



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

09-12-2009

Voormiddag

mercredi

09-12-2009

Matin

cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Ecolo-Groen!	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
FN	<i>Front National</i>
LDD	<i>Lijst Dedecker</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
Open Vld	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
PS	<i>Parti Socialiste</i>
sp.a	<i>socialistische partij anders</i>
VB	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 52 0000/000	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	CRIV	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
PLEN	<i>plenum</i>	PLEN	<i>séance plénière</i>
COM	<i>commissievergadering</i>	COM	<i>réunion de commission</i>
MOT	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)</i>	MOT	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
 - de heer Peter Luykx aan de minister van 1
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "de Infrabel-studie met betrekking tot de
 spoorontsluiting van de regio's Noord-Limburg en
 Antwerpse Kempen" (nr. 17027)
 - de heer Bert Schoofs aan de minister van 1
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "de spoorontsluiting van de regio Noord-Limburg"
 (nr. 17464)

Sprekers: Peter Luykx, Bert Schoofs, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen van 3
 - de heer Ronny Balcaen aan de minister van 3
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "de afschaffing van de trein van 22 u 15 Charleroi-
 Erquelines" (nr. 17066)
 - de heer David Lavaux aan de minister van 3
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "de afschaffing van de trein van 22 u 12 Charleroi-
 Erquelines" (nr. 17254)

Sprekers: Ronny Balcaen, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

- Samengevoegde vragen van 5
 - mevrouw Ine Somers aan de minister van 5
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "de 300 miljoen euro steun aan B-Cargo"
 (nr. 17090)
 - de heer Paul Vanhie aan de minister van 5
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-
 Cargo (NMBS Logistics)" (nr. 17364)
 - de heer Patrick De Groote aan de minister van 5
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-
 Cargo" (nr. 17573)

Sprekers: Paul Vanhie, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer André Perpète aan de minister 8
 van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
 over "het aantal jobs bij Belgacom in de provincie
 Luxemburg" (nr. 17107)

Sprekers: André Perpète, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer André Perpète aan de minister 9
 van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
 over "de veranderingen voor de postbodes van
 Vaux-sur-Sûre" (nr. 17108)

Sprekers: André Perpète, Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

- Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister 10
 van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
 - M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction 1
 publique et des Entreprises publiques sur "l'étude
 d'Infrabel au sujet du désenclavement ferroviaire
 de la région du Nord-Limbourg et de la Campine
 anversoise" (n° 17027)
 - M. Bert Schoofs à la ministre de la Fonction 1
 publique et des Entreprises publiques sur "le
 désenclavement ferroviaire de la région du Nord-
 Limbourg" (n° 17464)

Orateurs: Peter Luykx, Bert Schoofs, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

- Questions jointes de 3
 - M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction 3
 publique et des Entreprises publiques sur "la
 suppression du train de 22 h 15 Charleroi-
 Erquelines" (n° 17066)
 - M. David Lavaux à la ministre de la Fonction 3
 publique et des Entreprises publiques sur "la
 suppression du train de 22 h 12 Charleroi-
 Erquelines" (n° 17254)

Orateurs: Ronny Balcaen, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

- Questions jointes de 5
 - Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction 5
 publique et des Entreprises publiques sur "l'aide
 de 300 millions d'euros à B-Cargo" (n° 17090)
 - M. Paul Vanhie à la ministre de la Fonction 5
 publique et des Entreprises publiques sur "B-
 Cargo (SNCB Logistics)" (n° 17364)
 - M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction 5
 publique et des Entreprises publiques sur "B-
 Cargo" (n° 17573)

Orateurs: Paul Vanhie, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

- Question de M. André Perpète à la ministre de la 8
 Fonction publique et des Entreprises publiques
 sur "le nombre d'emplois chez Belgacom en
 province de Luxembourg" (n° 17107)

Orateurs: André Perpète, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

- Question de M. André Perpète à la ministre de la 9
 Fonction publique et des Entreprises publiques
 sur "les changements qui touchent les facteurs de
 Vaux-sur-Sûre" (n° 17108)

Orateurs: André Perpète, Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

- Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la 10
 Fonction publique et des Entreprises publiques

over "de Railtime campagne" (nr. 17180)

