

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

van

WOENSDAG 31 MAART 2010

Namiddag

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

du

MERCREDI 31 MARS 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.13 uur en voorgezeten door de heer Ludo Van Campenhout.

01 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tariefverhoging bij de NMBS" (nr. 19360)

01.01 Camille Dieu (PS): Overeenkomstig het beheerscontract van de NMBS krijgt de netbeheerder in geval van slechte prestaties op het vlak van stiptheid een boete. Als de operator een slecht resultaat voorlegt (de stiptheid moet in 2009 91 procent bedragen), wordt de tariefverhoging van de NMBS beperkt. De stiptheid werd in 2009 geraamd op slechts 88,9 procent. Bovendien berekende de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie dat de inflatie in 2009 gemiddeld - 0,004 procent bedroeg.

Ik verwachtte dus dat de prijzen zouden worden gehandhaafd, of zelfs verlaagd.

Op grond van welke criteria stelt de NMBS de tariefverhoging vast? Sluit de in het beheerscontract vastgelegde berekeningswijze een prijsverlaging of -handhaving uit?

01.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): In het beheerscontract wordt het tariefbeleid en de mate waarin de NMBS haar tarieven mag verhogen of verlagen, in detail uiteengezet.

De tariefformule houdt rekening met de evolutie van de gezondheidsindex en met de stiptheid van de treinen. Voor de tariefverhoging die sinds 1 februari 2010 wordt toegepast, werd rekening gehouden met de gezondheidsindex van juni 2009 en met de stiptheidscijfers voor de periode van juli 2008 tot juni 2009, en dus niet met de cijfers voor het hele jaar.

Het stiptheidscijfer waarmee rekening wordt gehouden is het cijfer dat bekomen wordt na neutralisatie. De afgeschafte treinen worden wel meegerekend als treinen met vertraging. Er werd rekening gehouden met een stiptheidscijfer van 92,7 procent, wat beter is dan het beoogde stiptheidscijfer. De gezondheidsindex bedroeg -0,10 en had geen invloed op de prijsevolutie.

In het kader van de tariefverhoging vanaf 1 februari werd een bijkomende tariefverhoging van 0,5 procent toegepast voor de bijdrage in de investeringen van het Diaboloproject ('uitzonderlijk element').

Voor het tariefjaar 2010 namen de prijzen van de NMBS gemiddeld met 0,57 procent toe. De prijs van de tickets werd niet gewijzigd, met uitzondering van die van het seniorenbiljet en van de Rail Pass.

Ik steun het tariefbeleid van de NMBS, aangezien die keuze in het kader van het beheerscontract kon worden gemaakt.

01.03 Camille Dieu (PS): De mensen begrijpen niet hoe men ertoe komt om de tarieven te verhogen terwijl

de treinen altijd met vertraging rijden.

01.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Vertragingen die niet te wijten zijn aan de NMBS of aan Infrabel worden niet in aanmerking genomen bij de te maken berekening. Dat noemt men de neutralisatie.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Bruno Van Grootenbrulle.

02 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Linda Musin** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het voornemen van de minister van Binnenlandse Zaken om wangebruikers de toegang tot stations te verbieden" (nr. 19506)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stationsverbod voor wangebruikers" (nr. 19540)

- de heer **Christian Brotcorne** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het toegangsverbod tot stations dat bepaalde treinreizigers zou kunnen worden opgelegd" (nr. 19555)

- de heer **Patrick De Groote** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stationsverbod" (nr. 20333)

02.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De onmacht van de controleurs en de veiligheidsdiensten van de NMBS om op te treden tegen zwartrijders of amokmakers, blijft een doorn in het oog. Om aan deze problematiek het hoofd te bieden werd er overleg gepleegd tussen de ministers van Infrastructuur, Justitie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit.

Wat is de stand van zaken betreffende het aangekondigde wetsontwerp ter zake? In hoeverre is het idee over het uitwerken van een stationsverbod al concreet? Welke doelgroepen worden precies beoogd? In welke gevallen zal men een stationsverbod kunnen oplopen? Heeft de minister een idee over hoeveel mensen het zou kunnen gaan? Welke diensten zullen bevoegd zijn om zo'n stationsverbod op te leggen en om een niet-naleving vast te stellen en vervolgens op te treden?

02.02 **Linda Musin** (PS): Op 10 februari jongstleden kondigde minister Turtelboom op een erg mediatieke manier aan dat ze de controleurs en veiligheidsagenten van de NMBS wil machtigen om administratieve overlastboetes op te leggen. De minister denkt voorts aan een stationsverbod voor zogenaamde wangebruikers! Buiten het feit dat die praktijk in een democratische staat op het randje is, dient opgemerkt dat ze moeilijk toepasbaar is en bovendien niet strookt met het streven van de NMBS-Groep om van onze stations plaatsen te maken die openstaan voor het publiek en waar loketten, vermaakgelegenheden en winkels een harmonieus geheel vormen.

Werd u door uw collega van Binnenlandse Zaken geraadpleegd over de maatregelen die dienen te worden genomen om de veiligheid van de spoorweginfrastructuur te garanderen?

Deelt u de filosofie achter het door uw collega aangekondigde stationsverbod?

Welke concrete maatregelen worden er overwogen teneinde de veiligheid op het spoorweganet te bevorderen?

02.03 **Christian Brotcorne** (cdH): Het publieke debat over het stationsverbod voor bepaalde treingebruikers is ingezet.

Heeft de minister van Binnenlandse Zaken met u contact opgenomen in verband met het eventuele afkondigen van zo een verbod? Werd er een voorontwerp opgesteld, en werd die tekst in de regering besproken en voor advies aan de Raad van State overgezonden?

Vindt u een stationsverbod een constructief idee?

Werden de diensten van de NMBS over die aanpak geraadpleegd?

Wat denkt u van dit enigszins merkwaardige voorstel?

02.04 **Patrick De Groote** (N-VA): Wat is de stand van zaken met betrekking tot het wetsontwerp inzake de veiligheidsbevoegdheden van controleurs en de veiligheidsdiensten van het spoor en met betrekking tot het uitvoeringsbesluit voor de invoering van het stationsverbod? Wanneer hoopt de minister op de invoering van een stationsverbod en/of administratieve boete bij de NMBS? Welke doelgroep viseert het stationsverbod en

voor welke duur zou het ingevoerd worden? Hoe zal het stationsverbod en de controle op de naleving van dit verbod concreet uitgewerkt worden?

02.05 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Het gaat niet om maatregelen die door de minister van Binnenlandse Zaken op eigen houtje tijdens *Security Day* werden aangekondigd. Zij zijn immers opgenomen in een voorontwerp van wet dat het mogelijk moet maken administratieve sancties te treffen in geval van delinquentie en overlast en dat door de NMBS, de kabinetten van Binnenlandse Zaken, Justitie, Mobiliteit en mijn kabinet werd uitgewerkt.

(*Nederlands*) De maatregel inzake het stationsverbod bestaat sinds 2005. De wet van 1891 op de politie der spoorwegen laat de rechter toe een tijdelijk bevel tot stationsverbod te geven aan mensen die inbreuken plegen jegens de infrastructuur van de spoorwegen. Het stationsverbod wordt bevestigd in het voorontwerp van de wet betreffende administratieve sancties, dat dit principe uitbreidt tot een aantal inbreuken tegen de wetgeving op de politie der spoorwegen.

Ik ben er mij van bewust dat een stationsverbod niet alle problemen zal oplossen en dat de organisatie daarvan niet gemakkelijk zal zijn, maar die sanctie moet een afschrikkende rol spelen en is een nuttig hulpmiddel in de strijd tegen sommige lokale daderbendes binnen de treinstations. Het gaat dus meer over een hulpmiddel tegen overlast dan over een strijdmiddel tegen zwartrijders. Het aantal mensen dat door die maatregel zal worden getroffen, is vandaag onmogelijk te bepalen. De praktische modaliteiten moeten nog worden besproken, onder meer met de minister van Binnenlandse Zaken.

(*Frans*) Het strategisch plan 2008-2010 van de *Corporate Security Service* (CSS) van de NMBS, die belast is met taken van openbare dienst inzake veiligheid, omvat tal van maatregelen met het oog op het verhogen van de veiligheid en van het veiligheidsgevoel op het spoor, en op de vlotte werking van de veiligheidskolom.

(*Nederlands*) In artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-holding wordt voorzien in een bijkomende dotatie voor sociale veiligheid van 10 miljoen euro op jaarbasis.

(*Frans*) Bepaalde feiten werden prioritair gesteld (metaaldiefstal, graffiti, diefstal, op de rails lopen) en daarvoor werden er hoofdzakelijk preventieve maatregelen genomen (installatie van camera's, samenwerkingsovereenkomsten met de lokale besturen). De teams van Securail en de nachtbewaking zullen versterkt worden. In geval van overlast en criminaliteit volgen er administratieve sancties. Er is een masterplan uitgewerkt met 44 maatregelen tegen agressie.

02.06 **Linda Musin** (PS): Ik verheug me over de diverse maatregelen die in het vooruitzicht worden gesteld.

02.07 **Christian Brotcorne** (cdH): Ik onthoud uit uw antwoord dat dit probleem eerder betrekking heeft op de toegang tot de stations en de stationsomgeving dan op de toegang tot de sporen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 19514 van de heer Éric Jadot wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De samengevoegde vragen nr. 19529 van mevrouw Valérie De Bue en nr. 19610 van de heer David Geerts worden uitgesteld.

03 **Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Gosselies" (nr. 19587)**

03.01 **David Lavaux** (cdH): De haalbaarheidsstudie met betrekking tot de bouw van een station in Gosselies werd in 2008 afgerond. Heeft de raad van bestuur van Infrabel ondertussen een beslissing genomen? Heeft de NMBS dat project in haar volgende investeringsplan opgenomen?

03.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Sinds de Waalse regering voor een ondergronds station heeft geopteerd, heeft Infrabel zijn medewerking verleend aan de impactstudie van het Waals Gewest met het oog op de aanpassing van het sectorplan. In haar gewestelijke beleidsverklaring heeft de Waalse regering bevestigd dat ze een nieuw - ondergronds of bovengronds - NMBS-station wil bouwen in de nabijheid van de luchthaven van Charleroi.

Infrabel heeft samen met het Waals Gewest bijkomende studies uitgevoerd, waarvan de resultaten op 22 februari 2010 aan het Gewest werden overgezonden.

Op 15 maart 2010 heeft Infrabel toelichting verstrekt aan het Waals Gewest. Met de opmaak van het investeringsplan 2013-2025 werd er onlangs een aanvang gemaakt. Infrabel wacht op de bekendmaking van de herziening van het sectorplan door de gewestregering.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de stopplaats van Florée" (nr. 19690)

04.01 David Lavaux (cdH): Naar verluidt zou de stopplaats te Florée, op lijn 162 tussen Namen en Ciney, eerlang afgeschaft worden. Volgens het beheerscontract tussen de NMBS en de Staat vereist elke afschaffing van een station of stopplaats de toestemming van de minister van Overheidsbedrijven. Als officiële reden voor de sluiting wordt opgegeven dat het behoud van die stopplaats Infrabel 5 miljoen euro zal kosten, als gevolg van de aanpassingen die er moeten worden uitgevoerd in het kader van de werken om de snelheid op lijn 162 op te voeren. In vergelijking met de bedragen die jaarlijks aan de NMBS-Groep worden toegekend voor de investerings- en exploitatiekosten vallen die kosten echter bijzonder laag uit.

04.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Infrabel is begonnen met de uitvoering van de werkzaamheden, die hoofdzakelijk bestaan uit het rechte trekken van bochten, om de referentiesnelheid op lijn 162 Namen-Luxemburg te verhogen. De stopplaats te Florée - met 18 opstappende passagiers per dag in 2007 - is gelegen op een bocht die moet worden rechtgetrokken. Infrabel heeft gevraagd of het noodzakelijk was om de perrons heraan te leggen, gelet op de hoge kostprijs. In het antwoord aan Infrabel werd gevraagd om voorzieningen voor het reizigersonthaal aan te leggen in het naburige stopplaatsen te Natoye en Assesse, waarnaar de inwoners van Florée zich met de bus zullen kunnen begeven. Ondertussen wacht Infrabel op de toestemming om de stopplaats te sluiten.

Infrabel heeft bevestigd de stopplaats Florée tegen 2014 te willen afschaffen, maar zal het reizigerscomfort van de haltes Natoye en Assesse verzekeren. De aanpassingen volgens de nieuwe REVALOR-normen omvatten de verhoging van de perrons, het plaatsen van wachthokjes en zitplaatsen op de perrons, de vernieuwing van de displays en het informatiesysteem. Voorts zullen de fietsenstallingen en de parkeerplaatsen uitgebreid en vernieuwd worden.

De NMBS heeft recentelijk een omstandige studie uitgevoerd, waaruit blijkt dat alle reizigers vandaag met de auto naar Florée komen en in de invloedssfeer van de halte Natoye wonen, die dezelfde dienstregeling als Florée heeft. Aangezien Infrabel in de loop van 2012 een begin zal maken met de moderniseringswerken op lijn 162 en de meeste reizigers uit Florée studenten zijn, stelt de NMBS voor de stopplaats Florée op 29 juni 2012, d.i. de laatste dag van het schooljaar, op te doeken. Gelet op die nieuwe elementen, zal ik opnieuw overleg plegen met de staatssecretaris voor Mobiliteit over het behoud of de afschaffing van de stopplaats Florée.

04.03 David Lavaux (cdH): Ik neem nota van het feit dat u aanvankelijk een ongunstig advies uitbracht. Het gaat noch om een beleid in functie van het aantal reizigers, noch om een sluitingsbeleid. De maatregel past in het beleid voor de modernisering van de lijn Luxemburg-Brussel.

We zullen hierop terugkomen met de noodzakelijke afschaffing van de overwegen op die lijn.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wervingen bij de NMBS" (nr. 19750)

05.01 David Lavaux (cdH): Het gebrek aan gekwalificeerde arbeiders zou een van de redenen zijn voor de vertragingen in de uitvoering van de investeringsplannen van de NMBS.

Hoe zullen de bedrijven van de NMBS-Groep dit tekort proberen te verhelpen? Werden er al maatregelen genomen? Welke?

Is de NMBS van plan om dit probleem globaal te bestuderen?

05.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS-Holding, die verantwoordelijk is voor de indienstnemingen van de Groep, werkt rond drie thema's: de communicatie met betrekking tot de werving, de versnelde indienstnemingsprocedure en de specifieke acties op het vlak van de diversiteit.

Er werden grootschalige, strategische mediacampagnes opgezet. Bovendien werd er een specifieke website ontwikkeld en werden er plaatselijke reclamecampagnes gevoerd.

Daarnaast was de NMBS aanwezig op jobbeurzen en werden er in de scholen initiatieven genomen om de laatstejaarsstudenten te bereiken.

De vacatures worden duidelijk omschreven en de nuttige ervaring die men opdeed in de particuliere sector wordt onder bepaalde voorwaarden in aanmerking genomen.

De loopbaanvooruitzichten en de mogelijkheden op het vlak van de persoonlijke ontwikkeling worden eveneens onder de aandacht gebracht.

Via speciale acties wordt er op zoek gegaan naar technici-elektromecaniciërs en ingenieurs.

Sinds begin 2005 heeft de Groep duidelijk geïnvesteerd in technische beroepen. Voorts werden sommige taken in onderaanneming aan TUC RAIL toevertrouwd. Andere taken, die geen betrekking hebben op de veiligheid, werden aan gespecialiseerde toeleveringsbedrijven uitbesteed.

De gevraagde wervingen voor 2010 zullen redelijkerwijs kunnen worden verwezenlijkt. Niettemin moeten er in het kader van het wervingsbeleid nog verdere inspanningen worden geleverd om de knelpuntberoepen in te vullen. De samenwerking met de gewestelijke diensten Actiris, Forem en VDAB en met technische scholen zal trouwens worden versterkt.

Bovendien zullen de volgende acties worden ondernomen: de functieprofielen en de daaraan verbonden diplomavereisten actualiseren en herformuleren; meer aandacht besteden aan de voortgezette opleidingsprogramma's voor het personeel teneinde de knelpuntberoepen gedeeltelijk in te vullen door middel van interne wervingen; er zich bij nieuwe wervingen toe verbinden elders verworven vaardigheden en gevolgde opleidingsprogramma's te erkennen; zich informeren bij andere sectoren die ervaring hebben met de erkenning van elders verworven vaardigheden; de interne kennisoverdracht optimaal organiseren, gelet op de te verwachten personeelsuitstroom tijdens de komende jaren; personeel werven dat technische ervaring heeft opgedaan in een andere onderneming of sector.

05.03 **David Lavaux** (cdH): Het grote aantal werknemers dat het bedrijf de komende jaren zal verlaten, is een grote uitdaging. Het zal erop aankomen de kennisoverdracht te verzekeren en over voldoende personeel te beschikken om het bedrijf te laten draaien.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Lavaux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onderzoek van de NMBS bij de treinbestuurders" (nr. 19680)

- mevrouw **Colette Burgeon** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vorige tevredenheidsenquête onder de bestuurders van de NMBS-groep" (nr. 19806)

06.01 **David Lavaux** (cdH): Begin 2009 stuurde de NMBS een vragenlijst naar de treinbestuurders om na te gaan hoe zij omgaan met de psychosociale last die zij ondervinden. Waarom werd er beslist om een dergelijk

onderzoek te realiseren? Wat is de inhoud van de vragenlijst? Waarom verloopt de verwerking van de resultaten zo traag? Hoeveel antwoorden heeft de NMBS gekregen? Kan u ons een gedetailleerd overzicht van de antwoorden geven? Welke initiatieven zal de NMBS op grond van die antwoorden nemen met betrekking tot een aanpassing van de dienstroosters van de treinbestuurders? Ik heb al heel wat antwoorden gekregen waar ik niet gelukkig mee ben. Ik was verbijsterd door de vragen die werden gesteld.

06.02 Colette Burgeon (PS): Er werd al een eerste zogenaamd "tevredenheidsonderzoek" uitgevoerd. De resultaten ervan bleken ruimschoots onvoldoende. Kan u ons een globaal overzicht van de resultaten van dat onderzoeken geven? Wat waren de belangrijkste klachten van de ondervraagde treinbestuurders? Wat waren de belangrijkste verzoeken? Waar kunnen ze het moeilijkst mee omgaan?

06.03 Minister Inge Vervotte (Frans): Met betrekking tot de participatiegraad, de inhoud en de resultaten van de enquête, verwijs ik naar de visietekst Veiligheidsinspanningen NMBS-Groep, die u maandag kreeg in de bijzondere commissie. In die tekst wordt met betrekking tot de arbeidsomstandigheden onder andere de aanbeveling gedaan een kwantitatieve en kwalitatieve analyse te verrichten van de taken van de treinbestuurders die een impact hebben op de werkdruk. Op het programma staan onder meer: een discussie over de monotonie van de prestaties, het verschil in psychosociale belasting tussen de treinbestuurders, de opeenvolgende vroege prestaties, en het opnemen van vrije dagen; een grondig debat in de nationale commissie voor preventie en bescherming; het uitbreiden van dit debat tot de comités en subcomités voor preventie en bescherming; het vereenvoudigen van de reglementering; het strikt naleven van het voorziene tijdspad voor de bespreking met de treinbestuurders van de wijziging van de reeksen en voor het beperken van het aantal wijzigingen aan de dienstroosters in de loop van het jaar; minstens een samenkomst per trimester van de comités "overschrijding van de prestaties" om actief naar oplossingen te zoeken. Tevens zal worden bekeken of in deze comités ook andere aspecten aan bod kunnen komen. De sociale dialoog moet dus de in de visietekst naar voren gebrachte aanbevelingen hun beslag geven.

De tevredenheidsenquête werd in 2008 uitgevoerd door de NMBS-Groep. De werknemers hebben op een vragenlijst een score op 6 punten ingevuld voor 11 performantie-indicatoren. De tevredenheid van het volledige personeel van de NMBS-groep ligt significant lager dan de benchmark voor heel België voor 2008. Uit een analyse blijkt dat de performantie-indicatoren een beduidend slechtere score geven voor de werknemers met onregelmatige dienstroosters tegenover het volledige personeel van de NMBS-Groep.

Ik beschik over geen andere details. U heeft uitleg gekregen in het kader van de bijzondere commissie. Ik verwijs naar dat debat.

06.04 David Lavaux (cdH): Ik heb kennis genomen van de procedure die men zal invoeren. Er werden de juiste vragen gesteld, en we zullen ze snel moeten beantwoorden. Ik maak me veel zorgen om de vragenlijst, die een standaardvragenlijst is, die aan iedereen kan worden bezorgd! Sommige vragen zijn dus helemaal niet geschikt! Men kan op deze vragenlijst geen voorstellen formuleren, men kan enkel antwoorden door vakjes aan te vinken. Neem die lijst maar eens door! Het is nogal ontluisterend!

06.05 Colette Burgeon (PS): De driemaandelijke vergadering is even belangrijk als de vragenlijst. De werknemers zouden op de vragenlijst persoonlijke opmerkingen moeten kunnen aanbrengen. Er moet beterschap komen, want het imago van de NMBS moet worden opgepoetst.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 19838 van de heer David Geerts en de vragen nrs 19845 en 19846 van de heer Bruno Stevenhuydens worden omgezet in schriftelijke vragen.

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan verplichte veiligheidsuitrusting die is opgelegd aan buitenlandse spoorwegoperatoren in België" (nr. 19805)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het op elkaar afstemmen van de veiligheidssystemen van de sporen en het rollend materieel in de risicozones" (nr. 19939)

07.01 **Linda Musin** (PS): Voor de openbare en de particuliere goederenvervoerders die concurrenten zijn van de NMBS gelden geen verplichtingen op het vlak van de veiligheidsuitrustingen. Die vaststelling verwondert ons en wekt ook ongerustheid: een betere veiligheid van het spoor kan immers niet alleen betrekking hebben op de historische operator.

Waarom geldt er geen verplichting voor die operatoren? Wanneer het Belgische net volledig met het TBL1+-systeem uitgerust zal zijn, moeten de buitenlandse operatoren dan niet worden verplicht om over compatibele uitrustingen te beschikken? Kunnen in het kader van de recente Europese regelgeving betreffende de interoperabiliteit regels worden uitgevaardigd ten aanzien van die operatoren?

