avaries. La SNCB a mis au point des procédures dont la finalité est d'améliorer la sécurité. Quand un accompagnateur de train constate qu'une porte est restée ouverte, il ordonne l'arrêt immédiat du train et procède à la fermeture manuelle de la porte. Les services techniques sont informés de la réparation des portes défectueuses.

(En français) Le niveau de sécurité atteint par les voitures M6 est globalement égal à celui atteint par les autres matériels de la SNCB. Les services techniques de la SNCB restent très attentifs à ces problèmes. Ils interviennent constamment auprès du constructeur, lors des réunions de garantie, afin de dégager des solutions techniques.

(En néerlandais) Un suivi de la situation est systématiquement assuré et une concertation avec les fabricants est organisée.

(En français) La mise en service du matériel fait l'objet d'un suivi de garantie. Grâce à cela, les défaillances sont examinées en vue d'en détailler les causes. Les constructeurs sont tenus d'y remédier. Toutefois, les

adaptations sont prévues sur des périodes relativement longues.

Les incidents enregistrés ces dernières semaines ont été particulièrement élevés en raison des conditions climatiques difficiles et ont fortement influencé la moyenne de la régularité en 2009. Les causes principales de panne et de retard, spécifiquement durant la période hivernale, sont l'infiltration de neige dans les différents coffres situés sous les véhicules et en trottoir, l'accumulation de neige entre les différents mécanismes de commande, le gel de pantographes et l'usure prématurée des éléments de contact.

En dehors de cette période hivernale, on a également constaté des retards imputables à la vétusté du matériel. Les services techniques de la SNCB analysent l'évolution de la situation.

(En néerlandais) Une analyse des causes est effectuée au niveau politique. Des plans d'action spécifiques sont élaborés tant pour le nouveau que le vieux matériel. Il est ennuyeux pour chacun que nous soyons pour une large part dépendants des constructeurs mais nous essayons dans la mesure du possible de trouver des solutions et d'apporter des améliorations

11.06 François Bellot (MR): La croissance du nombre de voyageurs a pour conséquence que la SNCB doit trouver du nouveau matériel. Il n'en demeure pas moins que la répétition d'un certain type d'incidents nous interpelle. Bien entendu, des procédures ont été mises en place face à ces incidents; et du nouveau matériel a été acheté, mais il faut attendre qu'il soit fourni. Quant au "multiplexage", la technique ne peut être constamment en rodage. Des solutions définitives doivent être trouvées.

11.07 Patrick De Groote (N-VA): Je me félicite d'apprendre que les responsables prennent ces problèmes à bras-le-corps et que la plupart des voitures ont déjà fait l'objet d'améliorations visant à résoudre les défauts apparus au niveau des portes. Je suis également heureux d'entendre qu'une procédure est prévue lorsque de tels problèmes se produisent.

11.08 Camille Dieu (PS): Je n'ai pas entendu qu'il n'y avait plus aucun problème sur les M6 pour l'ouverture des portes mais bien que les portes doivent encore subir un grand nombre de tests. Cependant, pendant les heures de pointe, si la porte s'ouvre dans un virage, avec des navetteurs debout sur les paliers, ce serait une catastrophe. On ne peut pas se permettre des accidents de ce type.

Par ailleurs, quand vous parlez du constructeur, il faudrait que le cahier des charges soit plus sévère sur ce critère. S'il l'est, je ne comprends pas comment on ne se retourne pas contre le constructeur.

11.09 Inge Vervotte, ministre *(en néerlandais)*: Sans vouloir minimaliser les choses, je souhaiterais tout de même souligner qu'il n'y a pas de problème général pouvant entraîner l'ouverture des portes à tout moment. Il s'agit d'un problème résultant de la formation de givre sur certaines pièces. Ce problème a été examiné avec le constructeur et il y a été remédié.

11.10 David Lavaux (cdH): Votre réponse très complète montre que vous vous efforcez de résoudre ce problème dans les meilleurs délais. C'est ce que je souhaite pour les navetteurs.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la date de la mise en exploitation de la halte RER Arcades à Watermael-Boitsfort" (n° 17876)**
- **Mme Zoé Genot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en exploitation de la halte Arcades à Watermael-Boitsfort" (n° 18391)**

12.01 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): La halte "Arcades" à Watermael-Boitsfort a été aménagée entre 2005 et 2009. Les travaux sont terminés et l'ensemble des aménagements sont prêts à être exploités.

Lors de soirées d'information organisées par Infrabel en mai 2005, il avait été indiqué que la halte "Arcades" serait mise en service en 2012. Or, actuellement, selon certains échos, cette halte ne serait pas exploitée

avant 2016. Certains vont jusqu'à se demander si elle sera exploitée un jour.

Qu'en est-il exactement? Confirmez-vous que la halte "Arcades" à Watermael-Boitsfort sera bien mise en service en 2012? Si non, pour quand exactement est prévue sa mise en service? En attendant la mise en service du RER, comptez-vous exploiter la halte "Arcades" dans le cadre de l'actuelle ligne 26?

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Les échos que vous avez entendus sont corrects. Les travaux du point d'arrêt "Arcades" sont effectivement terminés depuis plusieurs mois. Néanmoins, la mise en place d'un service de train comportant un arrêt à cet endroit comprend d'autres composants du projet RER qui n'ont pu être réalisés simultanément en l'absence de permis. Le permis ayant été délivré, les travaux pourront commencer au printemps 2010 et s'étendront jusqu'au début de 2014. Jusqu'à cette date, l'organisation du trafic voyageurs avec arrêt à la halte "Arcades" n'est pas possible.

12.03 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Nous avons l'impression d'être dans la fameuse émission "Les grands travaux inutiles". Il devient difficile de persuader les riverains que ces travaux sont utiles si, dans les faits, ils remarquent des stations terminées et inutilisées.

12.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je comprends la colère de Mme Genot. Je demanderai à la SNCB et à Infrabel s'il n'est pas possible de résoudre ce problème.

12.05 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Je vous réinterrogerai dans six mois en espérant que vous m'apporterez de meilleures nouvelles.