Sprekers: **Katrin Jadin, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

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

Sprekers: **Katrin Jadin, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Samengevoegde interpellatie en vragen van - de heer François Bellot tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de NMBS-verbinding Brussel-Luxemburg en de bij Infrabel te nemen beslissingen" (nr. 396)

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de modernisering van de lijnen 161-162 en het gebruik van kantelbaktreinen" (nr. 17193)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het getreuzel van de NMBS inzake de investering in kantelbaktreinen en de modernisering van de lijn 161-162" (nr. 17205)

- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van kantelbaktreinen op lijn 162" (nr. 17502)

Sprekers: **François Bellot, Georges Gilkinet, Josy Arens, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

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

Sprekers: **André Frédéric, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

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

Sprekers: **Michel Doomst, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

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

Sprekers: **Michel Doomst, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de minister van Ambtenarenzaken en

sur "la campagne Railtime" (n° 17180)

Orateurs: **Katrin Jadin, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

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

Orateurs: **Katrin Jadin, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Interpellation et questions jointes de - M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liaison SNCB entre Bruxelles et Luxembourg et les décisions qui doivent être prises à Infrabel" (n° 396)

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la modernisation des lignes 161-162 et l'usage des trains pendulaires" (n° 17193)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les attermoissements de la SNCB relatifs à l'investissement dans les trains pendulaires et la modernisation de la ligne 161-162" (n° 17205)

- M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'utilisation du train pendulaire sur la ligne 162" (n° 17502)

Orateurs: **François Bellot, Georges Gilkinet, Josy Arens, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

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

Orateurs: **André Frédéric, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

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

Orateurs: **Michel Doomst, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux du RER à Itterbeek (Dilbeek)" (n° 17041)

Orateurs: **Michel Doomst, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Question de Mme Carine Lecomte à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

Overheidsbedrijven over "de overvolle treinen op vrijdagmiddag" (nr. 17175)

Sprekers: **Carine Lecomte, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

sur "les trains bondés du vendredi après-midi" (n° 17175)

Orateurs: **Carine Lecomte, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

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

Sprekers: **Olivier Destrebecq, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, **Georges Gilkinet, Camille Dieu**

27

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

27

Orateurs: **Olivier Destrebecq, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, **Georges Gilkinet, Camille Dieu**

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

Sprekers: **Georges Gilkinet, Inge Vervotte**, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

31

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

31

Orateurs: **Georges Gilkinet, Inge Vervotte**, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 9 DECEMBER 2009

Voormiddag

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

du

MERCREDI 9 DÉCEMBRE 2009

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.22 uur en voorgezeten door de heer Ludo Van Campenhout.
La séance est ouverte à 10.22 heures et présidée par M. Ludo Van Campenhout.

01 **Samengevoegde vragen van**

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

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

01 **Questions jointes de**

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

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

01.01 **Peter Luykx** (N-VA): Mevrouw de minister, goedmorgen. Welkom terug in ons midden.

Tijdens de commissie van 19 oktober jongstleden heb ik bij uw voorganger, minister Vanackere, een interpellatie ingediend over de toekomstplannen voor de spoorontsluiting van de regio's Noord-Limburg en Kempen. Hij deelde toen mee dat Infrabel via een studie de mogelijkheden onderzoekt inzake de elektrificatie van het traject Herentals-Mol en de realisatie van een dubbelspoor op de lijn Mol-Hamont. De studie bevond zich reeds in een vergevorderd stadium. Hij kondigde toen aan dat het een kwestie van weken was.

Ik krijg graag een antwoord op de volgende vragen. Hebt u de betrokken studie intussen van Infrabel ontvangen? Hebt u een voorstel voorgelegd aan het directiecomité, en zo ja, welk? Wat zijn de belangrijkste conclusies die deze studie heeft opgeleverd? Tot slot, is het mogelijk mij een exemplaar van die integrale studie te bezorgen?

Ik dank u bij voorbaat voor uw omstandig en duidelijk antwoord.