07.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): De veiligheidssystemen die door Electrabel in de risicozones werden aangebracht zijn niet compatibel met de treinen die er rijden en die niet over de nodige uitrusting beschikken. De veiligheidssystemen zijn daarom niet operationeel. Hoeveel risicozones bestaan er? Hoeveel zijn er beveiligd? Wanneer zullen ze allemaal beveiligd zijn? Welk percentage van de treinen op die lijnen is beveiligd? Is de NMBS van plan enkel nog beveiligde treinen op die lijnen te laten rijden of zullen er in de toekomst nog steeds niet beveiligde treinen op die lijnen rijden?
Welke keuzen zullen de verantwoordelijken van de NMBS maken en tegen wanneer?

07.03 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Ons spoornet zal binnenkort worden uitgerust met het door Europa opgelegde ECTS-systeem. In afwachting daarvan besliste de NMBS het spoornet met een tijdelijk nationaal veiligheidssysteem uit te rusten, namelijk het minder dure TBL1+, dat gebruik maakt van ECTS-uitrustingen. Er bestaat echter geen interoperabiliteit tussen beide systemen. De Unie ging daarmee akkoord, maar het is niet toegestaan dit systeem op te leggen aan de buitenlandse operatoren.

Als toeziend minister kan ik de Europese operatoren geen vereisten opleggen. Ik verwijs u door naar collega Schoupe.

Voor elk systeem dat in België in gebruik is, zijn er toestellen nodig op het spoornet én in de tractievoertuigen, en is er software nodig die de communicatie tussen beide mogelijk maakt.

Drie vierde van de seinen en het rollend materieel is uitgerust met het krokodil/gong-fluitsysteem; 9 procent van de seinen op hoofdlijnen en 7 procent van de voertuigen zijn uitgerust met het TBL1-systeem.

Qua ECTS-compatible systemen zijn momenteel 750 seinen uitgerust met het gehomologeerde TBL1+-systeem (effectieve dekkingsgraad van het verkeer: 36 procent); over enkele maanden zullen 1.000 seinen ermee zijn uitgerust (effectieve dekkingsgraad: 40 procent); tegen eind 2012 zal dat 4.200 seinen zijn (effectieve dekkingsgraad: 87 procent) en tegen eind 2014 nog eens 3.300 seinen (effectieve dekkingsgraad: 100 procent). Vijfentwintig voertuigen (2 procent) zijn uitgerust met het TBL1+-systeem, de homologatie voor 4 procent van de voertuigen wordt in de komende maanden verwacht. In 31 procent van de voertuigen zal een systeem worden ingebouwd dat gelijkwaardig is aan of beter dan TBL1+ tegen eind 2010, in 64 procent tegen eind 2011, in 92 procent tegen eind 2012 en in de resterende 8 procent in de loop van 2013.

De reden waarom men geen toegeruste treinen laat rijden op sporen met het TBL1+ -systeem, is dat de NMBS prioritair spoorwegknooppunten met mogelijk druk verkeer uitrust. De treinen rijden echter ook op lijnen die geheel of gedeeltelijk nog niet met het systeem zijn uitgerust. Een strikte planning voor de uitrusting van het tractiematerieel binnen de kortst mogelijke termijn is de beste garantie om het ganse netwerk ermee uit te rusten.

07.04 **Linda Musin** (PS): We stellen vast dat er wel degelijk vooruitgang wordt geboekt, maar ik blijf me zorgen maken over de buitenlandse operatoren. Het zal nog even duren vooraleer alle operatoren over het ETCS-systeem zullen beschikken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 19893 van de heer Jacques Otlet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

08 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan wisselstukken in de NMBS-herstelplaatsen" (nr. 19940)**

08.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Er wordt vaak gezegd dat men in de herstellingswerkplaatsen van rollend materieel niet in staat is om onderhoudswerken uit te voeren waarbij vervangstukken nodig zijn. Treinbestuurders moeten dus met opgekalefaterde treinen het spoor op. De NMBS-Holding is verantwoordelijk voor de leveringen en heeft blijkbaar niet de nodige vervangstukken in voorraad.

Moet men er niet voor zorgen dat treinen die binnenkort uit de roulatie worden genomen, in afwachting daarvan naar behoren functioneren?

Kan u ons nauwkeurige informatie verschaffen over dat gebrek aan vervangstukken?

Hoeveel treinen rijden er in een krakkemikkige staat en hoeveel moeten er halt houden wegens pannes die helaas te wijten zijn aan voorlopige herstellingen?

Hoe denkt de NMBS-top deze toestand recht te trekken en tegen wanneer zal dat gebeuren?

08.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het onderhoud en de herstelling van het rollend materieel worden uitgevoerd in de werkplaatsen van de NMBS. In sommige - uitzonderlijke - gevallen kunnen die werkzaamheden wegens een voorraadonderbreking niet worden uitgevoerd. In dat geval wordt het rollend materieel niet gebruikt. Er rijden dus geen treinen die bij gebrek aan vervangstukken in een bedenkelijke staat verkeren.

08.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik hoop dat het door uw administratie verstrekte antwoord met de werkelijkheid overeenstemt.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijnen Brussel-Bergen-Quévy/Quiévrain" (nr. 19902)

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aan de reizigers verstrekte informatie in geval van verstoord treinverkeer" (nr. 20413)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het spoorwegnet en het comfort van het personeel en van de reizigers op de lijnen Bergen-Borinage en Centrum" (nr. 20476)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steeds minder toelaatbare toestand van de treinen van en naar Henegouwen" (nr. 20721)

09.01 Olivier Destrebecq (MR): Sinds enige tijd is het spoorverkeer grondig verstoord. De NMBS had dat aangekondigd en de reizigers kunnen niet anders dan geduld oefenen. Velen onder hen, die dagelijks de lijn Brussel-Bergen-Quévy en Brussel-Bergen-Quiévrain gebruiken, klagen over de reisomstandigheden. Zij hebben het gevoel "opeengepakt" te zitten in de trein: zowel tijdens als buiten de spitsuren moeten de reizigers rechtstaan, dicht tegen elkaar aan, soms zodanig dat ze het heel erg benauwd krijgen, in gangen of op het balkon van de wagons, zonder enig minimumcomfort, wat men toch zou mogen verwachten wanneer men voor een treinabonnement betaalt. De NMBS doet niets om de situatie te verbeteren.

De NMBS heeft toegegeven dat er op die lijn elke dag een groot aantal reizigers worden vervoerd. Is het normaal dat mensen die voor hun abonnement betalen in dergelijke omstandigheden moeten reizen? Waarom zet de NMBS niet meer dubbeldekstreinen in zodat er een minimum aan comfort kan worden geboden? Er is begrip voor het feit dat het verkeer momenteel verstoord is, maar zal men daar in een nabije toekomst iets aan doen?

Voorts is er sprake van algemene misnoegdheid na de verstoring van het verkeer op woensdag 10 maart, waarbij de treinen op een enkel spoor reden tussen Bergen en Saint-Ghislain, en Bergen en Quévy. Vanuit Bergen vertrokken de treinen met vertraging. De aankondigingsborden bleven nagenoeg leeg. De vertrekuren werden geregeld aangepast. De reizigers werden aan hun lot overgelaten. Wij hebben in de bijzondere commissie vernomen dat het fameuze bijzondere loket dat dinsdag werd geïnstalleerd niet operationeel was en dat er geen NMBS-beambten zichtbaar meer aanwezig zijn.

Indien het treinverkeer verstoord is, worden reizigers nu naar de website www.railtime.be verwezen. Vertragingen en afschaffingen van treinen worden echter pas een halfuur vóór het geplande tijdstip aangekondigd. Weinig reizigers beschikken over voldoende tijd om de website te raadplegen. Wie zich op het telefoonnummer 02/528.28.28 tot het callcenter Reizigersinformatie wendt, wordt door een operator naar de website www.railtime.be verwezen.

Dit instrument, dat een eerste aanspreekpunt vormt, is ontoereikend.

Hoe zal u de vertragingen en afschaffingen, die sinds het ongeval in Halle alleen maar zijn toegenomen, verhelpen? Welk betrouwbaar alternatief wordt er geboden voor de website www.railtime.be, opdat de reizigers en niet de thuisblijvers zich zouden kunnen informeren?

09.02 Colette Burgeon (PS): Op de lijn tussen Bergen-Borinage-Centrum en Brussel volgen de incidenten en ongevallen elkaar in snel tempo op. Enkele dagen geleden publiceerde een regionale krant - met foto's ter staving - de getuigenis van een pendelaar: ontbrekende kraagschroeven, ontbrekende of kapotte spoorbevestiging, oude dwarsbalken. Die vaststellingen kunnen eveneens worden gemaakt op de lijn La Louvière-Bergen en Bergen-Charleroi, alsook op de lijnen 96, 108 en 161, waarover er u regelmatig vragen worden gesteld.

Moet ik uit den treure wijzen op het verouderde spoorwegmaterieel, dat onaangepast is aan de comfort- en veiligheidsnormen, zowel voor het spoorwegpersoneel als voor de klanten van de NMBS?

Begin maart meldde u ons dat er werd beslist om met ingang van 15 maart meer M6-treinstellen in te zetten op de lijn Binche-La Louvière-'s Gravenbrakel-Brussel-Louvain-la-Neuve. Worden die treinstellen gekoppeld aan de zo bekritiseerde reeks 26-locomotieven, of aan de beter aangepaste reeks 21- of reeks 27-locomotieven?

Er werd verwezen naar de uitvoering van een investeringsplan met het op het optimaliseren van de veiligheid en het comfort van de werknemers en treinreizigers in de regio Mons-Borinage-Centre. Hoe staat het daarmee? Er moet dringend iets gebeuren.

Werd er daarnaast al uitgemaakt waardoor de ongevallen in het station van Bergen in november 2009, in februari 2010 en op 9 maart werden veroorzaakt? Werden er maatregelen getroffen om een herhaling te voorkomen?

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nadat ik de plenaire vergadering van 11 maart 2010 verlaten had, ben ik naar het station Brussel-Centraal gegaan om er de trein van 17.26 uur te nemen in de richting van 's Gravenbrakel. In plaats van een dubbeldekstrein met acht of meer rijtuigen reed er een aftandse trein met vier rijtuigen, die al vol zaten, met inbegrip van eerste klasseafdeling, het station binnen. Niet alle reizigers die in Brussel-Zuid wilden opstappen, konden nog op de trein, ondanks het feit dat de passagiers als haringen in een ton tegen elkaar gedrukt stonden of op elkaars schoot zaten. We zijn uiteindelijk met bijna een half uur vertraging aangekomen. Ondertussen vernamen we dat een nieuwe dubbeldekstrein met 8 rijtuigen in dienst was genomen op de lijn Binche-Louvain-la-Neuve, en dat die 's ochtends om 5.56 uur op de lijn werd ingezet en tot Brussel dus maximaal een vijftigtal passagiers aan boord had.

Volgens de NMBS ging het om het resultaat van een voorafgaande studie met betrekking tot de reizigersstromen en zat de trein in kwestie bij aankomst op de bestemming goed vol. De trein werd dus ingelegd voor de pendelaars vanuit Brussel!

Met het oog op de jongste incidenten moeten de reizigers echt gerustgesteld worden.

09.04 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS werd geconfronteerd met technische incidenten die tot gevolg hadden dat bepaalde treinen op de lijn Bergen-Brussel moesten worden afgeschaft. Het treinverkeer werd vanaf 28 februari grotendeels hersteld.

Op 11 maart jongstleden reed de trein ICF 1738 van Luik naar Quiévrain, wegens een defect aan de locomotief, met een beperkte samenstelling, namelijk twee tweeledige motorstellen en vier rijtuigen. Dat probleem zorgde er inderdaad voor dat de trein overvol was.

De NMBS stelt alles in het werk om de treinen in de regio Bergen in hun maximale samenstelling te laten rijden. Tijdens een bijeenkomst van de verantwoordelijken van de NMBS-Groep en de pendelaars uit de regio Bergen werd er tekst en uitleg gegeven bij bepaalde initiatieven die genomen werden om de situatie te verbeteren.

De voorbije jaren heeft de NMBS erop toegezien dat de treinen vanuit de regio Henegouwen-Centrum met moderner materieel werden uitgerust.

Met dat materieel moet het mogelijk zijn in te spelen op de vraag van de reizigers tijdens de spitsuren.

Inzake het verkeer van de treinen die een specifieke impact hebben op de regelmaat op lijn 96 Quiévrain – Bergen – Brussel, werden de volgende maatregelen getroffen. De grondige opvolging van de treinen op lijn 123 Geraardsbergen – Edingen wordt verzekerd door het begeleidend personeel op de treinen. Ook is er een bijzondere opvolging voor de treinen B 7801, 7741, en de IR-trein 37010, met bijzondere aandacht voor het naleven van de uurregelingen. Op 15 maart 2010 werd de uurregeling van acht treinen aangepast. De problematiek van de aansluitingen in Zinnik wordt bestudeerd.

Op 15 maart 2010 heeft de NMBS een treinstel met acht nieuwe M6-dubbeldekkers in dienst gesteld. Zij zullen de verbinding tussen Binche en Louvain-la-Neuve Universiteit via Brussel verzekeren tijdens de spitsuren 's ochtends en 's avonds.

Zodra de NMBS over recentere locomotieven beschikt, zal ze overgaan tot de vervanging van de locomotieven van type 26 om de tweede verbinding met dubbeldekkers te verzekeren tussen Binche en Louvain-la-Neuve.

Dankzij de ingebruikname van twee dubbeldeksrijtuigen kon het probleem van de overvolle treinen worden opgelost voor vier treinen tijdens het spitsuur. Dit is een eerste stap in de verbetering van het comfort op de verbinding Binche-Louvain-la-Neuve. De reizigers uit de regio La Louvière en Braine-le-Compte zijn ontevreden over de ingebruikname van een dubbeldeksrijtuig voor de trein 39/05 die om 6.30 uur in Brussel aankomt. De NMBS deelt mee dat die keuze gemaakt werd om een antwoord te bieden op de te hoge bezetting van de trein terug (39/29) vanaf Louvain-la-Neuve. Voor het onderhoud van de sporen en de uitrusting bestaan er duidelijke technische voorschriften. Deze bepalen wanneer er onderhoudswerken nodig zijn, rekening houdend met zowel de veiligheid op het spoor als met het reizigerscomfort. De bevestiging wordt regelmatig gecontroleerd om na te gaan op welke baanvakken er onderhoudswerkzaamheden nodig zijn.

De installaties worden op periodieke tijdstippen te voet geïnspecteerd om de beschadigingen tijdig te kunnen opsporen. Het hele Infrabelnet wordt trouwens continu geïnspecteerd. Op grond van die inspecties wordt er beslist om onderhoudsoperaties uit te voeren overeenkomstig de vigerende technische voorschriften. Er is een verhoging van de perrons gepland in Bergen, Saint-Ghislain, Thieu, Havré, Soignies en Morlanwelz. Voor de periode 2010-2018 is er een verhoging van de perrons gepland in 's Gravenbrakel, Ecaussinnes, Hennyuyères en Marche-lez-Ecaussinnes.

De onderzoeken met betrekking tot de ongevallen zijn nog altijd aan de gang. Er kan nog geen enkele definitieve conclusie worden getrokken. In de diverse onderzoeksverslagen zal worden aangegeven van welke corrigerende maatregelen de betrokken entiteiten werk zullen moeten maken. Infrabel is zich bewust van bepaalde disfuncties op de website www.railtime.be. Alles wordt in het werk gesteld om de precisie van de informatie te verbeteren. De pendelaars kunnen een sms sturen naar het nummer 2828 of zich inschrijven op *My Train Info* om via sms de nodige informatie te ontvangen. De NMBS is zopas gestart met de mobiele website m.nmbs.be.

09.05 Olivier Destrebecq (MR): Ik twijfel er niet aan dat u te goeder trouw bent, maar er is ontegensprekelijk een kloof tussen de informatie die u krijgt en de realiteit. Ik ga akkoord met uw informatie over de toename van het aantal treinen die rond 17 uur rijden, maar niet rond 18 uur.

09.06 Colette Burgeon (PS): Het inzetten van dubbeldekkers voor de trein van 5.20 uur heeft de bevolking een glimlachje ontlokt. Er zijn immers niet veel mensen die die trein nemen. De locomotieven die gebruikt worden om die wagons te trekken zijn niet krachtig genoeg. Dat is een beroerde situatie voor de bestuurders.

Ik herhaal dus mijn uitnodiging om samen de trein te nemen en het traject Binche – Brussel af te leggen. U zult merken dat, wanneer men de trein neemt, men een heel andere indruk krijgt.

09.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): U heeft te maken met een publiek dat de zaak heel gunstig gezind is en zin heeft om de trein te nemen. Ik zou u samen met mijn collega's uit het arrondissement Zinnik, willen uitdagen bij ons te komen. Dan zouden we u de situatie van onze regio kunnen tonen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Patrick De Groote** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de PostPunten in de te sluiten Carrefours" (nr. 19987)

- mevrouw **Colette Burgeon** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de PostPunten in de Carrefourwinkels" (nr. 21136)

10.01 Patrick De Groote (N-VA): Ten gevolge van de nakende sluiting van een aantal Carrefour-vestigingen zullen de daar ondergebrachte PostPunten ook moeten verdwijnen. Om hoeveel PostPunten gaat het? Wat zijn de contractuele bepalingen in dit verband? Hoe zullen de aldus ontstane leemtes in het PostPunt-aanbod ingevuld worden?

10.02 Colette Burgeon (PS): De recente beslissing van de Carrefourketen om 21 winkels in ons land te sluiten blijft niet zonder gevolgen voor de PostPunten die in sommige van die winkels gevestigd zijn. In mijn gemeente (Haine-Saint-Pierre) is er momenteel zowel een PostPunt als een postkantoor.

Welke oplossingen zal De Post aanreiken in geval van een definitieve sluiting van de Carrefourwinkels? Zal De Post het postkantoor in Haine-Saint-Pierre behouden tot wanneer er een duurzame oplossing zal zijn gevonden?

10.03 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Bij de aangekondigde sluiting van een aantal Carrefourwinkels zijn er in totaal dertien PostPunten betrokken. Voor deze PostPunten wordt een selectieprocedure opgestart voor kandidaat-uitbaters in de betrokken geografische zones. Indien nodig kan men een versnelde vergunningsprocedure volgen.

In de overeenkomst tussen De Post en de uitbater van het PostPunt is er sprake van een wederzijdse informatieplicht bij een staking en een onmiddellijke herstart van de activiteiten na de staking. Verder heeft De Post ook een scenario klaar om de beschikbaarheid van de pakjes en aangetekende zendingen te garanderen via alternatieve oplossingen.

Momenteel zijn er 686 PostPunten operationeel en werden er al om diverse redenen 73 gesloten. Voor 51 daarvan werd al een alternatief gevonden, in 8 gevallen loopt de procedure nog, met een alternatief op korte termijn, en in 14 gevallen wordt er geen vervangend PostPunt geopend. Het verkoopsnetwerk van De Post telt momenteel 1.396 servicepunten, waarvan 710 postkantoren en 686 Postpunten, hetgeen meer is dan het vereiste minimum van 1.300; 87 procent van de klanten verklaart zich tevreden over de dienstverlening, slechts 4 procent zegt ontevreden te zijn.

(*Frans*) De Post zal haar diensten blijven aanbieden via het postkantoor van Haine-Saint-Pierre. Tegelijk is er prospectie aan de gang om het PostPunt dat naar aanleiding van de beslissing van Carrefour zal moeten sluiten, te vervangen.

10.04 Colette Burgeon (PS): Het verheugt mij dat de post van Haine-Saint-Pierre open blijft. Voor de Carrefour kunnen we een nieuw PostPunt vinden.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hervorming van de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 20006)

11.01 David Geerts (sp.a): In welke mate zijn de minister als voogdijminister en de NMBS betrokken bij de

hervorming van de ombudsdienst? Vreest de minister niet dat er een probleem zal zijn voor de reizigers die niet weten waar zij met hun bemerkingen en klachten terecht kunnen?

11.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De hervorming van de ombudsdienst is een bevoegdheid van staatssecretaris Schouppe. Vermits het dossier moet worden voorgelegd aan de ministerraad gaat er natuurlijk het gebruikelijke overleg tussen kabinetsmedewerkers aan vooraf. In deze vergaderingen pleit ik uiteraard voor een sterke ombudsdienst en voor het behoud van de opgebouwde expertise.

Voor de rest moet ik u doorverwijzen naar staatssecretaris Schouppe.

11.03 **David Geerts** (sp.a): Ik hoop dat er rekening zal worden gehouden met de zinsnede "het behoud van de opgebouwde expertise".

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jacques Otlet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Ottignies" (nr. 20013)

12.01 **Jacques Otlet** (MR): De belangrijkste perrons van het station van Ottignies, het drukste station van Wallonië, zijn enkel toegankelijk via de trappen: geen lift, geen roltrap. Een van de twee parkings is enkel toegankelijk via een oude loopbrug met een honderdtal trappen die men gepakt en gezakt moet beklimmen. Kortom, het station dat in 1998 gebouwd werd, slaat een zielig figuur naast de nieuwe stations van Antwerpen en Luik en het al even grootse project dat voor Bergen aangekondigd werd. Nochtans, en ik citeer wat in uw beleidsnota staat: toegankelijkheid van stations en treinen voor iedereen, beschikbare parkeerplaatsen voor wagens en tweewielers en informatie moeten de nodige aandacht krijgen. Het station van Ottignies-Louvain-la-Neuve heeft recht op de erkenning van zijn 20.000 pendelaars en het hart van Waals-Brabant heeft ook recht op een station dat zijn economische en sociale rol weergeeft.

Welke plannen heeft de NMBS met betrekking tot de absoluut noodzakelijke werken voor toegang, parkings, aanleg van de perrons en verbetering van het comfort van de pendelaars voor dat station? Zal het vanaf 2010 uitgerust worden met liften, mobiele inritten, en verhoogde perrons? Graag ontvang ik een planning van de investeringen en de bedragen die er in de komende maanden zullen worden aan besteed.

12.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Dit station werd ingewijd in 1998 en werd gebouwd in functie van de toenmalige behoeften. De voornaamste werken bestaan uit de wijziging van het spoortracé, de aanleg van perrons en de toegang ertoe. Er is ook een uitbreiding van de parkeerplaats gepland, op de site "Les Villas". De stationsleiding zal in samenwerking met de stad Ottignies, Infrabel en de SRWT een studie over de hele site laten uitvoeren om de behoeften op het stuk van intermodaal verkeer en het reizigersonthaal te bepalen.