L'incident est clos.

13 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un projet pilote de voitures électriques à La Poste" (n° 17894)

13.01 David Geerts (sp.a): Des experts en transports préconisent le recours à des voitures électriques pour la distribution du courrier et de colis en zone urbaine. Leur utilisation serait cinq fois moins onéreuse au kilomètre parcouru. La ministre est-elle disposée à faire étudier l'opportunité du remplacement d'une partie du parc de véhicules de La Poste par des voitures électriques?

13.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La Poste a pour ambition de réduire de 35 % les émissions de CO₂ et de 10 % la consommation d'énergie d'ici 2012. La société a dès lors l'intention de remplacer son parc par des véhicules électriques ou hybrides à condition que les résultats des tests pratiques soient positifs, qu'un plus grand nombre de véhicules de ce type soient disponibles et que leur prix de revient baisse. Ces tests seront en tout état de cause menés à plus grande échelle dans le courant de cette année. Les postes françaises et TNT ont par ailleurs déjà pris la même décision stratégique.

Une vingtaine de bureaux sont actuellement concernés par un projet visant à remplacer les cyclomoteurs par des bicyclettes électriques. À condition que l'évaluation qui sera effectuée au printemps soit positive, La Poste étendra le recours à ce moyen de locomotion aux autres bureaux à partir de l'été.

L'incident est clos.

14 Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare d'Anvers-Sud" (n° 17925)

14.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Il est urgent de revaloriser la fameuse gare d'Anvers-Sud. L'éventuelle construction d'un stade de football à proximité de la gare et de nouveaux développements pourraient donner une nouvelle impulsion à ce dossier mais il convient également d'analyser le rôle que peut jouer la gare d'Anvers-Sud comme relais dans le Réseau régional express anversois (RER-A). Quel rôle la SNCB compte-t-elle réserver à la gare d'Anvers-Sud? Quel échéancier est-il prévu à cet effet?

14.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La gare d'Anvers-Sud est la troisième gare la plus

importante dans l'agglomération anversoise et elle est située à un endroit stratégique. La SNCB y propose actuellement 143 trains par jour ouvrable et souhaite à l'avenir desservir cette gare de manière optimale par quelques liaisons sur l'axe Anvers-Gand et par des liaisons ferroviaires suburbaines vers Gand et Puurs. De nombreuses possibilités complémentaires sous la forme de liaisons de tram et de bus y sont également déjà offertes aux voyageurs. La SNCB est favorable à tous les projets relatifs à la gare d'Anvers-Sud, pour autant qu'ils puissent également être justifiés économiquement.

14.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Voilà une réponse positive.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- **M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets d'Infrabel visant à promouvoir le désenclavement de la région Nord-Limbourg et Campine anversoise" (n° 17952)**

- **Mme Liesbeth Van der Auwera à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le désenclavement du nord du Limbourg" (n° 18892)**

15.01 Peter Luykx (N-VA): La ministre a reconnu très récemment la nécessité d'un meilleur désenclavement de la région du Nord-Limbourg et de la Campine anversoise. Tout de suite après, Infrabel annonçait l'électrification du tronçon Mol-Herentals. Toutefois, les informations relatives au développement et à l'électrification de la ligne 19 nous parviennent au compte-gouttes. La ministre confirme-t-elle sa décision d'électrifier la ligne 15? En sait-elle déjà plus concernant le dossier présenté par Infrabel, en ce qui concerne spécifiquement le Nord-Limbourg et le tronçon Mol-Hamont? Quelles en étaient les conclusions? Dans quelle phase se trouve cette étude?

15.02 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Le réseau ferroviaire limbourgeois pose problème depuis longtemps. Infrabel a entamé une étude portant sur les investissements à réaliser dans les infrastructures, notamment l'électrification de la ligne Herentals-Mol-Neerpelt, la mise à double voie du tronçon Mol-Neerpelt et la réactivation des lignes Neerpelt-Hamont-Weert et Hasselt-Weert. Dispose-t-on déjà des conclusions de cette étude? Quels projets ont été échafaudés concrètement pour le Nord-Limbourg? Quel calendrier a été fixé pour leur réalisation? Quelle incidence budgétaire auront-ils? Hamont, dans le Nord-Limbourg, profitera-t-il de l'électrification de la ligne Mol-Herentals?

15.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je vous confirme que la décision d'électrifier la ligne Mol-Herentals a été prise. Infrabel entamera une étude d'exécution afin de déterminer le nombre d'études à réaliser ou de démarches à effectuer dans cette optique. Ce projet ne sera mis en œuvre qu'au premier semestre de 2014 compte tenu de toutes les formalités administratives à remplir et de tous les obstacles techniques à franchir. Cela étant dit, une éventuelle prolongation de l'électrification de la ligne Mol-Neerpelt jusqu'à Hamont est prévue dans le cadre de ce projet. Mais ce dossier est notamment lié aux discussions concernant le Rhin de fer, ce qui m'oblige à examiner quels postes de dépenses je dois inclure dans mon budget compte tenu des obligations qui peuvent découler du projet Rhin de fer. Toutefois, l'électrification concernée devrait pouvoir être réalisée à terme.

La meilleure solution doit être recherchée pour le transport de marchandises. J'ai récemment adressé un courrier à mon collègue flamand de la Mobilité pour demander à la société De Lijn et au groupe SNCB d'examiner la viabilité technique et la rentabilité économique de plusieurs formes d'exploitation entre Neerpelt et Hasselt. Très spécifiquement, nous devons savoir si nous voulons adopter un système de transport mixte ou non et si nous optons pour le rail léger.

15.04 Peter Luykx (N-VA): Je crains quand même que le projet du Rhin d'acier n'hypothèque le désenclavement Mol-Neerpelt-Hamont, étant donné que la ligne 19 dépend apparemment de lui. Selon les médias allemands, ce dernier projet devrait être annulé car il coûte beaucoup trop cher. Par ailleurs, je déduis de vos déclarations relatives au rail léger que ce projet est incertain également. Je suis surtout inquiet du fait que le désenclavement indispensable et urgent de cette partie du nord du Limbourg est reporté aux calendes grecques.