01.02 **Bert Schoofs** (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het betreft een opvolgingsvraag van twee Limburgers die tussen hoop en vrees balanceren en bekommerd zijn om een gebied dat voor enkele honderdduizenden mensen onvoldoende omsluiting

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

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

per spoor biedt. Ik weet dat sinterklaas voorbij is, maar de kerstman moet nog komen. Misschien hebt u wel goed nieuws voor ons. Hoe zit het met de elektrificatie van de bewuste spoorlijn en met de studie?

01.03 Minister **Inge Vervotte**: Geachte collega's, Infrabel heeft een studie gemaakt over onder andere de haalbaarheid en de kostprijs van bijvoorbeeld de elektrificatie van de lijn Mol-Herentals. Normaal gezien moet er na die studie naar haalbaarheid en kostprijs een uitvoeringsstudie komen. Hierover moet ik eerst meer informatie ontvangen alvorens ik mij er publiekelijk over kan uitspreken. Op dit moment zit het dus nog maar in de fase van een werkdocument, het heeft de andere fases nog niet doorlopen. Het is natuurlijk evident dat ik dit uiterst belangrijk vind en dat ik zeker en vast deze elementen zal meenemen in de gesprekken die ik regelmatig voer met de betrokken ceo's.

De dubbelsporigheid tot Hamont en de elektrificatie daarvan is verbonden met de afloop van de onderhandelingen tussen België en Nederland over de IJzeren Rijn. Momenteel wordt de kostprijs van al deze elementen besproken in ambtelijke werkgroepen.

Op dit moment – ik ben nog geen twee weken bezig – is er blijkbaar informatie. Ik wil deze informatie eerst grondig bestuderen om dan te kijken welke stappen we daar verder kunnen zetten. Uiteraard is dit dossier voor mij inhoudelijk belangrijk genoeg om het ernstig te nemen en in de gesprekken met de betrokken ceo's te kijken hoe we voortgang kunnen boeken in dit dossier.

Vandaag heb ik dus geen nieuws, noch positief, noch negatief. Het is echter mijn bedoeling om hierover op korte termijn in gesprek te gaan met de betrokken ceo's om te kijken hoe we bepaalde zaken in gang kunnen zetten.

01.04 **Peter Luykx** (N-VA): Mevrouw de minister, ik hoop dat het dossier niet langer een trein der traagheid blijft, een magisch-realistisch verhaal. Er is toch schot in de zaak: het heeft nu de status van een werkdocument. Ik had ook graag vernomen op welke termijn dat uitvoeringsplan dan tot stand zou komen. Verder noteer ik dat u alleszins de nodige aandacht aan die hoek van Vlaanderen – Limburg – wilt blijven besteden. Kunt u nog iets zeggen over de termijn waaraan wij ons mogen verwachten?

01.05 **Bert Schoofs** (VB): Mijn vragen gaan in dezelfde richting. Daarmee hoeven wij u niet meer lastig te vallen met verdere opvolgingsvragen. Kunt u daar een termijn en tijdsschema opkleven? Dat zou handig zijn. Ik heb er in het verleden reeds op gewezen dat het niet alleen gaat over de ontsluiting van Limburg naar Mol en Hamont. Andere ontsluitingen zijn ook belangrijk. Ik weet niet of u het weet, maar Wallonië heeft bijvoorbeeld zes tot zeven ontsluitingen naar het buitenland, terwijl Vlaanderen er niet eens twee volwaardige heeft. Dat is toch belangrijk en dit moet nu eenmaal federaal geregeld worden. Ik hoop dat u zich in de toekomst voor het ruimere plaatje en niet alleen hiervoor zult inspannen.

01.06 Minister **Inge Vervotte**: Uiteraard heb ik nog meer informatie nodig, zoals ik al stelde. Als deze informatie positief is, hoop ik dit jaar daarover nog een beslissing te kunnen nemen.

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

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

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

01.06 **Inge Vervotte**, ministre: Si les informations sont positives, j'espère pouvoir prendre une

décision cette année encore.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

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

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

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de trein van 22 u 15 Charleroi-Erquelinnes" (nr. 17066)

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

02.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je souhaite vous interroger sur la suppression du train de 22 h 15 Charleroi Sud-Erquelinnes, annoncée dans le cadre de la mise en place des nouveaux horaires de la SNCB.

