

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

MAANDAG 5 MEI 2008

LUNDI 5 MAI 2008

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.15 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

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

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

01.01 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat al geruime tijd mee op de agenda van de Kamer en werd om verschillende redenen al een aantal keer uitgesteld. Ik zal zeer kort zijn omdat de problematiek gekend is.

Het gaat over de extra P-trein vanuit Herentals. Officieus heb ik begrepen dat de trein er komt. Ik zou dat ook officieel willen vernemen.

01.02 **Minister Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, er is door de NMBS inderdaad een rijpad aan Infrabel aangevraagd en ook bekomen voor het inleggen van een extra P-trein vanaf 15 juni 2008 tussen Herentals en Brussel. Deze zal om 7.54 uur in Herentals vertrekken en zal haltes hebben in Lier, Mechelen-Nekkerspoel, Mechelen, Vilvoorde, Brussel-Noord, Brussel-Centraal en aankomen in Brussel-Zuid om 8.54 uur. De dienstregeling is de volgende: Herentals 7.45 uur, Lier 8.07 uur, Mechelen-Nekkerspoel 8.20 uur, Mechelen 8.25 uur, Vilvoorde 8.35 uur, Brussel-Noord 8.47 uur, Brussel-Centraal 8.51 uur en Brussel-Zuid 8.54 uur.

01.03 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik hoop dat de trein op dat moment ook daadwerkelijk op die tijdstippen op de stopplaatsen zal arriveren en er niet te veel vertraging zal zijn.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

02.01 **Valérie De Bue** (MR): Madame la ministre, ma question porte sur la grève surprise du 10 mars 2008. Elle fut déposée voici déjà quelques semaines, mais vu le flot des autres questions au sein de cette commission, je n'avais pas encore eu l'occasion de vous interroger à ce propos.

Cette grève surprise a soulevé une polémique. En effet, il n'y eut pas, comme point de départ, de nouvelle agression d'un accompagnateur de train, mais bien des violences commises par un accompagnateur envers un voyageur. Cet incident se serait produit dans le local du chef de quai, alors même que la police était

intervenue. Ces faits, qui se sont donc passés en présence de la police, ont été confirmés par le parquet de Bruxelles.

Que des faits de violence émanent de voyageurs ou d'accompagnateurs, ils restent inacceptables et doivent être sanctionnés.

Si cette affaire a suscité une polémique, c'est parce que – avant même de disposer de tous les éléments du dossier – les syndicats ont arrêté le travail ou, en tout cas, n'ont pas empêché la grève de se dérouler. Cette attitude nie totalement la notion de concertation sociale. Un tel comportement irresponsable repose la question du service minimum dans les transports en commun, mais nous aurons l'occasion d'y revenir lors d'une autre question.

Madame la ministre, les syndicats étaient-ils informés des faits?

Les travailleurs ont également des devoirs. En vue d'une vraie concertation, les informations doivent circuler entre employeurs et travailleurs. Êtes-vous disposée à rappeler les devoirs des travailleurs du service public, à moins que vous ne l'ayez déjà fait?

Allez-vous déposer plainte pour obtenir réparation du préjudice subi par l'entreprise à cause de cette journée de grève? Des sanctions seront-elles prises à l'encontre de l'accompagnateur fautif?

Êtes-vous disposée à inclure des concertations obligatoires qui soient préalables à tout déclenchement de grève?

02.02 Inge Vervotte, ministre: Madame De Bue, la SNCB ne peut, dans les circonstances actuelles, se prononcer sur les suites qu'il convient de réserver à cette affaire. L'entreprise ainsi que le service externe pour la prévention et la protection au travail travaillent depuis de nombreux mois à l'analyse des risques de la charge psychosociale occasionnée sur des accompagnateurs pour des faits de violence. Ils examinent les pistes susceptibles de réduire de tels risques, notamment par le biais de formations du personnel, d'une réorganisation des brigades spéciales de contrôle et d'une simplification tarifaire.

Consciente de ses lourdes responsabilités lors de tels incidents, la SNCB met tout en œuvre pour enrayer ce phénomène et garantir la sécurité de son personnel et des voyageurs.

S'agissant des actions sociales menées à la suite de cette affaire, lors d'une précédente réunion de cette commission, j'avais répondu que ce dossier serait traité dans le giron du gouvernement. Le texte suivant figure dans l'accord gouvernemental du 18 mars 2008: "Le gouvernement poursuivra, avec les syndicats du personnel de la fonction publique, la concertation au sujet d'un cadre de discussion quant à la continuité du service public. Le gouvernement souhaite que cette concertation aboutisse avant la fin de l'été".

Je trouve important de pouvoir prévenir les interruptions de travail spontanées grâce à la concertation sociale. Je souhaite obtenir par ce biais un cadre d'accord afin d'arriver à la continuité du service public.

02.03 Valérie De Bue (MR): Je vous remercie pour votre réponse, madame la ministre. Dans ce cas-ci, c'est effectivement l'ampleur de la grève – entamée sur la base de faits non vérifiés – qui a posé problème, mettant en difficulté les usagers du train. Je prends bonne note de votre volonté d'aller de l'avant dans ce dossier.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

03.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, selon les informations parues dans la presse, la filiale Syntigo, filiale informatique de la SNCB pourrait racheter la société WIN, filiale de Belgacom spécialisée dans les télécommunications et les réseaux informatiques. L'objectif serait d'acquérir

par ce rachat un savoir-faire et un portefeuille de clientèle. Cependant, parmi cette clientèle, il y a un client particulier, la Région wallonne.

Les relations entre Belgacom et le gouvernement wallon ne sont pas au beau fixe puisque le difficile dossier WIN, aux dires de M. Bellens, pose problème et serait source de tensions.

On en a encore parlé encore plus récemment dans la presse: la filiale Syntigo est réellement intéressée par ce rachat.

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

J'aurais également voulu connaître les objectifs, les ambitions et besoins de la SNCB via sa filiale dans le secteur des télécommunications et de réseaux informatiques. Est-il nécessaire que la SNCB se développe dans ce secteur? Pourrait-elle faire appel à d'autres entreprises pour satisfaire ses besoins dans ce domaine et se concentrer sur son activité première de transport de personnes et de marchandises?

La gestion d'ABX, filiale de la SNCB, nous a rendus prudents sur la gestion de ses filiales par la SNCB. C'est pourquoi j'aimerais savoir si l'activité informatique de la SNCB est rentable et si elle a un avenir au sein du groupe SNCB?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, aujourd'hui en ce qui concerne les points relatifs à la WIN, filiale de Belgacom spécialisée dans les télécommunications et les réseaux informatiques, la procédure impose le respect d'une confidentialité stricte.

Quant aux activités informatiques dont il est fait mention dans la question, il faut apporter les précisions suivantes.

Le groupe SNCB dispose au sein de la SNCB Holding d'un département ICT agissant comme un "shared service" pour les trois sociétés principales qui sont respectivement la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB. La société Syntigo est une filiale à 100% de la SNCB Holding.

Cette société a comme activité principale le développement, la maintenance et l'exploitation des applications utilisées notamment par la société BeNe Ri et pour le ticketing international. Grâce à cette activité, la SNCB Voyageurs International dispose d'outils performants capables de faire face à la concurrence et de maîtriser le marché belge.

L'autre activité principale est la Business unit B-Telecom. Cette activité a été créée en 1998 pour la commercialisation de l'excédent de capacité du réseau de fibres optiques du Groupe SNCB. Cette activité en croissance (plus de 10% en 2007) est rentable depuis sa création. Le chiffre d'affaires en 2007 est de 15 millions d'euros avec un résultat avant intérêts, taxes et amortissements de 4,30 millions d'euros. B-Telecom compte un portefeuille de clients importants parmi les opérateurs Telecom mais également parmi les institutions fédérales et les grands groupes privés. B-Telecom se limite au marché dit des entreprises (B2B Business to Business).

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

03.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour ses réponses. J'imagine que ce dossier fera encore l'objet de beaucoup d'attention au niveau de la Région wallonne, puisque pas mal de points sont en discussion dans le contrat WIN.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

04.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag houdt verband met de Nederlandse betrokkenheid bij onze spoorwegen. Wij hebben altijd met een gezond wantrouwend vertrouwen voornoemde betrokkenheid moeten aanschouwen.

Nu blijkt uit een aantal berichten dat de Nederlandse operator ACTS, wat voor Afzet van Container Systemen zou staan, dus een echt railgoederenverkeer, van de Belgische autoriteiten een veiligheidscertificaat heeft gekregen om op het Belgische net te kunnen sporen.

Voornoemde informatie wordt door Infrabel bevestigd. Infrabel kon echter nog niet mededelen over welke lijnen het gaat en of er voor het betreffende vervoer nog een overeenkomst moet worden ondertekend.

Mevrouw de minister, op welke lijnen zal ACTS kunnen acteren?

Vanaf wanneer zal bedoelde operator de lijnen kunnen gebruiken?

Zijn al meer details van de gegevens van het contract bekend?

Is de NMBS momenteel met nog andere bedrijven in onderhandeling om hetzelfde soort contracten te sluiten?

Cargo via het spoor is veel ecologischer dan vrachtvervoer op de weg en is dus een aan te sporen manier. Dreigt daardoor het Belgische spoorwegnet echter niet helemaal dicht te slibben, met de gekende problemen tot gevolg? Wil u met uw gekende vooruitziendheid daartegen maatregelen treffen?

04.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, in het veiligheidscertificaat voor ACTS Nederland werden zestien reiswegen opgenomen. Het betreft de belangrijkste reiswegen voor goederenvervoer in België.

Gelet op het feit dat het om het goederenvervoer gaat en de goederenvervoermarkt al vrij is, is er aan het opsommen van de reiswegen geen direct gevaar. De verdere inhoud van het contract, waaronder bijvoorbeeld de aard van de goederen, maakt, gezien de concurrentiële omgeving, deel uit van het vertrouwelijke dossier met Infrabel.

Indien u dat wenst, kan ik de zestien reiswegen alsmede de omleidingsreiswegen opsommen. Reisweg 1 is Roosendaal grens-Antwerpen. Reisweg 2: is Roosendaal grens-Gent, met omleidingsreisweg Roosendaal grens-Sas van Gent. De verdere details van de reisweg zal ik u besparen. Reisweg 3: Roosendaal grens-Zeebrugge. Reisweg 4 is Roosendaal grens-Oostende.

Reisweg 5: Roosendaal grens-Tourcoing frontière. Reisweg 6: Roosendaal grens-Puurs. Reisweg 7: Roosendaal grens-Quévy-Feignies. Reisweg 8: Roosendaal grens-Charleroi. Reisweg 9: Roosendaal grens-Liège. Reisweg 10: Roosendaal grens-Montzen Aachen. Reisweg 11: Roosendaal grens-Leuven. Reisweg 12: Antwerpen-Ferrin-Zonig. Reisweg 13: Antwerpen-Jemeppes-sur-Sambre. Reisweg 14: Antwerpen-Neerpelt Bude. Reisweg 15: Antwerpen- Genk. Reisweg 16: Antwerpen-Tessengerlo.

ACTS heeft de intentie in de loop van 2008 op het Belgische net te beginnen rijden. Een meer precieze timing kunnen we vandaag niet geven. Buiten de standaardclausules van de gebruiksovereenkomst voor spoorweginfrastructuur zijn er tot nu toe geen verdere gegevens bekend, aangezien de onderhandelingen over de gebruiksovereenkomst nog niet eens werden aangevat. De gebruiksovereenkomst is een overeenkomst tussen Infrabel en een spoorwegonderneming, die enkel kan ondertekend worden nadat de spoorwegonderneming haar veiligheidscertificaat heeft bekomen.

Volgende bedrijven hebben de procedure gestart om het veiligheidscertificaat in België te bekomen: Euro Cargo Rail uit Frankrijk, Veolia Cargo France, Railion Nederland en CFL Cargo Luxemburg. Tot nog toe zijn er geen onoverkomelijke capaciteitsproblemen op het Belgische spoorwegnet. Infrabel doet er ook alles aan om dat zo te houden. Daarom wordt er geïnvesteerd in infrastructuurverbeteringen voor de toekomst, onder andere de Liefkenshoekspoorverbinding in Antwerpen en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven, de elektrificatie van lijn 24 Montzen-Aachen, het Gewestelijk Expressnet rond Brussel, het Diabolo-project voor de ontsluiting van de nationale luchthaven, het uitbreiden tot vier sporen van lijn 55A tussen Gent en Brugge en de vernieuwing en uitbreiding van het vormingsstation van Zeebrugge, om maar enkele belangrijke te noemen.

04.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw bijzonder gedetailleerde antwoord. Ik heb geleerd dat nog een drie- of viertal organisaties klaarstaan om eventueel hetzelfde te doen. Dat is natuurlijk niet beperkend want gezien de vrijheid is dat nog open.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

05.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zoals begin deze maand aangekondigd werd, is men gestart met de moderniseringswerken aan de stations op de lijn Brussel-Leuven. Er staan een aantal heel nuttige ingrepen op de agenda, zoals overkappingen, fietsenstallingen en dergelijke.

Mevrouw de minister, recent stelde ik u nog een vraag over de toegankelijkheid van de stations. Uw antwoord stelde toen een duidelijk doel voor ogen. Nu blijken de perrons van het station van Nossegem echter alleen toegankelijk via steile trappen. Dat lijkt misschien een detail, maar minder mobiele mensen of moeders met kinderwagens zullen daar in het vervolg heel moeilijk een trein kunnen nemen. Infrabel reageerde vrij kort en zei dat die mensen dan in Zaventem de trein moeten nemen.

Ik wilde u vragen op basis van welke maatstaven zulke beslissingen omtrent de toegankelijkheid worden genomen.

Op welke manier worden minder mobiele mensen in minder toegankelijke stations geholpen?

Kunnen de plannen nog herbekeken worden met betrekking tot een grotere toegankelijkheid van het station?

05.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, Infrabel staat in voor het beheer van de perrons in 545 stations en stopplaatsen waarvan de meeste uitgerust zijn met twee of meer perrons. Het toegankelijk maken van al die perrons voor minder mobiele reizigers, inclusief rolstoelen, zou zowel op gebied van uitvoering als van de financiële middelen natuurlijk zeer zware inspanningen vergen. In vele gevallen kan deze toegankelijkheid slechts verzekerd worden door middel van liften, die gevoelig zijn voor vandalisme, zeker in onbewaakte stopplaatsen.

Infrabel heeft ervoor gekozen een netwerk uit te bouwen van ongeveer 100 stations die integraal toegankelijk gemaakt worden en voldoende geografisch gespreid zijn om het voor- en het natransport tot een minimum te beperken.

Voor de lijn 36 tussen Leuven en Brussel worden er liften vooropgesteld naar de perrons van Zaventem, Kortenbergh en Herent. In de stations die zijn uitgerust met een mobiele laadhelling wordt er door personeel van de spoorwegoperator bijstand verleend om de minder mobiele reizigers op het perron en op de trein te helpen. Op de perrons die niet toegankelijk zijn en in onbewaakte stopplaatsen is er in principe geen bijstand.

Voor de onbewaakte stopplaats Nossegem zal de toegang naar de perrons uitsluitend via trappen mogelijk zijn. Voor blinden en slechtzienden, die ook tot de groep van minder mobiele reizigers behoren, is het wel voorzien dat de perronrand en de trappen worden beveiligd door een noppenstrook.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Samengevoegde vragen van

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

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

06 Questions jointes de

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

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

De **voorzitter**: De heer Van Hecke is afwezig, want hij is vader geworden.

06.01 Dalila Douifi (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, sinds de nieuwe dienstregeling bij de NMBS zijn er – ik hoef het u niet te vertellen – veel klachten over heel wat lijnen binnengelopen. Die klachten rollen nu bij de ombudsman en bij u binnen; ook op lokaal en regionaal niveau stromen er klachten en reacties van reizigers binnen, dus zeker niet alleen bij mij. Om die reden wilde ik in de commissie eens tot bij u komen met een vraag inzake de problemen met de dubbeldekrijtuigen op de lijn Tongeren-Hasselt-Blankenberge/Knokke.

Kort zal ik overlopen over welke problemen het precies gaat. Het was de bedoeling dat de reizigers vanaf de nieuwe dienstregeling meer comfort zouden krijgen, maar tot nu toe is de dienstregeling eigenlijk aanleiding tot dagelijkse stress wegens gemiste verbindingen, geen of onvoldoende plaats en vertragingen. In plaats van comfortverhoging door de invoering van die nieuwe regeling en nieuwe treinen, is het omgekeerde aan het gebeuren.