15.05 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas dit que le projet dépend du Rhin d'acier, au

contraire: il est déjà tenu compte maintenant d'un prolongement dans le cadre de la construction de la station de traction. Cependant, d'aucuns pourraient utiliser les déclarations que je ferais concernant le coût de ce prolongement dans les négociations en cours sur le Rhin d'acier. À propos de ce dernier dossier, l'ambassadeur d'Allemagne nous a clairement dit qu'il n'y aura pas de suppressions du côté allemand.

15.06 Peter Luykx (N-VA): La ministre s'est exprimée d'une manière quelque peu obscure. L'étude comporte effectivement des conclusions relatives à la ligne 19 mais, pour des raisons stratégiques, la ministre ne veut pas encore les divulguer.

15.07 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Le plus important, c'est que le feu vert a été donné pour la première partie et que la station de traction permet une suite. Pour chaque projet, il convient de développer une vision suffisamment large, sans hypothéquer d'autres choix qui devront être opérés pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

Je prends au sérieux les préoccupations qui s'expriment dans le Limbourg et j'espère que mon collègue du gouvernement flamand réagira positivement. J'espère aussi qu'on est disposé à mener cette étude commune, avec la SNCB et De Lijn. Si le *light rail* est retenu, cette option aura, en effet, une incidence sur d'autres choix éventuels.

Il est donc important de connaître l'incidence de certains choix dès le départ, afin que les décisions n'hypothèquent pas les solutions en matière de mobilité qui pourraient être indispensables pour le Limbourg à l'avenir.

15.08 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Cette réponse semble être très positive pour la ligne 18. En ce qui concerne la ligne 19, j'ai bien compris que l'électrification de la gare de Mol devrait permettre à l'avenir un prolongement de la ligne en direction de Neerpelt et de Hamont. J'espère retrouver cet élément dans le programme d'investissement de 2013.

L'incident est clos.

Le **président**: Une réponse écrite sera fournie à la question n° 18008 de M. Bellot. La question n° 18014 de M. Van Hecke est reportée.

16 Questions jointes de

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la reprise de MSI Worldwide Mail par La Poste belge" (n° 18083)**
- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'acquisition de la majorité de parts de La Poste dans MSI Worldwide Mail" (n° 18119)**

Le **président**: M. Gilkinet a retiré sa question n°18119 et la parole est donc à présent à M. Geerts.

16.01 David Geerts (sp.a): Avec la reprise de MSI Worldwide Mail La Poste veut renforcer sa position sur le marché étranger.

Quelle est la plus-value de cette reprise et comment sera-t-elle financée? Quelles sont les conséquences éventuelles pour le fonctionnement de La Poste dans notre pays?

16.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La Poste a acquis une majorité des actions en circulation de la société américaine MSI Worldwide Mail. Les propriétaires et le personnel de MSI ont une grande expérience dans le domaine de la livraison internationale de courrier et de colis. Il s'agit d'un marché en expansion intéressant. Par le biais de Belgian Post International (BPI), La Poste agira en tant que partenaire de MSI afin d'étendre ses activités internationales aux États-Unis et dans le monde entier.

Ce partenariat représente une nouvelle opportunité pour BPI de renforcer sa croissance future sur les marchés étrangers et certainement sur le marché américain et d'avoir un accès direct aux clients finaux aux États-Unis et au Canada.

MSI continuera à exercer ses activités sous le nom de MSI Worldwide Mail et continuera à fonctionner de

manière autonome. Des accords seront conclus pour les activités qui seront exercées en partenariat avec La Poste.

L'achat a été financé par des moyens propres.

Je ne peux pas vous donner de plus amples détails. Cette information est confidentielle.

Il n'y a pas de conséquences pour le fonctionnement, le contrat de gestion, les finances et les dotations de La Poste dans notre pays.

(En français) La Poste a acquis une majorité des actions en circulation de l'entreprise américaine de livraison de courriers et paquets MSI Worldwide Mail.

16.03 David Geerts (sp.a): Est-il exact que la filiale continuera de fonctionner de façon autonome?

L'incident est clos.

17 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une intervention dans les frais supportés par les voyageurs qui ratent leur vol à la suite d'un retard de train" (n° 18107)

17.01 David Geerts (sp.a): Lorsqu'un voyageur rate un avion à cause d'un retard de train, le billet de train lui est remboursé mais pas le vol. Il est impossible de souscrire une assurance supplémentaire, il n'y a pas de responsabilité contractuelle.

Ne pourrait-on envisager de remédier à cette situation, compte tenu surtout du fait qu'après le parachèvement du projet Diabolo, les voyageurs seront plus nombreux à se rendre à l'aéroport en train?

17.02 Inge Vervotte, ministre *(en néerlandais)*: Le contrat de transport de la SNCB porte uniquement sur le train et la SNCB peut donc uniquement dédommager les voyageurs en ce qui concerne les voyages en train. Pour obtenir le remboursement des dommages consécutifs aux problèmes occasionnés par le train, les voyageurs peuvent conclure eux-mêmes une assurance privée ou une assurance voyage. La SNCB n'a pas l'intention de proposer ce type d'assurances qui ne relèvent pas de son marché. Ce type de produits ne fait pas partie des priorités de la SNCB.

17.03 David Geerts (sp.a): C'est clair.

L'incident est clos.

18 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la circulation des trains dans la nuit du 31 décembre" (n° 18118)

18.01 David Lavaux (cdH): Les initiatives prises pour assurer un service gratuit la nuit du réveillon rencontrent l'unanimité auprès de la clientèle et des conducteurs. Elles sauvent des vies en évitant des accidents et sont bénéfiques pour l'environnement. L'image des sociétés qui proposent ces services en sort renforcée.