Alors que l'on affirme vouloir offrir à la population un service crédible et l'inciter à utiliser le rail, au détriment de la voiture par exemple, de nombreux habitants de la région se sentent floués par la suppression de ce train. Ils estimaient ne pas disposer déjà à la base d'un service ferroviaire très étoffé et on leur supprime un train supplémentaire qui va les isoler encore davantage des grandes villes comme Bruxelles, Charleroi ou Namur. La région d'Erquelinnes est évidemment une région relativement enclavée. On a l'impression qu'il s'agit à nouveau d'un choix qui a été fait en privilégiant la rentabilité pure et simple. Je pourrais évidemment aller au-delà de ce simple exemple. Les échos qui nous reviennent quant à l'annonce de la suppression des trains dans le cadre des nouveaux horaires sont nombreux et très négatifs.

Comment la SNCB compte-t-elle encourager les gens à prendre le train quand elle réduit l'offre sur les lignes, en particulier sur cette ligne-là? Où en est la politique de promotion du train dans cette logique de pure rentabilité?

Quels sont les critères précis qui président à la suppression de trains? Y a-t-il un processus de consultation des usagers et d'associations des usagers lors de la mise en place de ces horaires et de la suppression des trains? Prend-on réellement en compte les demandes des usagers en la matière? Comment ces critères précis ont-ils été appliqués dans le cas qui nous occupe? Est-il envisageable de revenir sur cette décision qui provoque beaucoup d'émotion dans la région?

02.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Balcaen, je peux effectivement confirmer que la SNCB a pris la décision de supprimer, à dater du 13 décembre 2009, le train de 22 h 15 Charleroi Sud-Erquelinnes.

Depuis quelques années, la croissance du nombre de voyageurs est plus forte que prévu. Toutes les ressources disponibles doivent dès lors être engagées de la façon la plus raisonnable. Faire circuler un train coûte cher et demande, en outre, du personnel et du matériel. Les trains avec une aussi faible occupation ont un taux de couverture

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

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

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

Alle beschikbare middelen moeten zo rationeel mogelijk worden ingezet om rekening te houden

des coûts très faible et pèsent sur le budget. Voilà pourquoi certains trains avec une occupation très basse seront supprimés. Les moyens financiers, en matériel et en personnel, économisés grâce à la suppression de ces trains peuvent être utilisés plus efficacement.

La SNCB supprimera les trains dont l'occupation est inférieure à dix voyageurs les jours ouvrables et dont la suppression entraîne une économie en termes de train-kilomètre, de matériel et de personnel. Le train Charleroi Sud-Erquelines a une occupation de sept voyageurs. Il est à noter que, sur le plan écologique, la mise en service d'un train présentant une très faible occupation n'est pas le meilleur choix.

02.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): C'est toute la question de l'œuf et de la poule! Si on réduit l'offre, on réduit la possibilité pour les voyageurs – je pense aux jeunes – de passer de la voiture au train.

Évidemment, le taux d'occupation n'est pas très élevé mais si on continue à supprimer ainsi tous les trains avec un faible taux d'occupation, on réduit fatalement l'offre globale. Or si cette offre diminue, il est évident qu'on incite les gens à ne pas prendre le train et à continuer à utiliser la voiture.

On raisonne dans le cadre d'une situation en matériel fixée. Je conçois qu'il faille équilibrer les choses mais je voudrais qu'on étudie de quelle manière accroître le matériel à disposition pour garder une série de lignes qui ne sont peut-être pas les plus rentables et les plus utiles aux yeux de la SNCB mais qui, pour les usagers de certaines régions enclavées, sont des éléments importants de leurs habitudes de mobilité.

02.04 Minister Inge Vervotte: Ik wil daar even op reageren, mijnheer de voorzitter, omdat ik dit een belangrijk politiek inhoudelijk punt vind.