In een eerste periode liep de trein vertraging op, tot een half uur ongeveer, en/of dienden de reizigers met bestemming Blankenberge in Brugge uit te stappen, waar de trein doorreed naar Knokke. Omdat de problemen inzake ontkoppeling niet opgelost geraken, heeft de NMBS een nieuwe maatregel genomen. De trein wordt nu niet meer ontkoppeld in Brugge. De dubbeldekrijtuigen rijden nu rechtstreeks door naar Knokke, terwijl de reizigers naar Blankenberge moeten overstappen op een oude boemeltrein.

Meer nog, mevrouw de minister, de rechtstreekse trein Blankenberge-Brussel en omgekeerd, is ondertussen ook tijdens de piekuren afgeschaft. Vroeger was er wel altijd een rechtstreekse trein Brussel-Brugge-Blankenberge of Brussel-Blankenberge tijdens de piekuren. Toen was er natuurlijk nog geen sprake van de dubbeldeksrijtuigen.

De vermindering van het comfort voor de reizigers heb ik reeds aangehaald, onder andere omdat er een tekort aan zitplaatsen is. Het probleem wordt nog groter, omdat Blankenberge in de vakanties een trekpleister voor toeristen is.

Ik krijg via mail ook klachten en opmerkingen dat de boemeltrein tussen Brugge en Blankenberge veel te snel na aankomst van de trein Brussel-Brugge vertrekt. De boemeltrein vertrekkende vanuit Brugge naar Blankenberge, zou drie minuten wachten en dan onmiddellijk vertrekken naar Blankenberge. Dat betekent in concreto dat de trein niet wacht op de aansluiting met de trein uit Brussel.

Dat is een beknopt overzicht van wat men daar dagelijks meemaakt en wat tot steeds meer problemen en klachten leidt. Ik ben blij dat we het hier even kunnen aankaarten, mijnheer de voorzitter.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal specifieke vragen.

Ik twijfel er ondertussen niet meer aan dat u op de hoogte bent van de problemen, want mijn vraag is al een tijdje geleden ingediend.

Ten tweede, waarom is er maar in een trein per uur naar Blankenberge voorzien, wat niet het geval is voor de stad Knokke? Behoort een verhoging van de frequentie tot de mogelijkheden, zodat, indien mensen de trein missen door vertragingen, zij niet zo lang hoeven te wachten, in elk geval minder dan een uur?

Ten derde, binnen welke termijn denkt de NMBS de problemen in verband met de veelvuldige vertragingen en de ontkoppelingsproblemen te kunnen oplossen? Mevrouw de minister, wat ik u nog wil meegeven, voor zover het nieuw voor u zou zijn, is dat de machinisten en de treinconducteurs zelf vertellen aan de klanten dat men eigenlijk al heel lang wist van de ontkoppelingsproblemen. De terechte reactie van de reizigers is dan natuurlijk dat er wel heel veel tijd verloren is gegaan om daar iets aan te doen.

Ten vierde, in hoeverre is het mogelijk om de rechtstreekse trein te laten doorrijden naar Blankenberge en

een andere trein naar Knokke in te leggen, tenminste als dat opportuun is als er minder reizigers naar Knokke zijn? De huidige dubbeldekstreinen kampen immers met een probleem bij de stopplaatsen in Heist en Duinbergen wegens de te korte perrons.

Ik kom dan tot mijn laatste vraag. Wat is qua passagiers de verbinding met het grootste aantal reizigers, Brugge-Blankenberge of Brugge-Knokke?

06.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, sinds 9 december wordt de relatie IC Knokke-Blankenberge-Hasselt-Tongeren bediend met de rijkstrijtuigen M6 en de locomotieven type 27 met een automatische koppeling in plaats van de motorstellen type 96, waardoor de capaciteit qua zitplaatsen is gestegen naar 1.214 plaatsen in plaats van 848 plaatsen. De indienststelling van nieuw materieel is altijd een delicaat gegeven op operationeel vlak. Ze vergt scholing van het personeel dat het moet bedienen zoals bestuurders, treinbegeleiders, stationspersoneel, depanneerders en werkplaatspersoneel.

Alle bedienden hebben uiteraard de nodige opleiding en initiatie genoten, maar ervaring kan natuurlijk pas worden opgedaan op het moment waarop de commerciële exploitatie van start gaat. Dat is trouwens de reden waarom het gebruik van dat nieuwe materieel werd beperkt tot enkele treinen van die relatie. Ik zou zeggen dat dat zeer voorzichtig en zeer vooruitziend was. Bovendien zijn de automatische koppelingen op technisch vlak zeer gevoelig en vereisen ze speciale aandacht met betrekking tot de bediening en behandeling. Veiligheid staat bij ons altijd prioritair voorop. Het ontkoppelingssysteem werd tijdens de maand juni uitgetest, zowel door de NMBS als door andere organismen die het dossier moeten klaarmaken voor de toelating van het rollend materieel op het Belgisch spoorwegnet.

Als gevolg van de operationele problemen werd sinds december 2007 een aantal maatregelen genomen zoals technische bijstand en opleiding van bestuurders. In eerste instantie kon als gevolg van die maatregelen dan ook een verbetering worden vastgesteld wat de ontkoppelingen of koppelingen betreft. In 80% van de gevallen verloopt dat zonder problemen. Het minste incident bleek echter aanzienlijke gevolgen te hebben voor de regelmaat van de lijn. Vandaar dat het ook zo serieus werd opgevolgd.

Daarom had de NMBS beslist om vanaf 4 februari tijdelijk de ontkoppelingen en koppelingen op te schorten en de relatie te bedienen met een vast stel van tien rijkstrijtuigen tussen Knokke en Hasselt, aangevuld met een pendeltrein tussen Blankenberge en Brugge. Sindsdien werden verdere technische analyses uitgevoerd en een aantal verbeteringen aangebracht aan het automatisch koppelingssysteem, in nauwe samenwerking uiteraard met de constructeur, in dezen Bombardier.

De NMBS zal de aangebrachte verbeteringen evalueren om de passende beslissingen te nemen op het stuk van de exploitatie van de IC-relatie, met als doelstelling de betrouwbaarheid te verbeteren. Bombardier heeft de studie gerealiseerd en heeft nooit bezwaren geuit betreffende de technische haalbaarheid van het installeren van een automatische koppeling op een locomotief. Dat is ook gebleken tijdens de realisatie van het project. Het gewicht van de koppeling speelde op de weerstand van de locomotiefbak geen enkele rol.

Op 7 oktober 2004 werden 19 automatische koppelingen besteld bij Bombardier om 19 locomotieven type 27 uit te rusten voor de IC-relatie. Er was tevens gepland om 18 bijkomende automatische koppelingen te bestellen en om 18 extra locomotieven T27 uit te rusten voor andere relaties. De bestelling is, gelet op de lopende evaluatie, nog niet geplaatst en is dan ook momenteel opgeschort.

Zowel naar Blankenberge als naar Knokke is er 1 trein per uur, net zoals in normale omstandigheden met de ontkoppeling in Brugge het geval is. De navettetrein naar Blankenberge zal altijd wachten op aankomst van de trein in Brugge om aansluiting te verzekeren. Indien de trein uit Brussel echter meer dan een half uur vertraging heeft, wordt er toch beslist om de trein naar Blankenberge te laten vertrekken om de reizigers die zich reeds op de trein bevinden, niet nodeloos nadeel te berokkenen. In die gevallen hoeven de reizigers naar Blankenberge dan ook geen uur te wachten op de volgende aansluiting.

De NMBS geeft er de voorkeur aan om de rechtstreekse treinen door te laten rijden naar Knokke, gelet op de betere opstapmogelijkheden voor de reizigers naar Blankenberge. De reizigers naar Blankenberge beschikken immers over 10 minuten overstaptijd, terwijl de reizigers naar Knokke, slechts over vijf minuten overstaptijd zouden beschikken, indien de trein naar Blankenberge door zou rijden.

Zowel de verkoopcijfers als de tellinggegevens wijzen op een ongeveer gelijkaardig aantal reizigers naar Knokke als naar Blankenberge op weekdagen. Voor de paasvakantie en voor de weekends wordt in een

grotere samenstelling van de treinen die naar Blankenberge rijden, voorzien.

06.03 Dalila Douifi (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Heb ik goed begrepen dat er een bestelling is opgeschort wegens technische problemen die men ondertussen op die lijnen heeft ondervonden?

06.04 Minister Inge Vervotte: (...) De bestelling werd geplaatst op 7 oktober 2004. Aangezien er nu evaluaties lopen, heeft de NMBS inderdaad beslist om de verdere bestelling op te schorten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag werd al enige tijd geleden ingediend en dus is de actualiteitswaarde al enigszins verminderd.

Het was niettemin even schrikken, toen op 25 maart 2008 in het station Antwerpen-Centraal een brand uitbrak. Antwerpen-Centraal is nog een gloednieuw station. In 2007 maakten wij immers de heropening van het station mee. Dat in het station nu reeds een dergelijke brand kon uitbreken, was bijgevolg even schrikken.

De brand brak blijkbaar in een technische ruimte op niveau -0,5 uit. De schade zou volgens de NMBS-woordvoerder in die dagen honderdduizenden euro belopen.

De oorzaak was toen nog niet gekend. Ik vermoed echter dat een en ander ondertussen wel al duidelijk is geworden.

Mevrouw de minister, daarom heb ik een aantal korte, concrete vragen.

Wat waren de oorzaken?

Is het precieze schadebedrag ondertussen gekend?

Worden voornoemde kosten door de verzekering gedekt?

07.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, er is eensgezindheid over de vaststelling dat de brand in het lokaal voor de no-breakinstallaties is ontstaan. No-breakinstallaties bestaan essentieel uit accu's en uit omvorming- en stuurapparatuur. Ze voorzien in de continuïteit van de elektrische voeding bij stroompannes.

Het groot aantal deskundigen dat voor de verschillende partijen optreedt – NMBS Groep, aannemers, leveranciers en verzekeraars – is het onderling niet eens over het vermoeden dat de oorzaak van de brand ook aan de no-breakinstallaties kan worden toegeschreven.

Een antwoord op de vraag naar het schadebedrag zou voorbarig zijn. Slechts een van de verschillende schadeposten is gedeeltelijk gekend, namelijk de opruiming- en reinigingskosten in lokalen in de nabije omgeving van het lokaal met de no-breakinstallatie.

De bouwverzekering was voor bedoelde, nieuwe installatie al sinds 31 december 2007 verstreken. Voor de opgeleverde werken kan, afhankelijk van het totale bedrag van de schade, mogelijks een beroep op de algemene patrimoniumverzekering worden gedaan, doch alleen voor de werken die al voorlopig werden opgeleverd.

De tussenkomst van de patrimoniumverzekering vereist dat de schade meer dan 1,5 miljoen euro bedraagt. Vandaag bestaat er geen zekerheid dat het bedrag van de schade effectief genoemde drempel zal overschrijden.

07.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

We zullen dus nog even moeten wachten om de definitieve afloop van de brand te kennen.

Ik stel wel vast dat de gevolgen van de brand vrij beperkt zijn gebleven. De noodplannen zullen dus wellicht goed hebben gewerkt.

Het blijft niettemin frappant dat de brand is kunnen uitbreken in een gloednieuw station met gloednieuwe technische installaties. Wij moeten het geval dus verder opvolgen en nagaan waar de verantwoordelijkheden liggen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Samengevoegde vragen van**

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

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

08 **Questions jointes de**

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

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

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, collega's, mevrouw de minister, de HSL-werken tussen Antwerpen en Nederland, de zogenaamde HSL-Noord, zijn al lang bezig en zijn ondertussen ook al enige tijd afgewerkt aan Belgische zijde. De datum van indienstneming is nog steeds niet helemaal duidelijk. Bij het begin van de werken werd zelfs gezegd dat midden 2005 de eerste treinen zouden rijden. Het is ondertussen vrij duidelijk dat die datum niet is gehaald. Nog altijd blijven er vraagtekens bestaan.

Enkele weken geleden verklaarde uw Nederlandse collega, minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings, dat de ingebruikneming van de HSL nog maar eens een jaar zou worden uitgesteld tot eind 2009 in de plaats van eind 2008. De oorzaak zou liggen in het feit dat er nog altijd problemen zijn met het veiligheidssysteem. Er werd ook melding gemaakt van stofhinder die een veilige doortocht door een tunnel op Nederlands grondgebied onmogelijk zou maken.

Al met al wordt het toch een beetje lachwekkend dat er telkens nieuwe oorzaken ontstaan voor de vertraging van de ingebruikneming van deze lijn. We spreken dan wel over het stuk op Nederlands grondgebied maar het is toch ook belangrijk voor de HSL-verbindingen vanuit ons land.

Vandaar mijn vragen, mevrouw de minister. Kloppen deze berichten? Wie is hiervoor verantwoordelijk? Hoe hoog raamt de NMBS de supplementaire schade die wordt opgelopen met het nieuwe uitstel bij gebrek aan het kunnen aanbieden van treinreizen op die lijn? Kan en zal de NMBS schadeclaims indienen bij de verantwoordelijken voor het uitstel?

Tot slot, ik kan het natuurlijk niet laten om te vragen of er consequenties zijn met betrekking tot de voorstadsdienst Antwerpen-Brecht. De problemen met het Europees veiligheidssysteem ESTC zijn al langer gekend zodat het moeilijk is om dat te implementeren. Er zou een voorlopige oplossing worden uitgewerkt voor het traject Luchtbal-Brecht via het klassieke veiligheidssysteem. Het is evenwel niet duidelijk of Infrabel daarvoor al toestemming heeft gegeven. Ook daar wou ik dus nog even vragen naar de stand van zaken.

08.02 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij eigenlijk aan bij de analyse van collega Van den Bergh.

Ik wil bijkomend nog zeggen dat er ook een initiatief is geweest van de Antwerpse gedeputeerde Inga Verhaert en haar Nederlandse collega Steffens. Zij hebben er enerzijds voor gepleit om langere treinstellen in te zetten en in een bijkomende stopplaats te voorzien in Brecht.

Dat werd trouwens reeds aangehaald.

Het doortrekken van lijn 12 voor het goederenvervoer, zoals gesuggereerd werd, zou ook voor meer capaciteit moeten zorgen op lijn 12, richting Nederland. U hebt ook aangekondigd dat er vanaf juni 2008 treinen zouden rijden op de hogesnelheidslijn. Ik heb daarover de volgende vragen.

Ten eerste, kunt u nog steeds bevestigen dat die timing gehaald wordt en dat er dan een betere dienstverlening komt voor de mensen in het noorden van Antwerpen?

Ten tweede, hebt u overleg gepleegd met Infrabel over dit dossier? Zo ja, wat is het standpunt van Infrabel?

Ten derde, bent u van mening dat de dienstverlening voor de Antwerpenaren voldoende is en dat er geen capaciteitsproblemen zijn op lijn 12? Zo nee, welke maatregelen wilt u eventueel nemen om tegemoet te komen aan de capaciteitsproblemen?

Ten vierde, kunt u een timing geven voor het doortrekken van lijn 11?

Ten vijfde, hebt u reeds overleg gepleegd met Antwerps gedeputeerde Inga Verhaert of haar Nederlandse collega? Zo nee, bent u van plan om dat te doen, zodat alle betrokken partijen gehoord kunnen worden?

08.03 Minister **Inge Vervotte**: De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings, heeft op 1 april 2008 in de Nederlandse Tweede Kamer meegedeeld dat de infrastructuur van de HSL-Zuid sinds 1 april 2008 is opengesteld voor testen. Indien de testen goed verlopen, is de beoogde aanvangsdatum voor het vervoer via de HSL 1 oktober 2008, met een kans van 50% op een overschrijding van een tot twee maanden. Vanaf het moment dat de hsl definitief in gebruik wordt genomen, is het noodzakelijk dat al het treinmateriaal onder het beveiligingssysteem ERTMS niveau II opereert.

De Nederlandse vervoerder HSA wordt echter geconfronteerd met aanzienlijke vertragingen bij de aflevering van materieel dat volledig geschikt is voor het ERTMS-beveiligingssysteem. Het geschikt maken van het materieel voor het ERTMS level twee-beveiligingssysteem door de fabrikant Bombardier, de homologatie en de toelating van dit materieel verlopen moeizamer dan voorheen werd aangenomen.