Die werken omvatten het verhogen van de perrons, die opnieuw zullen worden uitgerust, de bouw van twee voetgangersbruggen die toegang verlenen tot de parking "Les Villas" en het stationsgebouw, met roltrappen en liften, en de uitbreiding van de parking tot 900 plaatsen, wat eventueel nog kan worden aangepast in functie van stedenbouwkundige projecten die momenteel door de stad Ottignies bestudeerd worden.

Met de perronverhoging en de aanleg van de voetgangersbruggen zal in 2012 begonnen worden. Eind 2016 zullen de perrons van de lijn 161 Brussel - Ottignies voltooid zijn. De rest zal tegen eind 2018 klaar zijn. Een tijdelijke loopbrug zal binnenkort in gebruik worden genomen aan de perrons richting Brussel. Voor de uitvoering van al die werken is er momenteel een budget van 39 miljoen euro uitgetrokken.

12.03 **Jacques Otlet** (MR): We merken dat er schot in de zaak begint te komen en dat u zich bezighoudt met dat dossier. Het is jammer dat we tot 2018 moeten wachten op werken die al met al niet zo omvangrijk zijn. De werken voor het GEN hebben in de hele stad enorme verkeersproblemen veroorzaakt, maar de stad heeft daar geen probleem van gemaakt. We hebben gezegd dat we zouden bijdragen aan het viersporig maken van lijn 161. Zouden de werken, in ruil daarvoor, niet versneld kunnen worden uitgevoerd?

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de wetgeving betreffende de 4e gsm-licentie voor GSM-R" (nr. 20007)
- mevrouw Cathy Plasman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de GSM-R" (nr. 20197)

13.01 Cathy Plasman (sp.a): In een recent artikel van de *European Railway Review* staat dat de nieuwe gsm-technologie 3G en 4G problemen kan opleveren voor het GSM-R veiligheidssysteem van onze spoorwegen. Anderzijds heeft Infrabel een vordering tot nietigverklaring betreffende de invoering van UMTS in de frequentiebanden 880-915 MHz en 925-960 MHz ingediend bij het hof van beroep van Brussel. Wat is de reden voor de vraag van nietigverklaring en wanneer wordt er een uitspraak verwacht? Kan de minister de 9 procent van de signaaloverschrijdingen die voortvloeien uit gsm-problemen toelichten? Bestaat er een risico voor het GSM-R systeem als 3G en 4G licenties krijgen? Zal Infrabel die licenties aanvechten? Geeft het testproject voor 4G van Telenet een probleem? Heeft de minister een en ander al aangekaart bij minister Van Quickenborne?

13.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In juni 2007 heeft Infrabel bij het BIPT voorbehoud gemaakt over de toekenning van vergunningen voor mobiele telecommunicatiesystemen van de derde generatie in de 900 MHz band. In juni 2008 heeft Infrabel opnieuw zijn bezorgdheid geuit over het gelijktijdig voorkomen van de GSM-R en de UMTS in de 900 MHz band. In maart 2009 heeft het BIPT aan de drie mobiele operatoren de vergunning verleend waardoor ze UMTS technologie in de 900 MHz band mogen gebruiken. Infrabel vreest voor storingen in het GSM-R signaal. De operatoren kregen ook geen technische voorschriften opgelegd die het risico van interferentie beperken. De uitspraak van het hof van beroep in Brussel wordt in april verwacht.

De 9 procent seinoverschrijdingen zijn niet te wijten aan storingen van het GSM-R systeem, maar aan afleiding van de bestuurder door personeel op de sporen of door gsm-oproepen.

Wat de 4G aangaat, zou de problematiek gelijkaardig zijn. Over het testproject van Telenet heeft Infrabel nog geen informatie, maar dat komt nog wel. De regulator is het best geplaatst om een definitief standpunt in te nemen. Ik neem aan dat het BIPT zich baseert op de regelmatige publieke consultatie die voor de uitwerking van uitvoeringsbesluiten wordt gehouden.

13.03 Cathy Plasman (sp.a): Enerzijds wordt er rekening gehouden met een risico, anderzijds verleent het BIPT licenties die de schatkist moeten spijzen. Het is aan de verantwoordelijken in de regering om de zaak te bekijken. Ik ben blij dat er nog geen voorval met interferentie is geweest.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Cathy Plasman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Belgacom als elektriciteitsleverancier" (nr. 20010)

14.01 Cathy Plasman (sp.a): Naar verluidt onderzoekt Belgacom de mogelijkheden om zijn activiteiten te diversifiëren door het aanbieden van elektriciteit via een alliantie met Lampiris. Is de regering hierbij als aandeelhouder betrokken? Wordt er bewust gekozen voor de groene stroom van Lampiris of zullen er nog andere allianties worden gevormd?

De verschillende regeringen werken momenteel aan de ontwikkeling van een slim elektriciteitsnet en slimme meters. Wellicht is Belgacom geïnteresseerd in deze nieuwe marktmogelijkheden. Heeft de regering een inbreng in deze keuze?

14.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Belgacom verkent alle mogelijkheden om zijn inkomsten te diversifiëren en heeft in dat kader interesse voor de energiesector. In 2008 waren er al contacten met Lampiris over de mogelijkheid om groene stroom door te verkopen in de Belgacomverkooppunten en om in het kapitaal van dit bedrijf te stappen. Het project werd echter stopgezet. Omdat het nooit aan de raad van bestuur werd voorgelegd, werd de regering er niet over geïnformeerd.

In november 2009 vonden er in het kader van het *business accelerator concept* opnieuw gesprekken plaats

met Lampiris om na te gaan of Belgacom zijn marketingactiviteiten en capaciteiten kan diversifiëren en zijn imago kan verbeteren door de ondersteuning van een groenestroomleverancier. Deze gesprekken staan helemaal los van de contacten in 2008. Er is geen sprake meer van doorverkoop of van een instap in het kapitaal van Lampiris.

Groene energie past in het beleid van Belgacom en zijn engagementen inzake verantwoord ondernemen. De energiemarkt staat voor grote uitdagingen door de evolutie naar slimme netwerken, nieuwe behoeften zoals bijvoorbeeld de elektrische wagens. Als toonaangevende ICT-speler zou Belgacom daarbij de rol van partner-facilitator op zich kunnen nemen.

Er is nog geen beslissing genomen over een of ander partnerschap. Het *business accelerator concept* is niet beperkt tot de energiesector of tot Lampiris. Het staat open voor alle industriële partners waarmee een win-winsamenwerking tot stand kan worden gebracht. Belgacom spreekt dus met andere mogelijke partners. Om vertrouwelijkheidredenen kan ik daarover niet meer zeggen.

14.03 **Cathy Plasman** (sp.a): Nieuwe mogelijkheden zoals slimme meters en slimme netten worden momenteel voorbereid door de Gewesten en de distributienetbeheerders. Het zou jammer zijn mochten de regio's een federaal overheidsbedrijf als concurrent krijgen. Ik pleit daarom voor meer synergie.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen 20123 van mevrouw Somers, 20503 van de heer Milcamps en 20663 van de heer Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **François Bellot** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de levering van nieuwe locomotieven aan de NMBS" (nr. 20266)
- de heer **Guy Milcamps** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertraging bij de levering van Siemens locomotieven aan de NMBS" (nr. 20503)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestelling van de locomotieven type T18" (nr. 20663)

15.01 **François Bellot** (MR): De NMBS heeft voor meer dan 1,5 miljard euro rollend materieel aangekocht. De Europrinter-locomotieven moesten tussen januari 2009 en juni 2010 worden geleverd. De NMBS heeft de grootste moeilijkheden om de eerste locomotieven, die enkele maanden geleden werden geleverd, in roulatie te brengen.

Hoeveel locomotieven van dat type heeft Siemens aan de NMBS geleverd? Hoeveel rijden er op ons spoorwegnet en waarom staan sommige nog op stal? Welke maatregelen zal de NMBS nemen om Siemens zijn verplichtingen te doen nakomen? Klopt het dat er een vijftiental locomotieven in Quincampoix staan?

15.02 Minister **Inge Vervotte** (Frans): In december 2006 heeft de NMBS 60 elektrische locomotieven van het type 18 besteld bij Siemens. Op 31 december 2008 werd de optie op 60 bijkomende locomotieven opgeheven.

De aanbesteding bepaalt dat de technische specificaties van het bestek (dat rekening houdend met de technische beperkingen van het Belgische spoorwegnet werd opgesteld) dienen te worden nageleefd en dat de constructeur verantwoordelijk is voor de homologatie van het materieel vóór de levering. De eerste reeks van 60 locomotieven moest worden geleverd tussen augustus 2009 en juni 2010, de tweede reeks van 60 tussen augustus 2010 en juni 2012.

Momenteel bevinden de locomotieven zich in de homologatiefase.

Met betrekking tot het rijden op het Belgische netwerk zijn er technische problemen gerezen, waarvoor de constructeur verantwoordelijk is. De DVIS heeft de homologatie van het huidige ontwerp geweigerd.

De boetes in geval van laattijdige levering die in het contract werden vastgelegd, zijn van toepassing. Er

werden geen locomotieven in een NMBS-werkplaats gestald. Siemens bouwt voort aan de locomotieven. De commerciële ingebruikneming van de locomotieven van type 18 mag in de tweede helft van 2011 verwacht worden.

15.03 François Bellot (MR): Zal Siemens in tussentijd boetes moeten betalen wegens laattijdige levering?

15.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Ja. We proberen oplossingen te zoeken, want we zijn afhankelijk van de constructeurs.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20330)
- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20365)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20366)

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ik kom terug op de ontsporing van de trein op dinsdag 9 maart in het station van Bergen. Er zaten geen reizigers in de trein, maar het incident heeft het treinverkeer grondig verstoord. Wat zijn de oorzaken van dat incident, dat niet alleen opnieuw voor veel hinder voor de reizigers heeft gezorgd, maar ook het onveiligheidsgevoel op het Belgisch spoorwegnet zou kunnen vergroten?

De reizigers waren eveneens ontevreden over de communicatie van de NMBS en Infrabel.

16.02 Olivier Destrebecq (MR): Op dinsdag 9 maart is er omstreeks 5.30 uur in het station van Bergen een trein ontspoord. Er werd niemand gewond en er bevonden zich geen reizigers in de trein. De trein is ontspoord zonder te kantelen en kon opnieuw op de sporen worden gezet. Het incident heeft het treinverkeer in de war gestuurd: lijn 96 werd gesloten voor het verkeer tussen Bergen en Quévy, terwijl er om 8.30 uur één spoor kon worden vrijgemaakt tussen Bergen en Saint-Ghislain.

Er werd een deskundige van de NMBS-groep ter plaatse gestuurd om de oorzaken van het incident te achterhalen. Dat incident heeft zich voorgedaan dicht bij de plaats waar er in november jongstleden al een trein was ontspoord.

Dinsdagochtend reden er treinen tussen Bergen en Brussel en op de Waalse as, maar de vertragingen liepen soms op tot 30 minuten.

De situatie is al maanden onleefbaar voor de pendelaars. Er zijn niet alleen de vertragingen en het gebrek aan zitplaatsen, maar er werd ook gewezen op de vele tekortkomingen op het vlak van de veiligheid en de informatieverstrekking. Hoe staat het met de besprekingen over de veiligheid van het spoor met de directie van de NMBS en van Infrabel?

16.03 Minister Inge Vervotte (Frans): Het onderzoek naar de oorzaken van de ontsporing die zich op 9 maart in Bergen voerde, is aan de gang. Het ongeval deed zich voor bij een trein die vertrok uit de wisselzone. Bij het ongeval van 19 november 2009 ging het om een trein met bestemming Bergen. Het ongeval deed zich toen voor vóór de wisselzone. Het gaat dus niet om dezelfde plaats. Het onderzoek zal moeten uitwijzen of er een verband bestaat tussen beide ongevallen. Het zijn de enige ongevallen die zich de jongste vijf jaar voordeden in Bergen.

Het onderhoud van de spoorweginfrastructuur gebeurt op geregelde tijdstippen door Infrabel. Het aantal ongevallen dat veroorzaakt wordt omdat de infrastructuur het laat afweten, is zeer beperkt. Voor het onderhoud en de herstelling van het rollend materieel is de NMBS verantwoordelijk.

Vorige week stelde ik samen met de CEO van de NMBS-Groep en de vakbonden de tekst voor in verband met de veiligheidsinspanningen van de NMBS-Groep en de plannen voor een versnelde invoering van het TBL1+-treinbeïnvloedingssysteem door Infrabel en de NMBS. Voor elk aspect worden aanbevelingen

geformuleerd met het oog op het sociaal overleg. De diensten van de NMBS-Groep die verantwoordelijk zijn voor de sociale dialoog zullen deze moeten opvolgen.

16.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Uw antwoord bevat maar weinig informatie. Ik vermoed dat we binnenkort zullen kunnen beschikken over het rapport met betrekking tot het eerste ongeval.

Die ongevallen leggen een enorme druk op het zo al overbelaste spoorwegnet. Het geringste probleem is genoeg om het spoorverkeer danig in de war te sturen, tot grote ergernis van de pendelaars en de andere reizigers.

16.05 Olivier Destrebecq (MR): De ongevallen die zich op bijna exact dezelfde plaats hebben voorgedaan, zouden verschillende oorzaken hebben. Ik veronderstel dat de werkzaamheden in de commissie Spoorwegveiligheid duidelijk zullen maken welke investeringen er dienen te gebeuren. Als we het autoverkeer willen terugdringen en het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigen, moeten we ervoor zorgen dat we niet om de haverklap vergaderingen moeten organiseren over problemen in verband met de veiligheid, het comfort, enz. van het treinverkeer.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de mening van de klanten van de NMBS waarmee meer rekening moet worden gehouden" (nr. 20275)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Na de niet aflatende problemen in verband met de stiptheid, de toegang tot de stations, de overbezetting, enz. lijkt het er thans op dat de NMBS haar klanten volledig uit haar besluitvorming heeft uitgesloten.

Hoe zal de NMBS opnieuw op een objectieve wijze rekening houden met de analyses van de verenigingen van treingebruikers? Ik weet dat u die verenigingen ontvangen heeft in de commissie-Buizingen, maar dat moet op een zeer gestructureerde manier worden overgedaan, omdat de klanten van de NMBS uw beste bondgenoten zijn. Men moet meer met hen rekening houden.

17.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS onderhoudt regelmatig en in een goede verstandhouding contacten met de vertegenwoordigers van de reizigers. Ze analyseert de behoeften door middel van marktonderzoek en contacten met de belanghebbenden. Rekening houdend met de bepalingen van het beheerscontract, de financiële middelen en economische doelstellingen stelt de NMBS alles in het werk om te voldoen aan de verzuchtingen van de gebruikers.

Als de NMBS-Holding een schrijven ontvangt van een gebruiker of een gebruikersbelangenvereniging, gaat ze na in hoeverre het probleem relevant is, en toetst ze de voorgestelde oplossingen. Ze gaat na of de voorstellen uit een technisch, financieel en menselijk oogpunt uitvoerbaar zijn. Als ze snel of goedkoop kunnen worden gerealiseerd, zullen ze worden uitgevoerd. Met maatregelen op langere termijn wordt er rekening gehouden bij het voorbereiden van de planning.

Infrabel organiseert sinds september 2009 rondetafelgesprekken met gebruikersverenigingen. Infrastructuurbeheerder Infrabel bewijst aldus dat hij bereid is voortdurend een dialoog aan te gaan met de verenigingen van reizigers.

Voor mij is de dialoog tussen de NMBS-Groep en de vertegenwoordigers van de gebruikers een essentieel gegeven. Naar verluidt werkt de raadpleging door middel van rondetafels goed.

Ze zijn minder talrijk bij de NMBS en ze worden als minder efficiënt beschouwd. Ik heb beloofd aan te dringen op een noodzakelijk geachte intensivering van die raadplegingen.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik leid daaruit af dat u de bondgenoot bent van de cliënten eerder dan van de drie maatschappijen die de groep vormen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de herziening van de werkwijzen van de NMBS" (nr. 20276)

18.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): We kunnen de professionele manier waarop de voorzitters van de verschillende NMBS-entiteiten hebben gecommuniceerd, alleen maar bewonderen, maar toch vragen we ons af hoe de beslissingen genomen worden, hoe de voorafgaande inventarisaties intern georganiseerd worden, hoe de bottom-up en top-down informatiestromen, onder meer over de besluitvorming, tussen de verschillende actoren van de verschillende NMBS-ondernemingen lopen.

Hoe zal u de werking van die drie ondernemingen reorganiseren, opdat ze beter voeling met de werkelijkheid zouden houden en in staat zouden zijn om te anticiperen op de aanpassingen die nodig zijn met het oog op een betere werking én een betere dienstverlening aan de reizigers?

18.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De huidige structuur van de NMBS-Groep kwam er na een reorganisatie in 2005 ingevolge Europese regelgevende bepalingen. Vóór de opsplitsing van de Groep bestonden er al verschillende directies voor het net en het rollend materieel.

Het rapport-Berger legde verscheidene disfuncties in de Groep bloot. De opvallendste problemen betroffen het humanresourcesbeleid, de externe communicatie en het stationsbeheer.

Overleg is belangrijk, maar het is moeilijk om uit te maken in welke mate de structuur van de NMBS-Groep van invloed is op de veiligheidsgraad.

18.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Als de drie bedrijven behouden worden, moeten die bedrijven zich beter op elkaar afstemmen. Ik legde trouwens geen verband tussen de veiligheid en het bestaan van de drie bedrijven. De coördinatie zou op andere vlakken opgedreven moeten worden.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gsm-bereik op de trein" (nr. 20345)

19.01 Patrick De Groote (N-VA): De informaticadienst van de NMBS Holding stelt dat de operatoren het gsm-bereik met een aanvaardbaar signaal kunnen verzekeren langs ongeveer 87 procent van de spoorlijnen. In werkelijkheid is het zo dat reizigers te maken hebben met verbindingen die om de haverklap uitvallen. Op welke lijnen is het gsm-bereik ondermaats en op welke lijnen optimaal? Hoeveel zendmasten zijn er te kort voor een optimaal bereik op het hele net?

19.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De dienst ICTRA van de NMBS Holding is enkel verantwoordelijk voor de ontplooiing van het GSM-R netwerk. De gsm-operatoren zijn zelf verantwoordelijk voor de uitbouw van hun gsm-netwerk. ICTRA heeft geen toegang tot informatie over de uitbouw van hun netwerk. Ik kan dan ook geen antwoord geven op de vraag naar het tekort aan zendmasten.

De metingen met betrekking tot de signaalsterkte van het ontvangen signaal gebeuren vooral voor de operationele behoeften van het personeel dat langs de sporen werkt. Hieruit kunnen wel extrapolaties worden gemaakt, maar er moet ook rekening mee worden gehouden dat de trein steeds in beweging is. Het is bijgevolg onmogelijk om een lijst te bezorgen van de lijnen waar het gsm-bereik slecht of goed is.

19.03 Patrick De Groote (N-VA): Ik heb in een hoorzitting opgevangen dat de operatoren afzien van dergelijke projecten omdat deze niet winstgevend genoeg zouden zijn. Het gaat dan over internet in economy class. Wij stellen vast dat dit wel kan in Nederland.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de oprichting van een spoorvakbond van treinbestuurders" (nr. 20523)

20.01 Patrick De Groote (N-VA): Het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders, het ASTB, werd een maand na de treinramp in Pécrot opgericht. Het wordt niet erkend als vakbond omdat het uitsluitend treinbestuurders en dus niet het volledige personeel vertegenwoordigt. Er liep een rechtszaak om alsnog een erkenning af te dwingen. Er werd intussen een arrest geveld waarin de NMBS wordt verplicht het ASTB te aanvaarden als een aangenomen vakbond en hen uiteraard de nodige werkingsmiddelen toe te kennen. Hoe oordeelt de minister over het feit dat een vakbond niet kan worden erkend omdat hij slechts een bepaalde groep binnen een bedrijf vertegenwoordigt? Wat is de achterliggende argumentatie om geen vakbonden volgens een bepaalde jobinhoud te erkennen? Zal de minister wetgevende initiatieven nemen om vakbonden die een bepaalde groep personen met een zelfde jobinhoud in een bedrijf vertegenwoordigen, te erkennen?

20.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De vraag of het feit dat de NMBS-Holding het ASTB niet aanneemt, indruist tegen het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens lag voor bij het hof van beroep te Brussel. Recent vernam ik dat het hof dat in haar arrest van 25 maart 2010 heeft bevestigd. De NMBS-Holding heeft sinds 2001 de vraag van het ASTB als aangenomen organisatie geweigerd op basis van het statuut van het personeel van de NMBS en zijn uitvoeringsreglementen, opgesteld in uitvoering van de wet van 26 juli 1926.

Uiteraard zal de uitspraak worden gerespecteerd. Een coherent en efficiënt sociaal overleg wordt sterk bemoeilijkt indien iedere beroepscategorie met een eigen vakvereniging het sociaal overleg wil voeren. Binnen de NMBS-Groep zijn er immers tientallen beroepscategorieën actief. Het opsplitsen van de sociale dialoog in verschillende personeelscategorieën behoort niet tot de traditie van het Belgisch sociaal overleg. Het betrokken arrest heeft betrekking op de individuele toestand van het ASTB binnen de NMBS-Groep.

Ik kan mij vandaag niet uitspreken over de eventuele aanpassingen of over de noodzaak van wetgevende initiatieven. Naar aanleiding van het treinongeval heb ik gezegd dat ik het heel belangrijk vind dat er goed wordt geluisterd naar het personeel. We weten dat de sociale dialoog binnen de NMBS-groep specifiek is. Als treinbestuurders vinden dat ze zich moeten verenigen, dan moeten ze dat doen. Er zijn echter spelregels in het sociaal overleg. Een vakbond die niet alle categorieën van het personeel vertegenwoordigt kan dus geen akkoorden ondertekenen.

Wij zullen de uitspraak van het hof van beroep ten gronde bestuderen en zien wat we moeten doen om in regel te zijn.