Wanneer wij de beheersovereenkomsten onderhandeld hebben met de NMBS-Groep — de holding Infrabel en de NMBS zelf — hebben wij daarover een lange discussie gevoerd, omdat wij de NMBS-Groep verplicht hebben om zich in te schakelen in een mobiliteitsketting en zich niet enkel en alleen verantwoordelijk te voelen om het verplaatsen van de mensen van A naar B, waarbij de maatschappij verder geen rekening zou moeten houden met haar omgeving en dergelijke. Dit is belangrijk omdat wij tot een globale mobiliteitsvisie moeten komen in België, Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Het kan niet zijn dat De Lijn, de TEC, de MIVB en de NMBS gewoon naast mekaar bestaan.

Een globale mobiliteitsvisie veronderstelt ook dat men keuzes durft te maken rond het afschaffen van treinen waarin er, in dit geval, nog geen bezetting is met tien personen. Als men daarvan de maatschappelijke, sociale en ecologische kosten gaat berekenen, is dit volgens ons geen verantwoorde manier van besturen. Dit is ook geen verantwoorde mobiliteitsvisie. Ik ben het met u eens als u zegt dat er oplossingen moeten worden gezocht voor deze mensen. Er werd onder andere ook aan de NMBS gevraagd om, telkens zij daaromtrent voorstellen formuleren, ook te kijken naar de alternatieve mogelijkheden. Ik veronderstel dat dit ook in dit dossier is gebeurd en

met de toename van het aantal reizigers. Treinen met een zo lage bezettingsgraad (zeven reizigers in dit geval!) hebben een erg lage kostendeckingsgraad, bezwaren de begroting en zijn ook niet de beste ecologische keuze.

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

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

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

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

Il a été demandé à la SNCB de considérer, lorsque de telles propositions sont formulées, les solutions de rechange de nature à satisfaire les besoins de mobilité ferroviaire des usagers concernés.

ik zal dit ook nagaan. Dit is immers iets dat wij expliciet hebben gevraagd, met name kijken of er mobiliteitsmogelijkheden zijn met de TEC, bijvoorbeeld, of op een andere manier.

Je présume que cela a été fait dans ce dossier-ci. Je vérifierai.

Ik blijf het principe ten gronde verdedigen. Ik kan het niet eens zijn met de stelling dat we dan maar meer treinen moeten inleggen. Ik vind dat we moeten instappen in de logica van een mobiliteitsvisie in haar geheel. Wij kunnen het economisch noch ecologisch verantwoorden om treinen, die quasi leeg zijn, te laten rijden omdat ze moeten rijden. Wij moeten de moed hebben om ter zake verstandige beslissingen te nemen die passen in een mobiliteitsvraagstuk in zijn geheel. Het is niet zo dat wij ons niet verantwoordelijk voelen voor de mobiliteit van deze mensen, maar wij zijn wel van mening dat de mobiliteit van deze mensen op een verstandiger manier moet worden ingevuld.

De **voorzitter**: Mijnheer Balcaen, u hebt het laatste woord.

02.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je serai très bref.

Madame la ministre, nous défendons également une vision globale de la mobilité. Mes exemples servent uniquement à l'illustrer. Dans les semaines à venir, vous verrez quel est le degré de mécontentement en réaction à la suppression de plusieurs lignes de trains.

Je serais très heureux de savoir quelles sont les solutions alternatives qu'a envisagées la SNCB, par exemple avec les TEC.

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

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

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

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

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de 300 miljoen euro steun aan B-Cargo" (nr. 17090)
- de heer Paul Vanhie aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo (NMBS Logistics)" (nr. 17364)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 17573)

03 Questions jointes de

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

Vraag nr. 17090 van mevrouw Somers is ingetrokken en vraag nr. 17573 van de heer De Groote wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03.01 Paul Vanhie (LDD): Mevrouw de minister, de regeringsswissel komt voor het dossier-B-Cargo op een slecht moment, hoewel ik u het volle vertrouwen schenk.

03.01 Paul Vanhie (LDD): La réforme programmée de B-Cargo est urgente, la réglementation européenne en matière d'aides d'État accordées aux entreprises

Volgens de communautaire richtsnoeren inzake de staatssteun aan

de spoorwegondernemingen moeten herstructurerings immers vóór 1 januari 2010 worden aangemeld. Het voorgaande maakt dat de geplande hervorming bij B-Cargo een dringende zaak is geworden.