Pourquoi la SNCB ne participe-t-elle pas à ces opérations? Ne serait-il pas envisageable de maintenir la circulation sur certaines lignes, fût-ce de manière payante, lors de certaines nuits particulièrement festives comme le réveillon de Nouvel An? En France, tous les réseaux de transport en commun, rail compris, proposent un horaire élargi à l'occasion des fêtes de fin d'année.

18.02 Inge Vervotte, ministre *(en français)*: Contrairement aux opérateurs de transport public urbains et régionaux, la SNCB transporte principalement des volumes importants de voyageurs sur de longues distances entre les villes. La fréquentation des trains entre 22 heures et 6 heures représente un très faible pourcentage de la clientèle totale de la SNCB, et est plus réduite encore en période de fêtes. Les frais engendrés par ces trains ne sont que très faiblement couverts par les recettes qu'ils engendrent.

La mise en circulation des trains supplémentaires le soir du réveillon nécessiterait des moyens financiers dont la SNCB ne dispose pas pour l'instant, cela ne constitue pas une priorité.

Pour certains événements spécifiques, un plan de mobilité particulier (contrat commercial) peut être convenu en collaboration avec les organisateurs de l'événement, qui contribuent, dès lors, à assurer la couverture des coûts. Après le dernier train prévu en soirée et avant le premier train prévu le lendemain matin, la circulation de trains supplémentaires ne peut s'effectuer que moyennant une couverture des coûts à 100 %.

(En néerlandais) L'étude vaut donc la peine car l'activité doit rester rentable. Lorsque la SNCB demandera des moyens supplémentaires au gouvernement, nous vérifierons donc si nous pouvons les octroyer. L'étude indique qu'il faut au moins 350 voyageurs par train pour obtenir le *break-even*. Pour la période écoulée, il s'est avéré que la SCNB n'atteignait absolument pas ce chiffre.

L'idée me paraît donc intéressante mais elle ne constitue pas une priorité pour l'instant. En effet, la situation budgétaire difficile nous oblige à faire des choix.

18.03 David Lavaux (cdH): La SNCB doit malgré tout être attentive à la mise en place de certaines opérations et de certains trains spéciaux pour des jours de fêtes particuliers. Même si ces opérations ne sont pas rentables, il y a quand même un objectif de publicité et l'opportunité d'attirer de nouveaux voyageurs.

L'incident est clos.

19 Question de M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les débordements en gare de Tournai la nuit du nouvel an" (n° 18125)

19.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): De nombreux voyageurs empruntent les trains les nuits de réveillon, notamment les jeunes qui fréquentent les discothèques autour de Tournai.

Le 1^{er} janvier dernier au matin, la gare de Tournai a été le théâtre de débordements et de vandalisme. Cette situation s'était déjà produite, mais seuls les deux agents de sécurité habituels avaient été affectés. Des renforts avaient pourtant été demandés à l'avance.

Je me réjouis que les citoyens, et en particulier les jeunes, utilisent les transports en commun, mais certaines situations difficiles se répètent. À Tournai, les agents Securail ont l'impression d'être oubliés alors qu'ils sont confrontés à des problèmes tous les week-ends vu la proximité de nombreuses boîtes de nuit. Selon les acteurs de terrain, la situation semble s'être dégradée depuis le transfert de la police des chemins de fer à Mons.

La présence de personnel en suffisance, et pas seulement des agents de sécurité, a été demandée à plusieurs reprises. La présence de caméras de surveillance ne semble pas avoir l'effet escompté. Pourquoi les renforts demandés par Tournai à l'occasion du nouvel an n'ont-ils pas été envoyés?

La SNCB affirme que les effectifs du personnel de sécurité sont passés de 158 à 518 entre 2008 et 2009. Confirmez-vous ces chiffres? Comment est calculé le nombre d'agents pour chaque gare ou zone?

Le transfert de la police des chemins de fer à Mons semble rendre impossible l'intervention de cette police dans des gares éloignées. Comment remédier à la situation?

19.02 Inge Vervotte, ministre *(en français)*: Le *District security manager* en charge de la gare de Tournai a analysé les risques sur base des informations en sa possession et des incidents des années précédentes. Le résultat ne justifiait pas de mesures exceptionnelles. Le dispositif classique a donc été conservé: une permanence de Securail entre 6 h et 22 h, et des caméras de surveillance. Tout incident devait être communiqué au Centre de communication et d'information (CIC) du Hainaut.

L'effectif de Securail est passé de 158 à 518 agents, grâce à la dotation de dix millions d'euros pour la sécurité depuis 2008. L'affectation des agents dans les zones et districts se base sur une analyse des

risques.

Les emplacements des postes de la police des chemins de fer relèvent de la police fédérale. Le *Corporate security service* collabore avec les zones de police locales et les CIC pour les gares éloignées des postes de la police.

19.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Vous m'apprenez que, sur base d'une analyse des risques, du personnel supplémentaire n'était pas nécessaire. Les faits montrent le contraire. Il faut faire appel à la police locale, mais la coordination ne fonctionne pas suffisamment.

Puisqu'il y a des agents de sécurité à la SNCB, peut-être serait-il intéressant de les affecter là où c'est nécessaire. Tournai se situe à un emplacement stratégique, entre Lille et Charleroi, et à proximité de boîtes de nuit. Les incidents réguliers y démontrent la nécessité d'une présence humaine plus importante là où les caméras de surveillance n'ont pas d'impact.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la reconstruction de la gare de Bruxelles-Midi" (n° 18129)**

- **M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rénovation des quais dédiés au trafic intérieur à la gare de Bruxelles-Midi" (n° 18151)**

20.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): La construction de la Gare du Midi sous sa forme actuelle a débuté dans les années 90, pour intégrer les trains à grande vitesse et répondre aux nouvelles formes de fréquentation ferroviaire. Un nouveau projet d'un architecte français de renom, Jean Nouvel, vise à redonner à la principale gare de Belgique le lustre correspondant à sa fonction et à sa place dans la capitale.

Le projet ne se limitera pas à l'avenue Fonsny: un toit couvrira les quais. Les travaux de réaménagement de la gare sont postposés pour les intégrer dans les contrats de quartier.