Volgens de planning van Bombardier zou ten vroegste vanaf mei 2009 voldoende materieel aanwezig zijn om internationaal vervoer mogelijk te maken. Het gaat hier om Traxx-locomotieven, die ten hoogste tijdelijk voor het internationaal vervoer op de HSL tussen België en Nederland zouden worden ingezet. Het materieel V250 Albatros, dat de Beneluxtrein moet vervangen en door de NS en de NMBS is aangekocht bij AnsaldoBreda, zal pas ten vroegste vanaf juli 2009 in voldoende mate beschikbaar zijn om het internationaal vervoer tussen Brussel en Amsterdam te verzekeren.

Uit recente informatie blijkt tevens dat de testen van de compatibiliteit tussen de infrastructuur en de trein en de daaropvolgende vrijgave door de SNCF van de ERTMS-treinapparatuur van de Thalys tot vertragingen in de definitieve oplevering van de Thalys-treinstellen zal leiden.

Ook dit materieel zou ten vroegste commercieel inzetbaar zijn in het voorjaar van 2009.

Gezien zowel de huidige Benelux- als de Thalystreinen tussen Brussel en Amsterdam kunnen blijven rijden, bestaat de supplementaire schade ingevolge het nieuwe uitstel uit een inkomstenderving die het gevolg is van het feit dat de voorziene reizigersgroei op deze route niet kan worden gerealiseerd.

Er kan op dit ogenblik geen schadeclaim worden ingediend voor een nog niet gekende inkomstenderving die het gevolg zal zijn van een niet-gerealiseerde reizigersgroei in de periode tot midden 2009.

Om de bediening van de relatie tussen Antwerpen en Noorderkempen te verzekeren vanaf de openstelling van een hogesnelheidslijn van Antwerpen tot de Nederlandse grens bestelde de NMBS meer dan een jaar geleden locomotieven van het type Traxx. De locomotieven Traxx van Bombardier werden door de NMBS gekozen omdat hun ETCF-uitrusting, die trouwens gehomologeerd is op de Betuweritten, in principe maar beperkte aanpassingen zou vergen om op de hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen te kunnen rijden. Het homologatieproces van de locomotieven Traxx begint eind mei en zal rond juni afgerond zijn. Daarom heeft de NMBS aan Infrabel gevraagd om de mogelijkheden te onderzoeken om de diensten tussen Antwerpen en Noorderkempen vanaf de zomer 2008 te kunnen exploiteren met de klassieke

seinrichtingssystemen en om aan de bevoegde overheden in die zin de nodige vergunningen aan te vragen.

Wat oplossingen ten gronde betreft, moet de uitrusting van de HSL-L4 met klassieke seingeving echter op een zodanige manier worden voorzien dat de veiligheid van de lijn op een hoog niveau verzekerd blijft, bijvoorbeeld de koppeling van het brandveiligheidssysteem, enzovoort.

Bovendien moeten deze oplossingen ook beantwoorden aan de Europese regelgeving ter zake. Deze oplossingen kunnen niet op korte termijn worden gerealiseerd.

Tijdelijke oplossingen die een kortere realisatietijd vergen, resulteren ook in een lager veiligheidsniveau. Infrabel heeft de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en Belgorail geconsulteerd in deze zaak.

Alle partijen stellen dat een lager veiligheidsniveau, zelfs voor een tijdelijke oplossing, niet aanvaardbaar is. Ik denk dat het Parlement daar kan inkomen.

Wat de dienstregeling van de treinen in het noorden van Antwerpen betreft, is de capaciteit van de L12 op dit ogenblik voldoende. Zodra de hogesnelheidslijn in dienst is, zal een beperkt aantal rijpaden op de L12 vrijkomen. Dit kan de situatie op de L12 alleen maar verbeteren.

Aangezien er op dit ogenblik geen capaciteitsprobleem is, werd de doortrekking van de L11 naar later verschoven. Mochten er zich capaciteitsproblemen voordoen, kan dit dossier aan Belgische kant op korte termijn opnieuw worden opgestart. Aangezien dit momenteel niet aan de orde is, werd hierover nog geen overleg gepleegd.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Er zijn heel wat verschillende redenen aangebracht voor de vertraging van de ingebruikname.

Ik heb nog een bijkomende vraag over Antwerpen-Brecht of Antwerpen-Noorderkempen. Als ik het goed heb begrepen, heeft Infrabel een soort consultatieronde georganiseerd met de diensten van de FOD Mobiliteit en met andere diensten. Is die procedure nog lopende, of is ze al definitief geëindigd op een nee? Het gaat over het rijden met het klassieke systeem.

08.05 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Van den Bergh, heel de uitleg die ik heb gegeven, heeft te maken met de vraag waartoe elk systeem dient, en welk materiaal, welke opleiding en dergelijke daarvoor nodig zijn. Er is nu gebleken dat er voor bepaald materieel vertraging is in de toestellen. Er werd wel gezocht naar tijdelijke oplossingen om dat toch te kunnen doen. Men heeft toen gezegd dat indien het op een bepaalde manier moest gebeuren, het zelfs voor een tijdelijke oplossing niet aanvaardbaar zou zijn om het veiligheidsniveau te verlagen. Inzake de Traxx en andere, is er volgens mij wel een dossier in gang gezet bij de bevoegde diensten.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Men maakt zich dus sterk dat de Traxx-locomotieven tegen eind juni klaar zullen zijn met hun homologatieprocedure voor het ETCS-systeem of het ERTMS-systeem – ik verwar die twee altijd met elkaar –, zodat in de zomer effectief het station Noorderkempen aangedaan kan worden.

08.07 Minister Inge Vervotte: Dat is waartoe de NMBS en Infrabel zich samen ten aanzien van mij geëngageerd hebben.

08.08 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Dan hopen we met u dat men daarin effectief slaagt. De datum is namelijk al een vijftal keer uitgesteld. Ik hoop dat het deze keer eindelijk prijs zal zijn.

08.09 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, veiligheid is natuurlijk het belangrijkste in heel de discussie, dat zal niemand betwisten.

Wat de capaciteit van lijn 12 aangaat, heb ik blijkbaar andere informatie gekregen dan u. Ik zal verder nagaan of er al dan niet capaciteitsproblemen zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

09.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, nous vivons une époque aux enjeux passionnants. Les évolutions écologiques et la raréfaction des énergies fossiles nous poussent, qu'on le veuille ou non, à réfléchir aux solutions innovantes à apporter en termes de développement durable, notamment. Aussi, nous avons tous conscience que le transport ferroviaire se présente de plus en plus, tout particulièrement dans notre pays à forte densité démographique – nous sommes le troisième en Europe! – et au considérable flux de déplacements humains comme matériels, comme l'alternative au transport routier.

Il est donc nécessaire de mettre en oeuvre une politique géostratégique de la desserte et de l'offre ferroviaire tant en direction des passagers que du fret. Il est indispensable aussi de mettre en place des lectures multimodales, permettant notamment de rendre les plus efficaces possibles les déplacements d'hommes et de marchandises.

Il est aussi fondamental de maintenir le réseau ferré partout là où il existe en se mettant dans une lecture prospective. Aussi, est-il surprenant de voir qu'Infrabel déclassé des pans entiers de son réseau, le rendant lacunaire à un moment où il faudrait au contraire le réactiver. Bien sûr, il n'est pas problématique de supprimer des voies là où elles ne sont plus utilisées. Encore faut-il au préalable s'assurer qu'elles ne le seront plus à long terme ou bien qu'en en rendant l'usage plus aisé, elles ne seraient pas mieux et beaucoup plus utilisées.

Ainsi, le Comité consultatif des usagers a souligné que la ligne 45 entre Trois-Ponts, Malmédy et Waimes est en cours de démontage alors qu'un fort trafic de pondéreux (bois et pierres) et une zone industrielle la jouxtant pourraient avec profit l'utiliser, tout comme l'ont déjà fait des transports exceptionnels en lieu et place de la route. Le Comité consultatif souligne par ailleurs que les itinéraires de déviation en région lilloise ont été démantelés et les reconstruire coûtera fort cher.

Aussi, madame la ministre, pouvez-vous nous dire quels instruments de prospective Infrabel a mis en place pour réfléchir à une gestion à long terme de son réseau et être un élément majeur du développement durable dans notre pays et en Europe? Quels contacts informels a-t-elle pris avec les sociétés ferroviaires des autres pays et à quelles structures de réflexion à l'échelon européen participe-t-elle en matière de développement durable?

09.02 **Inge Vervotte**, ministre: Monsieur le président, dans le cas particulier des lignes 45 entre Waimes et Trois-Ponts et 48 entre Sourbrodt et Waimes, le trafic ferroviaire est repris en 1989 sous une forme restreinte à la suite d'un accord entre la SNCB et la Commission interministérielle pour les Chemins de fer (CICF) sur la répartition des coûts d'entretien.

B-Cargo devait s'acquitter pour le trafic commercial d'une redevance couvrant l'usage de l'infrastructure auprès de la CICF.

Actuellement, tout trafic a disparu sur ces lignes puisque la CICF a confirmé, le 2 février 2006, la levée du statut de "lignes maintenues" pour ces deux lignes; les circulations touristiques de la Vennbahn sont terminées depuis 2001 et, le 22 janvier 2004, B-Cargo a résigné le contrat avec la scierie Pauls.

L'accessibilité vers l'Allemagne via la ligne 45A a été supprimée suite au démontage des voies sur le territoire allemand.

Infrabel ne dispose pas des moyens suffisants pour maintenir en état toutes les lignes non utilisées. Compte tenu de la dégradation progressive de l'infrastructure, le démontage des voies est en pratique la première étape avant la réutilisation de l'assiette, même pour la réouverture de la ligne, comme le montre l'étude sur la réouverture du tronçon frontière de la ligne 154 Dinant-Givet.

En bon gestionnaire, il est donc préférable de démonter une ligne avant que l'état de l'infrastructure n'augmente fortement les coûts de démontage; or la convention RAVel avec la Région wallonne prévoit la prise en charge des surcoûts par le demandeur.

Par contre, pour préserver l'avenir, il est fondamental de préserver la continuité de l'assiette des lignes.

La propriété de l'assiette des lignes qui ne sont plus exploitées est répartie entre Infrabel et la SNCB-Holding. Infrabel ne souhaite pas aliéner l'assiette des lignes désaffectées dont elle est propriétaire, après démontage des voies.

Dans le cadre de la convention RAVel avec la Région wallonne, gérée par la SNCB-Holding, l'assiette des lignes dont les voies sont démontées n'est pas aliénée, mais fait l'objet d'un bail emphytéotique.

Plusieurs exemples montrent qu'Infrabel se soucie du maintien de l'assiette des lignes déposées. Cela a permis de remettre en service la ligne 147, d'envisager positivement la réouverture d'une partie de la ligne 136 et du tronçon Quiévrain-France en ligne 97.

En particulier, Infrabel a gardé l'assiette des tronçons frontières de la ligne 154 Dinant-Givet et de la ligne 48 Raeren-frontière pour préserver l'avenir, compte tenu des projets de réouverture.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je suis très satisfait de votre réponse. Je peux comprendre l'argument technique qui consiste à dire que cela coûtera moins cher de démonter avant de rouvrir. Mon inquiétude portait sur le fait qu'on a parfois privatisé des assiettes, ce qui rend impossible, à terme, la réouverture en fonction de l'évolution démographique et économique.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

10 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement des travaux dans le tunnel de la gare de Frameries" (n° 4443)**
- **M. Éric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'inondation du tunnel reliant les voies ferroviaires à la gare de Frameries suite aux intempéries" (n° 4481)**

10 Samengevoegde vragen van

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staat van voortgang van de werken aan de tunnel van het station van Frameries" (nr. 4443)**
- **de heer Éric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overstrooming van de voetgangerstunnel in het station van Frameries door het noodweer" (nr. 4481)**

Le **président**: M. Thiébaud est excusé.

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, le tunnel sous voies de la gare de Frameries a été complètement inondé du mardi 3 mars au jeudi 7 mars 2008. Alors que le problème semblait résolu en fin de semaine, 20 cm d'eau y stagnaient encore le lundi matin suivant, rendant évidemment impossible le passage par ce tunnel.

La société spécialisée intervenue sur place pour déboucher un siphon ayant été appelée sur un autre de ses chantiers avant d'avoir pu curer un bassin et un caniveau en amont de ce siphon, Infrabel a alors déclaré chercher une entreprise disposant du matériel adéquat pour effectuer le travail nécessaire.

Par ailleurs, une source située à proximité du couloir sous voies aboutissait au pied des escaliers qui mènent au tunnel. La ville de Frameries a indiqué vouloir essayer, sur base de ses plans, d'en identifier l'origine, pour pouvoir la dévier.

Madame la ministre, ma question a été déposée le 7 avril et voici près d'un mois que les faits se sont déroulés. Pouvez-vous nous indiquer si les travaux nécessaires à la mise en service sécurisé de ce tunnel ont bien été menés à terme et de manière durable pour le confort des usagers?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le couloir sous voies du point d'arrêt de Frameries a été endommagé à la suite de la tempête et des pluies très importantes qui ont frappé la région

de Mons-Borinage dans la nuit du 10 au 11 mars dernier.

Les pompiers et les services communaux de Frameries ainsi que le personnel d'Infrabel sont intervenus et ont travaillé sans relâche pour pomper l'eau du couloir sous voies qui dévalait sur des centaines de mètres le long des voies en pente jusqu'à la rampe d'accès à ce couloir, pour pomper l'eau du ruisseau de part et d'autre des voies et pour rétablir l'évacuation de l'eau du couloir.

Pendant l'inondation du couloir, il était possible d'utiliser le passage supérieur de la voie ferrée pour franchir les voies en toute sécurité. Le trajet était certes plus long, mais cela supprimait le risque de traverser les voies. C'est ainsi que du personnel de la permanence de la brigade de nettoyage du service réseau et de Securail a été envoyé sur place durant les heures de circulation des trains afin de canaliser la clientèle vers le pont et de veiller à ce qu'aucun voyageur ne traverse les voies.

Il faut noter que le couloir sous voies a été inondé une seconde fois du fait d'un acte de malveillance par des tiers. Infrabel est bien consciente des désagréments qui ont été occasionnés à ses clients lors de ces inondations. Aussi, elle met tout en œuvre pour éviter que cela ne se reproduise à l'avenir.

Il convient de souligner que les travaux de grand entretien du couloir sous voies de Frameries ont été réalisés en 2006, y compris le nettoyage de la canalisation et du siphon. En outre, ce couloir sous voies est entretenu chaque semaine par la brigade de nettoyage du service réseau. À cette occasion, les évacuations d'eau sont nettoyées. Dès lors, le couloir est de nouveau propre et est remis en bon état.

C'est la première fois depuis au moins trente ans que le couloir sous voies de Frameries est inondé de façon aussi importante. L'eau provient du ruisseau du Temple qui traverse la ligne 96 dans un tuyau équipé d'un siphon. Il est apparu que c'est parce que ce dernier était bouché que de l'eau s'est déversée le long des voies. L'examen du réseau et de ses abords montre que deux éléments extérieurs à Infrabel pourraient expliquer pourquoi ce siphon s'est bouché.

D'abord, des travaux importants ont été exécutés récemment sur le terrain longeant la ligne 96, et sur lequel aucune herbe ne pousse encore. Sans protection végétale, de la terre pourrait avoir été entraînée par l'écoulement de l'eau dans le siphon. De plus, des débris divers encombrant le réseau voisin des voies. Infrabel va donc essayer de déterminer les responsabilités dans cette affaire.

10.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, la ministre a parfaitement répondu à ma question. Je l'en remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

11.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, ayant pris le train de 9.32 heures en partance de Braine-le-Comte et en direction de Bruxelles-National-Aéroport, j'ai été surpris de n'entendre qu'une seule annonce en néerlandais en gare de Hal. Si je connais le règlement qui permet d'annoncer les informations concernant le train uniquement dans la langue du lieu où l'on se trouve, ce qui soit dit en passant ne milite pas pour l'expression d'un pays à la fois uni et multilingue, permettez-moi d'être surpris que dans un train ayant fait tout son parcours en Wallonie, le chauffeur du train ne se donne pas la peine de faire son annonce également en français à l'intention des voyageurs montés précédemment. Ou en anglais, car il y a également le Shape qui se trouve à Casteau.

Au nom de quoi une telle inégalité de traitement est-elle appliquée aux voyageurs dans un train belge, selon qu'ils sont Wallons ou Flamands ou de n'importe quelle nationalité? Chaque jour, le Belge que je suis a de plus en plus l'impression de vivre dans une Belgique en guerre larvée – je précise que ma question date du 7 avril – entre ses citoyens wallons et belges et ses citoyens flamands et uniquement flamands.