20.03 Patrick De Groote (N-VA): Donderdag heeft het hof van beroep inderdaad gesteld dat er geen voorwaarden op te leggen vallen om alle personeelsgroepen te vertegenwoordigen binnen de NMBS. De minister stelt het zelf: de regelgeving zal moeten worden gewijzigd. Dit is het ideale moment om alle voorwaarden te evalueren met betrekking tot de vertegenwoordiging van de vakvereniging binnen de overheidsbedrijven en dan vooral de NMBS.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Ben Weyts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seinoverschrijding in Buizingen" (nr. 20527)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het seinstelsel te Buizingen" (nr. 20643)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het seinsignaal te Buizingen dat herhaaldelijk defect is" (nr. 20723)

21.01 Ben Weyts (N-VA): Op 11 maart was er opnieuw een seinoverschrijding in Buizingen, al de tweede in de geschiedenis van dat sein. Na dat voorval werd het seinhuis en het spoor een paar dagen gesloten. Nadat het opnieuw was opengedaan, was er meteen een nieuwe seinoverschrijding op 15 maart. De bestuurders zeggen geen rood licht te hebben gekregen. Na 15 maart heeft men sein en spoor weer gesloten en dat is nog steeds zo.

Hoe verklaart de minister de tweede en de derde seinoverschrijding? Heeft de ramp van Buizingen daar iets mee te maken? Er gaan geruchten dat het seinhuis beïnvloed zou worden door zwerfstroom van een

hoogspanningscabine of van het hst-netwerk. Wanneer werd de minister op de hoogte gebracht van de seinoverschrijdingen? Waarom heeft noch zij noch Infrabel noch de NMBS daarover niet open gecommuniceerd?

21.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): De vakbonden en de pers maken gewag van herhaaldelijke seinstoringen te Buizingen, waardoor er opnieuw treinen door het rode sein zijn gereden.

Er is sprake van een magnetisch veld dat zou ontstaan door voorbijrijdende treinen.

Wat is daar van aan? Beschikt u over recente informatie? Is de toestand intussen genormaliseerd? Heeft men de oorzaak van die seinstoring kunnen achterhalen?

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het sein te Buizingen, waarvan de mogelijke overschrijding door een treinbestuurder de treinramp van 15 februari zou hebben veroorzaakt, is op 11 maart jongstleden opnieuw defect geraakt. Volgens de veiligheidsdiensten van de NMBS springen zulke seinen automatisch op rood indien er zich een defect voordoet.

Is dat inderdaad het geval? Zo ja, hoe kan men weten op welk ogenblik het defect precies ontstaat? Zo niet, is het mogelijk dat het bewuste sein op de dag van de ramp op rood is gesprongen tussen het ogenblik waarop de trein er voorbijreed en het ogenblik waarop het ongeval gebeurde? Komen zulke incidenten vaak voor?

Het gerucht doet de ronde dat een ingenieur van de NMBS werd betrapt terwijl hij het bewuste sein onmiddellijk na de ramp aan het oplappen was, teneinde de verklaringen van de NMBS-directie te staven en de schuld in de schoenen van de treinbestuurder te schuiven. Kan u ons daar meer uitleg over verschaffen? Is er hieromtrent een onderzoek aan de gang?

21.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het voorzichtigheidsprincipe is een basisprincipe van het spoorveiligheidssysteem in België. Bij een anomalie wordt het alarmsysteem altijd in werking gezet, ongeacht de oorzaak. Een licht wordt dan op rood gezet of slagbomen gaan dicht. Sein HE1 in Buizingen werd tweemaal op rood gezet met melding van een storing aan een onderdeel van het net. Beide bestuurders hebben meteen de noodremming ingezet, zoals voorgeschreven. Nadien contacteren ze het seinhuis om de toelating te krijgen de reisweg voort te zetten. Het gaan dus niet om seinoverschrijdingen, maar om de detectie van een storing met een totnogtoe onbekende oorzaak. Daarom heeft Infrabel er niet over gecommuniceerd. Niemand maakte een fout en er was geen gevaar.

Niet elke seinoverschrijding is gevaarlijk. De detectiesystemen staan uiterst gevoelig afgesteld en het gebeurt dat een sein rood licht geeft als er een trein aankomt. Omdat de oorzaak van de storing in het sein van Buizingen niet duidelijk is, is het sein buiten dienst gesteld. Momenteel wordt de hypothese van storing door het magnetische veld van andere treinen niet gestaafd door het onderzoek.

21.05 Ben Weyts (N-VA): Over het laatste punt zegt de minister wat het niet kan zijn en niet wat het dan wel is. Ik vind het vreemd dat het onderzoek nog steeds loopt. Nadat het spoor 2 in Buizingen werd vrijgegeven, wordt het nu opnieuw al weken niet gebruikt. Ik begrijp ook niet dat Infrabel daarover niet communiceert.

Voorzitter: Ludo Van Campenhout.

De **voorzitter**: In deze commissie hadden we toch afgesproken om tijdens de duur van de bijzondere spoorwegcommissie geen vragen meer te stellen over Buizingen?

21.06 Ben Weyts (N-VA): Het gaat hier niet over de treinramp, maar over twee incidenten na de treinramp. Vandaar mijn vraag over de communicatie en de incidenten die zich na de ramp hebben afgespeeld.

21.07 Minister Inge Vervotte (Nederlands): We delen allemaal dezelfde bekommernis en ik ben even geïnteresseerd in al die informatie als de heer Weyts. De vraag rijst natuurlijk hoever men wil gaan met de detectiesystemen. Alles wat te maken heeft met het bewuste sein, ligt uiteraard extreem gevoelig wegens het ongeval. Het feit dat het detectiesysteem regelmatig wordt geactiveerd, toont aan dat het veiligheidssysteem werkt. Belangrijk is hier het onderscheid tussen een gevaarlijke situatie op zich en het voorkomen van een gevaarlijke situatie.

21.08 Ben Weyts (N-VA): Dat begrijp ik, maar Infrabel had daarover ook een degelijke communicatie kunnen voeren, wat niet is gebeurd. Infrabel zou zichzelf daarmee nochtans veel problemen kunnen besparen. Er blijven zeer grote vragen over de werkelijke oorzaak en over het feit dat het onderzoek zo lang moet duren.

21.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Het is niet vanzelfsprekend om te bepalen of de vragen in de commissie voor de Infrastructuur mogen worden gesteld dan wel of ze tot de bevoegdheid van de bijzondere commissie behoren.

Het leek me noodzakelijk om deze kwestie aan te snijden.

De werking van het sein was verstoord en het is bekend dat het sein bij de minste storing op rood springt. Nu moet men de specifieke redenen van een en ander achterhalen.

Ik wacht dan ook met ongeduld op de resultaten van de verschillende onderzoeken.

21.10 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik leg me erbij neer dat het hele onderzoek moet worden gevoerd. Wij zijn parlementsleden en zullen de conclusies van het onderzoek met belangstelling lezen. Met mijn vraag wilde ik enkel maar uiting geven aan de ongerustheid van de reizigers.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen 20602 en 20603 van de heer Gilkinet worden ingetrokken. Vraag 20656 van de heer Mortelmans vervalt door zijn afwezigheid.

22 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkplaats te Stockem" (nr. 20669)

22.01 Josy Arens (cdH): De vrees van de personen die in de werkplaats van Stockem werken, doet mij terugkomen op de toekomst van die werkplaats. Het B Cargo goederenverkeer moet worden geherstructureerd met het oog op een daling van de onderhoudskosten van het rollend materieel. De werkplaats te Stockem zou daar mee kunnen voor opdraaien.

U hebt meegedeeld dat er nog geen enkele beslissing genomen was over de spreiding van het rollend materieel over de werkplaatsen, maar dat een eerste reeks van 95 Desiromotorstellen aan Charleroi zou worden toegewezen.

Hoe ver staat dat dossier? In juni 2009 lagen er verschillende scenario's ter studie; wat is er momenteel van aan? Werd er een beslissing genomen voor de toewijzing van nog eens twee andere reeksen van Desiromotorstellen? Hoe ziet de toekomst van de werkplaats van Stockem er uit? Moeten de werknemers nog ontslagen vrezen?

22.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De grote lijnen inzake de spreiding van het onderhoud van het rollend materieel over de onderhoudscentra werden door de raad van bestuur van de NMBS aanvaard.

Voor Stockem zal de montage van de seinuitrusting van de TBL1+ op het rollend materieel zorgen voor een compensatie voor het wegvallen van het onderhoud van de type 20-locomotieven dat naar Antwerpen verhuist. Vervolgens zullen nieuwe Desirotreinstellen van bij hun indienststelling tussen 2011 en 2012 worden toegewezen aan Stockem. Het precieze aantal treinstellen wordt later vastgelegd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen 20672 van de heer Blanchart, 20693 van mevrouw Jadin en 20825 van de heer Schoofs worden uitgesteld. Vraag 20828 van de heer Van Hecke en 20839 van mevrouw Galant vallen weg wegens hun afwezigheid.

23 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Antwerpse Centraal-Station" (nr. 20854)

23.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Wij zijn in Antwerpen de federale regering en de NMBS zeer dankbaar voor het Centraal-Station. Wij hebben als stadsbestuur echter vastgesteld dat een nog meer publiekgerichte functie van het Centraal-Station een extra troef zou zijn, niet alleen voor de stad, maar ook voor de NMBS. Er zijn schitterende zalen en er is veel personeel. Die mensen moeten uiteraard kwalitatief worden gehuisvest, maar vlakbij zijn er veel mogelijkheden. Hoeveel mensen zijn er daar gehuisvest? Zouden zij op andere locaties kunnen worden gehuisvest om de infrastructuur van het Centraal-Station, nog meer dan vandaag al het geval is, publiek-commercieel te kunnen benutten?

23.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Zowel het personeel van NMBS, Infrabel als de NMBS-Holding is gehuisvest in het station van Antwerpen-Centraal. Niet minder dan 298 personeelsleden van de directies van de drie ondernemingen zijn permanent gehuisvest in lokalen van dat station. Daarnaast hebben ook 120 personeelsleden van het station zelf, 216 treinbestuurders en 212 treinbegeleiders er hun werkzetel. Momenteel zijn er geen plannen om het NMBS-personeel naar een andere locatie over te plaatsen.

De NMBS-Holding is zich bewust van de architecturale kwaliteiten van de zalen en lokalen in Antwerpen-Centraal. Een andere locatie voor het personeel huren of aanschaffen in de onmiddellijke nabijheid zou echter een zeer dure aangelegenheid zijn. Bovendien zijn de huidige lokalen in de meeste gevallen moeilijk toegankelijk. Ik leid daaruit af dat het niet zo evident is om hierin commerciële activiteiten onder te brengen.

Het incident is gesloten.

24 Samengevoegde vragen van

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Noorderkempen" (nr. 20847)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Noorderkempen" (nr. 21038)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat zijn de concrete resultaten over de periode 2009-2010 van het station Noorderkempen in termen van het aantal reizigers, de bezettingsgraad en dergelijke? Welke plannen heeft men met de parking? Er zijn de jongste weken ook steeds meer berichten over defecte treinstellen, vertragingen en zelfs annuleringen van treinen. Heeft de minister weet van bedieningsproblemen op de verbinding tussen het station Noorderkempen en Antwerpen-Centraal? Beschikt ze al over cijfers inzake de vertragingen en de afgeschafte treinen van de laatste tijd? Wordt er reservemateriaal ingezet? Werkt men nu aan een oplossing om deze problemen in de toekomst te vermijden?

24.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In 2009 varieerde de gemiddelde treinbezetting tussen 5 en 150 reizigers, in 2010 lag dat tussen 10 en 240 reizigers op weekdays. In 2009 gebruikten ongeveer 700 reizigers op weekdays de trein per richting, in 2010 schommelde dit tussen 840 en 880 reizigers. Tijdens het weekend gebruiken ongeveer 330 tot 400 reizigers de trein per richting, met een gemiddelde bezetting tussen 4 en 45 reizigers. De cijfers illustreren duidelijk de functie van de treinverbinding als forenzentrein richting Antwerpen. Met de bijkomende treinen 's avonds uit Antwerpen reizen voor de twee treinen samen gemiddeld 40 personen op weekdays en 30 op een weekenddag. Met de nieuwe treinen 's avonds uit de Noorderkempen reizen 25 personen op weekdays en 40 op weekenddagen.

Het stiptheidspercentage van de IR-verbinding tussen Antwerpen-Centraal en station Noorderkempen bedroeg bij aankomst in station Noorderkempen in juni 2009 97,6 procent, in juli 94,5 procent, in augustus 96,9 procent, in september 95,9 procent, in oktober 95,5 procent, in november 97,7 procent en in december 95,8 procent. Bij aankomst in Antwerpen-Centraal was dat voor juni 98,8 procent, voor juli 95,8 procent, voor augustus 96,6 procent, voor september 96,8 procent, voor oktober 96,4 procent, voor november 95,4 procent en voor december 94,1 procent. De stiptheid van de verbinding was dus goed in 2009. Vanaf december 2009 waren er wel problemen. Van december 2009 tot februari 2010 werd een steeds groter aantal treinen afgeschaft. Enkel treinen met het ETCS-systeem mogen rijden op de hogesnelheidslijn. De NMBS kon dagelijks 1 trein effectief inzetten en 1 trein in reserve laten staan in Antwerpen om het aantal afschaffingen of vertragingen te beperken. Uiteraard zijn incidenten, pannes of andere onbeschikbaarheden nooit helemaal uit te sluiten.

De voorbije maanden is de beschikbaarheid van het treinmaterieel beduidend lager geweest ten gevolge van

het winterweer. Pas na een jaar zal de uitbreiding worden voor het eerst worden geëvalueerd.

De toegankelijkheid van de parking wordt verbeterd door een nieuwe toegang met drie in- en uitritten. De werken zijn gepland tegen eind 2010 of begin 2011 en de kosten worden geraamd op 130.000 euro. De parking telt nu 333 parkeerplaatsen en kan in twee fasen worden uitgebreid met respectievelijk 100 en 200 plaatsen.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De bezettingscijfers blijken op bepaalde uren en in weekends relatief beperkt, hoewel er sprake is van een toename. De betrouwbaarheid van de treinen moet net daarom hoog zijn, anders zou het succes van het station Noorderkempem wel eens broos kunnen blijken.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vzw Mobilys" (nr. 20908)

25.01 Patrick De Groote (N-VA): Heeft de NMBS Holding een vzw Mobilys opgericht om subsidies te kunnen ontvangen van de Nationale Loterij? Om hoeveel geld gaat het? Wanneer werd de vzw opgericht? De vzw organiseerde concerten in grote treinstations. Wie was de organisator en de toeleverancier? Klopt het dat de vzw in vereffening gaat? Wie gaat het deficit aanzuiveren? Bestaan er binnen de NMBS-Holding, de vervoersmaatschappij en Infrabel nog andere vzw-structuren?

25.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Op 10 juli 2007 werd de vzw Mobilys opgericht. De stichtende leden waren kaderleden van NMBS Holding. De vzw had tot doel de duurzame mobiliteit en in het bijzonder het gebruik van het openbaar vervoer te promoten. De vzw heeft in 2007 een bijdrage geleverd aan de organisatie van de Nacht van het Openbaar Vervoer. Hiervoor heeft zij 175.000 euro subsidies ontvangen op 19 juni 2008. Het doel van de Nacht van het Openbaar Vervoer was de Trein-Tram-Busdag in een feestelijke sfeer onder te dompelen en zowel de gebruikers als de niet-gebruikers aan te tonen dat het openbaar vervoer een modern en fris imago heeft. De uren van de evenementen werden afgestemd op de dienstregelingen van treinen, bussen en trams. Voor de organisatie werd samengewerkt met het evenementenbureau Conrad Consulting. De keuze van het agentschap gebeurde via een openbare aanbesteding.

Op 21 december 2009 werd beslist om de vzw te ontbinden. De vereffening is op 29 maart 2010 afgesloten met een batig saldo van 1.068 euro.

NMBS Holding is ook betrokken bij de vzw Liège Carex. Die wil de oprichting bevorderen van een hogesnelheidsdienst voor vrachtvervoer per spoor, verbonden met het vertrouwde platform van Liège Airport. Infrabel en NMBS Holding zijn lid sinds 30 oktober 2008.

De internationale vzw Euro Carex wil doorheen alle lidstaten van de EU de oprichting bevorderen van een hogesnelheidsdienst voor vrachtvervoer per spoor die met luchthavenplatformen is verbonden. Liège Carex is stichtend lid van Euro Carex.

Zowel binnen NMBS als binnen Infrabel bestaan geen vzw-structuren. De drie entiteiten van de NMBS Groep kunnen participeren in een vzw of een vzw oprichten zolang het niet gaat over vzw's die betrokken zijn bij de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst en zij geen gebruik maken van de overheidsdotatie in dat kader.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voetgangerstoegang in het station Brussel-Centraal" (nr. 20930)

26.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De vele winkels in het onlangs gerenoveerde Centraal Station brengen leven en dynamiek in het gebouw

Voor de leveringen aan een aantal van die handelszaken wordt gebruik gemaakt van de toegang tot het station vanop de Grote Markt. Er worden manoeuvres uitgevoerd door vrachtwagens en voertuigen van personeelsleden van de NMBS, onder meer van de Securailagenten. Van die toegang wordt echter ook druk gebruik gemaakt door de reizigers. Het risico dat een voetganger wordt aangereden is dan ook groot.

Was het van bij het begin de bedoeling dat die toegang zowel door voertuigen als door voetgangers zou worden gebruikt? Lijkt het u niet aangewezen die toegangsweg te beveiligen, te vragen dat de voertuigen gebruik zouden maken van de voor hen bestemde zones of specifieke uren vast te stellen voor de leveringen?

26.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De toegangsweg tot de Madeleine-ingang van het station Brussel-Centraal is erg smal, wat een vlot gebruik bemoeilijkt. Er moeten immers goederen worden geleverd aan de winkels in de galerij en bovendien wordt die toegang ook gebruikt door verscheidene technische diensten, zowel van de NMBS als van particuliere bedrijven.

Het parkje waar de toegangsweg door loopt, is geen eigendom van de NMBS-Holding, en er kunnen dus geen bijkomende parkeerplaatsen of leveringspunten worden aangelegd.

In het interne reglement voor de concessiehouders wordt gevraagd dat alle leveringen zouden plaatsvinden tijdens de daluren (tussen 10 en 15 uur), maar dat blijkt in de praktijk niet haalbaar, onder meer wegens de organisatie die eigen is aan de leveranciers en het drukke verkeer in het stadscentrum.

NMBS Holding plant tegen de zomer bloembakken te plaatsen om te verhinderen dat auto's en bestelauto's vlak vóór de deuren parkeren.

De stad Brussel bestudeert op het ogenblik de vervanging van de verzinkbare palen. Door die palen zal NMBS Holding de toegangsweg op bepaalde spitsperiodes kunnen afsluiten.

26.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Soms rijdt het personeel van Securail zelf te snel op die weg die voetgangers en voertuigen delen.

Het incident is gesloten.

27 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de NMBS ondervonden moeilijkheden" (nr. 20931)**

27.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Wij vernemen dat de NMBS de treinen niet snel met veiligheidssystemen kan uitrusten zonder treinverbindingen buiten dienst te stellen. Bedrijfsleiders moeten op evoluties kunnen anticiperen, zodat er zo efficiënt mogelijk kan worden gereageerd op een toename van de activiteiten. Op het stuk van de werken voor de uitbreiding van de stations, de investeringen in nieuw rollend materieel en de onontbeerlijke indienstneming van personeel voor de installatie van de nieuwe veiligheidssystemen werd er niets ondernomen, zodat er nu dringend moet worden opgetreden.

Wat zijn de redenen van dat gebrek aan vooruitziendheid bij de directie van de NMBS?

Welke maatregelen zal u treffen om te zorgen voor een radicale en snelle ommekeer?

27.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS-Groep heeft de nodige maatregelen genomen om de verwachte toename van het aantal reizigers op te vangen. Voorbeelden daarvan zijn de werken voor het GEN-project, de aankoop van de 120 locomotieven van type 18, 305 Desiromotorstellen en meer dan 400 dubbeldekkers. Nooit heeft de Staat meer financiële middelen ter beschikking gesteld dan in de huidige beheerscontracten voor de periode 2008-2012. De realisatie van de projecten neemt te veel tijd in beslag maar dat is de realiteit.

Vanaf de maand april worden 72 nieuwe M6-wagons met 10.000 zitplaatsen in het netwerk ingezet. In 2011 worden 305 Desiromotorstellen met 85.000 plaatsen geleverd. Die bestellingen zijn goed voor 1.000 nieuwe wagons en ongeveer 100.000 extra zitplaatsen. Ten slotte, werden ook 60 nieuwe locomotieven besteld. Tussen 2008 en 2016 krijgen 550 wagons een nieuw interieur en wordt hun technische uitrusting vervangen.

Men stelt een verschuiving van de planningen vast, die niet op het conto van de NMBS kan worden geschreven. Daarnaast is het aantal passagiers het afgelopen decennium sterker gestegen dan wat in het beheerscontract als doelstelling werd vastgesteld. De NMBS-Groep heeft in 2005 al geanticipeerd op de vertragingen bij de invoering van het ETCS, en heeft gezorgd voor de nodige indienstnemingen en middelen om het hoofd te kunnen bieden aan vertragingen bij de levering van het materieel en de ingebruikneming van de nieuwe infrastructuur. Infrabel wordt geconfronteerd met een tekort aan ingenieurs en technici op de arbeidsmarkt: er werd een oproep tot kandidaatstelling gedaan voor 93 betrekkingen van ingenieur en 139 betrekkingen van technicus, en de daartoe op de begroting uitgetrokken kredieten waren op 1 januari 2010 nog niet uitgeput. Daarnaast zullen er 47 extra personen moeten worden aangeworven voor de versnelde invoering van het TBL1+-systeem.

27.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het beheerscontract moet ook voorzien in oplossingen voor de onderscheiden tekorten. Ik zou ook willen dat het beheerscontract van de NMBS bepaalt dat u tien jaar lang minister blijft!

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kosten van de rijpaden en stops" (nr. 20933)

28.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Een aantal factoren die bij het operationeel verlies van de NMBS in 2009 hebben gespeeld, waren niet alleen de gestegen personeelskosten, maar ook de energiekosten en de kosten van de rijpaden. Als we die kosten vergelijken binnen Europa, dan blijkt volgens een onderzoek van de OESO dat voor het laten rijden op de sporen Infrabel nog wel vrij gemiddeld scoort, maar voor het laten stoppen van treinen in stations moet er toch wel veel betaald worden ten opzichte van Nederland.