Une approche plus mesurée des coûts de réalisation est-elle prévue? Les clients de la SNCB comprendraient mal que la modernisation du matériel fasse les frais d'une opération de prestige.

Par ailleurs, si la couverture et la réhabilitation des quais tombent sous le sens, elles seraient choquantes pour les quais des terminaux TGV et Eurostar, réalisés dans les années 90 et déjà couverts. Comment le projet de Jean Nouvel prendra-t-il en compte la situation existante?

Comment, enfin, faire de cette nouvelle gare un élément structurant du quartier, un lien entre Saint-Gilles et le centre-ville?

20.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Depuis deux ans, la SNCB Holding et la Région de Bruxelles-Capitale se concertent pour réaliser en commun les objectifs du Plan de développement international de la Région: améliorer les problèmes d'inter-modalité de la circulation dans le quartier et l'intégration de la gare dans le tissu urbain.

L'étude de base a été confiée aux sociétés Eurostation et Euro Immo Star. Plusieurs experts en urbanisme et mobilité ont participé à cette étude. L'architecte Jean Nouvel a présenté une expression architecturale d'envergure.

L'étude de faisabilité aura comme objet l'analyse des aspects financiers et l'impact sur l'état actuel de la gare. Les travaux sur les quais de Bruxelles-Midi n'ont pas commencé pour prendre en compte ce projet, qui aura

un impact sur tous les quais et ne sera pas compatible avec le projet actuel de couverture.

Le coût n'étant pas encore connu, aucun budget d'investissement n'est repris dans le plan d'investissement à ce stade, à part les budgets prévus par Infrabel pour la couverture et la modernisation des quais.

(En néerlandais) Il importe d'établir une distinction entre les projets ambitieux en matière de développement urbain et une nécessaire modernisation susceptible d'être combinée avec les travaux à réaliser. Au stade actuel, aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne le plan d'investissements d'Infrabel. Quand les contours du projet auront été tracés avec plus de précision, la décision relative au phasage et à l'inclusion de ces travaux d'investissements dans le prochain budget d'investissements sera prise.

20.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Votre réponse me rassure. L'urgence n'est pas encore fondée et bien des discussions auront encore lieu pour Bruxelles-Midi.

Votre réponse me satisfait. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans quelques mois ou quelques années.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque d'abris contre le froid, en gare de Braine-le-Comte" (n° 18130)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réalisation du parking navetteurs par la SNCB derrière les voies de la gare de Braine-le-Comte" (n° 18131)**

21.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Il y a plusieurs mois, j'avais interrogé votre prédécesseur au sujet des travaux de la salle des pas perdus en gare de Braine-le-Comte.

La SNCB a décidé de conserver cette salle pour y loger, pendant les travaux de réfection de leurs locaux, les bureaux des employés de la compagnie. La fin de cette réfection n'ayant pas de date butoir, je me suis inquiété en août 2009 des mesures envisagées pour compenser le manque d'abris par temps froid (comme des *Portakabins*). M. Vanackere m'avait répondu que cette demande serait appuyée auprès de la SNCB, mais la situation n'a pas trouvé d'issue heureuse.

Le jour de la rédaction de ma question (en janvier), nous étions en pleine période de froid, avec des températures diurnes inférieures à zéro et toujours aucune salle des pas perdus accessible, ni de *Portakabins* dans la gare, alors que la SNCB en a à sa disposition.

N'est-ce pas le rôle de la SNCB de se préparer aux défis, en mobilisant les moyens financiers, matériels et humains adéquats pour répondre aux besoins des usagers?

La gare de Bruxelles, après celles de Liège et Anvers, va faire l'objet d'une réhabilitation audacieuse. Si j'applaudis à la volonté de la SNCB de moderniser l'image de la Belgique, je me demande s'il ne serait pas judicieux, au préalable, de remettre les trains sur les rails, en termes de qualité des infrastructures et de respect des horaires.

Comment inciter la SNCB à se mettre au service de ses usagers? Quand pouvons-nous espérer une réponse concrète relative aux abris contre le froid persistant? D'autant que de nombreux trains accumulent des retards en cette période hivernale. Ne peut-on envisager, en l'absence de *Portakabin*, de mettre à disposition des voyageurs une automotrice ou une micheline?

21.02 Inge Vervotte, ministre *(en français)*: Le client doit se trouver au centre des préoccupations du groupe SNCB. Les voyageurs ont le droit de s'abriter quand ils attendent leur train. Je regrette que la SNCB n'ait pas donné suite à la demande de M. Vanackere de remettre temporairement à disposition une partie de la salle des pas perdus.

Les travaux ont pris du retard et le transfert des containers ne sera possible qu'à partir de la fin du mois de février.

J'insisterai auprès de la SNCB Holding pour trouver une solution le plus rapidement possible.

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): La gare de Braine-le-Comte rencontre beaucoup de succès. La SNCB a prévu un parking navetteurs mais ne l'a pas encore mis en œuvre. La Ville loue déjà deux parkings à la SNCB à hauteur de 9 000 euros par an. Trois nouveaux parkings ont été emménagés et nous en prévoyons trois autres. Cela reste insuffisant! Nos derniers échanges avec la SNCB nous laissaient espérer un parking de 400 places.

Le problème d'accès au nouveau bâtiment logistique et à son parking ayant été réglé, plus rien ne s'oppose à ce que la SNCB introduise sa demande de permis d'urbanisme pour le parking navetteurs ainsi que pour la prolongation du tunnel sous-voies piétonnier.

Quels sont les éléments qui posent encore problème et quelles sont les solutions envisagées?

À quelle date les travaux sont-ils prévus?

21.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*): La SNCB Holding a reçu le permis d'urbanisme relatif à la construction d'un centre logistique et infrastructure et de son accès depuis la voirie côté Ecaussinnes. Les travaux débiteront en février 2010.

Concernant la réalisation d'un parking de 400 places attenant à ce centre, des pourparlers sont en cours avec la division Aménagement et Urbanisme et la DG des routes de Wallonie afin de créer un accès routier depuis la voirie côté Ronquières. Par ailleurs, le couloir sous-voies sera prolongé sous les voies accessoires. Ces aménagements ne sont pas prévus avant 2013.