Ne serait-il pas souhaitable, au nom de l'unité de la nation, que je prône même si c'est difficile, que partout dans les trains les annonces soient faites dans les langues parlées dans le pays, quel que soit le lieu où l'on

se trouve? Je crois que cela se passe ainsi en Suisse. Que pouvez-vous faire pour que cela devienne réalité ici?

11.02 Inge Vervotte, ministre: La SNCB, en tant qu'organisme national, est soumise aux lois linguistiques en matière administrative. Les annonces à bord d'un train doivent être faites dans la langue de la Région dans laquelle le train circule ou stationne. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, les annonces doivent obligatoirement être bilingues.

La Commission permanente de contrôle linguistique autorise uniquement une dérogation pour les trains du trafic international, à condition que les trois langues nationales belges soient au moins utilisées. Il est naturellement conseillé aux accompagnateurs de train à titre commercial et dans la mesure de leur possible de circuler dans le train afin de fournir aux clients les informations nécessaires dans leur langue. Je suis d'accord avec vous.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Il serait souhaitable qu'en Europe les langues principales soient parlées dans toutes les gares. Les populations européennes voyagent de plus en plus et ne connaissent pas nécessairement toutes les langues.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je passe de Frameries à Charleroi, vous voyez comme le Hainaut est grand.

Le **président**: Si vous considérez la gare de Mons comme étant une petite gare autour de Charleroi ...

12.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, pour abonder dans le sens du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB, je dois vous interpellier sur le fait que si la SNCB travaille à l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les grandes gares et de son réseau, bien peu est fait pour assurer le confort minimum des usagers dans les petites gares: des salles d'attente condamnées là où les guichets sont fermés sans alternative d'abri confortable, des escaliers d'accès aux quais parfois étroits et mal positionnés, des passages souterrains mal entretenus, poussant certains usagers à traverser les voies au péril de leur vie afin d'attraper leur correspondance.

Ainsi en va-t-il des petites gares du périmètre de Charleroi et de leurs 3.000 usagers pour lesquels un avis resté sans suite a été donné en 2006 par le Comité consultatif des usagers.

Aussi, madame le ministre, j'aimerais savoir ce qu'à la lumière de ces nouvelles interpellations, la SNCB compte faire pour les usagers des petites gares et notamment de celles autour de Charleroi.

12.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Flahaux, à la suite de l'avis "Cathédrales ferroviaires et petites gares", le groupe SNCB a adressé au Comité consultatif des usagers la réponse suivante.

Il y a tout d'abord lieu de préciser que le projet de Gosselies ne consiste pas en premier lieu à construire un bâtiment de gare mais consiste principalement à la réalisation de travaux en vue de la création d'un nouveau tronçon de ligne permettant de desservir l'aéroport de Charleroi.

De plus, contrairement à la situation négative décrite, la direction Patrimoine a investi ces dernières années des montants non négligeables dans ces gares carolorégiennes. La première phase de réaménagement de Charleroi-Sud s'est terminée fin 2006: salle des pas perdus et aile côté Namur. Elle continuera dans les prochaines années.

Le bâtiment voyageurs de Fleurus est en cours de rénovation. La rénovation du bâtiment voyageurs de

Tamines est sur le point de se terminer. D'autres études sont en cours ou sur le point de débiter, par exemple concernant Lobbes et Châtelet.

Elle a également investi ces dernières années dans les parkings de Châtelet et Luttre, ainsi que de Charleroi-Sud et Marchienne-au-Pont où des travaux sont en cours.

En outre et de manière plus générale, en sus du rehaussement des quais, les plus petites gares et les points d'arrêt sont également l'objet de l'attention d'Infrabel qui souhaite en particulier mettre l'accent sur la pose d'abris supplémentaires. Ceci permet notamment une meilleure répartition des voyageurs et, par ce biais, contribue à la régularité des trains. Infrabel prévoit ainsi de moderniser les quais des haltes du réseau à l'occasion de travaux sur les voies.

Enfin une précision à propos de Thuin et Landelies, les anciens bâtiments de ces deux gares ont été aliénés à l'administration communale.

12.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, les petites gares, voire les moyennes, sont souvent fermées en soirée, alors que des trains circulent encore. Il serait dès lors positif, pour toute une série de gares, d'avoir un système de distribution permettant d'acheter son ticket à cet endroit, comme cela existe dans d'autres pays. En Belgique, ce n'est pas toujours possible. Cela pourra faire l'objet d'une autre discussion.

12.05 Inge Vervotte, ministre: Je tiens simplement à dire que ce point figure dans le nouveau contrat de gestion et qu'il retiendra notre attention.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, dans la nuit du 21 au 22 mars 2008, une automotrice a été vandalisée en gare de Braine-le-Comte, ses extincteurs vidés à l'intérieur, sur ses parois et ses sièges, nécessitant une immobilisation de cet outil et son rapatriement dans les ateliers de la SNCB à Mons à des fins de remise en état, la rendant indisponible pendant plusieurs jours et entraînant des coûts élevés de remise en service.

Madame la ministre, des événements de plus en plus graves se produisent dans des gares laissées sans surveillance la nuit: dégradation de motrices et de wagons, vandalisme sur des abris pour voyageurs et leurs parois de verre, atteinte aux caténaires et aux objets métalliques à des fins de vol. Tout ceci a un coût, en termes financiers mais aussi en termes de qualité du travail des salariés de la SNCB ou de service aux usagers. Les petites crapules qui ont vandalisé l'automotrice étaient allées jusqu'à essayer de la mettre en route.

Quelle politique la SNCB compte-t-elle mettre en œuvre pour mettre fin à ces exactions?

13.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Flahaux, au sujet des événements de la nuit du 21 au 22 mars 2008 auxquels vous faites allusion, nous tenons à signaler que le personnel de la gare a dénoncé les faits à 23.54 heures au 'Security operation center' du 'Corporate security service' de la SNCB Holding. L'opérateur du 'Security operation center' (SOC) a relayé directement les informations vers la police fédérale, notamment vers le 'Centre d'information et de communication' (CIC) du Hainaut, dès 23.56 heures.

Aucun feedback n'a été donné par le CIC Hainaut. Le personnel de la gare a averti le SOC du fait que la police locale est intervenue à Braine-le-Comte à 01.10 heures, soit une heure et seize minutes après que les faits ont été constatés. Les auteurs avaient naturellement pris la fuite.

Le groupe SNCB est conscient des faits de dégradation, de vandalisme et de vol de câbles de cuivre qui se déroulent la nuit sur le réseau ferroviaire. Le 'Corporate security service' de la SNCB Holding va engager prochainement un conseiller pour sa cellule de prévention et d'analyse dont la tâche sera de réaliser une

analyse stratégique de tous ces phénomènes délictueux se déroulant sur le réseau ferroviaire. Cette analyse devrait permettre de déterminer les endroits sensibles et d'entamer des actions ciblées par le service de sécurité ferroviaire Securail en coordination avec les services de police.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Pour compléter l'information, les agents de Securail qui m'ont fait visiter cette automotrice m'ont affirmé que dans les gares du Brabant wallon équipées de caméras de surveillance, les problèmes ont diminué de 40%. C'est une bonne politique que vous menez en la matière.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

14.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vais vous parler de deux petits villages que vous ne connaissez peut-être pas encore et qui sont situés près de la frontière française. Ils sont très bucoliques et je vous conseille de les visiter. Je suis d'ailleurs prêt à vous accompagner si vous le désirez, ce serait pour moi un honneur. Si le ciel bleu est au rendez-vous, la visite sera encore plus agréable.

Le **président**: Mme la ministre pourrait aussi aller prendre un petit café bien chaud à Bergues.

14.02 Jean-Luc Crucke (MR): Cela pourrait effectivement se faire. Je constate, monsieur le président, que vous faites preuve de beaucoup d'imagination aujourd'hui.

Madame la ministre, je voudrais vous parler du TGV qui traverse ces villages. Comme c'est souvent le cas pour tout projet économique important, la construction du TGV a eu des conséquences environnementales, écologiques et est à l'origine d'un certain nombre de difficultés.

Ici, le passage du TGV est considéré comme une sorte de "mur imperméable" que l'eau ne peut traverser, ce qui n'est pas sans conséquence d'un point de vue agricole. Vous savez que l'eau s'écoule toujours vers le bas et emprunte le chemin le plus rapide. Ce qui explique une déviation des eaux, déviation qui serait responsable de l'inondation de ces villages. Autrement dit, le TGV serait responsable des dites inondations.

Le député permanent en charge de la problématique Gérald Moortgat est intervenu. Il s'est rendu sur le terrain avec une série d'experts et a constaté le problème. La SNCB Holding a été invitée à participer à une réunion.

Mes questions sont les suivantes.

1. Votre administration est-elle au courant de ce dossier?
2. A-t-elle connaissance du problème particulier auquel sont confrontés les habitants de ces villages?
3. La SNCB assistera-t-elle aux réunions auxquelles elle sera conviée?
4. Si oui, reconnaît-elle sa responsabilité, même partielle, du problème?
5. Quelle est votre analyse du dossier?

Madame la ministre, je comprends très bien que vous ne puissiez vous prononcer aujourd'hui quant à l'éventuelle responsabilité de la SNCB. Je voudrais simplement savoir si la SNCB est prête à se mettre autour de la table pour discuter en vue de tenter de trouver une solution pratique à ce problème.

14.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le problème des inondations des villages de Taintignies et de Willemeau serait récurrent et était déjà connu avant la construction de la ligne à grande vitesse. La construction de la ligne TGV a été réalisée conformément aux exigences du permis d'urbanisme qui intégrait les résultats des études hydrauliques.

Dans ce contexte, plusieurs bassins d'orage ont été réalisés qui absorbent les débits en provenance de la

plate-forme de la ligne ferroviaire et contribuent en outre à temporiser une partie des rejets du bassin du Rieu du Bachy.

L'effet barrière dont la ligne TGV serait responsable n'est pas confirmé par Infrabel. Le tracé de la ligne TGV est parallèle à la ligne de plus grande pente du terrain et le ruissellement des eaux ne serait donc pas perturbé du fait de sa présence.

En conséquence, Infrabel estime aujourd'hui que sa responsabilité n'est point engagée dans la problématique des inondations. Infrabel n'envisage donc pas d'engagement financier de sa part à cet égard.

Au demeurant, Infrabel regrette de n'avoir pas été associé aux études dont il est fait mention et de n'avoir pris connaissance de l'existence des résultats que par le biais des médias. Infrabel souhaite analyser ces études et les comparer aux éléments résultant de l'étude de la construction de la ligne TGV. Infrabel et sa filiale TUC-Rail sont disposés à participer à des discussions sur ce sujet.

14.04 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, c'est une réponse qui a le mérite d'être claire.

Premièrement, le problème n'est pas neuf, il existait avant la ligne TGV.

Deuxièmement, les travaux ont été réalisés dans le respect du permis d'urbanisme.

Troisièmement, je trouve regrettable qu'Infrabel n'ait pas été associé au projet. Même si des portes restent ouvertes, beaucoup se sont déjà refermées.

Je conclurai en disant que si nous allons nous promener ensemble, madame la ministre, il vaut mieux nous promener ailleurs si nous ne voulons pas subir de conséquences négatives!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

15.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, comme c'est toujours le cas, toute innovation technologique a ses partisans et ses détracteurs.

Toujours est-il que, quelles que soient les raisons évoquées, le TGV s'avère aujourd'hui être une réussite. Cette réussite a amené certains à s'interroger sur l'opportunité de l'utiliser pour le transport de marchandises. D'où le projet CAREX qui concurrence – et j'ai envie de dire: tant mieux! – le réseau routier, mais aussi aérien.

Dans le cadre de ce projet, la Belgique est partenaire de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas, et de la Grande-Bretagne. Une ASBL a été créée et devrait prendre la forme d'une société commerciale pour 2012.

Mes questions sont les suivantes.

1. Quelle est la position de la SNCB Holding – qui est partenaire – dans ce dossier?
2. Quelle est la position de l'administration et du cabinet à l'égard de ce dossier? Une matière doit-elle être prise en compte en priorité? Existe-t-il des obstacles d'ordre technique, économique ou politique? Je me suis laissé dire que, comme toujours, le gros problème serait un problème de rentabilité financière par rapport au fameux "sillon". Mais si cela doit permettre de rétablir une équité sur le plan environnemental, économique, je comprendrai difficilement que le "sillon" puisse créer un véritable obstacle. Je voudrais donc avoir votre point de vue sur le sujet.

15.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Crucke, je vais répéter vos propos. L'idée d'organiser un réseau TGV destiné aux marchandises a déjà été étudiée à plusieurs reprises, mais sans résultat probant à ce jour. Les problèmes sont multiples: difficultés techniques, modification du matériel roulant, questions d'infrastructure (lieux de déchargement, par exemple) et mesures de sécurité. Mais, comme vous l'avez dit, le principal problème a trait à la viabilité économique du projet.

La SNCB Holding a participé aux réunions préparatoires du projet CAREX et réfléchit en ce moment à sa contribution à celui-ci.

15.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, comme on dit en anglais – pour éviter tout problème communautaire: "Wait and see".

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

16 Questions jointes de

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

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

16 Samengevoegde vragen van

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

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

16.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, un article du journal "Le Soir" faisait récemment écho de la mise en place du système de tri sélectif au sein de deux gares belges: Bruxelles-Midi et Ostende. L'article mentionne également que les gares de Charleroi-Sud et Ottignies devraient suivre le mouvement.

Je me permets de revenir sur le contrat de gestion encore en vigueur entre l'État et le groupe SNCB qui, j'imagine, fait l'objet de toute votre attention et sur lequel vous travaillez.

Ce contrat de gestion toujours en vigueur prévoyait que, pour la fin 2007, la SNCB Holding équiperait les gares d'Anvers-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Charleroi, Gand-Saint-Pierre, Liège-Guillemins, Louvain, Namur, Ostende et Ottignies de poubelles de tri pour la collecte sélective respectivement des emballages PMC, du papier carton, du verre et des déchets. Ce projet sera évalué au premier trimestre 2008 en vue d'une nouvelle extension.

Il apparaît que certaines gares ont été oubliées lors du lancement de ce projet. Bien que le nombre des gares prévues dans l'actuel contrat de gestion soit logique et repose sur le nombre de voyageurs à destination ou au départ de ces gares, le choix des gares de Bruxelles-Midi, Ostende et plus tard Charleroi-Sud et Ottignies n'apparaît pas plus logique si l'on tient compte de certains critères de fréquentation.

Dès lors, madame la ministre, pouvez-vous nous communiquer les informations suivantes?

- À quel moment toutes les gares listées par le contrat de gestion seront-elles équipées du système de tri sélectif?

- Quels sont les facteurs qui ont engendré ce retard dans la mise en place du tri sélectif?

- Envisagez-vous de recourir à une mesure identique au sein du matériel roulant de la SNCB?

16.02 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, je ne vais pas reprendre le contenu de la question développée par le collègue Lavaux. Personnellement, ce qui m'a interpellée dans cet article, c'est que la SNCB s'attelle au tri sélectif dix ans après que celui-ci ait été imposé au niveau individuel et familial.

Compte tenu du coût de 2.500.000 euros par district sur base annuelle, la SNCB se doit d'évaluer l'aspect économique en plus de l'aspect environnemental.

Au-delà de cette opération pilote de tri sélectif plutôt limitée, un plan global de traitement de l'ensemble des déchets collectés par toutes les entités de l'entreprise est-il prévu?

16.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, la propreté dans les trains et dans les gares s'inscrit parmi les grandes priorités du Groupe SNCB. La SNCB Holding se charge de la collecte et

de l'enlèvement des déchets abandonnés par les visiteurs de 37 grandes gares. La SNCB assure cette mission pour les autres gares et les déchets abandonnés par les voyageurs dans les trains. Finalement, Infrabel s'occupe des points d'arrêt non gardés.

Tous les déchets sont collectés dans des sacs en plastique et déposés dans des conteneurs. Ceux-ci sont loués à des firmes agréées auprès des services régionaux chargés de l'environnement. Ils sont collectés par ces firmes qui acheminent les déchets vers des entreprises de traitement. L'acquisition de poubelles de tri pour la collecte sélective dans les 11 gares mentionnées a fait l'objet d'une adjudication publique. Celle-ci a été lancée par la SNCB Holding en collaboration avec Infrabel, qui devait également en placer sur les quais des 11 gares.

Compte tenu de la procédure publique du choix des poubelles de tri pour la collecte sélective par un comité de sélection, des modifications demandées et du délai de livraison, il a été décidé, pour gagner du temps, d'installer ce système de tri sélectif en plein milieu dans les grandes gares comme Bruxelles-Midi, Ostende, Charleroi et Ottignies.