Is de lijst van kostenfactoren reeds opgesteld en zijn reeds voorstellen gedaan om de kosten te drukken? Welk aandeel in de kosten wordt ingenomen door de betaalde infrastructuurvergoedingen aan Infrabel? Hoe is dit aandeel in de tijd geëvolueerd? Op welke basis wordt de vergoeding die de NMBS betaalt aan Infrabel voor de rijpaden en stops berekend? Komen de kosten voor die rijpaden en stops overeen met de bedragen die de OESO in haar rapport aanhaalt? Hoe zijn die kosten in de tijd geëvolueerd? Verschillen die kosten significant met de prijzen die in het buitenland worden betaald? Zijn de kosten van die aard dat ze een scheeftrekking tot gevolg hebben in het resultaat van de NMBS ten voordele van Infrabel? Is het de bedoeling om iets aan de kosten van de rijpaden en de stops te doen?

Verder heb ik nog een vraag over de overdracht van de spoorwegactiva van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur aan Infrabel. Hierdoor moet Infrabel geen vergoeding meer betalen aan het FSI, volgens de pers 300 miljoen euro per jaar. Klopt dit bericht en heeft Infrabel deze besparing doorgerekend aan haar klanten? Hoe kunnen wij dit in de resultaten vaststellen?

28.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In samenspraak met de drie entiteiten van de NMBS-groep heeft Boston Consulting Group een analyse gemaakt van de reële financiële toestand in vergelijking met de vooropgestelde planning. Het ontwerprapport is klaar, maar moet nog worden verfijnd. Van de NMBS heb ik een reeks voorstellen ontvangen om de kosten te drukken. Vorige week heb ik aan alle verantwoordelijken van de NMBS-groep een brief gezonden met de dringende vraag mij na de paasvakantie een gezamenlijke visie op het financiële dossier te bezorgen.

De infrastructuurvergoeding bedraagt 24,5 procent van de totale kosten van de NMBS en 45 procent indien de personeelskosten niet worden meegerekend. De evolutie van de infrastructuurvergoeding kan verklaard worden door de evolutie van de volumes en macro-economische evoluties, namelijk de indexatie. Samen met de exploitatiedotatie afkomstig van de Staat dekt de infrastructuurvergoeding de werkingskosten van Infrabel. De formule voor de berekening van de gebruiksheffing kan geraadpleegd worden op de internetsite van Infrabel: www.railaccess.be. De OESO-studie is gebaseerd op cijfers afkomstig van Infrabel.

Elk Europees land heeft op basis van richtlijn 2001/14/EC zijn eigen systeem om de gebruiksvergoeding te berekenen. Voor het minimumtoegangspakket wordt een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Een algemene vergelijking is dus niet

eenvoudig. Verder staan niet alle infrastructuurbeheerders voor hun kosten op gelijke voet. Een infrastructuurbeheerder heeft meestal twee inkomstenbronnen: de gebruiksvergoeding en de staatsdotatie. De prijzen kunnen sterk verschillen van land tot land op basis van de dekkingsgraad van de kosten voor beide bronnen. Het verschil tussen de kosten voor stops in Nederland en België is het gevolg van dit verschil in dotatie.

De tarieven zijn gebonden aan een globaal financieel model waarbij Infrabel haar kosten dekt en de NMBS haar opbrengsten uit commerciële oorsprong en staatsdotaties genereert. De infrastructuurvergoeding is uiteraard ook van toepassing op andere dan openbare dienstenopdrachten, zoals Cargo en Reizigers Europa. In deze sectoren zijn identieke tarifieringen van toepassing voor alle operatoren, ook niet-NMBS. Elke verhoging of verlaging van betaalde infrastructuurvergoedingen is het directe gevolg van een wijziging van de mix van treinen, van het aantal gereden treinkilometers en van de index zoals vastgelegd in de formule.

Bij de herstructurering van het FSI werd er door de regering voor geopteerd om het wegvallen van de vergoeding van de 300 miljoen euro per jaar te compenseren door een vermindering van de exploitatiedotatie met een bedrag van 328 miljoen euro. Infrabel heeft geen wijzigingen aangebracht aan de tarieven van de infrastructuurvergoeding.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 13 sous la présidence de M. Ludo Van Campenhout.

01 Question de Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° 19360)

01.01 Camille Dieu (PS): Le contrat de gestion de la SNCB prévoit qu'en cas de mauvaise performance en termes de ponctualité des trains, le gestionnaire de réseau se voit imposer une amende. En cas de mauvais résultat de l'opérateur (la ponctualité doit être de 91 % en 2009), la SNCB est pénalisée par la limitation de l'augmentation des tarifs. Or cette ponctualité n'était évaluée qu'à 88,9 % en 2009. De plus, selon les calculs du SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie, la moyenne détermine l'inflation en 2009 à - 0,004 %.

Je m'attendais donc au maintien des prix des billets, voire à leur diminution.

Sur quels critères se base la SNCB pour déterminer l'augmentation de ses tarifs? Le calcul établi par le contrat de gestion interdit-il une diminution ou une stagnation des prix?

01.02 Inge Vervotte, ministre (en français): Le contrat de gestion détaille la politique tarifaire et la mesure dans laquelle la SNCB peut augmenter ou diminuer ses tarifs.

La formule tarifaire se compose de l'évolution de l'indice de santé et de celui de la ponctualité des trains. Pour l'augmentation tarifaire appliquée à partir du 1^{er} février 2010, ce sont l'indice de santé du mois de juin 2009 et la ponctualité de la période de juillet 2008 à juin 2009 qui sont pris en compte, et non ceux de l'ensemble de l'année.

Le chiffre de ponctualité pris en compte est celui d'après neutralisation. Par contre, les trains supprimés sont considérés comme étant des trains en retard. Le chiffre de ponctualité pris en compte s'élève à 92,7 % et était supérieur à l'objectif. L'indice de santé était à -0,10 % et n'a pas eu d'influence sur l'évolution des prix.

Pour l'augmentation des tarifs au 1^{er} février, une augmentation tarifaire supplémentaire de 0,5 % a été appliquée pour couvrir une contribution dans les investissements du projet Diabolo ("élément exceptionnel").

Pour l'exercice tarifaire 2010, les prix de la SNCB ont augmenté en moyenne de 0,57 %. Le prix des billets n'a pas été modifié, à l'exception de celui du billet senior et de celui du Rail Pass.

Je soutiens la politique tarifaire de la SNCB, puisque ce choix était possible dans le cadre du contrat de gestion.

01.03 Camille Dieu (PS): Les gens ne comprennent pas comment on arrive à une augmentation des tarifs, alors que les trains sont toujours en retard.

01.04 Inge Vervotte, ministre (en français): Les retards qui ne sont pas imputables à la SNCB ou à Infrabel ne sont pas compris dans les calculs. C'est ce qu'on appelle la neutralisation.

L'incident est clos.

Président: Bruno Van Grootenbrulle.

02 Questions jointes de

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la volonté de la ministre de l'Intérieur d'interdire l'accès aux gares aux *mauvais usagers*" (n° 19506)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de l'accès aux gares pour les *mauvais usagers*" (n° 19540)
- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction d'accès aux gares qui pourrait être imposée à certains usagers des chemins de fer" (n° 19555)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de l'accès aux gares" (n° 20333)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'impuissance des contrôleurs et des services de sécurité de la SNCB face aux fraudeurs et aux auteurs de troubles reste une importante cause d'exaspération. Une concertation a eu lieu entre les ministres de l'Infrastructure, de la Justice, de l'Intérieur et de la Mobilité afin de tenter de dégager des pistes de solution.

Qu'en est-il du projet de loi qui a été annoncé en la matière? Dans quelle mesure l'idée d'élaborer une interdiction de l'accès aux gares est-elle déjà concrète? Quels groupes cibles sont exactement visés? Dans quels cas risquera-t-on de se voir infliger pareille interdiction? La ministre connaît-elle le nombre de personnes qui seraient concernées? Quels services seront compétents pour imposer cette interdiction, pour constater une infraction et pour intervenir, le cas échéant?

02.02 Linda Musin (PS): Dans l'annonce très médiatique de la ministre, le 10 février dernier, il est question de permettre aux contrôleurs agents de sécurité de la SNCB d'infliger des amendes administratives en cas d'incivilité. Il serait également question d'interdire l'accès aux gares aux "mauvais usagers"! Outre le fait que cette pratique est limitée au niveau d'une démocratie, elle est difficilement réalisable et en contradiction avec la volonté du Groupe SNCB de faire des gares de ce pays des lieux ouverts, où guichets, lieux de détente et commerces cohabiteraient en harmonie.

Avez-vous été consultée par votre homologue de l'Intérieur quant aux mesures à prendre concernant la sécurité sur l'infrastructure ferroviaire?

Partagez-vous la philosophie de cette interdiction d'accès aux gares, annoncée par votre homologue? Quelles sont les mesures concrètes envisagées pour accroître la sécurité sur le rail?

02.03 Christian Brotcorne (cdH): Le débat public sur l'interdiction d'accès aux gares à une certaine catégorie d'usagers est lancé.

Avez-vous été contactée par votre collègue de l'Intérieur par rapport aux possibilités d'interdiction envisagées? Existe-t-il un texte en avant-projet, discuté au sein du gouvernement et envoyé au conseil d'État pour avis?

Considérez-vous qu'une telle idée soit constructive?

Les services de la SNCB ont-ils été interrogés quant à cette approche?
Quelle est votre opinion par rapport à cette proposition un peu particulière?

02.04 Patrick De Groote (N-VA): Où en sont le projet de loi relatif aux compétences de sécurité des contrôleurs et aux services de sécurité du rail et l'arrêté d'exécution relatif à l'instauration d'une interdiction d'accès aux gares? Quand le ministre espère-t-il instaurer l'interdiction et/ou l'amende administrative au sein de la SNCB? Quel groupe cible l'interdiction de gare vise-t-elle et pour quelle durée serait-elle instaurée? Comment l'interdiction de gare et le contrôle du respect de cette interdiction seront-ils mis en œuvre concrètement?

02.05 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Les mesures en question n'ont pas été annoncées de façon isolée par la ministre de l'Intérieur lors du *Security Day*. Elles seront reprises dans un avant-projet de loi permettant le recours aux sanctions administratives contre la délinquance et les nuisances et préparé par la SNCB et les cabinets de l'Intérieur, de la Justice, de la Mobilité et le mien.

(*En néerlandais*) La mesure d'interdiction d'accès aux gares existe depuis 2005. La loi de 1891 sur la police des chemins de fer prévoit que le juge peut interdire temporairement l'accès aux gares aux personnes déclarées coupables d'une infraction commise dans une infrastructure des chemins de fer. L'interdiction d'accès aux gares est confirmée dans l'avant-projet de loi relatif aux sanctions administratives, qui étend ce principe à plusieurs infractions à la loi sur la police des chemins de fer.

Je suis consciente que cette interdiction ne sera pas la panacée et que son organisation sera malaisée. Toutefois, cette sanction devrait avoir un effet dissuasif et constituera un instrument utile dans la lutte contre certaines bandes criminelles locales actives dans les gares. Il s'agit dès lors davantage d'un instrument de lutte contre les nuisances que d'un moyen d'action contre les resquilleurs. Il est encore impossible de déterminer le nombre de personnes qui seront touchées par cette mesure. Les modalités pratiques doivent encore faire l'objet de discussions, notamment avec la ministre de l'Intérieur.

(*En français*) Le plan stratégique 2008-2010 du *Corporate Security Service* (CSS) de la SNCB, chargé des missions de service public relevant de la sécurité, comprend de nombreuses mesures visant à accroître la sécurité et le sentiment de sécurité sur le rail, ainsi que de faciliter le bon déroulement de la chaîne de sécurité.

(*En néerlandais*) L'article 79 du contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'État et la SNCB-Holding prévoit une dotation supplémentaire de 10 millions d'euros sur une base annuelle pour la sécurité du personnel.

(*En français*) Certains faits ont été déclarés prioritaires (vols de métaux, graffitis, vols, circulation sur les voies), pour lesquels ont été prévues des mesures ayant d'abord trait à la prévention (installation de caméras, partenariats avec les autorités locales). Les équipes de Securail seront renforcées, ainsi que la surveillance nocturne. Les sanctions administratives interviendront en cas de nuisances et d'actes de délinquance. Un *masterplan* comprend quarante-quatre mesures en matière d'agressions.

02.06 Linda Musin (PS): Je suis heureuse de prendre connaissance des différentes mesures qui vont être prises.

02.07 Christian Brotcorne (cdH): Je retiens de votre réponse que ce problème concerne davantage l'accès aux gares et leurs environs plutôt que l'accès au rail.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 19514 de M. Éric Jadot est transformée en question écrite. Les questions jointes n° 19529 de Mme Valérie De Bue et n° 19610 de M. David Geerts sont reportées.

03 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Gosselies" (n° 19587)

03.01 David Lavaux (cdH): L'étude qui devait évaluer la faisabilité de l'implantation d'une gare à Gosselies a été finalisée en 2008. Une décision a-t-elle été arrêtée au sein du conseil d'administration d'Infrabel? La

SNCB a-t-elle inscrit ce projet dans son prochain plan d'investissement?

03.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Depuis la décision du gouvernement wallon de privilégier une implémentation en souterrain, Infrabel a collaboré à l'étude d'incidence réalisée par la Région wallonne en vue de l'adaptation du plan de secteur. Dans la déclaration de politique régionale du gouvernement wallon, il a été observé que celui-ci voulait construire une nouvelle gare SNCB à l'aéroport de Charleroi (en souterrain ou en surface).

Infrabel a réalisé des études complémentaires avec la Région wallonne, dont les résultats ont été communiqués à la Région le 22 février 2010.

Infrabel a fourni des informations et précisions à la Région wallonne le 15 mars 2010. L'élaboration du plan d'investissement 2013-2025 vient de commencer. Infrabel attend la promulgation de la révision du plan de secteur par le gouvernement régional.

L'incident est clos.

04 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression du point d'arrêt de Florée" (n° 19690)

04.01 David Lavaux (cdH): J'ai eu vent de la fermeture prochaine du point d'arrêt de Florée sur la ligne 162 entre Namur et Ciney. Or, le contrat de gestion entre la SNCB et l'État prévoit que toute suppression de gare et point d'arrêt nécessite l'autorisation du ministre des Entreprises publiques. La raison officielle invoquée est que le maintien de ce point d'arrêt aurait un coût de 5 millions d'euros pour Infrabel dans le cadre des travaux d'augmentation de vitesse sur la ligne 162. Au regard des sommes octroyées chaque année au groupe SNCB en dotation d'investissement et d'exploitation, les coûts invoqués paraissent cependant minuscules.

04.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Infrabel a débuté les travaux qui consistent essentiellement en des rectifications de courbe dans le but d'augmenter la vitesse de référence de la ligne 162 Namur-Luxembourg. Le point d'arrêt de Florée – 18 voyageurs/montée par jour en 2007 – se situe sur une courbe à rectifier. Infrabel a demandé s'il était nécessaire de reconstruire des quais étant donné les coûts importants. Dans la réponse à Infrabel, il a été demandé que des aménagements en accueil à la clientèle soient réalisés dans les points d'arrêt voisins de Natoye et d'Assesse que les habitants de Florée devront pouvoir rejoindre via un transit par bus. Cela en attendant d'obtenir l'autorisation pour la fermeture de l'arrêt.

Infrabel a confirmé sa volonté de supprimer le point d'arrêt de Florée tout en veillant à garantir le confort de la clientèle dans les points d'arrêt de Natoye et d'Assesse à l'horizon 2014. Les aménagements effectués selon les nouvelles normes REVALOR comprendront les rehaussements des quais, l'équipement des quais en abris et sièges, la modernisation des visuels et de l'information. Par ailleurs, les dépôts pour vélos et les places de parking seront étendus et modernisés.

Récemment, la SNCB a mené une étude détaillée qui révèle qu'actuellement tous les voyageurs se rendent en voiture jusqu'à Florée et résident dans la sphère d'influence du point d'arrêt de Natoye qui présente la même desserte que Florée. Étant donné qu'Infrabel prévoit de commencer les travaux de modernisation de la ligne 162 dans le courant de 2012 et que la plupart des voyageurs de Florée sont étudiants, la SNCB propose de fermer le point d'arrêt de Florée le 29 juin 2012, soit le dernier jour de l'année scolaire. Compte tenu de ces nouveaux éléments, je me concerterai de nouveau avec le secrétaire d'État à la Mobilité sur le maintien ou la suppression du point d'arrêt de Florée.

04.03 David Lavaux (cdH): Je prends note du fait que vous avez d'abord émis un avis défavorable. Il ne s'agit ni d'une politique par rapport à un nombre de voyageurs, ni d'une politique de fermeture. Cette mesure s'inscrit dans la politique de revalorisation de la ligne Luxembourg-Bruxelles.

Nous reviendrons sur le sujet avec la nécessaire suppression des passages à niveau sur cette ligne.

L'incident est clos.

05 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les recrutements à la SNCB" (n° 19750)

05.01 David Lavaux (cdH): Le manque de main d'œuvre qualifiée figure parmi les critères qui expliqueraient les ralentissements pris dans le développement des plans d'investissement de la SNCB. Comment les sociétés du groupe SNCB vont-elles tenter de remédier à la pénurie de travailleurs qualifiés? Des démarches ont-elles été entreprises? Lesquelles?
La SNCB envisage-t-elle de mener une réflexion d'ensemble sur le sujet?

05.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): La SNCB Holding, responsable pour les recrutements du groupe, travaille autour de trois thèmes: la communication vis-à-vis du recrutement, le processus de recrutement accéléré et les actions spécifiques de gestion de la diversité.

Des campagnes médiatiques stratégiques ont été lancées à grande échelle. De plus, un site internet spécifique a été développé et des actions publicitaires locales ont été menées.

En outre, une présence a été assurée dans des bourses d'emploi et plusieurs initiatives ont été prises dans les écoles visant les étudiants qui sont en dernière année d'études.

Les emplois offerts sont décrits de manière précise et l'expérience utile du secteur privé est valorisée sous certaines conditions.

Les possibilités d'évolution des carrières et du développement personnel sont également communiquées.

Des actions spéciales visent notamment le recrutement de techniciens électro-mécaniciens et d'ingénieurs.

Depuis début 2005, le Groupe a clairement investi dans des professions techniques. Il a également confié certaines tâches en sous-traitance à TUC RAIL. D'autres tâches qui ne concernent pas la sécurité ont été confiées à des entreprises de sous-traitance spécialisées.

Les recrutements demandés dans le courant 2010 pourront raisonnablement être réalisés. Néanmoins, il est clair que des efforts en matière de politique de recrutement dans les métiers en pénurie sont encore nécessaires. La collaboration avec les services régionaux Actiris, Forem, VDAB et avec des écoles techniques sera d'ailleurs intensifiée.

De plus, les actions suivantes seront entreprises: actualiser et reformuler les profils des fonctions et l'exigence des diplômes liés; prêter plus d'attention aux programmes de formation continue pour les membres du personnel afin de pouvoir remplir partiellement les professions en pénurie par le biais de recrutements internes; s'engager en matière de reconnaissance des compétences acquises ailleurs et des programmes de formation lors de nouveaux recrutements; se renseigner auprès d'autres secteurs qui ont de l'expérience en matière de reconnaissance des compétences acquises; organiser au mieux le transfert interne de connaissances vu le nombre de départs de personnel dans les années à venir et recruter le personnel ayant une expertise technique acquise dans une autre entreprise ou un autre secteur.

05.03 David Lavaux (cdH): Le nombre très important de travailleurs qui vont quitter l'entreprise dans les années qui viennent constitue un défi majeur. Il s'agira d'assurer la transmission du savoir et de disposer de la main-d'œuvre suffisante pour faire fonctionner l'entreprise.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enquête de la SNCB auprès des conducteurs" (n° 19680)**

- **Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la précédente enquête de satisfaction menée auprès des conducteurs du groupe SNCB" (n° 19806)**

06.01 David Lavaux (cdH): Début 2009, la SNCB a envoyé un questionnaire aux conducteurs de trains pour évaluer la manière dont ceux-ci supportaient la charge psychosociale qui pesait sur eux. Pour quelles raisons cette enquête a-t-elle été décidée? Quel est le contenu du questionnaire? Pourquoi leur dépouillement est-il si lent? Combien de réponses la SNCB a-t-elle obtenu? Pouvez-vous nous détailler ces réponses? Qu'inspirent-elles à la SNCB comme initiatives par rapport au réaménagement des horaires des conducteurs? J'ai déjà obtenu beaucoup de réponses qui ne me satisfont pas. J'ai été sidéré par les questions posées.

06.02 Colette Burgeon (PS): Une première enquête dite de "satisfaction" a déjà été réalisée. Les résultats apparaissaient largement insuffisants. Pourriez-vous nous présenter les résultats de cette enquête de manière globale? Quels étaient les principaux griefs des conducteurs interrogés? Quelles étaient les principales demandes? Quelles étaient les situations les plus difficiles à vivre?

06.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Concernant le degré de participation, le contenu et les résultats de l'enquête, je vous renvoie au texte-vision "Efforts du groupe SNCB en matière de sécurité" que vous avez reçu lundi en commission spéciale. Les recommandations sur les conditions de travail reprises dans ce texte sont une analyse quantitative et qualitative des tâches des conducteurs de train qui ont un impact sur leur charge de travail. Sont entre autres prévus: une discussion au sujet de la monotonie des prestations, des différences dans la charge psychosociale des conducteurs de train, des prestations matinales successives, de l'attribution des jours libres; un grand débat dans la commission nationale pour la prévention et la protection; élargir ce débat vers les comités et les sous-comités de la prévention et de la protection; la simplification de la réglementation; le respect strict du timing prévu pour la discussion avec les conducteurs de train sur la modification des séries et la limitation du nombre des modifications aux horaires de service au cours de l'année; une rencontre au moins trimestrielle des comités "dépassement de prestations" afin de rechercher activement des solutions. On examinera aussi si d'autres aspects peuvent être abordés dans ces comités. Il appartient dès lors au dialogue social de mettre un point final aux recommandations exprimées dans le texte-vision.

L'enquête de satisfaction a été menée par le groupe SNCB en 2008. Au moyen d'un questionnaire à remplir, les employés ont attribué un score sur une échelle à 6 points pour 11 indicateurs de performances. La satisfaction de la totalité du personnel du groupe SNCB est significativement moins élevée que pour le *benchmark* pour toute la Belgique en 2008. Une analyse montre que pour des employés aux horaires irréguliers, les chiffres de tous les indicateurs-clés de performances sont sensiblement inférieurs à ceux de tous les employés du groupe SNCB.

Je n'ai pas d'autres détails. Vous avez reçu une explication dans le cadre de la commission spéciale. Je me réfère à ce débat.