21.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Vous nous donnez un coup de massue: 2013, c'est abominable! Nous investissons déjà plus de 100 000 euros en aménageant le nouveau parking!

Je propose de m'occuper des accès et des parkings et vous prenez en charge la prolongation du tunnel sous voie. Vous y réfléchissez?

21.06 Inge Vervotte, ministre (*en français*): C'est une solution que vous devez négocier en particulier avec Infrabel et le Holding.

21.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Oui, bien sûr. Je vais leur écrire.

21.08 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Vous m'envoyez une copie.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers de la SNCB" (n° 18170)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers du groupe SNCB" (n° 18177)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation financière du groupe SNCB" (n° 18210)
- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation financière de la SNCB" (n° 18274)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation financière de la SNCB" (n° 18338)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers de la SNCB" (n° 18441)

22.01 David Geerts (sp.a): Les pertes opérationnelles ont atteint 258,8 millions d'euros à un certain moment alors même que le budget a été calculé sur la base d'une situation bénéficiaire.

Le montant des pertes est-il définitif? Quelles sont les raisons de ce résultat? Le plan d'entreprise était-il suffisamment réaliste? Quels sont les cinq principaux postes du budget dans ce plan d'entreprise et quels sont les résultats financiers réels? Quelles sont les conséquences pour la planification pluriannuelle du holding?

22.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Même s'il est sans doute encore trop tôt pour prendre connaissance des

résultats financiers définitifs de 2009, certaines informations nous font craindre le pire. Il est clair que B-Cargo est à l'origine de ces pertes.

En dépit de la hausse du nombre de voyageurs, cette activité de transport serait en définitive également dans le rouge. Pour expliquer la situation, la SNCB invoque la hausse du prix de l'électricité, du coût du personnel et de la redevance due au holding et à Infrabel en raison précisément de l'augmentation du nombre de voyageurs. Si le prix de l'électricité constitue facteur imprévisible, il n'en va pas de même des autres coûts.

Comment la SNCB justifie-t-elle cette perte de 258,8 millions d'euros à la place du bénéficiaire initialement inscrit au budget? Pourquoi le transport de voyageurs plonge-t-il dans le rouge au même titre que l'activité marchandises? Pourquoi cette situation n'a-t-elle pas pu être anticipée? Qui est responsable de cette erreur d'appréciation? Faut-il intervenir au niveau du transport de voyageurs? Quelles initiatives prendra-t-on en vue d'infléchir ces mauvais résultats? Est-il indiqué, au vu de ces problèmes budgétaires, que la SNCB prenne une participation de 24 % dans Cambio?

22.03 Patrick De Groote (N-VA): La situation financière de la SNCB est très préoccupante. Son déficit est dû à B-Cargo mais aussi au trafic voyageurs.

J'ai lu dans la presse que la SNCB a l'intention de budgéter en 2010 une perte de 158 millions d'euros, ce qui est mieux qu'en 2009 mais beaucoup moins bien qu'en 2008.

Qu'est-ce qui explique que les pertes s'accroissent alors que le nombre de voyageurs est en augmentation? Dans quelle mesure les dispositions budgétaires adoptées en 2008 ont-elles influé négativement sur la dette consolidée? La ministre pourrait-elle nous en dire plus sur le montant de la contribution éventuelle du gouvernement et sur la remise en question de l'analyse coûts-bénéfices?

22.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je ne reprendrai pas les chiffres déjà cités par mes collègues.

Les dirigeants de la SNCB-Holding imputent ces résultats à la situation de B-Cargo mais aussi aux pertes de la mission de service public voyageurs. Paradoxe: le nombre de voyageurs ne fait qu'augmenter mais les résultats financiers se dégradent. Or, notre ambition reste de transporter plus de voyageurs, dans de meilleures conditions.

Quoi qu'il en soit, ces résultats ne feront que peser sur l'endettement du groupe, tout comme la filialisation des activités de B-Cargo.

Confirmez-vous les chiffres dévoilés par la presse? Comment analysez-vous cette situation, notamment au regard du nombre de voyageurs en hausse? Envisagez-vous une adaptation du contrat de gestion pour rencontrer cette situation très délicate? Sinon, quelles sont les autres pistes envisagées?

22.05 Jan Mortelmans (VB): L'année 2009 a été une année catastrophique pour la SNCB, tant au niveau financier que de la ponctualité. La ministre a avancé cinq priorités, à savoir l'assainissement financier du groupe, le transport de marchandises, la ponctualité, la structure et la coopération entre les entreprises de la SNCB et le maintien à niveau des investissements ferroviaires.

Comment fera-t-on à nouveau de 2010 une bonne année?

22.06 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Dans le cadre de ce débat, il convient d'éviter de tirer des conclusions prématurées. Ainsi, un nombre croissant de voyageurs équivaut certes à une augmentation des recettes mais éventuellement aussi des dépenses. Il faut donc faire une analyse correcte des recettes qui sont composées de dotations et de la tarification mais également tenir compte des paramètres de coûts, dont la majeure partie est représentée par le personnel mais évidemment aussi par les sillons, du matériel et de l'énergie.

Les résultats du holding et d'Infrabel doivent être pris en considération ici pour des raisons d'interaction. Ainsi, les sillons constituent des dépenses pour la SNCB mais des recettes pour Infrabel. Il convient d'en tenir compte si nous voulons analyser la situation financière du groupe SNCB.

La SNCB subira effectivement une perte opérationnelle de 258,8 millions d'euros, tandis que la holding et Infrabel concluent l'année sur des marges EBITDA positives, avec respectivement 111 et 43 millions d'euros. La perte au niveau de la SNCB est imputable au trafic voyageurs pour 127,3 millions d'euros et au transport

de marchandises à hauteur de 138,1 millions d'euros. Ces chiffres sont plus élevés qu'en 2008. Pour les marchandises, ils sont dus à la chute des volumes transportés. La création de la nouvelle filiale SNCB Logistics doit permettre d'assainir cette filière et nous espérons résorber le déficit après une perte supplémentaire de 74 millions d'euros en 2010.