En ce qui concerne Bruxelles-Midi, l'installation a accusé un retard supplémentaire en raison de l'état d'alerte instauré à la suite d'une menace d'attentat au début de cette année. Par ailleurs, Infrabel a connu quelques problèmes de livraison pour les poubelles à installer sur les quais. Entre-temps, ces problèmes ont été résolus.

Actuellement, le Groupe SNCB mène un projet pilote en matière de collecte sélective de déchets des gares. Au vu des résultats de ce projet découleront de nouvelles directives et, par conséquent, un plan global pour la gestion et le traitement de l'ensemble des déchets assimilés à des déchets ménagers et collectés par les entités du Groupe SNCB.

En ce qui concerne la SNCB Holding, il est prévu dans le projet de nouveau contrat de gestion, actuellement en cours de négociation, que sept gares (Anvers-Central, Liège-Guillemins, Namur, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Gand-Saint-Pierre et Louvain) seront également équipées de poubelles séparées pour la collecte sélective des déchets.

Cette expérience devrait faire l'objet d'une évaluation en vue d'une nouvelle extension du projet. Actuellement, la SNCB n'a pas de projet spécifique visant à installer une récolte sélective des déchets à bord des trains, mais il est clair qu'elle reste attentive à cette problématique et que si des opportunités techniques se présentent, celles-ci seront analysées avec beaucoup d'attention.

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

Finalement, il y a lieu de rectifier des informations parues dans l'article de presse que vous mentionnez. Le coût de la collecte des déchets dans les gares n'est pas de 2,5 millions par district par an, mais de 250.000 euros par district par an. Donc, le coût total annuel est de l'ordre de 1,5 million d'euros et non de 13 millions d'euros comme l'indiquait l'article.

16.04 David Lavaux (cdH): Merci pour cette réponse complète. Je veillerai à la présence de ce volet environnemental dans le nouveau contrat de gestion.

16.05 Valérie De Bue (MR): Je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

17.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, voici un peu plus de deux mois, vous aviez expliqué à cette commission que vous entamiez des négociations avec les partenaires sociaux en vue de définir les conditions de maintien de la continuité du service public sans porter atteinte au droit de grève. Lors de votre

intervention, vous nous aviez promis de faire rapport de l'évolution des discussions au sein du Comité A dans le mois.

Il est vrai que la situation politique a été quelque peu particulière ces dernières semaines. Néanmoins, il me semble que le moment est venu de faire le point, comme promis.

En complément, madame la ministre, j'aimerais connaître votre position concernant les grèves à caractère émotionnel, telles que celles qui se sont produites à la SNCB et aux TEC, ce avec ou sans raison objective.

17.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le droit de grève est reconnu non seulement en droit interne mais également au niveau international. Les grèves sont la conséquence de l'échec de la concertation sociale. C'est surtout sur cet aspect que je veux travailler: nous y travaillons actuellement et optons pour des discussions pour des procédures plus claires quant au préavis de grève, quant à l'information, quant à la nature et à la cause du conflit, quant aux interlocuteurs les mieux à même de résoudre le conflit en cours, soit par le biais du niveau hiérarchique soit par la base. Voilà autant de questions en discussion dans la concertation sociale.

C'est surtout le citoyen qui est incommodé par la situation. Toute personne ayant une activité en rapport avec le secteur public a la responsabilité de faire en sorte que tous les citoyens puissent compter sur les services fournis par le service public et l'entreprise publique.

Toutefois, la raison exacte de la grève n'est pas toujours facilement décelable. Ce qui vous semble à vous à caractère émotionnel peut être d'une extrême importance pour les personnes concernées. Je préfère donc ne pas faire de commentaires généraux sur les grèves à caractère émotionnel, car chaque conflit social est différent. Bien sûr, il convient de marquer la différence entre un événement prévisible ou en cours de concertation ou spontané, par exemple, lié à une agression.

Lors d'une précédente réunion de cette commission, j'avais mentionné le contenu de l'accord gouvernemental; c'est ce que nous discutons pour l'instant: étudier en concertation sociale les points susceptibles d'aboutir à un accord. Le processus consistera surtout à éviter les conflits et, le cas échéant, à leur trouver une solution le plus rapidement possible.

17.03 François Bellot (MR): Madame la ministre, en ce qui concerne les grèves émotionnelles, celles qui résultent d'une agression à l'égard d'un employé de l'entreprise, il s'agit de mouvements spontanés qui démarrent sur base d'une rumeur. Dans la négociation avec les représentants du personnel, avez-vous l'intention d'établir un cadre pour la fixation des grèves spontanées qui touchent parfois toute une province ou toute une région alors que la situation est née dans un endroit bien précis?

Par solidarité directe envers la personne agressée, on peut comprendre que ses collègues se mettent en grève mais il est difficilement acceptable que l'ensemble d'une région se mette en grève pour un fait ponctuel. Par ailleurs, j'estime également que la justice doit faire preuve de plus de fermeté à l'égard des coupables qui s'attaquent à des personnes exerçant une mission d'intérêt public.

17.04 Inge Vervotte, ministre: Notre volonté est de clarifier la notion de mouvement spontané. Nous souhaitons que pour qu'un mouvement spontané soit reconnu, celui-ci réponde à plusieurs critères. Cette question est actuellement en débat. Si ces critères ne sont pas respectés, nous restons alors dans la procédure normale, avec préavis de grève. De plus, nous discutons également de la manière de négocier en cas de grève spontanée reconnue.

17.05 François Bellot (MR): Dans la réponse que vous avez donnée à Mme De Bue, vous dites que vous comptez aboutir pendant l'été.

17.06 Inge Vervotte, ministre: Il est indiqué dans l'accord gouvernemental que le gouvernement entamera des discussions avec les partenaires sociaux. Nous verrons, au cours de l'été, si nous arrivons à un accord ou pas.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

18 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur

"la liste des gares et points d'arrêts exploités par la SNCB" (n° 4487)

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

18.01 **David Lavaux** (cdH): Madame la ministre, je reviens sur les contrats de gestion toujours en vigueur. Je sais que vous êtes en train de négocier de nouveaux contrats et c'est la raison pour laquelle je voulais vous interpeller. Je suis particulièrement sensible au service public ferroviaire et au fait de permettre aux habitants des régions moins urbanisées de notre pays de disposer d'un accès aux transports en commun et au train en particulier. Ces dernières années ont été marquées par la diminution du nombre de gares et de points d'arrêt et par le démontage de certaines lignes ferroviaires de transport de voyageurs. La majorité des citoyens n'ont que le recours aux véhicules automobiles, au détriment de la mobilité, du respect de l'environnement.

Aujourd'hui, la liste des gares et des points d'arrêt à exploiter par la SNCB dans son offre ferroviaire est une annexe à son contrat de gestion. Cela signifie que cette liste est négociée avec le groupe SNCB et fait l'objet d'un accord entre les deux parties que sont l'État belge représenté par son gouvernement et l'entreprise publique concernée. Il serait utile d'intégrer la liste des gares et points d'arrêt dans un arrêté royal, voire dans un texte législatif. Cela renforcerait le contrôle de l'État sur l'offre ferroviaire et donnerait un caractère plus fort à cette liste, évitant ainsi que par la suite, certaines gares soient délaissées par le transport ferroviaire.

Madame la ministre, avez-vous étudié cette éventualité? Vous semble-t-il possible de mettre cela en œuvre dans le nouveau contrat de gestion?

18.02 **Inge Vervotte**, ministre: Monsieur le président, les relations entre la SNCB et l'autorité fédérale sont fixées dans le contrat de gestion, qui comprend notamment un relevé des gares et des points d'arrêt desservis par la SNCB. La desserte est déterminée en fonction d'un nombre potentiel de voyageurs pour chaque arrêt.

La fermeture d'un point d'arrêt est également réglée dans l'article 16 du contrat de gestion actuel et nécessite un dossier justificatif, destiné à faire état de l'impact de la mesure sur la mobilité, et qui est soumis à la décision du Conseil des ministres.

Le contrat de gestion est lui-même approuvé par arrêté royal publié au Moniteur. Il a donc force de loi.

18.03 **David Lavaux** (cdH): Je vous remercie pour votre réponse, madame la ministre, et j'espère que dans le contrat de gestion on sera attentif à toutes ces petites gares.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 **Questions jointes de**

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les engagements de la SNCB relativement à la société ABX" (n° 4511)**

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

19 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verbintenissen van de NMBS met betrekking tot ABX" (nr. 4511)**

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

19.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, au cours des dernières semaines, un grand nombre d'informations ont circulé au sujet de la société ABX au sujet desquelles il est important de faire le point et d'obtenir des éclaircissements, nonobstant le projet de commission d'enquête déposé sur la table.

D'une part, il y a la question du prix de revente de la société ABX au fonds d'investissement anglais 3i que d'aucuns estiment trop faible et qui fait d'ailleurs l'objet de la demande d'ouverture d'une commission d'enquête parlementaire.

D'autre part, il y a la question de la revente potentielle d'ABX par 3i et des engagements pris par cette société à l'égard de la Belgique.

Il y aurait en outre un litige en cours entre la société 3i et la SNCB qui pourrait amener cette dernière à devoir déboursier des montants supplémentaires estimés à 40 millions d'euros.

C'est sur ces deux derniers éléments que je souhaitais vous interroger.

1. Pouvez-vous nous dire quelles pourraient être les conséquences pour la Belgique d'une revente d'ABX par 3i?

Quelles sont les garanties que le centre de décision d'ABX reste en Belgique et que l'emploi belge soit préservé?

Une telle revente ne risque-t-elle pas d'éteindre les engagements pris par la société rachetante?

Quelles sont les garanties contractuelles dont dispose la SNCB sur le sujet?

Qu'avez-vous entrepris ou comptez-vous entreprendre pour éviter une délocalisation du centre de décision et/ou de l'emploi en cas de revente d'ABX?

2. En ce qui concerne les montants supplémentaires qui seraient dus par la SNCB à 3i dans le cadre du litige récemment apparu, confirmez-vous les informations parues dans "La Libre Belgique" du 9 avril selon lesquelles le montant supplémentaire de 40 millions d'euros sur un total de 160 millions d'euros serait dû?

Quelles sont les responsabilités dans ce litige?

Qu'avez-vous entrepris ou que comptez-vous entreprendre pour éviter que la facture ABX soit alourdie pour l'État belge?

19.02 François Bellot (MR): Madame la ministre, chacun se souviendra du désastre financier qu'a représenté l'expansion, que l'on pourrait qualifier d'explosive, d'ABX. ABX était devenu un gouffre qui ne survivait que grâce au soutien massif de l'État fédéral après avoir épuisé ses réserves, à savoir 75 millions d'euros que la SNCB n'a pu ainsi consacrer au développement de son réseau intérieur. L'aventure téméraire d'ABX aurait coûté, selon certaines sources, 1,5 milliard d'euros pour la SNCB et donc pour le citoyen belge.

La filiale ABX de la SNCB fut vendue voici environ deux ans au fonds d'investissement britannique 3i pour un montant dérisoire de 10 millions d'euros assorti de conditions imposées au vendeur, c'est-à-dire la SNCB. Ces contributions de la SNCB s'élevaient à 90 millions d'euros calculées sur la base des dettes auxquelles il faut ajouter 20 millions d'euros d'engagements d'après-cession pour couvrir les litiges en cours et à venir, disait-on à l'époque.

Deux informations récentes sont, à tout le moins, interpellantes:

- 3i remet ABX en vente et la société qui, je le rappelle, fut vendue à 10 millions d'euros il y a moins de deux ans est actuellement estimée à environ 600 millions d'euros, soit 60 fois la valorisation de 2006!
- les litiges semblent avoir été sous-estimés et la SNCB a dû majorer le montant de 20 millions d'euros supplémentaires.

Et je ne parle pas des rachats/reventes et ruptures de contrats de bail, assorties de pénalités, pour des halls de stockage.

Madame la ministre, vous conviendrez avec moi que ce dossier a été et est on ne peut plus catastrophique pour les finances publiques. On est en droit de se poser de sérieuses questions. C'est pourquoi j'aimerais que vous informiez clairement le parlement sur les points suivants.

1. Quels sont les montants exacts que l'État a dû injecter, directement ou indirectement, pour soutenir la filiale ABX de la SNCB pendant toutes ces années où la SNCB contrôlait ABX jusqu'à ce jour?

2. Comment pouvez-vous expliquer cette sous-évaluation des litiges concernant ladite société au moment de la vente? Était-ce pour "rendre la mariée plus belle" ou simplement par négligence, désinvolture ou par méconnaissance des montants des litiges en cours?

3. Quel est le montant exact des engagements pris par la SNCB lors de cette opération de vente?
4. Quelle est la liste des litiges pendants au moment de la vente?
5. Combien la SNCB a-t-elle revendu les halls allemands qu'elle avait acheté 41 millions d'euros?
6. Enfin, quand le parlement sera-t-il informé sur ce dossier qui a coûté tant d'argent aux contribuables belges?

19.03 Inge Vervotte, ministre: Pour rappel, la procédure de vente d'ABX Worldwide qui a débuté en 2003 s'est déroulée en plusieurs phases. D'abord, les négociations exclusives avec le groupe 3i après le retrait de plusieurs candidats industriels à partir du 9 décembre 2004. Deuxièmement, signature d'un "term sheet" le 22 mars 2005 qui détermine les conditions générales de la vente en ce compris notamment des ajustements de prix en relation avec l'évolution de la dette, des garanties environnementales, pour litiges ou pour pensions mais également de la vente sous la condition suspensive de l'approbation du plan de restructuration par la Commission européenne. Troisièmement, décision de la Commission européenne du 7 décembre 2005 qui permet de poursuivre le processus d'analyse par 3i. Quatrièmement: processus de "due diligence" par 3i de janvier à juin 2006. Cinquièmement: signature de contrats de vente des actions entre la SNCB Holding et le groupe de private equity 3i le 9 juin 2006. Enfin, transfert définitif de 100% des actions de ABX Logistics Worldwide à 3i le 3 août 2006.

Le prix de cette cession est fixé dès le 22 mars 2005 à 10 millions d'euros. C'était la valeur des actions. Les autres modalités de la vente ont été déterminées de façon précise au terme d'une période intense de "due diligence". Ces ajustements visent à ce que les conditions économiques de la transaction ne diffèrent pas des conditions convenues lors de la signature du "term sheet" le 22 mars 2005. À cet égard, la Commission européenne avait conclu dans sa décision du 7 décembre 2005 que la cession d'ABX Worldwide, à condition qu'elle se fasse au prix convenu et sous réserve des seuls ajustements usuels et économiquement justifiés en cas de cession, ne comporterait pas d'éléments d'aide de l'État au profit du repreneur.

Ces interventions financières de la SNCB Holding prévues dans le contrat de vente des actions sont classées en deux catégories: les contributions du vendeur et les indemnités après cession. L'ampleur de ces ajustements au titre de "seller's contribution" (90 millions d'euros sur une valeur d'entreprise estimée par KPMG entre 33 et 305 millions d'euros), la valeur des actions ramenée à 10 millions d'euros après déduction des dettes de l'ordre de 3 millions d'euros n'affecte en rien le caractère usuel de ce mécanisme.

Les indemnités après cession dues par le vendeur au titre de litiges en cours, de risques environnementaux et d'obligations relatives au défaut de provision pour pensions ont été évaluées par la SNCB holding à 40 millions d'euros. La SNCB Holding a également repris l'ensemble des contrats immobiliers en Allemagne.

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

Toutes ces modalités ont donné lieu à la comptabilisation de provisions complémentaires dans les comptes de la SNCB Holding au 30 juin 2006 pour un montant total de 130,8 millions d'euros. Au 31 décembre 2006, une provision complémentaire de 20 millions d'euros a été comptabilisée pour tenir compte d'une réévaluation du risque lié aux litiges. Ces litiges sont gérés actuellement par une équipe professionnelle au sein de la SNCB Holding selon les modalités définies dans le contrat de vente des actions.

La poursuite favorable de la finalisation des contrats immobiliers en Allemagne conduira même la SNCB Holding à réduire son risque d'un montant de 11,6 millions d'euros au terme de l'exercice 2007. Aucune autre provision complémentaire n'a été comptabilisée depuis le 31 décembre 2006. La facture ABX de la SNCB ne s'est dès lors pas alourdie.

Il convient de rappeler que le 7 décembre 2005, la Commission européenne a approuvé le plan de restructuration d'ABX, en ce compris les coûts liés aux acquisitions, augmentations de capital et autres contributions de 1998 à 2002, concluant qu'il ne s'agissait pas d'aides d'État.