06.04 David Lavaux (cdH): J'ai bien entendu le processus qui allait se mettre en place. Les bonnes questions sont posées auxquelles nous allons devoir répondre rapidement. J'ai un gros souci concernant le questionnaire puisqu'il s'agit d'un questionnaire type qu'on peut distribuer à tout le monde! Certaines questions sont donc totalement inadaptées! On ne peut rien proposer dans ce questionnaire, on ne peut répondre qu'en cochant des cases. Prenez-en connaissance! C'est assez édifiant!

06.05 Colette Burgeon (PS): La rencontre trimestrielle est aussi importante que le questionnaire. Dans ce dernier, on devrait laisser la possibilité aux travailleurs d'émettre des remarques personnelles. Il faut que les choses soient améliorées car il faut redorer le blason de la SNCB.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 19838 de M. David Geerts et les questions n° 19845 et n° 19846 de M. Bruno Stevenhuydens sont transformées en questions écrites.

07 Questions jointes de

- **Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'absence de contrainte d'équipement de matériel de sécurité pour les opérateurs ferroviaires étrangers actifs en**

Belgique" (n° 19805)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en cohérence des systèmes de sécurité des voies et du matériel roulant sur les zones à risque" (n° 19939)

07.01 Linda Musin (PS): Le fait que les opérateurs de fret ferroviaire, tant publics que privés, concurrents de la SNCB ne soient soumis à aucune contrainte en matière d'équipements de sécurité est étonnante et inquiétante: une amélioration de la sécurité du rail ne peut concerner uniquement l'opérateur historique.

Comment cette absence de contrainte s'explique-t-elle? Une fois le réseau belge totalement équipé du système TBL1+, ne devrait-on pas exiger des équipements compatibles de la part des opérateurs étrangers? Les récentes lois relatives à l'interopérabilité européenne permettront-elles d'encadrer les règles pour ces opérateurs?

07.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Étant donné la non-complémentarité entre les systèmes mis en place par Electrabel sur les zones à risques et le non-équipement des trains passant sur ces systèmes, de ce fait inopérants, combien existe-t-il de secteurs à risques? Combien sont sécurisés? Dans quels délais le seront-ils tous? Quel est le pourcentage de trains sécurisés circulant sur ces lignes? La SNCB envisage-t-elle de n'y faire circuler que des trains sécurisés? Désormais, des trains non sécurisés circuleront-ils encore sur ces lignes?

Quelles orientations les responsables de la SNCB prendront-ils et dans quels délais?

07.03 Inge Vervotte, ministre (en français): Alors que le système ECTS, imposé par l'Europe, sera installé prochainement, la SNCB a décidé d'installer entre-temps un système national intermédiaire, le TBL1+, moins cher, qui utilise des équipements ECTS, mais non-interopérable avec ce dernier. L'Union l'a approuvé mais ne permet pas de l'imposer aux opérateurs étrangers.

En tant que ministre de tutelle, je ne peux pas imposer d'exigences aux opérateurs européens. Je vous renvoie à mon collègue Schouppe.

Chaque système en vigueur en Belgique nécessite un équipement sur le réseau, un équipement sur le véhicule de traction et des logiciels qui permettent à ces deux équipements de dialoguer.

Trois quarts des signaux et du matériel roulant sont équipés du système crocodile/gong-sifflet; 9 % des signaux en voie principale et 7 % des véhicules sont équipés du système TBL1.

Pour ce qui est des systèmes compatibles ECTS, actuellement 750 signaux sont équipés du TBL1+ homologué (couverture effective de 36 % du trafic); 1 000 signaux le seront dans quelques mois (40 % de couverture effective); 4 200 (87 % de couverture effective) le seront pour fin 2012 et 3 300 pour fin 2014 (couverture effective de 100 %). Vingt-cinq véhicules (2 %) sont équipés d'un système TBL1+, l'homologation pour 4 % des véhicules est attendue dans les prochains mois. L'équipement d'un système équivalent ou meilleur que le TBL1+ est prévu à raison de 31 % pour fin 2010, 64 % pour fin 2011, 92 % pour fin 2012 et 8 % courant 2013.

La raison pour laquelle on ne fait pas circuler les trains équipés sur des voies munies de systèmes TBL1+ est que la SNCB équipe de façon prioritaire les nœuds ferroviaires à risque de trafic dense. Or les trains circulent aussi sur des parties de lignes ou des lignes non équipées. Un programme strict d'équipement des engins de traction dans un délai le plus court possible est la meilleure garantie de couverture du réseau.

07.04 Linda Musin (PS): Nous percevons bien les progrès en cours mais mon inquiétude persiste à l'égard des opérateurs extérieurs à notre pays; il faudra encore du temps avant que tout le monde soit équipé de l'ETCS.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 19893 de M. Jacques Otlet est transformée en question écrite.

08 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'absence de pièces de rechange dans les ateliers de réparation de la SNCB" (n° 19940)

08.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Il est couramment dit que les ateliers de réparation du matériel roulant ne peuvent effectuer les travaux de maintenance nécessitant le remplacement de certaines pièces. Les conducteurs doivent se résoudre à partir aux commandes de trains remis en état au moyen de réparations de fortune. La SNCB Holding est responsable des fournitures et il semble qu'elle n'ait pas en réserve les pièces nécessaires.

En attendant de remplacer les trains en fin de vie, n'est-il pas nécessaire d'en assurer le bon état de marche?

Pouvez-vous nous donner des informations précises sur cette absence de pièces de rechange?

Combien de trains circulent-ils dans ces conditions précaires et combien sont-ils obligés de s'arrêter suite à une avarie consécutive à une réparation, hélas, de fortune?

Quelles réorientations les responsables de la SNCB comptent-ils prendre en la matière et dans quels délais?

08.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): La maintenance et la réparation du matériel roulant sont effectuées par les ateliers de la SNCB. Dans certains cas, exceptionnels, pour cause de rupture de stock, ce travail ne peut être effectué. Le matériel roulant reste alors immobilisé. Il n'y a pas de train circulant dans des conditions précaires par manque de pièces de rechange.

08.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): J'espère que la réponse, fournie par votre administration, correspond à la réalité.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les lignes Bruxelles-Mons Quévy/Quiévrain" (n° 19902)

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les informations aux voyageurs en cas de perturbation dans la circulation des trains" (n° 20413)

- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité du réseau ferroviaire et le confort des agents et usagers sur les lignes de Mons-Borinage-Centre" (n° 20476)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation de plus en plus intolérable des trains au départ et à destination du Hainaut" (n° 20721)

09.01 Olivier Destrebecq (MR): Le réseau ferroviaire est fortement perturbé depuis quelques temps. La SNCB l'avait annoncé et les usagers prennent leur mal en patience. Nombre d'entre eux, empruntant quotidiennement la ligne Bruxelles-Mons-Quévy et Bruxelles-Mons-Quiévrain, se plaignent des conditions de leurs trajets. Ils ont le sentiment d'être "entassés" dans le train: aux heures de pointe ou non, les usagers doivent voyager debout, serrés, parfois à la limite de la suffocation, dans les couloirs ou dans l'entrée des wagons, sans aucun confort minimum, de mise lorsqu'on paie un abonnement de transport. La SNCB ne bouge pas pour améliorer cet état.

La SNCB a reconnu que cette ligne transporte un grand nombre de voyageurs chaque jour. Et-il normal que des gens qui paient leur abonnement voyagent dans de telles conditions? Pourquoi la SNCB ne met-elle pas plus de trains avec des wagons de deux étages afin de permettre de voyager dans un minimum de confort? On comprend que le trafic soit perturbé actuellement, mais envisage-t-on des améliorations dans un avenir proche?

Par ailleurs, c'est le ras-le-bol général à la suite des perturbations du mercredi 10 mars, les trains circulant sur une seule voie entre Mons et Saint-Ghislain, et Mons et Quévy. Au départ de Mons, les trains ont roulé

avec du retard. Les panneaux indicateurs sont restés quasi-vides. Les heures de départ ont changé régulièrement. Les voyageurs ont été laissés à leur propre sort. Nous avons pu entendre en commission spéciale que le fameux guichet spécial mis en place mardi n'est pas là et qu'il n'y a plus d'agents de la SNCB visibles.

En cas de perturbation dans la circulation des trains, des voyageurs sont maintenant renvoyés vers le site internet www.railtime.be. Mais les retards ou les suppressions de trains n'y sont annoncés que 30 minutes avant l'heure prévue. Peu de voyageurs ont le temps matériel de consulter le site. Reste le *call center* d'Information voyageurs (02.528.28.28), dont l'opérateur vous renvoie au site www.railtime.be.

Même si cet outil est une première source d'information, il est insuffisant.

Comment comptez-vous régulariser la situation des retards et suppressions de trains qui, depuis l'accident de Hal, ne cessent d'augmenter? Quelle alternative fiable est prévue au site www.railtime.be pour que ce soient les usagers et non pas ceux qui restent chez eux qui soient informés?

09.02 Colette Burgeon (PS): Les incidents et accidents se succèdent sur les lignes entre Mons-Borinage-Centre et Bruxelles. Il y a quelques jours, un quotidien régional publiait – photos à l'appui – le témoignage d'un navetteur: tire-fonds manquants, attaches absentes ou cassées, traverses en bois anciennes. Ces constats peuvent être dressés sur la ligne la Louvière-Mons et Mons-Charleroi, ainsi que sur les lignes 96, 108 et 161, lignes qui font régulièrement l'objet de questions qui vous sont adressées.

Dois-je encore revenir sur l'obsolescence d'un matériel ferroviaire inadapté aux normes de confort et de sécurité, tant pour les cheminots que pour les clients de la SNCB?

Début mars, vous nous faisiez part de la décision de faire circuler, dès le 15 mars, davantage de rames M6 sur la liaison Binche-La Louvière-Braine-le-Comte-Bruxelles-Louvain-la-Neuve. Sont-elles tractées par des locomotives 26 si décriées ou des locomotives 21 ou 27 plus adaptées?

La mise en œuvre d'un plan d'investissement a été évoquée afin d'offrir des conditions optimales de sécurité et de confort aux travailleurs et aux usagers du rail sur le réseau Mons-Borinage-Centre. Qu'en est-il? Je me permets d'invoquer ici l'urgence.

Par ailleurs, les causes des accidents qui se sont produits en gare de Mons en novembre 2009, en février 2010 et ce 9 mars ont-elles été identifiées? Des mesures ont-elles été prises pour éviter leur répétition?

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): En quittant la plénière le 11 mars 2010, je me suis rendu en gare de Bruxelles-Central pour prendre le train de 17 h 26 en direction de Braine-le-Comte. Est arrivé en gare, en lieu et place d'un train à double étage composé de huit voitures ou plus, un vieux train de quatre wagons, déjà pleins, y compris en première classe. À Bruxelles-Midi, tous les gens n'ont pas pu entrer dans le train malgré le fait que les voyageurs étaient debout serrés ou assis les uns sur les autres. À l'arrivée, près d'une demi-heure de retard. Pendant ce temps, nous avons appris qu'un train neuf à étage, de 8 voitures, avait été mis en service sur la ligne reliant Binche à Louvain-la-Neuve, mais qu'il desservait la ligne à 5 h 56 du matin et se trouvait donc occupé jusqu'à Bruxelles par un maximum d'une cinquantaine de personnes...

La SNCB a expliqué que c'était le fruit d'une étude préalable sur les flux et que le train en question se trouvait bien rempli en arrivant à destination. Il a donc été mis en place pour servir aux navetteurs au départ de Bruxelles!

Suite aux événements récents, il convient vraiment de rassurer les voyageurs.

09.04 Inge Vervotte, ministre (en français): La SNCB a été confrontée à des incidents techniques qui ont entraîné la suppression de certains trains sur la relation Mons-Bruxelles. Le trafic normal a pu être rétabli en majeure partie dès le 28 février.

Le 11 mars dernier, le train ICF 1738 de Liège à Quiévrain a circulé, pour cause d'avarie à la machine, avec une composition réduite à deux automotrices doubles et quatre voitures. Ce contretemps a en effet provoqué une suroccupation importante.

La SNCB met tout en œuvre pour faire circuler les trains dans la région de Mons dans leur composition maximale. Certaines actions prises afin d'améliorer la situation ont été expliquées lors d'une rencontre entre les responsables du Groupe SNCB et les navetteurs de la région de Mons.

Ces dernières années, la SNCB a veillé à équiper les trains circulant au départ de la région Hainaut-Centre avec un matériel plus moderne.

Ce matériel devrait pouvoir répondre à la demande des voyageurs aux heures de pointe.

En ce qui concerne la circulation des trains qui influencent spécifiquement la régularité sur la ligne 96 Quiévrain – Mons – Bruxelles, les mesures suivantes ont été prises. Un suivi approfondi des trains sur la ligne 123 Grammont – Enghien est assuré par le personnel d'accompagnement des trains. Un suivi spécial aussi des trains B 7801, 7741 et du train IR 37010, axé sur le respect des horaires, est également assuré. Les horaires de huit trains ont été adaptés le 15 mars 2010. La problématique des correspondances à Soignies est en cours d'étude.

Depuis le 15 mars 2010, la SNCB a mis en service une rame de huit nouvelles voitures M 6 à double étage, assurant la relation entre Binche et Louvain-la-Neuve Université via Bruxelles pendant les heures de pointe du matin et du soir.

Lorsque la SNCB disposera de locomotives plus récentes, elle procèdera au remplacement des locomotives type 26 pour assurer la deuxième relation entre Binche et Louvain-la-Neuve avec des voitures à double étage.

La mise en service de deux rames de voitures à double étage a pu résoudre les problèmes de suroccupation de quatre trains pendant les heures de pointe. C'est un premier pas vers l'augmentation du confort sur la relation Binche-Louvain-la-Neuve. Les voyageurs de la région de La Louvière et Braine-le-Comte contestent la mise en marche d'une rame à double étage pour le train 39/05 qui arrive à Bruxelles à 6 h 30. La SNCB déclare que ce choix a pour but de résoudre la suroccupation du train 39/29 du retour à partir de Louvain-la-Neuve. L'entretien des voies et appareils font l'objet de prescriptions techniques précises, qui détermineront les seuils d'intervention à prendre en considération pour garantir la sécurité de circulation et le niveau de confort des usagers. Des contrôles de fixation sont régulièrement effectués pour déterminer les tronçons où une intervention est nécessaire.

Des visites périodiques pédestres des installations sont effectuées pour détecter à temps les détériorations. L'ensemble du réseau d'Infrabel fait l'objet d'un processus continu d'inspection. Les opérations d'entretien sont décidées sur base de ces inspections conformément aux prescriptions techniques en vigueur. Le rehaussement des quais est prévu à Mons, Saint-Ghislain, Thieu, Havré, Soignies et Morlanwelz. Pour la période 2010-2018, le rehaussement des quais est prévu à Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Hennuyères et Marche-lez-Ecaussinnes.

Les enquêtes concernant les accidents sont toujours en cours. Aucune conclusion définitive ne peut encore être formulée. Les différents rapports d'enquêtes contiendront les mesures correctrices que les entités concernées se devront de mettre en œuvre. Infrabel est conscient de certains dysfonctionnements sur le site www.railtime.be. Tout est mis en œuvre pour améliorer la précision des informations. Les navetteurs peuvent envoyer un sms au 2828 ou s'inscrire à *My Train Info* afin de recevoir, par sms, les informations nécessaires. La SNCB vient de lancer un site web mobile du nom de m.sncb.be.

09.05 Olivier Destrebecq (MR): Je ne remets pas votre bonne foi en question, mais il y a indiscutablement un fossé entre les informations que vous obtenez et la réalité. Je suis d'accord avec vos informations concernant l'augmentation du nombre de trains circulant autour de 17 heures mais pas autour de 18 heures.

09.06 Colette Burgeon (PS): Avoir mis des voitures à double étage pour le train de 5 h 20 a fait sourire la population car peu de gens prennent ce train. Les locomotives utilisées pour tracter ces voitures ne sont pas assez puissantes. Les conducteurs sont donc très mal lotis. Je maintiens mon invitation à prendre ensemble le train pour faire le trajet Binche-Bruxelles. Vous verrez que, lorsqu'on prend le train, on a une toute autre impression.

09.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Vous êtes devant un public très favorable ayant envie de prendre le train. J'aimerais, avec mes collègues de l'arrondissement de Soignies, vous mettre au défi de venir chez nous. On pourrait ainsi vous présenter la situation de notre région.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste dans les Carrefour qui seront fermés" (n° 19987)**

- **Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le devenir des Points Poste installés dans des magasins de la chaîne Carrefour" (n° 21136)**

10.01 Patrick De Groote (N-VA): À la suite de la fermeture imminente d'un certain nombre de magasins Carrefour, les Points Poste qu'ils abritent seront également amenés à disparaître. De combien de Points Poste s'agit-il? Qu'en est-il des dispositions contractuelles en la matière? De quelle manière les nouvelles lacunes dans l'offre des Points Poste seront-elles comblées?

10.02 Colette Burgeon (PS): La récente décision de la chaîne Carrefour de fermer 21 enseignes sur le territoire belge n'est pas sans conséquence pour les Points Poste installés dans certains de ces magasins. Dans ma commune (Haine-Saint-Pierre) coexistent, jusqu'à présent, un Point Poste et un bureau de poste.

Quelles solutions La Poste envisage-t-elle en cas de fermeture définitive des magasins Carrefour? À Haine-Saint-Pierre, La Poste compte-t-elle prolonger l'existence du bureau de poste jusqu'au moment où une solution durable sera trouvée?

10.03 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): La fermeture annoncée d'une série de magasins Carrefour a des conséquences pour treize Points Poste au total. Une procédure de sélection de candidats-exploitants sera lancée pour ces Points Poste dans les zones géographiques en question. Si nécessaire, une procédure d'autorisation accélérée pourra être suivie.

Le contrat conclu entre La Poste et l'exploitant du Point Poste prévoit une obligation d'information réciproque en cas de grève et l'obligation de reprendre les activités immédiatement après celle-ci. Par ailleurs, La Poste a développé un scénario permettant de garantir la disponibilité des colis et des envois recommandés par le biais de solutions de rechange.

Actuellement, 686 Points Poste sont opérationnels et 73 ont déjà été fermés pour différentes raisons. Une solution de rechange a déjà été trouvée dans 51 cas alors que la procédure est en cours dans 8 autres cas avec une solution possible à court terme; dans 14 cas, le Point Poste ne sera pas remplacé. Pour l'instant, le réseau de vente de La Poste compte 1 396 points de service, dont 710 bureaux de poste et 686 Points Poste, soit plus que le minimum exigé de 1 300 points de service; 87 % des clients affirment être satisfaits de la prestation de services et 4 % seulement en sont mécontents.

(En français) La Poste continuera à offrir ses services via le bureau de poste de Haine-Saint-Pierre. Parallèlement, une prospection est en cours afin de remplacer le Point Poste amené à fermer suite à la décision de Carrefour.

10.04 Colette Burgeon (PS): Je me réjouis que la poste d'Haine-Saint-Pierre reste ouverte. Pour le Carrefour, on pourra trouver un nouveau Point Poste.

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réforme du service de médiation de la SNCB" (n° 20006)

11.01 David Geerts (sp.a): Dans quelle mesure la ministre, en sa qualité de ministre de tutelle, et la SNCB sont-elles associées à la réforme du service de médiation? La ministre ne craint-elle pas qu'un problème se posera pour les voyageurs qui ignorent où ils peuvent faire part de leurs observations et déposer plainte?

11.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): La réforme du service de médiation est une compétence de M. Schouppe. Étant donné que le dossier doit être soumis au Conseil des ministres, une concertation entre les collaborateurs de cabinet sera organisée comme à l'accoutumée. Au cours de ces réunions, je plaide évidemment en faveur d'un service de médiation fort et du maintien de l'expertise acquise.

Pour le reste, je dois vous renvoyer à M. Schouppe.

11.03 David Geerts (sp.a): J'espère qu'il sera tenu compte de la notion de "maintien de l'expertise acquise".

L'incident est clos.

12 Question de M. Jacques Otlet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare d'Ottignies" (n° 20013)

12.01 Jacques Otlet (MR): Les quais principaux de la gare d'Ottignies, première gare de Wallonie, ne sont accessibles que par des escaliers: ni ascenseur, ni escalator. Un des deux parkings n'est accessible que par une vieille passerelle avec une centaine de marches qu'il faut escalader avec valises et paquets. Enfin, la gare construite en 1998 fait vraiment piètre figure aux côtés des nouvelles gares d'Anvers et de Liège et du projet tout aussi grandiose annoncé pour Mons. Pourtant, je cite votre note de politique générale: "l'accessibilité des gares et trains à tous, les places de stationnement disponibles pour voitures et deux-roues et l'information doivent bénéficier de l'attention nécessaire". La gare d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a droit à la reconnaissance de ses 20 000 navetteurs et le cœur du Brabant wallon a aussi droit à une gare représentative de son rôle économique et social.

Quelles sont les intentions de la SNCB concernant les travaux indispensables d'accès, de parkings, d'aménagement des quais et d'amélioration du confort des navetteurs pour cette gare? Sera-t-elle équipée, dès 2010, d'ascenseurs, de rampes mobiles et de quais surélevés? Je souhaiterais un planning des investissements et les montants qui y sont consacrés les mois à venir.

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Cette gare inaugurée en 1998 a été construite en fonction des besoins de l'époque. Les principaux travaux prévus consistent à modifier le tracé des voies, l'aménagement des quais et leur accès. Une extension du parking est également prévue sur le site dit "des Villas". La direction de la station élaborera, en collaboration avec la ville d'Ottignies, Infrabel et la SRWT, une étude de l'ensemble du site pour définir les besoins d'intermodalité et d'accueil des voyageurs.

Ces travaux comprennent la surélévation des quais, qui recevront un nouvel équipement, la création de deux passerelles donnant accès au parking des Villas et au bâtiment de la gare, avec escalators et ascenseurs, et l'extension du parking à 900 places, adaptable éventuellement en fonction des projets urbanistiques à l'étude actuellement à la ville d'Ottignies.

L'élévation des quais et les passerelles sont programmées à partir de 2012. Fin 2016, les quais de la ligne 161 Bruxelles – Ottignies seront terminés. Le reste sera réalisé pour fin 2018. Une passerelle provisoire sera prochainement mise en service côté Bruxelles. Un budget de 39 millions est actuellement prévu pour l'ensemble de ces travaux.