Les chiffres négatifs en ce qui concerne le trafic voyageurs ont des causes multiples. C'est ainsi qu'en l'espace de deux ans, les coûts énergétiques de la traction ont augmenté de 64 %, ce qui représente un montant de 47 millions d'euros. En outre, la SNCB a dû insérer des kilomètres de tronçon supplémentaires afin de satisfaire au besoin croissant de capacité. De plus, en raison du départ à la retraite imminent de milliers de collaborateurs expérimentés, il a été nécessaire de recruter un plus grand nombre de nouveaux collaborateurs que le nombre requis pour des raisons opérationnelles. Et à cause de la crise, le nombre d'abonnements a stagné à partir du troisième trimestre.

J'ai écrit à la direction des trois entreprises du Groupe SNCB pour leur rappeler leurs responsabilités étant donné qu'elles s'étaient engagées contractuellement, vers le milieu de 2008, à fournir des efforts pour stabiliser la dette du Groupe. Nous comptons entamer un dialogue avec elles à ce sujet. Je présume que les responsables planchent avec le sérieux requis sur ces évolutions négatives et se concertent en interne afin de définir une méthode qui permette d'assainir les finances du Groupe sans nuire aux services globaux à la clientèle.

Le budget fédéral se trouvant dans l'état qu'on connaît, le Groupe SNCB a fait savoir qu'il ne peut être question de dotations fédérales supplémentaires et qu'il convient d'abord d'examiner les bénéfices potentiels qui peuvent être tirés d'une plus grande efficacité.

La SNCB-Holding a pris une participation de 24,1 %, soit 50 000 euros, dans Optimobil Belgique, la société qui gère le service Cambio.

La SNCB-Holding siège aussi au conseil d'administration. Elle veut réserver quatre ou huit places au projet Cambio dans le parking des 37 plus grandes gares du pays. Ce projet constitue un maillon complémentaire de la chaîne de la mobilité. Par cette participation, le holding veut réaliser une coopération durable. De plus, il est possible de participer à la gestion de l'entreprise.

Une analyse en profondeur est nécessaire et ne peut pas se limiter à la SNCB. J'ai formulé une demande explicite auprès du Groupe SNCB.

22.07 David Geerts (sp.a): Ces trois aspects sont effectivement liés. Si le budget présente un excédent de 47 millions d'euros, les pertes s'élèveront en définitive à 258 millions d'euros ou plus. Je ne puis comprendre un tel écart entre le budget de départ et le résultat final.

22.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Même si de nombreuses entreprises présenteront un bilan 2009 assez éloigné des estimations initiales, il ne sera pas inutile d'analyser ces résultats.

La SNCB plonge gravement dans le rouge. Il conviendrait peut-être de se demander si la redevance due pour les sillons n'est pas trop élevée. L'initiative relative à Cambio est positive étant donné que ce système représente un complément idéal au transport ferroviaire.

Il serait peut-être opportun de rouvrir le débat lorsque la ministre aura reçu l'analyse financière.

22.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Nous sommes devant la quadrature du cercle: les finances doivent être améliorées et, en même temps, la ponctualité demande des moyens, sans oublier la question de la survie des arrêts et des petites gares.

On peut se demander quel sera l'impact de la situation financière sur la qualité du service à long terme.

22.10 Jan Mortelmans (VB): La direction de la SNCB n'interprétera-t-elle pas la question de la ministre comme un exercice facultatif? J'espère que la SNCB élaborera de véritables mesures. La question est de savoir quand elles seront prises et quel en sera le contenu.

22.11 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Si la SNCB enregistre une forte croissance, nous devons en

effet veiller à ce que le reste puisse suivre, sinon nous risquons à nouveau d'entendre des débats comparables à ceux tenus il y a deux semaines en séance plénière.

L'essentiel est de distinguer les dotations d'investissement et les dotations d'exploitation. Des priorités claires ont été fixées à ce sujet. Nous ne pouvons pas toucher aux dotations d'investissement car l'avenir serait compromis. La question de savoir si nous devons adapter les plans en cas de stagnation de la croissance n'est pas encore à l'ordre du jour parce que nous partons du principe que la crise est temporaire. En ce qui concerne la dotation d'exploitation, nous distinguons quelques possibilités de gain d'efficacité. Nous avons dès lors demandé à la SNCB d'énumérer tous les facteurs de coûts. Les conseils d'administration doivent également formuler des propositions sur les possibilités de compression des coûts.

Il est souvent répondu aux demandes de mettre en service des trains sur certains trajets qu'il s'agit de lignes déficitaires. Je ne puis donc demander que ce qui a été convenu dans le contrat de gestion. Des accords précis ont été conclus dans le cadre de ce contrat à propos de ce qu'il est possible de faire et de ce qui ne l'est pas, des gares qui doivent rester ouvertes et des trains qui doivent rouler et de leur fréquence.

Après avoir examiné les propositions visant à réduire les coûts, nous devons opérer des choix. Nous bloquerons évidemment les propositions visant à réaliser des économies en supprimant des services mais nous sommes convaincus qu'il est encore possible d'encore progresser en matière de synergie. Je continuerai toutefois à insister sur le fait que cette opération ne doit pas affecter les investissements.

22.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je suis en partie rassuré sur les intentions de la ministre, mais nous devons être vigilants car on n'est jamais à l'abri de la disparition d'une petite ligne.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train tombé en panne à Welle le 7 janvier 2010" (n° 18173)**
- **M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bris d'une caténaire à Welle" (n° 18188)**

23.01 David Geerts (sp.a): Lors d'une panne récente, les voyageurs ne pouvaient pas sortir du train, mais il était possible de leur procurer des couvertures à l'intérieur du train.

Comment les voyageurs peuvent-ils être évacués le plus rapidement possible?