À côté de la gestion de ces garanties et provisions, la SNCB Holding a pu valoriser l'activité belge, Road Domestic, en décembre 2006, ce qui lui a permis de dégager un résultat net positif de 17 millions d'euros. Dans le cadre des accords conclus au moment de la cession d'ABX, la SNCB Holding a négocié des engagements contractuels et moraux de la part de 3i, notamment en ce qui concerne le maintien en Belgique du centre de décision et du siège social d'ABX pendant 4 ans. Elle a également négocié un possible retour financier "earn out" pour la SNCB Holding en cas de cession rapide du groupe ABX par 3i. La

SNCB Holding reste naturellement attentive au respect par 3i des engagements pris.

19.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, merci pour ces précisions. Malgré des avis positifs de la Commission européenne et l'expertise de KPMG, elles laissent cependant l'impression d'un fameux gâchis sur lequel j'espère que ce parlement pourra s'arrêter afin d'établir les comptes finaux et éviter que de tels investissements mal choisis ne grèvent encore demain les finances de l'État.

Je prends bonne note de votre conclusion, c'est-à-dire les engagements contractuels de 3i de maintenir le centre de décision en Belgique pendant quatre ans. Mais cela signifie-t-il qu'en cas de vente de la société ABX par 3i, comme c'est son intention, ces engagements contractuels sont reportés sur le nouvel acheteur? À ce sujet, vous ne m'avez pas répondu clairement.

19.05 Inge Vervotte, ministre: Je n'étais pas là.

19.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Vous ne connaissez pas le contrat et je comprends que vous découvriez le dossier. Il convient donc de nous inquiéter: l'État belge devrait faire valoir, d'une façon ou d'une autre, la persistance de cette obligation pour l'acheteur.

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

Pouvez-vous nous dire à quelle hauteur cette revalorisation, ce retour du fruit de la revente pourrait s'élever pour l'État? Est-ce fixé contractuellement ou n'est-ce qu'une décision de principe? Vous ne pouvez pas le dire.

Nous veillerons donc au suivi du dossier qui méritera des questions complémentaires.

19.07 François Bellot (MR): Madame la ministre, je n'ai pas eu de réponse à trois de mes six questions.

Je rechercherai par un autre biais quel est le montant total qui a finalement été investi par l'État avant la revente d'ABX.

Comme mon collègue l'a dit, vous avez évoqué la possibilité, dans l'accord qui a été conclu, d'une renégociation entre l'État et 3i en cas de revente dans un délai relativement proche. La question est de savoir si deux ans ou trois ans constituent un délai relativement proche. Si je comprends bien, on a vendu ABX pour rien, compte tenu des nouveaux litiges qui apparaissent. Aujourd'hui, on entend dire que 3i aurait l'intention de vendre la société pour 600 millions d'euros. Je suppose que cette clause signifie que l'État pourrait obtenir des compensations de la part de 3i.

Enfin, je n'ai pas entendu la réponse quant au devenir des halls allemands qui auraient été rachetés 41 millions d'euros. À quel prix la SNCB a-t-elle réellement vendu ces halls à l'époque? Il y a manifestement un litige latent à ce sujet également.

19.08 Inge Vervotte, ministre: Je n'ai pas ces informations.

19.09 François Bellot (MR): J'aurais l'occasion de revenir sur ce dossier. Je pourrais aussi cosigner avec mon collègue Herman De Croo la demande de commission d'enquête car quand on perd 1,5 milliards d'euros dans un délai aussi court, je trouve cela anormal. Nous devrions y voir plus clair dans ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

20.01 Olivier Destrebecq (MR): Madame la ministre, à la fin 2007, un article paru dans "La Libre Belgique" faisait état de la régression en termes de rapidité des trains depuis 1936. En effet, il faut aujourd'hui plus de temps pour parcourir le même trajet qu'alors, avec des moyens techniques qui sont pourtant censés augmenter la rapidité du transport.

En février et mars 2008, en raison des nombreux mouvements de grèves, plusieurs trains furent supprimés. Maintes questions ont été posées, et je peux vous en fournir la liste si nécessaire.

Durant la première semaine d'avril 2008, sans raison apparente, un train a été supprimé sur la ligne La Louvière-Bruxelles, qui est desservie une fois par heure. Comme ce train est littéralement surpeuplé, le trajet est rendu insupportable. Garantir une sécurité optimale est donc devenu impossible. De plus, l'accès aux sanitaires est extrêmement difficile – lorsqu'ils sont utilisables, ce qui devient de plus en plus rare. Cette surpopulation empêche les accompagnateurs de train de remplir correctement leur mission. Les wagons de cette ligne sont, en outre, particulièrement dégradés et recouverts de toutes parts de tags.

À cet égard, madame la ministre, j'aimerais d'abord que vous puissiez m'éclairer sur les actions menées par la SNCB pour enrayer les problèmes que je viens de souligner.

Enfin, j'aimerais vous poser différentes questions.

Qu'en est-il de l'évolution du nombre de wagons aux heures de pointe sur la ligne précitée?

Comment se développe la communication vis-à-vis des voyageurs en cas de retard ou de suppression de train?

Quid de la mise en service des nouvelles voitures commandées par la SNCB sur cette même ligne?

Enfin, qu'en est-il du nombre de trains minimum par heure pour une ville comme La Louvière qui, faut-il le rappeler, est la cinquième ville de Wallonie, et compte tenu du fait que certaines gares périphériques semblent vouées à disparaître?

20.02 Inge Vervotte, ministre: L'évolution du nombre de places assises entre décembre 2002 et décembre 2007 est la suivante. En 2002 on comptait environ 263.000 places assises et en 2007 283.000, soit une augmentation de 7,6%.

L'information est une priorité essentielle au sein d'Infrabel depuis de nombreuses années, pour laquelle des moyens importants sont mis en œuvre. Ceux-ci sont décrits dans son plan stratégique. En cas de trafic perturbé, il est prévu dans la réglementation que la cause de retard des trains soit annoncée dès qu'elle est connue, et certainement pour les retards de dix minutes et plus.

Infrabel sensibilise régulièrement son personnel quant à la qualité des annonces diffusées à la clientèle. En 2008, une attention particulière sera apportée à la formation, au training et au coaching du personnel concerné par l'information en temps réel. Un groupe de travail "communication interne" s'est d'ailleurs penché sur les axes de la communication à améliorer en 2008.

À partir de 2010, cette relation sera assurée par des automotrices modernisées ou par des voitures M6.

La Louvière est desservie par la relation horaire IR Binche-Bruxelles, renforcée par un train de pointe le matin et le soir. Il n'entre pas dans les intentions de la SNCB d'accroître cette offre dans le court et moyen terme. Actuellement, les trains qui circulent en heure de pointe sont composés d'automotrices quadruples – quatre voitures –, ou doubles – deux voitures –, permettant pour certains trains une composition de douze voitures, qui est la composition maximale autorisée. Pour d'autres trains, dont le taux d'occupation est très élevé, la SNCB étudie la possibilité d'un renforcement, mais la mise en service d'un maximum de matériel en heure de pointe ne permet pas actuellement d'augmenter le renforcement de ces trains.

20.03 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le président, madame la ministre, tout d'abord, je voudrais vous remercier comme de coutume pour avoir répondu à ces questions.

J'entends votre position en la matière. Par les chiffres que vous communiquez, je me rends compte que le nombre de places assises a augmenté. C'est une bonne chose d'essayer d'adapter l'offre à la demande – c'est la moindre des choses pour un service public. Toutefois, même si je ne souhaite pas voler la priorité à

mon collègue Jean-Luc Crucke, on pourrait vous inviter à La Louvière d'abord pour voir l'état des gares louviéroises et peut-être pour faire ensemble le trajet de La Louvière à Bruxelles. Vous pourrez ainsi constater que même si le nombre de places assises a évolué, le nombre d'utilisateurs – et on ne peut que s'en réjouir – a augmenté de manière bien plus importante encore.

Un véritable problème se pose en termes de places assises et donc de confort. Je pense que le service public ne doit pas se limiter à une volonté de transporter des usagers mais qu'il doit offrir des outils qui non seulement permettent de se rendre d'un endroit à un autre, de le faire en toute sécurité mais aussi avec le confort minimum qu'un utilisateur est en droit de demander.

En ce qui concerne la communication, il est clair que, comme vous l'avez dit, c'est un élément important. Cela devient une priorité.

Je pense que ce problème ne date pas d'aujourd'hui ni d'hier; cela fait bien longtemps qu'on parle de cette problématique. Or, on est obligé de se rendre compte en 2008 avec les nouveaux outils de communication qui existent – on pourrait peut-être penser aux sms ou que sais-je – qu'il y a encore un manque de communication de l'information. Il ne faudrait pas sans cesse remettre à demain ce qu'on aurait déjà dû faire durant les mois voire les années passées.

Pour le reste, je vous remercie pour vos réponses.

20.04 Inge Vervotte, ministre: Pour éviter tout malentendu, sachez que je ne veux pas du tout ignorer le problème. Le problème est qu'avec le matériel dont on dispose aujourd'hui, on travaille selon les compositions maximales autorisées. Il s'agit donc d'un problème technique.

D'autres voitures, les M6 – "dubbeldekker" –, offrent la possibilité d'augmenter la capacité. C'est prévu à partir de 2010. Il faut en effet du temps pour acheter ces automotrices et engager le personnel nécessaire.

Je le répète, je ne veux pas du tout ignorer le problème mais pour l'instant, avec les moyens disponibles, on ne peut rien faire de plus car on a atteint les capacités techniques maximales. Quand on disposera d'automotrices modernisées, comme les M6, on aura plus de capacité.

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

20.05 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre pour ces précisions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

21.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je voulais vous interroger sur un sujet plus léger que celui d'ABX: les facilités pour les vélos dans les trains.

La SNCB est tout à fait consciente de son rôle fondamental dans la promotion d'une mobilité propre, et doit l'être chaque jour davantage. Les engagements des pouvoirs publics en faveur de la diminution des émissions de CO₂ et de la limitation de l'usage des carburants fossiles doivent continuer à être traduits en engagements concrets, notamment en favorisant la mobilité intermodale.

Comme la SNCB le mentionne dans son apport d'activités 2006: "L'objectif du protocole de Kyoto n'est pas de réduire les transports, mais de faire en sorte que ceux-ci fassent appel à des moyens plus écologiques, notamment en diminuant l'utilisation des carburants fossiles". S'il est vrai qu'aujourd'hui les vélos sont acceptés dans les trains, leurs propriétaires rencontrent deux difficultés: le transport est coûteux et la place pose problème.

De nombreux citoyens sont sensibles à ces enjeux et combinent quotidiennement le train et le vélo. Des pétitions circulent d'ailleurs en ce moment sur le sujet.

Alors que la SNCB est décidée à collaborer à une large sensibilisation des divers acteurs sociaux et du grand public, notamment en soutenant la "Semaine de la mobilité", elle est en position de donner un signal fort à la société: donner une place aux vélos et selon un tarif préférentiel dans des trains adaptés aux pratiques d'aujourd'hui et de demain.

Madame la ministre, avez-vous l'intention de proposer des tarifs plus attractifs qu'actuellement pour le transport quotidien ou épisodique des vélos?

Combien de places sont-elles prévues pour les vélos en moyenne dans les trains qui circulent aujourd'hui? Quels sont les objectifs chiffrés en cette matière pour les cinq ans à venir?

Le matériel roulant que la SNCB projette d'acheter intègre-t-il des espaces pour les vélos? Combien de places par passager? Si ce n'est pas le cas, pourquoi? À mon sens, cette préoccupation devrait être présente dans tout futur cahier des charges.

21.02 Inge Vervotte, ministre: L'offre tarifaire train+vélo se compose de quatre produits, à savoir un billet d'un jour et un billet simple, pour vélos et pour tandems. Les vélos pliables peuvent être transportés gratuitement pour autant qu'ils soient placés dans le porte-bagages ou sous une banquette. Les tarifs des billets susmentionnés avaient déjà été fortement revus à la baisse une première fois en 2002. C'est aussi notre but de revoir ce système dans le nouveau contrat de gestion pour le rendre plus favorable.

Le nombre de places réservées aux vélos et aux tandems est encore trop souvent limité. Pour éviter la réduction du nombre de places assises en raison de l'installation d'emplacements destinés au transport des vélos dans les compartiments voyageurs, la SNCB prévoit des sièges rabattables, les vélos disposés dans ces emplacements rendant inaccessibles ces places assises.

Les automotrices que la SNCB a l'intention de commander sont pourvues d'un emplacement permettant le transport de deux vélos dans l'espace multifonctionnel. Les 305 automotrices d'une capacité de 280 places seront livrées entre 2011 et 2016.

21.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, j'ai relevé un enjeu environnemental ainsi qu'une évolution sociologique. Les utilisateurs quotidiens du vélo sont sans cesse plus nombreux. Vous avez souligné qu'en 2002, sous la responsabilité de Mme Durant, les tarifs avaient été diminués pour les vélos et que vous comptiez poursuivre dans cette dynamique. Je pense que la SNCB doit encore plus intégrer cette dimension dans le futur.

J'entends qu'il y a deux places pour des vélos dans les futures automotrices; je suppose qu'il s'agit de deux places par wagon. C'est sans doute un progrès. Il est vrai que de plus en plus de nos concitoyens utilisent des vélos pliables mais tout cela doit être intégré dans vos cahiers de charges.

Je ne peux, à ce titre, que vous encourager à engager le dialogue avec les associations représentant les cyclistes, qui ont des suggestions concrètes et parfois des idées pour transporter des vélos sans trop diminuer la capacité en places assises dans les trains. Vous avez cité d'autres possibilités, notamment des sièges rabattables. Il me semble que cela va dans le bon sens mais il faut absolument accélérer et renforcer cet effort.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

22.01 Marie-Martine Schyns (cdH): Madame la ministre, l'article 13 de l'actuel contrat de gestion de la

SNCB prévoyait, à partir de décembre 2006, une expérience pilote de trains directs entre plusieurs grandes villes belges et Bruxelles. Les essais ont obtenu un grand succès auprès des navetteurs, qui ont ainsi pu gagner plus rapidement leur lieu de travail.

À la gare de Liège-Guillemins, il fut constaté que le taux de remplissage pour les navettes atteignait très vite plus de 100% aux heures de pointe. Se pose donc un problème de capacité, si bien que chaque jour les navetteurs doivent effectuer leur trajet en restant debout en deuxième classe. Parfois même, la saturation est identique en première classe.

Plus techniquement, les trains qui sont composés de voitures I 11 – les seules qui puissent rouler à 200 km/h – ne sont pas utilisés sur cette ligne. Lorsque des navetteurs demandent s'il est possible d'amplifier le réseau reliant Liège-Guillemins à Bruxelles, il leur est répondu que c'est impossible à cause de l'absence de matériel disponible. Cependant, la liaison IC Ostende-Gand-Anvers recourt également à du matériel I 11, même si aucune des lignes empruntées ne permet de passer à la vitesse maximale de 200 km/h.

Dès lors, je me demande s'il ne serait pas possible d'utiliser une partie de ce matériel pour augmenter la capacité de la ligne Liège-Bruxelles aux heures de pointe. Les trains de la relation IC pourraient être composés des nouvelles voitures à étage M6, lesquelles sont plus récentes que les voitures I 12, particulièrement appréciées par la clientèle.

Ensuite, s'agissant des véhicules M6, est-il envisageable de les voir rouler à grande vitesse – fût-elle légèrement inférieure à celles des I 11 - aux heures de pointe entre Liège et Bruxelles? En dépit de la durée du trajet, cela permettrait d'absorber l'augmentation du nombre de voyageurs et de rendre les lignes directes encore plus attrayantes pour les navetteurs. De plus, une telle mesure pourrait se montrer bénéfique pour l'environnement, en contribuant à augmenter de 5,5% le nombre de passagers par chemin de fer, que préconise le plan Kyoto.

22.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la relation IC G (Ostende-Anvers) n'est plus assurée par des trains composés de voitures I 11 depuis décembre 2007. Cela a permis d'augmenter la composition des trains assurant la relation IC O (Bruxelles-Maastricht) jusqu'à 9 voitures au lieu de 8 depuis cette date. À cet égard, la SNCB a pu en outre renforcer la capacité du train suroccupé le matin, à savoir le train 427, en augmentant sa composition à 12 voitures. Par ailleurs, tous les trains de la relation IC A (Ostende-Eupen) sont composés de 12 voitures au départ de Liège pour Bruxelles.