12.03 Jacques Otlet (MR): On sent que les choses commencent à bouger et que vous intervenez dans ce dossier. Mais dommage qu'il faille attendre jusqu'en 2018 pour des travaux qui, somme toute, ne sont pas énormes. Les travaux du RER ont causé d'énormes problèmes de circulation dans toute la ville. Mais la ville a assumé cela sans problème. Nous avons dit que nous participerions à la mise à quatre voies. En échange,

ne serait-il pas possible d'accélérer ces travaux?

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences de la législation relative à la quatrième licence gsm sur le réseau GSM-R" (n° 20007)

- **Mme Cathy Plasman** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le GSM-R" (n° 20197)

13.01 Cathy Plasman (sp.a): Selon un article récent de la *European Railway Review*, la nouvelle technologie GSM 3G et 4G peut poser des problèmes pour le système de sécurité GSM-R de nos chemins de fer. Par ailleurs, Infrabel a déposé un recours en annulation en ce qui concerne l'instauration du système UMTS dans les bandes de fréquences 880-915 MHz et 925-960 MHz devant la cour d'appel de Bruxelles. Pourquoi Infrabel a-t-elle introduit une telle demande et quand un jugement est-il attendu? Le ministre peut-il expliquer les 9 % de franchissements de signaux dus à des problèmes de GSM? Y a-t-il un risque pour le système GSM-R si les technologies 3G et 4G obtiennent des licences? Infrabel contestera-t-elle ces licences? Le projet pilote pour la technologie 4G de Telenet donne-t-il lieu à des problèmes? La ministre s'est-elle déjà concertée avec M. Van Quickenborne sur ces dossiers?

13.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): En juin 2007, Infrabel a émis des réserves auprès de l'IBPT en ce qui concerne l'octroi de licences pour les systèmes de télécommunications de la troisième génération dans la bande 900 MHz. En juin 2008, Infrabel a à nouveau exprimé son inquiétude sur la coexistence du GSM-R et de l'UMTS dans la bande 900 MHz. En mars 2009, l'IBPT a octroyé aux trois opérateurs mobiles la licence leur permettant d'utiliser la technologie UMTS dans la bande 900 MHz. Infrabel redoute des perturbations du signal GSM-R. Les opérateurs n'ont pas reçu de consignes techniques visant à limiter le risque d'interférence. La décision de la cour d'appel de Bruxelles est attendue pour le mois d'avril.

Les 9 % de franchissements de signaux ne sont pas dus à des perturbations du système GSM-R mais à une distraction du conducteur à cause de la présence de personnel sur les voies ou d'appels GSM.

En ce qui concerne la technologie 4G, la problématique serait similaire. En ce qui concerne le projet pilote de Telenet, Infrabel ne dispose d'aucune information à ce jour mais cela ne saurait tarder. Le régulateur est le mieux placé pour trancher en la matière. Je suppose que l'IBPT se base sur les consultations publiques régulièrement organisées dans le cadre de l'élaboration d'arrêtés d'exécution.

13.03 Cathy Plasman (sp.a): D'une part, il est tenu compte du risque et, de l'autre, l'IBPT accorde des licences qui doivent alimenter le Trésor. Il appartient aux responsables d'étudier la question. Je me félicite de ce qu'il n'y ait pas encore eu de cas d'interférences.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Cathy Plasman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Belgacom en tant qu'entreprise de fourniture d'électricité" (n° 20010)

14.01 Cathy Plasman (sp.a): Il me revient que Belgacom envisage de diversifier ses activités en s'alliant avec Lampiris pour la fourniture d'électricité. Le gouvernement est-il impliqué, en tant qu'actionnaire, dans ce projet? Le choix s'est-il délibérément porté sur l'énergie verte de Lampiris ou d'autres alliances seront-elles encore conclues?

Les différents gouvernements travaillent actuellement au développement d'un réseau d'électricité intelligent et de compteurs intelligents. Probablement Belgacom est-il intéressé par ces nouvelles potentialités du marché. Le gouvernement est-il impliqué dans ce choix?

14.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Belgacom explore toutes les possibilités de diversification de ses revenus et s'intéresse, dans ce cadre, au secteur de l'énergie. Dès 2008, des contacts avaient eu lieu

avec Lampiris à propos de la possibilité de vendre l'électricité verte dans les points de vente Belgacom et d'entrer dans le capital de cette entreprise. Ce projet a cependant été arrêté. Le gouvernement n'en a pas été informé parce qu'il n'a jamais été soumis au conseil d'administration.

De nouveaux pourparlers ont eu lieu avec Lampiris en novembre 2009, dans le cadre du *business accelerator concept* afin d'examiner si Belgacom pouvait diversifier ses activités de marketing et ses capacités, et améliorer son image en soutenant un fournisseur d'électricité verte. Ces pourparlers n'ont rien à voir avec les contacts qui avaient eu lieu en 2008. Il n'est plus question de vente ou de participation au capital de Lampiris.

L'énergie verte est en adéquation avec la politique de Belgacom et ses engagements en matière d'entreprise responsable. Le marché de l'énergie est confronté à des défis importants en raison de l'évolution vers les réseaux intelligents, et aux nouveaux besoins tels que les voitures électriques. En tant qu'acteur de premier plan dans le secteur des TIC, Belgacom pourrait endosser le rôle de partenaire facilitateur.

Aucune décision n'a encore été prise quant à l'un ou l'autre partenariat. Le *business accelerator concept* ne se limite pas au secteur de l'énergie ou à Lampiris. Il est ouvert à tous les partenaires industriels avec lesquels une collaboration win-win est envisageable. Belgacom est donc en pourparlers avec d'autres partenaires potentiels. Pour des raisons de confidentialité, je ne puis vous en dire davantage.

14.03 Cathy Plasman (sp.a): Les Régions et les gestionnaires des réseaux de distribution préparent actuellement de nouvelles possibilités comme les compteurs intelligents et les réseaux intelligents. Il serait regrettable que les régions aient pour concurrente une entreprise publique fédérale. C'est pourquoi je plaide pour une plus grande synergie.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions 20123 de Mme Somers, 20503 de M. Milcamps et 20663 de M. Geerts sont transformées en questions écrites.

15 Questions jointes de

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fourniture de nouvelles locomotives pour la SNCB" (n° 20266)**
- **M. Guy Milcamps à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la livraison retardée de locomotives Siemens à la SNCB" (n° 20503)**
- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la commande des locomotives de type T18" (n° 20663)**

15.01 François Bellot (MR): La SNCB a acquis du matériel roulant pour plus d'1,5 milliard d'euros. Les machines *Euro sprinter* devaient être livrées entre janvier 2009 et juin 2010. La SNCB éprouve les pires difficultés à faire circuler les premières locomotives, fournies il y a quelques mois.

Combien de locomotives de ce type ont-elles été fournies par Siemens à la SNCB? Combien circulent-elles sur le réseau et pourquoi certaines ne circulent-elles pas? Quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre pour contraindre Siemens à honorer ses obligations? Est-il exact qu'une quinzaine de locomotives soient entreposées à Quincampoix?

15.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): En décembre 2006, la SNCB a commandé auprès de Siemens 60 locomotives électriques type 18. Le 31 décembre 2008, l'option de 60 locomotives supplémentaires a été levée.

Le marché prévoit le respect des spécifications techniques du cahier des charges (rédigé en fonction des contraintes techniques du réseau SNCB) et la prise en charge par le constructeur de l'homologation avant livraison. Les livraisons de la première série de 60 locomotives devaient être effectuées entre août 2009 et juin 2010, celles de la deuxième série de 60, entre août 2010 et juin 2012.

Actuellement, ces locomotives sont en phase d'homologation.

Des problèmes techniques liés à la circulation sur le réseau belge, sous la responsabilité du constructeur, sont apparus. Le SSICF a refusé l'homologation du projet en l'état.

Les pénalités de retard prévues dans le contrat sont en application. Aucune locomotive n'est entreposée dans un atelier SNCB. Siemens poursuit la fabrication des locomotives. La mise en service commerciale des locomotives type 18 peut être attendue dans la seconde moitié de 2011.

15.03 François Bellot (MR): Entre-temps, Siemens sera-t-elle soumise à des amendes de retard de livraison?

15.04 Inge Vervotte, ministre (en français): Oui. Nous essayons de trouver des solutions, car nous sommes dépendants des constructeurs.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20330)**

- **M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20365)**

- **Mme Catherine Fonck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20366)**

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je reviens sur le déraillement du train du mardi 9 mars en gare de Mons. Il n'y avait pas de voyageurs dans le train, mais l'incident a provoqué de grosses perturbations du trafic. Quelles sont les causes de cet incident, qui au-delà des perturbations à nouveau causées aux voyageurs, est susceptible de renforcer un sentiment d'insécurité sur le rail belge?

Les voyageurs ont aussi été mécontents de la communication de la SNCB et d'Infrabel.

16.02 Olivier Destrebecq (MR): Un train a déraillé le mardi 9 mars vers 5 h 30 en gare de Mons. Personne n'a été blessé et aucun voyageur ne se trouvait dans ce train. Le train est sorti de la voie sans se renverser et a pu être remis sur les rails. L'incident a provoqué des perturbations du trafic: la ligne 96 a été fermée à la circulation entre Mons et Quévy tandis qu'une voie a pu être dégagée dès 8 h 30 entre Mons et Saint-Ghislain.

Un expert du groupe SNCB a été dépêché sur place pour déterminer les causes de l'incident. Cet incident s'est produit à proximité du lieu où un train avait déraillé en novembre dernier.

Les trains circulaient le mardi matin entre Mons et Bruxelles et sur la dorsale wallonne, mais les retards pouvaient atteindre 30 minutes.

Depuis des mois, la situation est invivable pour les navetteurs. Outre les problèmes de retards et de manque de place, on a mis en lumière de nombreuses failles de sécurité et d'information. Où en sont les discussions sur la sécurité du rail avec la direction de la SNCB et d'Infrabel?

16.03 Inge Vervotte, ministre (en français): L'enquête sur les causes du déraillement du 9 mars à Mons est en cours. L'accident concernait un train au départ dans la zone des aiguillages. Celui du 19 novembre 2009 a eu lieu avec un train à destination de Mons, avant les aiguillages. Il ne s'agit donc pas du même endroit. L'enquête doit déterminer s'il y a un lien entre les deux accidents (les seuls à Mons ces cinq dernières années).

La maintenance de l'infrastructure ferroviaire est réalisée suivant une périodicité déterminée par Infrabel. Le nombre d'accidents causés par une défaillance de l'infrastructure est très limité. La maintenance et la réparation du matériel roulant sont effectuées par la SNCB.

La semaine passée, j'ai présenté avec le CEO du Groupe SNCB et les syndicats, le texte "Efforts du Groupe SNCB en matière de sécurité" et les plans pour un équipement accéléré du système de sécurité TBL1+ par Infrabel et la SNCB. Pour chaque aspect, des recommandations sont formulées pour la concertation sociale. Il appartient aux structures du groupe SNCB pour le dialogue social d'en assurer le suivi.

16.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Votre réponse apporte peu d'informations. Je suppose qu'on devrait bientôt recevoir le rapport sur le premier accident. Ces accidents font peser une pression énorme sur le réseau, visiblement surchargé. Le moindre problème crée des perturbations importantes, très mal vécues par les travailleurs et les usagers.

16.05 Olivier Destrebecq (MR): Pour un endroit quasiment identique, les causes seraient différentes? Je suppose que le travail presté en commission Sécurité du rail apportera la clarté au sujet des investissements nécessaires. Si nous encourageons la non-utilisation de l'automobile au profit des transports en commun, il faut que nous n'ayons pas à nous réunir régulièrement à cause de problèmes de sécurité, de confort, etc.

L'incident est clos.

17 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une meilleure prise en compte des avis des clients de la SNCB" (n° 20275)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Actuellement, on a l'impression que, suite au raz-de-marée de problèmes qu'elle a subi pour la ponctualité, l'accès aux gares, la surcapacité, etc., la SNCB a neutralisé toute possibilité d'influer sur ses décisions de la part des clients.

Comment la SNCB compte-t-elle réintégrer de manière objective, les analyses des associations de navetteurs? Je sais que vous les avez reçues au sein de la commission Buyzingen, mais il faut le refaire de manière très structurée, parce que vos meilleurs alliés, ce sont les clients de la SNCB. Il faut les prendre davantage en compte.

17.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): La SNCB entretient, régulièrement et en bonne intelligence, des contacts avec les représentants des voyageurs. Elle évalue les besoins par des études de marché et les contacts avec les parties intéressées. Compte tenu des dispositions du contrat de gestion, des moyens financiers et des objectifs économiques, la SNCB met tout en œuvre pour répondre aux préoccupations des usagers.

Lors de la réception du courrier d'un usager ou d'une association de voyageurs, la SNCB-Holding analyse la pertinence du problème rencontré ou de solutions présentées. La faisabilité de mise en œuvre est analysée d'un point de vue technique, financier et humain. Si celles-ci sont réalisables rapidement ou à peu de frais, elles seront mises en œuvre. Pour les mesures à plus long terme, il en est tenu compte lors des études de planning.

Infrabel organise, depuis septembre 2009, des tables rondes avec des associations de voyageurs. Infrabel démontre ainsi sa volonté d'être constamment à l'écoute des associations de voyageurs.

Pour moi, un dialogue entre le groupe SNCB et les représentants des usagers est essentiel. D'après ce que j'ai entendu, la consultation par moyen de tables-rondes fonctionne bien.

Elles sont moins fréquentes à la SNCB et considérées comme moins efficaces. J'ai promis d'insister sur la nécessaire intensification de ces consultations.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ce qui me fait dire que vous êtes l'alliée des clients, plutôt que des trois sociétés qui composent le groupe.

L'incident est clos.

18 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une refonte des modes de fonctionnement de la SNCB" (n° 20276)

18.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Si nous ne pouvons qu'admirer le professionnalisme avec lequel les présidents des différentes entités de la SNCB ont su communiquer, force est de se demander comment les décisions sont prises, quelle organisation interne préside aux états des lieux préalables, au relais des informations comme des prises de décision de manière ascendante et descendante entre les différents acteurs des différentes sociétés de la SNCB.

Comment comptez-vous réorganiser le fonctionnement de ces trois sociétés pour qu'elles soient plus en prise avec le réel et à même d'anticiper les changements nécessaires à un meilleur fonctionnement comme à un meilleur service aux usagers?

18.02 Inge Vervotte, ministre (en français): La structure actuelle du groupe SNCB a été mise en place en 2005 à la suite des dispositions de la réglementation européenne. Avant la scission du groupe, des directions différentes existaient déjà pour le réseau et pour le matériel roulant.

Le rapport Berger a identifié plusieurs dysfonctionnements dans le groupe. Les problèmes les plus marquants concernent la politique des ressources humaines, la communication externe et la gestion des gares.

Si la concertation est importante, il est cependant difficile de déterminer dans quelle mesure la structure du groupe SNCB a une influence sur le degré de sécurité.

18.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Si l'on maintient les trois sociétés, elles devraient mieux se coordonner. Par ailleurs, je n'établissais pas de rapport entre la sécurité et l'existence de trois sociétés. Il faudrait aller plus loin en termes de coordination dans d'autres domaines.

L'incident est clos.

19 Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la couverture GSM dans les trains" (n° 20345)

19.01 Patrick De Groote (N-VA): Selon le service informatique de la SNCB-Holding, les opérateurs de téléphonie mobile peuvent assurer une couverture GSM adéquate sur environ 87 % du réseau ferroviaire. Dans les faits, les voyageurs doivent se contenter de communications qui s'interrompent à tout bout de champ. Sur quelles lignes la couverture GSM est-elle insuffisante et sur quelles lignes est-elle optimale? Combien d'antennes-relais manque-t-il pour garantir une couverture optimale sur l'ensemble du réseau ferroviaire?

19.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): Le service ICTRA de la SNCB-Holding est uniquement responsable du développement du réseau GSM-R, tandis que les différents opérateurs GSM sont responsables du développement de leur propre réseau. L'ICTRA n'a d'ailleurs pas accès aux informations relatives au développement de ces réseaux. Je ne peux donc pas répondre à la question sur le manque d'antennes-relais.

Les mesures d'intensité du signal sont principalement effectuées pour les besoins opérationnels du personnel travaillant le long des voies. Ces mesures permettent de faire certaines extrapolations, mais il faut également tenir compte du fait que le train est constamment en mouvement. Il est par conséquent impossible

d'établir une liste des lignes où la couverture GSM serait bonne ou mauvaise.

19.03 Patrick De Groote (N-VA): Lors d'une audition, j'ai appris que les opérateurs renoncent à certains projets au motif qu'ils seraient pas suffisamment rentables. C'est notamment le cas de l'accès à internet en deuxième classe. Nous constatons cependant qu'aux Pays-Bas, c'est bel et bien possible.

L'incident est clos.

20 Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la création d'un syndicat des chemins de fer pour les conducteurs de train" (n° 20523)

20.01 Patrick De Groote (N-VA): Le Syndicat autonome des conducteurs de train, le SACT, a été constitué un mois après la catastrophe ferroviaire de Pécrot. Il n'est pas reconnu comme syndicat parce qu'il représente exclusivement des conducteurs de train et donc pas l'ensemble du personnel. Une procédure judiciaire a été ouverte pour néanmoins obtenir la reconnaissance. L'arrêt qui a été rendu dans l'intervalle oblige la SNCB à reconnaître le SACT en tant que syndicat agréé et dès lors à lui octroyer les moyens de fonctionnement nécessaires. Que pense la ministre du fait qu'un syndicat ne peut pas être reconnu parce qu'il ne représente qu'un groupe en particulier au sein de l'entreprise? Quels arguments justifient-ils de ne pas reconnaître les syndicats s'ils représentent une fonction en particulier? La ministre prendra-t-elle des initiatives législatives pour la reconnaissance de syndicats qui représentant un groupe déterminé de personnes qui exercent le même travail au sein d'une entreprise?

20.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): La question de savoir si le refus par la SNCB Holding de reconnaître le SACT est contraire au Traité européen des droits de l'homme a été soumise à la cour d'appel de Bruxelles. J'ai appris récemment que la cour l'a confirmé dans son arrêt du 25 mars 2010. Depuis 2001, la SNCB Holding refuse la demande de reconnaissance du SACT en vertu du statut du personnel de la SNCB et de ses règlements d'exécution, rédigés en application de la loi du 26 juillet 1926.

Il va de soi que l'arrêt sera respecté. Une concertation sociale cohérente et efficace est nettement plus difficile si chaque catégorie professionnelle veut mener la concertation avec sa propre association professionnelle. Il existe en effet des dizaines de catégories professionnelles au sein du groupe SNCB. Le morcellement du dialogue social en différentes catégories de personnel ne fait pas partie des traditions de la concertation sociale en Belgique. L'arrêt en question concerne la situation particulière du SACT au sein du groupe SNCB.

Je ne puis me prononcer aujourd'hui sur d'éventuelles adaptations ou sur la nécessité d'initiatives législatives. Après l'accident de train, j'ai déclaré qu'il était très important de bien écouter le personnel. Nous savons que le dialogue social au sein du groupe SNCB présente ses particularités. Si les conducteurs de trains estiment qu'ils doivent s'associer, ils doivent suivre leur idée. La concertation sociale est cependant soumise à certaines règles. Un syndicat qui ne représente pas toutes les catégories de personnel ne peut ainsi pas signer d'accords.

Nous allons examiner attentivement le jugement de la cour d'appel et voir ce qu'il y a lieu de faire pour être en règle.

20.03 Patrick De Groote (N-VA): La cour d'appel a en effet jugé jeudi dernier qu'il n'y a pas de conditions à imposer pour représenter toutes les catégories de personnel au sein de la SNCB. La ministre le dit elle-même: il s'agira de modifier la réglementation. Le moment est idéal pour évaluer toutes les conditions concernant la représentation des syndicats au sein des entreprises publiques, et plus particulièrement de la SNCB.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **M. Ben Weyts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le franchissement de signal à Buizingen" (n° 20527)**

- **M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les feux de**

signalisation de Buizingen" (n° 20643)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les pannes à répétition du feu de signalisation de Buizingen" (n° 20723)

21.01 Ben Weyts (N-VA): Le 11 mars, on a enregistré un nouveau franchissement de signal à Buizingen, le deuxième déjà dans l'histoire de ce signal. Après cet incident, la cabine d'aiguillage et la voie avaient été fermées pendant quelques jours. À peine étaient-elles rouvertes qu'un nouveau franchissement de signal se produisait le 15 mars. Les conducteurs disent ne pas avoir vu de feu rouge. Après le 15 mars, on a fermé le signal et la voie et c'est toujours le cas aujourd'hui.

Comment la ministre explique-t-elle ces deux franchissements de signaux? Cela a-t-il un rapport avec la catastrophe de Buizingen? Selon certaines rumeurs, la cabine d'aiguillage subirait les interférences d'un courant errant provenant d'une cabine à haute tension ou du réseau TGV. Quant la ministre a-t-elle été avertie des franchissements de signaux? Pourquoi ni elle ni Infrabel ni la SNCB n'ont-ils communiqué ouvertement à ce sujet?

21.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Des informations divulguées par les organisations syndicales et la presse font état de perturbations répétées d'un signal à Buizingen ayant entraîné des franchissements de feux rouges.

On a évoqué un champ magnétique provoqué par le passage d'autres trains.

Qu'en est-il? Disposez-vous d'informations récentes? La situation est-elle normalisée? A-t-on pu déterminer quelle est la cause de cette perturbation des feux?

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Le feu de Buizingen, dont le possible non-respect par un conducteur de train serait à l'origine de la catastrophe ferroviaire du 15 février, est retombé en panne ce 11 mars. Les services de sécurité de la SNCB indiquent qu'en cas de panne, ce type de feux se met automatiquement au rouge.

Est-ce effectivement le cas? Si oui, y a-t-il un moyen de savoir à quel moment précis il tombe en panne? Si non, le feu incriminé dans la catastrophe a-t-il pu passer au rouge entre le passage du train à sa hauteur et le moment de l'accident? Ce genre d'incident est-il fréquent?

Une information circule selon laquelle un ingénieur de la SNCB aurait été surpris en train de "bidouiller" ledit feu juste après la catastrophe, afin de valider les affirmations de la direction de la SNCB et de charger le conducteur de train. Pourriez-vous nous en dire un peu plus? Une enquête est-elle en cours à ce sujet?