23.02 Patrick De Groote (N-VA): Quelle était la cause de la rupture des câbles d'électricité sur le trajet entre Bruxelles et Gand le 7 janvier dernier? Cette rupture a-t-elle entraîné des risques pour la sécurité des voyageurs? Quelles informations ont été fournies? Quelles conclusions Infrabel, la SNCB et la ministre tirent-elles de cet incident?

23.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Le pantographe de la locomotive a arraché la caténaire. Nous examinons encore la question de savoir si le défaut à l'origine de l'incident se trouve au niveau de la caténaire ou du pantographe. Lors de ce type d'accident, l'alimentation électrique est automatiquement interrompue. Un dispositif supplémentaire de mise à la terre a été installé 54 minutes après l'incident pour évacuer d'éventuels courants vagabonds.

Après l'arrêt d'urgence, le personnel du train a immédiatement pris contact avec le conducteur et le dispatching avant de répercuter l'information aux voyageurs par le biais du dispositif de sonorisation intérieure ainsi que par la voie individuelle. Ces opérations se sont répétées à chaque changement de situation.

Les services de secours ont été immédiatement avertis. Toutefois, l'évacuation des voyageurs est malaisée lorsque le train est bloqué en pleine voie. Pour élaborer un plan d'évacuation, il était nécessaire dans un premier temps de récolter une série d'informations. Pour ce faire, il convient d'envoyer du personnel sur les lieux et d'obtenir des renseignements supplémentaires de la part du conducteur et du personnel de bord.

La SNCB donne toujours la priorité à une évacuation aussi rapide que possible, mais en cas de besoin les voyageurs reçoivent des boissons chaudes et des couvertures.

La collaboration entre Infrabel, la SNCB et les services de secours fut optimale. Les voyageurs avaient toujours la priorité et beaucoup d'entre eux ont réagi d'une façon positive malgré les pertes de temps considérables.

23.04 David Geerts (sp.a): A-t-on distribué des couvertures?

23.05 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je le crois.

23.06 David Geerts (sp.a): On a annoncé à un moment donné la distribution de couvertures mais les voyageurs n'en ont pas vu la couleur.

23.07 Patrick De Groote (N-VA): J'ai lu qu'une distribution de boissons et d'aliments a été organisée au buffet de la gare de Gand-Sint-Pieters. J'espère que les voyageurs en ont effectivement bénéficié.

23.08 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Selon mes informations, les services ont été présents en permanence dans le train. Une distribution de couvertures et de nourriture aurait eu lieu à Gand.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18198 de M. Logghe est transformée en question écrite. Les questions n°s 18249 de Mme Staelraeve et 18259 de M. Van den Eynde sont reportées.

24 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'extension de la jonction bruxelloise Nord-Midi" (n° 18260)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La jonction Nord-Midi constitue un véritable goulet d'étranglement ne permettant que le passage d'un maximum de 96 trains par heure aux heures de pointe. Tout incident perturbe l'ensemble des horaires et, de plus, aucun train supplémentaire ne peut être inséré. Ce dernier point constitue un problème dans la perspective de la libéralisation du trafic ferroviaire international en 2010 et de la mise en place du RER. La construction de nouveaux tunnels paraît la seule option.

Infrabel est-elle convaincue de la nécessité d'accroître la capacité du réseau? M. Lallemand voulait qu'un choix soit opéré en 2009 quant au mode d'extension de la capacité à privilégier. Cette décision a-t-elle été prise? Comment Infrabel envisage-t-elle l'extension du RER? La jonction Nord-Midi devra-t-elle être adaptée? Dans le Document de référence du réseau, Infrabel nie l'existence de lignes saturées sur le réseau belge. Ce point n'est-il pas contradictoire avec les problèmes de capacité constatés dans la jonction Nord-Midi? Le Document sera-t-il adapté? Pourquoi le train entre Alost et Bruxelles doit-il laisser passer les Thalys? Les demandes effectuées par les opérateurs ferroviaires internationaux bénéficieront-elles toujours d'un traitement prioritaire par rapport à celles qui concernent le trafic intérieur?

24.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La capacité de la jonction Nord-Midi a en effet atteint ses limites aux heures de pointe.

Infrabel examine quelles adaptations permettraient de renforcer la capacité et demande la réalisation d'une étude à long terme. Nous devons examiner l'évolution de la croissance. Nous considérons actuellement que nous pouvons placer la barre aussi haut.

L'étude a été achevée début janvier. Les résultats serviront de base au prochain plan d'investissement pluriannuel. J'attends l'étude et j'examinerai ensuite quelle est la meilleure option pour résoudre les problèmes de capacité à Bruxelles. Une voie souterraine n'est pas la seule solution et aurait une incidence énorme sur le budget d'investissement et le prochain plan pluriannuel.

En vertu de l'article 13 de la convention RER, le plan de transport du RER a été examiné au sein d'un groupe de travail spécifique. Ce groupe de travail est dirigé par le secrétaire d'État à la Mobilité. L'étude du RER a été achevée en juin mais n'a pas encore été adoptée par le comité de pilotage.

Ce plan prévoit une utilisation accrue de la ceinture ferroviaire située à l'est, de la ligne 26, du tunnel qui relie Schuman à Josaphat et de la ceinture ferroviaire située à l'ouest et la ligne 28, où les arrêts Bruxelles-Ouest et Simonis permettent une bonne correspondance avec le réseau de métro bruxellois.

Les plans de transport des opérateurs sont acceptés par Infrabel sur la base du nombre de voies disponibles. Infrabel renforce néanmoins la capacité grâce à des voies supplémentaires, des adaptations de la signalisation, etc. Tant que les nouvelles infrastructures ne peuvent pas être exploitées, une offre ferroviaire supplémentaire ne sera pas acceptée.

À l'occasion de l'élargissement de l'offre Thalys vers Amsterdam, quelques situations conflictuelles sont apparues. La SNCB a dès lors adapté les horaires de certains trains P.

L'utilisation de la ceinture ferroviaire située à l'ouest deviendra de plus en plus indispensable.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 05.