La SNCB examine actuellement la possibilité de faire adapter et homologuer des voitures supplémentaires, à savoir des I 10 modernisées, afin de les faire circuler à 200 km/h sur la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Liège, de sorte qu'il y ait suffisamment de voitures disponibles pour le trafic de voyageurs classique sur la ligne à grande vitesse.

À l'heure actuelle, la SNCB ne prévoit aucune mise en service de voitures M6 sur la ligne à grande vitesse, d'une part, parce qu'aucune voiture prévue pour rouler à 160 km/h n'est autorisée à circuler sur la ligne à grande vitesse et, d'autre part, parce qu'il est également techniquement impossible de circuler avec ce type de voitures au-delà de la gare d'Angleur. En effet, la ligne 37 après Angleur n'est pas adaptée aux voitures M6.

22.03 Marie-Martine Schyns (cdH): Madame la ministre, je suis en tout cas heureuse d'apprendre qu'une adaptation des voitures I 10 sera possible.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

23.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Il y a six ans, Belgacom proposait une pension complémentaire à son personnel statutaire. Cependant, Belgacom et l'ONSS défendent chacun une vision différente de son financement. Si l'ONSS réclame à Belgacom une cotisation supplémentaire pour cette pension

complémentaire, Belgacom estime n'être redevable de rien.

Le tribunal du travail s'est déjà penché à plusieurs reprises sur le sujet, sans pour autant avoir tranché sur le fond. Les deux parties n'ayant pas trouvé de compromis, l'ONSS a assigné Belgacom en justice fin 2007. Il peut sembler étonnant qu'une société anonyme de droit public comme Belgacom laisse s'enliser un conflit avec l'État belge au point que la solution doive être judiciaire.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire quelle est la somme que l'ONSS réclame à Belgacom? Quelle est votre interprétation de ce problème de cotisation complémentaire? Ne conviendrait-il pas que les entreprises publiques montrent l'exemple quant à la contribution au financement de l'État et de la sécurité sociale en l'occurrence? Quelle est la position du gouvernement quant au développement d'un deuxième pilier de pensions pour les travailleurs des entreprises publiques? Quelles démarches avez-vous entreprises pour améliorer la communication entre l'ONSS et Belgacom?

23.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Gilkinet, il existe effectivement une différence d'interprétation entre Belgacom et l'ONSS au sujet des dispositions légales en matière de sécurité sociale et plus précisément au sujet de la soumission au paiement de la cotisation à l'ONSS sur la pension complémentaire offerte par Belgacom à son personnel statutaire.

La discussion porte sur l'assujettissement à l'ONSS d'une cotisation pour la constitution d'une pension complémentaire calculée sur un élément de la rémunération qui n'entre pas en ligne de compte pour le calcul de la pension légale statutaire, ni pour ces cotisations. Belgacom estime que son personnel statutaire n'est, de manière générale, pas soumis aux dispositions de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et qu'elle n'est donc pas tenue de verser des cotisations complémentaires pour la pension complémentaire offerte à ce type de personnel.

En effet, l'article 2 §1 de cette loi dispose qu'elle est applicable aux travailleurs et aux employeurs. Selon cette loi, il faut entendre par "travailleur", la personne engagée par un employeur dans le lien d'un contrat de travail et par "employeur", la personne physique ou morale qui, en vertu d'un contrat de travail, occupe un ou plusieurs travailleurs. Belgacom a donc mis fin au paiement de cette cotisation de 8,86% au premier trimestre 2001. L'ONSS est d'un avis contraire. Le différend entre Belgacom et l'ONSS date donc de 2001, mais ce n'est que récemment que l'ONSS a porté l'affaire devant le tribunal du travail de Bruxelles, afin de trancher cette question d'interprétation de la loi.

L'affaire est actuellement pendante devant le tribunal du travail de Bruxelles. La date des plaidoiries n'a pas encore été fixée. Cette dette est considérée comme une dette de principe contestée et mentionnée comme telle dans l'attestation ONSS de Belgacom. Le montant réclamé par l'ONSS est d'environ 1,3 million d'euros pour l'ensemble de la période 2002-2006. Il ne peut y avoir aucun doute que les entreprises publiques doivent respecter leurs obligations prescrites par la loi et qu'elles doivent ainsi être un exemple.

L'existence d'un différend avec une instance publique, comme in casu l'ONSS, ne peut certainement pas mener à la conclusion que la loi n'est pas respectée. Le management d'une entreprise publique, d'autant plus si celle-ci est cotée en bourse, doit agir en fonction des intérêts de l'entreprise et dans les normes légales. L'opportunité de ces normes doit être jugée par un législateur. L'accord gouvernemental dit que le gouvernement disposera d'un projet de loi visant à instaurer le deuxième pilier de pensions pour le personnel contractuel du secteur public. Il est évident que le gouvernement ne s'oppose pas au développement d'un deuxième pilier de pensions par les entreprises publiques. Les relations entre Belgacom et l'ONSS sont normales. Dans ce cas précis, Belgacom et l'ONSS ont un point de vue différent sur l'interprétation d'une disposition légale. Il relève de l'autonomie de l'ONSS en tant qu'institution publique de la sécurité sociale de prendre la décision d'aller devant les tribunaux pour éclaircir cette situation au niveau juridique, comme cela se passe à chaque fois qu'il y a une différence de points de vue à ce sujet.

23.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, vous appelez les entreprises publiques à respecter la loi. La justice doit donc se prononcer sur la question de savoir si, oui ou non, Belgacom a respecté la loi en ne payant pas les cotisations que lui réclame l'ONSS.

Néanmoins, il est inquiétant de constater qu'une entreprise publique puisse adopter une stratégie qui pourrait être considérée comme une forme de contournement. Si demain toutes les entreprises développaient le même type de stratégie pour éviter la solidarité, il ne serait plus possible de s'en sortir. Cela est d'autant plus inquiétant qu'il s'agit ici d'une entreprise qui réalise d'immenses bénéfices. Vous avez

avancé le chiffre de 1,3 million d'euros de cotisations impayées, ce qui effectivement peut paraître anodin en comparaison des bénéfices engrangés par Belgacom.

Lors de la déclaration gouvernementale, il a été question de développer le deuxième pilier de pensions dans le cadre des entreprises publiques. Un débat à ce sujet devra avoir lieu en commission des Affaires sociales. Cela dit, je voudrais rappeler la nécessité, selon nous, de renforcer le premier pilier qui est accessible au plus grand nombre.

En ce qui concerne le deuxième pilier, il nous semble qu'un enjeu est tout à fait sous-estimé: l'orientation des investissements des fonds de pension. En effet, on constate souvent que des investissements à très court terme sont effectués dans le cadre d'opérations en totale contradiction avec les intérêts des travailleurs et qui peuvent conduire à des restructurations. Nous nous trouvons donc face à un enjeu d'orientation des fonds de pension.

Par conséquent, dans l'attente d'une législation plus précise en la matière – législation que nous appelons de nos vœux – l'État pourrait spontanément demander aux entreprises publiques autonomes de montrer l'exemple et d'innover en la matière en préconisant des investissements éthiques et durables.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

24.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je souhaiterais vous interroger, comme l'a fait un de mes collègues au sénat, M. Colas, sur l'organisation des épreuves en langue allemande pour l'obtention du brevet d'attaché commercial à La Poste.

La Poste, l'une des plus grandes entreprises de notre pays, semble négliger certaines règles de nature à faciliter l'intégration des agents germanophones au même titre que ceux de Wallonie, de Flandre ou de Bruxelles. Force est en effet de constater que l'organisation par La Poste des dernières épreuves pour le brevet d'attaché commercial s'est faite uniquement en français et en néerlandais alors qu'elle l'avait été – si mes informations sont exactes – en allemand durant les années 90, jusqu'en 2001, et ce au mépris du respect de la langue maternelle des agents germanophones et de la difficulté pour ces derniers de maîtriser parfaitement les subtilités de la langue française.

Les nombreuses démarches syndicales entreprises au sein de La Poste n'ont pas permis d'aboutir à une solution acceptable pour ces agents, la direction de La Poste justifiant sa prise de position par le fait que les dispositions légales prévues ne lui imposaient pas d'organiser ces épreuves en allemand et qu'elle se limitait dès lors à appliquer la loi au premier degré.

Madame la ministre, vous conviendrez avec moi qu'en dépit du fait qu'il est vrai que ce type d'examen ne tombe pas sous le règne de la loi en matière d'emploi des langues, il y a tout de même une situation qui tend à discriminer – j'utilise ce mot en âme et conscience – une partie des agents de La Poste.

Je souhaiterais donc savoir dans quelle mesure il vous est possible de conscientiser les responsables de La Poste afin que l'organisation des épreuves de certains brevets puisse se faire en langue allemande et si cet élément pourrait faire l'objet d'une insertion dans le contrat de gestion de La Poste, par exemple.

Ich danke mich sehr herzlich für Ihre Antworten, Frau Ministerin.

24.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, La Poste a effectivement décidé d'organiser ladite épreuve uniquement en français et en néerlandais. La Poste me précise que l'épreuve en question ne constitue pas un examen aux termes des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative du 18 juillet 1966 par lesquelles seuls les examens de promotion et d'admission pouvant conduire à une promotion ou une nomination sont visés. Dans le cas présent, il s'agissait, au contraire, d'un

simple test de sélection avec pour seule conséquence le paiement ou le non-paiement de la prime en question.

Ce test est destiné aux employés des bureaux de poste en contact avec la clientèle. Or, lesdites lois linguistiques prescrivent également que les services en Communauté germanophone doivent être organisés de sorte que les clients puissent être reçus aussi bien en langue française qu'en langue allemande. Les membres du personnel actifs en Communauté germanophone doivent disposer d'une connaissance pratique suffisante du français, selon l'article 15, §3 des lois du 18 juillet 1966 portant sur l'emploi des langues en matière administrative.

Enfin, ces mêmes lois prévoient que les instructions au personnel ainsi que les formulaires et les imprimés destinés aux services intérieurs sont rédigés en français et en néerlandais (article 39). Sur cette base, sachant que les employés visés par ces tests sont supposés maîtriser en pratique la langue française pour exercer leur fonction, La Poste a décidé d'organiser ce test en français. Les questions étant formulées sous forme de choix multiple, la rédaction des réponses n'était pas nécessaire.

Je demanderai toutefois un avis de la Commission permanente de contrôle linguistique afin de valider ce choix et de voir comment il faut réagir dans ce genre de situation.

24.03 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses, surtout pour le dernier élément de réponse, à savoir votre volonté de demander un avis. En effet – je l'exposais dans ma question – il ne s'agit pas, dans le cas qui nous occupe, d'un examen de promotion à proprement parler qui tombe sous le régime de la loi sur l'emploi des langues, mais bien d'un brevet, une sorte de motivation pour les agents de passer cet examen en vue d'obtenir une rémunération plus importante. C'est en tous les cas le principe d'un brevet.

Certes, tous les agents germanophones sont censés connaître la langue française. C'est le cas de nombreuses personnes qui maîtrisent très bien la langue française outre leur langue maternelle, l'allemand. Mais il est tout aussi vrai que, lors des questions à choix multiple – j'en ai fait l'expérience à l'université – des subtilités se présentent. Elles s'imposent parfois naturellement quand on passe un examen en français. La question et l'utilité de pouvoir passer l'examen dans sa langue maternelle me semblent donc importantes.

Je vous sais sensible aux revendications syndicales. Cette demande a été formulée, il y a déjà quelques années. Finalement, elle tend à démotiver quelque peu les agents de La Poste de ma région, qui n'ont pas vraiment reçu de réponse jusqu'à aujourd'hui. Je suis ravie d'apprendre que vous allez consulter à propos de cette remarque relative à la passation de cet examen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

25.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Voici une question en plein dans l'actualité, ce que je ne pouvais pas prévoir quand je l'ai déposée le 15 avril. Ce matin, en passant devant les bureaux de Belgacom, j'ai trouvé des piquets de grève du personnel de Proximus qui s'inquiète des problèmes liés à l'intégration de Proximus dans Belgacom.

En devenant l'actionnaire principal de Proximus, le groupe Belgacom a déployé une stratégie de convergence et a mis en place une structure matricielle regroupant à plusieurs niveaux Proximus, Belgacom, Telindus, Telindus Sourcing et Skynet. Au sujet du rapprochement entre Proximus et Belgacom, les salariés ont manifesté à plusieurs reprises leur inquiétude quant aux acquis sociaux et la crainte de voir Belgacom restructurer l'entreprise en douce, notamment par des départs volontaires. C'est l'objet de la manifestation d'aujourd'hui.

En effet, certains salariés occupent le même type de fonctions chez Belgacom et chez Proximus mais selon des statuts et des barèmes et avec des avantages différents. Cette situation est de nature à engendrer une concurrence entre les personnes occupant le même type de poste dans chaque entité d'origine et donc une

pression plus grande sur les travailleurs et leurs performances. Une autre dimension inquiétante du problème réside dans les conditions de travail qui seront finalement adoptées pour tous les travailleurs. Si on peut espérer un consensus final négocié avec les partenaires sociaux, Proximus vit dans la menace d'une grève. J'ai écrit ces lignes le 15 avril et c'est arrivé aujourd'hui.

Madame la ministre, où en est la négociation entre Belgacom et les partenaires sociaux? Quelles initiatives avez-vous prises pour améliorer la concertation sociale chez Belgacom? Quelles sont les garanties dont disposent les salariés? Quelle a été l'évolution du nombre d'employés chez Proximus et Belgacom ces trois dernières années? Existe-t-il un risque de licenciement en raison de cette convergence entre Proximus et Belgacom? Quel est votre avis sur la question?

25.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, je dois préalablement vous avertir que ma réponse se base sur les informations communiquées par Belgacom.

Depuis plus d'un an, le groupe Belgacom a informé les syndicats de son intention d'intégrer les services de "Staff & Support" aux services de Belgacom, société de droit public. Les autres départements vont collaborer plus étroitement dans le cadre d'une structure matricielle.

Une plate-forme de concertation d'un genre particulier a été mise en place en vue d'accompagner cet exercice d'intégration. Tant les syndicats du secteur public représentés à Belgacom que ceux des filiales privées ont accepté d'en débattre. Cette plate-forme est présidée par Bernard Leemans et Marc De Smet du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

Les discussions ne furent guère aisées, mais un protocole d'accord a finalement été conclu. Il fixe les arrangements pris en vue des négociations ultérieures. Après des réunions du personnel au cours desquelles celui-ci a spontanément interrompu son travail, les syndicats au sein de la filiale Proximus ont voulu entamer des négociations parallèles à celles qui étaient déjà prévues. La direction du groupe Belgacom a précisé qu'elle comptait s'en tenir strictement à l'accord relatif à la plate-forme de concertation et qu'elle ne souhaitait pas donner suite à la demande de négociation parallèle. Les syndicats de Proximus ont alors demandé une réunion de conciliation à la commission paritaire 2018. En l'absence de conciliation, ils ont introduit un préavis de grève pour les 5 et 22 mai.

Au cours de la réunion de conciliation, les syndicats de Proximus ont également soulevé certains points relatifs à l'organisation matricielle. La direction leur a répondu que leurs préoccupations étaient justifiées, mais qu'il n'avait pas été possible de résoudre cet aspect de la question au sein des organes de concertation dans les entreprises.

Lors du dernier comité d'entreprise de Proximus, des discussions avec les syndicats ont porté sur l'organisation d'un comité d'entreprise destiné à résoudre ce problème pour le 7 mai.

Toutefois, la conciliation a échoué. La date d'intégration initiale du 1^{er} avril a été reportée au 1^{er} septembre à la demande des syndicats. Les discussions au sein de la plate-forme ont été suspendues et reprendront après les élections sociales dans le secteur privé, c'est-à-dire après le 19 mai.

Quant aux garanties dont bénéficient les employés, le département juridique du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale est venu exposer à la plate-forme de concertation l'application des législations en termes de rapprochement d'entreprises.

À la suite de cet avis, la direction a indiqué à la plate-forme sa volonté de respecter intégralement les dispositions en cas de transfert dans l'entreprise des collaborateurs de "Staff & Support". Ceci signifie que tous les collaborateurs conserveront leurs conditions de travail et de salaire en cas de transfert à Belgacom, explique cette dernière.

La direction de Belgacom déclare qu'il ne faut redouter aucun risque de licenciement lié à cette convergence. Au contraire, une discussion va débiter avec les syndicats en vue de définir la future organisation consécutive à l'intégration des services de "Staff & Support".