21.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Le principe de précaution est un principe de base du système de sécurité des chemins de fer belges. En cas d'anomalie, le système d'alarme se déclenche toujours, quelle qu'en soit la cause. Un feu est alors mis au rouge ou les barrières se ferment. Le signal HE1 à Buizingen a été mis deux fois au rouge avec indication d'une perturbation sur une partie du réseau. Les deux conducteurs ont aussitôt actionné le freinage d'urgence, comme c'est prévu. Ils contactent ensuite la cabine de signalisation pour obtenir l'autorisation de poursuivre leur voyage. Il ne s'agit donc pas de franchissements de signaux mais de la détection d'une perturbation dont la cause est jusqu'ici inconnue. C'est la raison pour laquelle Infrabel n'a pas communiqué à ce sujet. Personne n'a commis de faute et il n'y avait aucun danger.

Les franchissements de signaux ne sont pas tous dangereux. Les systèmes de détection sont extrêmement sensibles et il arrive qu'un signal passe au rouge si un train arrive. Étant donné que la cause de la perturbation du signal de Buizingen n'est pas claire, celui-ci a été mis hors service. L'hypothèse d'une perturbation due au champ magnétique d'autres trains n'est pas actuellement corroborée par l'enquête.

21.05 Ben Weyts (N-VA): En ce qui concerne le dernier point, la ministre indique ce que cela ne peut pas être et non pas ce que c'est. Je trouve bizarre que l'enquête soit toujours en cours. Alors que la voie 2 à Buizingen avait été rendue au service, cela fait à nouveau des semaines qu'elle n'est plus utilisée. Je ne comprends par ailleurs pas qu'Infrabel ne fournisse aucune explication à ce sujet.

Président: Ludo Van Campenhout.

Le **président**: Il y avait tout de même un accord au sein de cette commission pour ne plus poser de questions à propos de l'accident de Buizingen pendant la durée des travaux de la commission spéciale.

21.06 Ben Weyts (N-VA): Il ne s'agit pas de la catastrophe proprement dite mais de deux incidents qui se sont produits après la catastrophe. Voilà qui explique mes questions sur les problèmes de communication et sur les incidents qui se sont produits après la catastrophe.

21.07 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Nous partageons tous les mêmes préoccupations et je suis tout aussi intéressée par ces informations que M. Weyts. La question est évidemment de savoir jusqu'où nous voulons exactement aller en ce qui concerne les systèmes de détection. Tout ce qui est lié au signal en question est évidemment extrêmement sensible en raison de l'accident. Le fait que le système de détection soit régulièrement activé montre que le système de sécurité fonctionne. Il est important ici de faire la distinction entre une situation dangereuse en soi et le fait d'éviter une situation dangereuse.

21.08 Ben Weyts (N-VA): Je vous comprends mais Infrabel aurait dû mieux communiquer qu'elle ne l'a fait. Infrabel s'éviterait pourtant ainsi beaucoup d'ennuis. De sérieuses questions se posent encore sur les véritables causes et sur la longueur de l'enquête.

21.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Il n'est pas évident de déterminer si les questions peuvent être posées en Infrastructure ou relèvent de la commission spéciale.

Il m'avait semblé nécessaire d'évoquer cette question.

Il y a perturbation du feu et on sait que, à la moindre perturbation, on passe au rouge. Il reste à en connaître les raisons spécifiques pour ce feu.

J'attends donc avec impatience les résultats des différentes enquêtes.

21.10 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je m'incline devant le fait que toute l'enquête doit être menée et que nous sommes des parlementaires; nous lisons donc avec intérêt les conclusions de l'enquête. Ma question visait seulement à relayer l'inquiétude des voyageurs.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions 20602 et 20603 de M. Gilkinet sont retirées. La question 20656 de M. Mortelmans est supprimée étant donné son absence.

22 Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'atelier de Stockem" (n° 20669)

22.01 Josy Arens (cdH): Je reviens sur l'avenir de l'atelier de Stockem, en raison de la crainte exprimée par les personnes y travaillant. Le trafic marchandises B Cargo doit être restructuré en vue d'une réduction des coûts de maintenance du matériel roulant. L'atelier de Stockem, comme d'autres, pourrait en faire les frais.

Vous aviez indiqué qu'aucune décision n'avait été prise quant à la destination du matériel roulant parmi les ateliers, mais qu'une première tranche des 95 automotrices Desiro serait affectée à Charleroi.

Où en est ce dossier? Différents scénarios étaient à l'étude en juin 2009; qu'en est-il maintenant? Une décision a-t-elle été prise pour l'affectation des deux autres tranches des automotrices Desiro? Quel sera l'avenir de l'atelier de Stockem? Les travailleurs doivent-ils craindre des licenciements?

22.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Les orientations en matière de maintenance du matériel roulant entre les centres d'entretien ont été acceptées par le conseil d'administration de la SNCB.

Pour Stockem, le montage de l'équipement de signalisation de TBL1+ sur le matériel roulant compensera le

départ de l'entretien des locomotives de type 20 vers Anvers. Ensuite, de nouvelles rames Desiro seront, dès leur mise en service en 2011-2012, affectées à Stockem. Le nombre exact de ces rames sera déterminé ultérieurement.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions 20672 de M. Blanchart, 20693 de Mme Jadin et 20825 de M. Schoofs sont reportées. La question 20828 de M. Van Heck et 20839 de Mme Galant sont supprimées étant donné l'absence des auteurs.

23 Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare centrale d'Anvers" (n° 20854)

23.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): En tant qu'Anversois, nous remercions chaleureusement le gouvernement fédéral et la SNCB pour la Gare centrale. En tant qu'administration communale, nous avons toutefois constaté qu'une fonction orientée davantage encore vers le public de la Gare centrale constituerait un atout supplémentaire, non seulement pour la ville mais aussi pour la SNCB. La gare est composée de salles magnifiques et il y a beaucoup de personnel qui doit effectivement être hébergé dans des locaux de qualité mais il existe aussi de nombreuses possibilités à proximité de la gare. Combien de membres du personnel sont hébergés dans la gare? Pourraient-ils être hébergés dans d'autres lieux afin de pouvoir utiliser la Gare centrale à des fins publiques et commerciales davantage encore que ce n'est le cas aujourd'hui?

23.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Tant le personnel de la SNCB, d'Infrabel que de la SNCB Holding est hébergé à la Gare centrale. Pas moins de 298 membres du personnel des directions des trois entreprises sont hébergés en permanence dans les locaux de cette gare. Par ailleurs, 120 membres du personnel de la gare même, 216 conducteurs de trains et 212 accompagnateurs de trains y ont leur siège de travail. Il n'y a à l'heure actuelle aucun projet pour transférer le personnel de la SNCB vers un autre lieu.

La SNCB Holding est consciente des qualités architecturales des salles et des locaux d'Anvers-Central. Louer ou acquérir un autre bâtiment pour le personnel à proximité de la gare serait toutefois une opération très onéreuse. Les locaux actuels sont en outre difficilement accessibles dans la plupart des cas. J'en déduis qu'il n'est pas évident d'y exercer des activités commerciales.

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare Noorderkempen" (n° 20847)**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare Noorderkempen" (n° 21038)**

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Quels sont les résultats tangibles, pour la gare de Noorderkempen au cours de la période 2009-2010, en termes de nombre de voyageurs, de taux d'occupation, etc.? Quels projets la ministre prévoit-elle de réaliser en ce qui concerne le parking de cette gare? De plus, au cours des dernières semaines, les communiqués évoquant des rames tombées en panne, des trains en retard, voire annulés, se sont multipliés. La ministre a-t-elle connaissance de problèmes de desserte sur la liaison Noorderkempen - Antwerpen-Centraal? Dispose-t-elle déjà de chiffres relatifs aux retards et aux suppressions de trains récents sur cette liaison? Un matériel de réserve y sera-t-il mis en service? La ministre s'efforcera-t-elle de trouver une solution qui permette d'éviter ces problèmes à l'avenir?

24.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): En 2009, le taux d'occupation moyen du train concerné a oscillé entre 5 et 150 voyageurs. En 2010, ce taux a fluctué entre 10 et 240 voyageurs en semaine. En 2009, environ 700 voyageurs ont utilisé ce train en semaine, par sens. En 2010, ce nombre a oscillé entre 840 et 880 voyageurs. Le week-end, entre 330 et 400 voyageurs à peu près utilisent ce train par sens, avec un taux d'occupation moyen compris entre 4 et 45 voyageurs. Ces chiffres illustrent clairement la fonction que remplit ce train en tant que train de navetteurs en direction d'Anvers. Quarante personnes en moyenne en semaine - 30 un jour de week-end - voyagent sur les deux trains supplémentaires provenant d'Anvers en soirée. Et

vingt-cinq personnes en semaine - 40 le week-end – utilisent les nouveaux trains du soir en provenance de Campine septentrionale.

Le pourcentage de ponctualité de la liaison IR Antwerpen-Centraal – Noorderkempfen s'est chiffré, à l'arrivée en gare de Noorderkempfen, à 97,6 % en juin 2009, à 94,5 % en juillet, à 96,9 % en août, à 95,9 % en septembre, à 95,5 % en octobre, à 97,7 % en novembre et à 95,8 % en décembre. À l'arrivée à Antwerpen-Centraal, ce pourcentage a été de 98,8 % pour juin, de 95,8 % pour juillet, de 96,6 % pour août, de 96,8 % pour septembre, de 96,4 % pour octobre, de 95,4 % pour novembre et de 94,1 % pour décembre. Par conséquent, la ponctualité de cette liaison a été bonne en 2009. À partir de décembre 2009, toutefois, des problèmes de manque de ponctualité se sont posés. Entre décembre 2009 et février 2010, un nombre sans cesse croissant de trains a été supprimé. Seuls les trains équipés du système ETCS peuvent circuler sur la ligne TGV. Chaque jour, la SNCB a pu mettre en service 1 train et laisser 1 train en réserve à Anvers afin de réduire le nombre de suppressions et de retards. Il va sans dire que des incidents, des pannes ou d'autres indisponibilités ne sont jamais à exclure.

Au cours des derniers mois, la disponibilité du matériel ferroviaire a été significativement plus faible en raison de l'offensive hivernale. L'extension ne sera évaluée pour la première fois qu'après un an.

L'accessibilité du parking sera améliorée par l'aménagement d'un nouvel accès avec trois entrées et sorties. Les travaux sont prévus fin 2010, début 2011 et leur coût devrait s'élever à 130 000 euros. Ce parking compte actuellement 333 places et sa capacité pourra être augmentée, respectivement de 100 et de 200 places, en deux phases.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il s'avère qu'à certaines heures et durant les week-ends, les taux d'occupation sont assez limités, même s'ils sont en progrès. C'est précisément pour cette raison que la fiabilité des trains doit être élevée, faute de quoi le succès de la gare de Noorderkempfen pourrait bien être fragile.

L'incident est clos.

25 Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'ASBL Mobilys" (n° 20908)

25.01 Patrick De Groote (N-VA): La SNCB Holding a-t-elle créé une ASBL Mobilys en vue de pouvoir percevoir des subventions de la Loterie Nationale? De quels montants s'agit-il? Quand l'ASBL a-t-elle été fondée? L'ASBL a organisé des concerts dans de grandes gares. Qui en était l'organisateur et quels fournisseurs en ont permis le déroulement? Est-il exact que l'ASBL est en liquidation? Qui épongera le déficit? Existe-t-il d'autres ASBL au sein de la SNCB Holding, de la société de transport et d'Infrabel?

25.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais): L'ASBL Mobilys a été créée le 10 juillet 2007 par des cadres de la SNCB Holding. L'ASBL avait pour but de promouvoir la mobilité durable et en particulier, le recours aux transports en commun. En 2007, l'ASBL a contribué à l'organisation de la Nuit du Transport en Commun. Pour ce faire, elle a perçu une subvention de 175 000 euros le 19 juin 2008. L'objectif de la Nuit du Transport en Commun consistait à créer une ambiance de fête autour de la journée Train Tram Bus et à présenter une image moderne des transports en commun, tant aux utilisateurs qu'aux non-usagers. Les heures de ces événements étaient prévues en fonction des horaires des trains, trams et bus. L'organisation a été assurée en collaboration avec l'agence Conrad Consulting. Ce choix a été opéré sur la base d'un marché public.

Il a été décidé de dissoudre l'ASBL le 21 décembre 2009. Clôturée le 29 mars 2010, la liquidation a laissé apparaître un boni de 1 068 euros.

La SNCB Holding est également impliquée dans l'ASBL Liège Carex, qui entend promouvoir la création d'un service de fret ferroviaire à grande vitesse relié à la plate-forme de Liège Airport. Infrabel et la SNCB Holding en sont membres depuis le 30 octobre 2008.

L'ASBL internationale Euro Carex vise à promouvoir dans tous les États membres de l'Union européenne un

service à grande vitesse pour le fret ferroviaire en liaison avec des plates-formes aéroportuaires. Liège Carex est un membre fondateur d'Euro Carex.

Il n'y a pas d'ASBL au sein de la SNCB ni d'Infrabel. Les trois entités du Groupe SNCB peuvent avoir une participation dans une ASBL ou en constituer une tant qu'elles ne sont pas liées à la réalisation des missions de service public et qu'elles n'utilisent pas la dotation publique dans ce cadre.

L'incident est clos.

26 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accès piéton de la gare de Bruxelles-Central" (n° 20930)

26.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Les nombreux commerces de la gare Centrale, récemment rénovée, la rendent vivante et dynamique.

La livraison de certains de ces commerces se fait par l'accès à la gare depuis la Grand Place. Les camions y manœuvrent, tout comme les véhicules de certains membres du personnel de la SNCB, à commencer par les agents de Securail. Or, cet accès est le passage privilégié d'un grand nombre de voyageurs. Le risque de voir un piéton heurté par un véhicule est donc grand.

Cet accès a-t-il été prévu, dès le départ, pour servir tant de zone de desserte des véhicules que de zone de passage pour les piétons? Ne serait-il pas nécessaire de le sécuriser, de demander aux véhicules d'utiliser les zones de desserte prévues ou de déterminer des heures spéciales pour les livraisons?

26.02 Inge Vervotte, ministre (en français): En raison de son exigüité, le chemin d'accès à l'entrée Madeleine de la gare de Bruxelles-Central est une zone très difficile à gérer vu les livraisons destinées aux concessions implantées dans la galerie commerciale mais aussi les interventions effectuées par les divers services techniques, tant internes que privés.

Le petit parc que le chemin d'accès traverse n'appartient pas à la SNCB Holding; c'est pourquoi on ne peut y aménager des places de parking et des points de livraison supplémentaires.

Dans le règlement interne destiné aux concessions, il est demandé que toutes les livraisons aient lieu durant les heures creuses (entre 10 et 15 h) mais, dans la pratique, ce n'est pas réalisable (processus de livraisons propres aux fournisseurs et densité du trafic dans le centre-ville).

La SNCB Holding prévoit, d'ici l'été, la pose de bacs de fleurs afin d'empêcher les voitures et camionnettes de stationner juste devant les portes.

Le remplacement par la ville de Bruxelles des bornes escamotables est actuellement à l'étude. La desserte de ces bornes permettra à la SNCB Holding de fermer le chemin d'accès pendant certaines périodes de pointe.

26.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Parfois, le personnel de Securail lui-même roule trop vite sur cette voie partagée entre piétons et véhicules.

L'incident est clos.

27 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées par la SNCB" (n° 20931)

27.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nous entendons que la SNCB ne peut équiper rapidement les trains de systèmes de sécurité sans devoir supprimer des liaisons ferroviaires. Le propre d'une direction d'entreprise est d'anticiper sur ses évolutions de manière à faire face aussi efficacement que possible à une montée en charge de son activité. Or, en matière de travaux d'agrandissement des gares, en nouveau matériel roulant et en recrutement indispensable à l'installation de nouveaux systèmes de sécurité, rien n'a été entrepris. Aujourd'hui, il faut prendre des mesures dans l'urgence.

Quelles sont les raisons de ce manque d'anticipation de la part des responsables de la SNCB?
Que comptez-vous mettre en place pour que la situation change radicalement et rapidement?

27.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*): Le Groupe SNCB a pris les mesures nécessaires pour absorber l'augmentation prévue du nombre de voyageurs. Je citerai les travaux pour le projet RER, l'achat de 120 locomotives de type 18, 305 automotrices Desiro et plus de 400 voitures à double étage. Dans les contrats de gestion actuels, 2008-2012, l'État n'a jamais mis à disposition autant de moyens financiers. La réalisation des projets prend trop de temps pour nous, mais c'est la réalité.

À partir du mois d'avril, 72 nouvelles voitures M6 offrant 10 000 places assises circuleront sur le réseau. En 2011, 305 automotrices Desiro, avec 85 000 places, seront livrées. Ces commandes garantiront 1 000 nouvelles voitures et environ 100 000 places assises supplémentaires. Enfin, 60 nouvelles locomotives ont été commandées. Entre 2008 et 2016, 550 voitures seront équipées d'un nouvel intérieur et d'un équipement technique renouvelé.

On constate une dérive des plannings, dont les causes sont indépendantes de la SNCB, et une augmentation du nombre de voyageurs ces dix dernières années supérieure à l'objectif prévu dans le contrat de gestion. Le Groupe SNCB a anticipé les retards dans la mise en œuvre de l'ETCS dès 2005 et a prévu le recrutement et les moyens nécessaires pour faire face aux retards dans la livraison du matériel et dans la mise en service de nouvelles infrastructures. Infrabel est confronté à la pénurie d'ingénieurs et de techniciens sur le marché de l'emploi: 93 ingénieurs et 139 techniciens ont été demandés et les charges budgétées n'étaient pas comblées au 1^{er} janvier 2010. En outre, 47 personnes supplémentaires seront nécessaires pour l'accélération de l'implémentation du système TBL1+.

27.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Dans le contrat de gestion, il faudrait aussi prévoir les manquements divers. Je voudrais qu'on prévoie aussi dans le contrat de gestion de la SNCB que vous restiez ministre pendant dix ans!

L'incident est clos.

28 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les coûts liés aux sillons et aux arrêts" (n° 20933)

28.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les facteurs qui ont contribué à la perte opérationnelle de la SNCB en 2009 sont non seulement l'augmentation des frais de personnel mais aussi les coûts de l'énergie et des sillons. Si nous comparons ces coûts à l'échelon européen, une enquête de l'OCDE indique qu'Infrabel enregistre des résultats assez conformes à la moyenne pour l'utilisation des voies, mais en ce qui concerne l'arrêt des trains dans les gares, les coûts sont quand mêmes élevés par rapport aux Pays-Bas.

La liste des facteurs de coût a-t-elle déjà été rédigée et des propositions ont-elles déjà été formulées pour réduire les coûts? Quelle part des coûts représentent les redevances d'infrastructure versées à Infrabel? Comment cette part a-t-elle évolué au fil du temps? Sur quelle base la redevance versée par la SNCB à Infrabel pour les sillons et les arrêts est-elle calculée? Les coûts relatifs à ces sillons et ces arrêts correspondent-ils aux montants évoqués dans le rapport de l'OCDE? Comment ces coûts ont-ils évolué dans le temps? Ces coûts diffèrent-ils fortement des tarifs payés à l'étranger? Les coûts sont-ils de nature à entraîner une distorsion dans le résultat de la SNCB en faveur d'Infrabel? Avez-vous l'intention de prendre des mesures en ce qui concerne le coût des sillons et des arrêts?

Par ailleurs, j'ai encore une question à poser en ce qui concerne le transfert des actifs ferroviaires du Fonds de l'infrastructure ferroviaire à Infrabel. Infrabel ne doit ainsi plus verser de contribution au FIF et selon la presse, il s'agit d'une somme de 300 millions d'euros par an. Cette information est-elle exacte et Infrabel a-t-elle répercuté cette économie sur ses clients? Comment pouvons-nous nous en rendre compte dans les résultats?

28.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): En concertation avec les trois entités du groupe SNCB, le

Boston Consulting Group a réalisé une analyse de la situation financière réelle en comparaison avec le calendrier prévu. Le projet de rapport est prêt mais doit encore être affiné. J'ai reçu de la SNCB quelques propositions qui permettraient de comprimer les coûts. La semaine dernière, j'ai adressé une lettre à tous les responsables du groupe SNCB en leur demandant instamment de me fournir une vision commune du dossier financier après les vacances de Pâques.

L'indemnité d'infrastructure correspond à 24,5 pour cent du coût total de la SNCB et 45 pour cent si les frais de personnel ne sont pas pris en compte. L'évolution de l'indemnité d'infrastructure peut s'expliquer par l'évolution des volumes et les évolutions macro-économiques, à savoir l'indexation. Avec la dotation d'exploitation accordée par l'État, l'indemnité d'infrastructure couvre les coûts de fonctionnement d'Infrabel. La formule de calcul de la redevance d'infrastructure peut être consultée sur le site internet d'Infrabel: www.railaccess.be. L'étude de l'OCDE se base sur des chiffres fournis par Infrabel.

En vertu de la directive 2001/14/CE, chaque pays européen a son propre système de calcul de l'indemnité d'utilisation. Pour l'ensemble des prestations minimales, on fixe une redevance égale aux coûts découlant directement de l'exploitation du service de trains. Une comparaison générale n'est donc pas aisée. Par ailleurs, tous les gestionnaires de l'infrastructure ne sont pas sur un pied d'égalité en ce qui concerne leurs coûts. Un gestionnaire de l'infrastructure a généralement deux sources de revenus: l'indemnité d'infrastructure et la dotation de l'État. Les prix peuvent fortement différer d'un pays à l'autre en fonction du degré de couverture des coûts pour les deux sources. La différence entre les coûts des points d'arrêt aux Pays-Bas et en Belgique est une conséquence de cette différence de dotation.

Les tarifs sont liés à un modèle financier global selon lequel Infrabel couvre ses coûts et la SNCB tire ses recettes de ses activités commerciales et des dotations de l'État. L'indemnité d'infrastructure s'applique évidemment aussi à d'autres missions que celles de service public, comme Cargo et Voyageurs Europe. Ces secteurs appliquent des tarifications identiques pour tous les opérateurs, même autres que la SNCB. Chaque augmentation ou diminution d'indemnités d'infrastructure payées est la conséquence directe d'une modification de la combinaison des trains, du nombre de kilomètres train parcourus et de l'indice tel qu'il est fixé dans la formule.

Lors de la restructuration du FIF, le gouvernement a opté pour une compensation de la suppression de l'indemnité de 300 millions par an par une diminution de la dotation d'exploitation d'un montant de 328 millions d'euros. Infrabel n'a pas apporté de modifications aux tarifs de l'indemnité d'infrastructure.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 49.