La direction du groupe Belgacom part du principe que personne ne perdra son travail suite à l'intégration et qu'un traitement équitable doit être réservé à chacun dans le cadre de cette intégration. Le comité de direction du groupe part du principe qu'on a besoin de tous, que le volume de travail ne diminuera pas et

qu'il n'y a aucun plan supplémentaire en vue de réduire les effectifs existants. Seuls les départs actuels prévus par la mobilité externe et le plan de tutorat et les départs naturels sont d'application.

En conclusion, pour moi, il est important de prendre la concertation sociale très au sérieux dans cette entreprise. Je sais que l'opération avec intégration n'est pas facile. Surtout, il existe une différence de culture: la méthode de concertation sociale dans une entreprise privée n'est pas identique à celle d'une entreprise publique comme Belgacom. Il convient de prendre le temps pour étudier cette concertation sociale et prendre en compte les sensibilités différentes dans l'entreprise privée.

Dans la semaine qui suivra les élections sociales, nous en discuterons certainement de nouveau et nous verrons s'il reste possible de travailler comme conclu aujourd'hui et de maintenir la concertation et le dialogue social.

25.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse assez complète. Je trouve qu'on parle d'entreprise publique et que vous répondez beaucoup à la troisième personne: "la direction me dit que...". Vous êtes relativement nouvelle ministre en charge des entreprises publiques: pour moi, une entreprise publique fonctionne avec des fonds publics vis-à-vis desquels, avec les partenaires privés, vous devez, en tant que représentante du gouvernement et des actionnaires publics, avoir votre mot à dire.

Néanmoins, à la fin de votre intervention, j'ai entendu votre engagement plus personnel par rapport aux réponses apportées. Voilà qui me semble nécessaire: nous ne devons pas nous contenter de recevoir des informations données par les directions en place, mais plutôt tâcher d'influencer ce qui se passe dans ces entreprises. Là, nous sommes dans un conflit social dont on peut espérer sortir.

Un autre de mes soucis est plus global, dans la suite de la question sur l'utilisation des intérêts notionnels dans les filiales des entreprises publiques: d'une manière ou d'une autre, en tant qu'État belge, nous devons conserver un regard sur ce qui se passe dans les filiales des entreprises publiques, même si elles relèvent aussi de certaines règles spécifiques du secteur privé. Cependant, de façon dérivée, des investissements publics ont été réalisés, qui entraînent des exigences plus proches du secteur public que du secteur privé pur, même si celui-ci doit aussi respecter les lois.

Je vous remercie d'y être attentive dans le futur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

26.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, nous avons appris récemment que la gare de Mons allait faire l'objet de travaux très importants. J'ai onze questions à vous poser.

1. Quand ce projet a-t-il été incorporé dans le plan d'investissement de la SNCB?
2. Quel a été le nombre de soumissionnaires et de participants au concours et quelles sont les autorités qui ont été associées en qualité de jury pour procéder au choix de l'auteur de projet?
3. Confirmez-vous que les crédits initiaux programmés pour la modernisation de la gare étaient de 25 millions d'euros?
4. Qu'est-ce qui justifie aujourd'hui que l'estimation est de l'ordre de 110 millions d'euros?
5. Confirmez-vous la nécessité d'un tel projet dans le cadre du développement stratégique de la SNCB?
6. Cet investissement fait-il partie de la règle 40/60?
7. La gare de Mons est présentée comme la quinzième gare belge en termes de fréquentation. Pouvez-vous

préciser le nombre de voyageurs qui l'utilisent quotidiennement pour embarquer ou débarquer du train?

8. Pouvez-vous nous faire savoir s'il s'agit d'un chantier dont la charge financière sera entièrement supportée par la SNCB et ses différentes filiales ou s'il s'agit d'un marché conjoint avec la ville de Mons?

9. Quelle est la justification pour l'activité SNCB d'une dépense de cette importance pour assurer le transit des trains de voyageurs?

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

10. En termes stratégiques, ne convient-il pas aujourd'hui de concentrer les moyens de la SNCB et les moyens publics autour de la modernisation des lignes et du matériel roulant, et d'assurer la sécurité du personnel et des voyageurs plutôt que de réaliser ça et là de très belles gares entre lesquelles les trains ont des difficultés à circuler, avec des vitesses commerciales faibles et un manque de moyens d'investissement, notamment dans la gestion informatique de l'ensemble de l'entreprise? Je dirais bien que les trains circuleront entre les gares comme le Doudou le fait lors de la kermesse sur la place de Mons!

11. Quelles sont les garanties que possède la SNCB quant à la fiabilité de l'estimation des travaux, quand on voit l'écart qui existe entre l'estimation initiale et le coût total du chantier après l'exécution? À titre d'exemple, je citerai la gare d'Anvers, dont le coût a été de 860 millions, en ce compris la modification des voies, avec une estimation initiale, dans les documents parlementaires, de 285 millions d'euros.

Pour la gare de Liège, l'estimation des travaux était de l'ordre de 120 millions d'euros; aujourd'hui, l'ensemble du projet serait proche de 280 à 300 millions d'euros. D'après un article paru récemment dans une revue professionnelle, nous atteindrions aujourd'hui les 350 millions d'euros.

26.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, une première inscription est apparue dans le plan pluriannuel 2004-2007. À ce moment, avant toute étude d'ensemble détaillée, le projet était limité à l'établissement d'une passerelle non couverte, passerelle destinée à joindre les quais à un parking situé côté Grands-Prés.

Le choix du bureau d'architecture de la partie "accueil de la clientèle" du projet de modernisation de la gare de Mons est le résultat d'un concours ayant eu lieu en 2006: 15 candidatures ont été reçues à la suite de l'avis de marché public aux niveaux européen et belge; six candidatures ont été retenues pour participer à la suite du concours; un jury – composé de quatre personnes représentant les autorités communales et régionales compétentes en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, de quatre représentants du groupe SNCB et de trois experts indépendants – a classé les six candidats dans l'anonymat; le conseil d'administration de EuroLiège TGV, filiale de la SNCB Holding chargée de l'étude et du suivi de ce projet, a entériné le classement du jury et désigné le bureau d'architecture.

Les chiffres que vous avez avancés ne concernent que la période du plan pluriannuel 2004-2007 et les travaux initialement programmés. Ni les rénovations complètes des structures d'accueil (quais, accès, etc.), ni les adaptations des équipements ferroviaires proprement dits n'apparaissaient dans ce programme initial.

Le projet actuel répond aux normes de confort et de qualité que notre clientèle est en droit d'attendre dans nos gares du XXI^e siècle. Un tel projet répond aux trois objectifs assignés à nos gares: être un acteur central de la mobilité, être un acteur central du développement durable, être un acteur central de la vie urbaine.

De plus, le périmètre du projet a été également élargi aux coûts des renouvellements et d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire proprement dite.

Le programme de 2008-2012 du groupe SNCB reprend les investissements relatifs au projet de Mons pour la période concernée.

Tous les investissements localisables du groupe SNCB sont repris dans la clé 60/40. La gare de Mons est actuellement fréquentée par plus de vingt mille voyageurs qui embarquent ou débarquent des trains. L'avant-projet présenté porte, d'une part, sur la partie ferroviaire entièrement supportée par le groupe SNCB et, d'autre part, sur des aménagements liés à son intégration dans le tissu urbain. Cette seconde partie est prise en charge financièrement par les pouvoirs communaux et régionaux compétents, à savoir le ministère

de l'Équipement et des Transports, la Société régionale wallonne du Transport ainsi que la ville.

Effectivement, la gare hébergera tous les services propres à l'activité de transport mais présentera également, tant à sa clientèle ferroviaire qu'à la population en transit, une offre de commerces, ce qui fera de la nouvelle gare un pôle d'attraction de la vie urbaine. Par cet investissement d'avenir, la SNCB Holding répond à sa stratégie opérationnelle de mise à disposition d'un outil moderne "gare". Il est important de noter qu'au niveau du réseau, le budget d'investissement relatif à l'amélioration des gares, hors RER, ne représente que 8,3% du budget global des investissements sur la période 2008-2012.

À périmètre fixe et en tenant compte de l'évolution des index des prix de la construction, les coûts totaux des gares de Antwerpen-Centraal et de Liège-Guillemins n'ont pas connu l'évolution citée dans la question. Vu la qualité de l'étude d'avant-projet déposée pour la nouvelle gare de Mons, il n'y a aucune raison de mettre en doute la fiabilité de l'estimation.

26.03 François Bellot (MR): Madame la ministre, je me permettrai tout de même d'apporter un commentaire. Qu'une ville veuille faire d'une gare un centre de vie rénové, je ne le conteste pas du tout. Néanmoins, il doit y avoir un canevas commun à toutes les gares en termes de qualité, de qualité d'accueil, de propreté et de sécurité par rapport à la classification de la gare en termes de surface. Je suis tout à fait d'accord. Dès l'instant où l'on veut en faire un projet de ville, l'aspect "investissement complémentaire" par rapport à l'investissement de base de la gare doit être pris en charge par les pouvoirs locaux, régionaux, par ceux qui le décident.

Ce qui me peine dans tous ces projets, c'est de constater, au travers de toutes les questions posées ici, qu'une multitude de petites gares sont dans un état lamentable au point de vue de l'entretien ou de l'accueil et que, par ailleurs, on construit des gares, dont l'objectif est finalement partiellement destiné aux voyageurs mais aussi à un projet de ville. Je n'interviens pas contre des projets mais bien en mettant en lumière des objectifs qui ne sont pas nécessairement liés à l'activité de la SNCB. C'est ce que je souhaitais dénoncer.

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

Ce n'est pas moi qui rédige les articles sur l'auteur de projets, M. Calatrava. Je rappellerai néanmoins que le dôme réalisé pour les Jeux Olympiques d'Athènes a engendré un surcoût de 30%, qu'il en fut de même pour la gare de Valence, que les coûts d'entretien des gares sont extraordinairement élevés, du fait de leur conception même. Il faudra tout de même bien les entretenir: tout d'abord payer des suppléments et ensuite les entretenir.

Je ne m'oppose pas à la construction de gares de prestige, mais que celles et ceux qui souhaitent des gares de prestige dans leur ville en supportent les conséquences, soit via les budgets régionaux, soit via les budgets des villes. C'est tout simplement le sens de mon message, la SNCB devant, me semble-t-il, être attentive à l'ensemble des gares du pays.

J'aurai l'occasion à l'avenir de suivre ce dossier de manière très attentive et de rappeler qu'on nous promet aucun surcoût dans l'exécution de ces travaux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Questions jointes de

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le programme d'investissements pour la ligne 162" (n° 4815)**

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

27 Samengevoegde vragen van

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

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

27.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, depuis le début de la législature, j'ai interrogé

votre prédécesseur à plusieurs reprises sur l'adaptation de l'offre à la demande en transports ferroviaires, notamment en milieu rural. De même, je vous ai interrogée sur le renforcement de la ligne 161-162 Bruxelles-Luxembourg. Outre les questions sur le matériel roulant, auxquelles vous avez déjà répondu, je voudrais connaître les intentions de la SNCB et de ses filiales en termes d'amélioration du réseau.

Quel est le planning des investissements en infrastructure prévus en 2008 et pour les cinq prochaines années sur la ligne 161-162? Quels seront les travaux entrepris, pour quels montants et dans quels délais?

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

27.03 Inge Vervotte, ministre: Les travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg concernent les chantiers liés au RER jusqu'à Ottignies, d'une part, et le programme d'investissements entre la bifurcation de Louvain-la-Neuve et le point frontière de Sterpenich (un tronçon de 175 km), d'autre part.

Pour ce dernier tronçon, les travaux prévus jusqu'en 2014 ont pour but d'augmenter la vitesse de référence sur cet axe et d'améliorer la régularité du trafic. Les investissements en infrastructure couvrant la période 2008-2014 représentent une dépense de 457,8 millions d'euros. Ce budget se répartit comme suit: aménagement des voies, 200 millions; ouvrages d'art, 70 millions; caténaires, 156 millions; communication et signalisation, 110 millions et accueil à la clientèle, 10 millions.

Ce budget couvrira des travaux de maintien et d'extension des capacités. Cela concerne le renouvellement d'ouvrages d'art, la rectification de neuf courbes, l'amélioration des faisceaux de voies en gares de Gembloux, Ciney et Jemelle et la ré-électrification complète de l'axe.

Concrètement, en matière de maintien de capacité, Infrabel procédera au renouvellement des matériaux des voies (rails, traverses, ballast et appareils de voie), à la modernisation d'ouvrages d'art et à l'installation d'un système informatisé de signalisation extrêmement performant. Par endroits, l'augmentation de la vitesse nécessitera également un élargissement de l'entrevoie et l'adaptation de ponts dont le gabarit serait devenu insuffisant.

Les travaux d'extension de capacité conduiront Infrabel à procéder à la rectification du rayon de courbure de neuf des nombreuses courbes que compte la ligne à Assesse, Florée, Hamois, à l'entrée de Ciney, à Haversin, Poix-Saint-Hubert, Hatrival, Neufchâteau et Bernimont. Une fourchette de 45 à 65 millions par an est prévue. Pour 2008, le budget est de 63 millions d'euros.

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

27.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour ces précisions. On connaît l'enjeu de cette ligne qui conduit au Grand-Duché de Luxembourg et à Strasbourg. On a évoqué la possibilité d'investir dans des trains pendulaires. Je me réjouis que des travaux dépassent, selon vos explications, le simple entretien des voies, notamment la correction des courbes qui ralentissent très fortement la vitesse commerciale des trains. Pouvez-vous chiffrer en gain de temps les résultats auxquels ces investissements pourraient conduire?

27.05 Inge Vervotte, ministre: Une étude est actuellement menée aux fins d'effectuer les mesures que vous demandez. Les résultats ne sont donc pas encore connus.

27.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Je ne peux donc que vous encourager à poursuivre les investissements hautement nécessaires sur cette voie sans parler du RER dont on a déjà débattu à plusieurs reprises en cette commission.

27.07 François Bellot (MR): Madame la ministre, je me joins également aux conclusions pour rappeler votre visite à Virton en compagnie de M. le premier ministre, à la suite de laquelle un rapport devait vous être rendu pour le 31 mai quant à la faisabilité socio-économique de certains investissements, notamment l'utilisation de trains pendulaires sur la ligne. La presse a, en tout cas, relayé cette information. Les parlementaires intéressés par le devenir de cette ligne vous interrogeront à nouveau.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

28.01 **Els De Rammelaere** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, iets meer dan een jaar geleden gebeurde een treinongeval in Izegem, waarbij twee treinen op mekaar botsten ten gevolge van een menselijke fout bij de uitvoering van seinwerkzaamheden. Bij het verplaatsen van een seinpaal werden de elektrische stroomkringen niet correct aangesloten. Er was heel wat materiële schade, maar gelukkig vielen er geen dodelijke slachtoffers.

Ten eerste, welke maatregelen werden intussen genomen door Infrabel om menselijke fouten in de toekomst te vermijden? Ongeveer een jaar geleden werd meegedeeld dat 670 miljoen euro zou worden geïnvesteerd om de concentratie van de toen bestaande seinposten onder te brengen in computergestuurde controlecentra. Werd dat intussen gerealiseerd?

Ten tweede, hoeveel bedroeg de lichamelijke schade bij reizigers en personeel? Werd die intussen vergoed door de verzekering?

Tot slot, hebt u een idee van de materiële schade, opgedeeld volgens spoorinfrastructuur, rollend materieel en de stationsinfrastructuur?

28.02 **Minister Inge Vervotte**: Mevrouw De Rammelaere, een actieplan "Leren uit ervaring" werd opgesteld naar aanleiding van het ongeval in Izegem.

Het actieplan resulteerde onder andere in een sensibiliseringscampagne voor de personeelsleden seininrichting die belast zijn met de studie en de realisatie van de installaties. De directies Infrastructuur en Netwerk zouden tevens een veiligheidsactieplan opstellen tegen april 2008.

De NMBS-groep vergoedt zowel de lichamelijke als de materiële schade van de reizigers. Zesenvijftig reizigers hebben zich gemeld als slachtoffer van het ongeval. Tot vandaag werden er eenendertig van de zesenvijftig dossiers afgehandeld. De overige vijftientig dossiers zijn nog in behandeling bij de raadsgeneesheer.

Er werd op dit ogenblik door de NMBS-groep reeds een totaalbedrag van 31.328,70 euro wegens lichamelijke en materiële schade aan schadevergoedingen uitgekeerd.

De lichamelijke schade van de personeelsleden is nog niet geconsolideerd.

De schade aan de spoorweginfrastructuur is verhoogd tot 137.092,19 euro. De schade aan rollend materieel is momenteel geraamd op 1.325.365,34 euro.

28.03 **Els De Rammelaere** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.04 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.04 uur.