De verhoudingen tussen het bestuur en de vakbonden lijken in elk geval te zijn verbeterd. De dreiging van de spoorvakbonden met een tweede staking, volgend op de staking van 5 november 2009, werd immers niet uitgevoerd.

Mevrouw de minister, kunt u verduidelijken hoever de onderhandelingen zijn gevorderd?

Welke, concrete pistes worden momenteel gevolgd om B-Cargo, desgevallend via de NMBS-holding, financieel bij te springen?

Welke beslissingen zijn inzake het statuut van de personeelsleden van B-Cargo genomen?

Zult u in het licht van de uiterst dringende noodzakelijkheid zelf initiatieven nemen?

03.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, het is inderdaad een belangrijk en moeilijk dossier.

Het dossier is moeilijk, omdat we geconfronteerd worden met beperkingen van de mogelijkheden, onder andere ook door de Europese regelgeving, en tegelijkertijd met een dalende of moeilijke markt door de economische crisis. Dat wordt op dit moment ook gevoeld in die sector. Tot slot hebben we uiteraard verantwoordelijkheden ten aanzien van de personeelsleden. We moeten dus zoeken naar een goede, verstandige oplossing binnen die drie parameters.

Om die reden is er dan ook een *task force* in het leven geroepen. Die *task force* heeft verschillende scenario's uitgewerkt waarin verschillende organisatievormen voor het filiaal zijn opgenomen. Daarin wordt zowel de juridische, organisationele en financiële impact alsook de impact op het personeel bekeken. De scenario's gaan uit van ofwel een constante, dus zonder verdere groei, ofwel van een groei van de sector, ofwel van een daling van de volumes. Er worden dus verschillende scenario's uitgebouwd, omdat die telkens een verschillende impact hebben op de business cases, die men in de toekomst zal kunnen uitvoeren.

Het is vanzelfsprekend dat zowel in de *task force* alsook tijdens de sociale dialoog voornamelijk de perimeter van het te creëren filiaal het belangrijkste punt van het overleg vormde. Uitgangspunten zijn geweest: respect voor het personeel en het vrijwaren van de operationaliteit van het bedrijf, waarbij men ook in de nieuwe filialen op een technisch goede manier operationeel kan werken, om het zo te formuleren.

Het Europees richtsnoer van 2008 laat er geen enkele twijfel over bestaan dat de creatie van een filiaal voor de cargoactiviteiten volgens de regels van het gemeen recht dient te verlopen.

Tijdens de sociale dialoog werden er elf punten besproken. De belangrijkste zijn de plaats van de sociale dialoog en de rol van de

ferroviaires prescrivant la notification des restructurations avant le 1^{er} janvier 2010.

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

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

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

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

Il a déjà été dit que le personnel statutaire du Groupe-SNCB transféré vers la filiale pourra conserver son statut actuel.

erkende organisaties in het filiaal, de perimeter van het filiaal, de juridische vorm van het filiaal, de arbeidsvoorwaarden van het filiaal en de voorwaarden voor de overgang van het personeel.

Wat het personeelstatuut aangaat, is al eerder gezegd dat het statutair personeel van de NMBS-groep dat voor het filiaal gaat werken, zijn huidig statuut zou kunnen behouden. Wel zullen er op korte termijn in het filiaal ook contractuelen tewerkgesteld worden. In het filiaal zullen dus eerst statutaire personeelsleden tewerkgesteld zijn en later zullen er ook contractuele personeelsleden functioneren. Dat heeft uiteraard een impact op de personeelsvertegenwoordiging, op de vakorganisaties en de paritaire comités en alles wat daarmee te maken heeft. Vandaar dat dat punt ook nauw is opgenomen in het sociaal overleg.

Op de voorgestelde personeelswijzigingen, dus aantal en verloningen, kan ik op dit moment nog niet ingaan, omdat de syndicale organisaties nog bezig zijn met de consultatie van hun achterban over alle elementen van het dossier. Het grootste knelpunt blijft de garantie op statutaire tewerkstelling binnen de activiteiten van het filiaal.

Normaal gezien gebeurt de consultatie van de socialistische vakbond maandag. Die van de christelijke vakbond is nog voor deze week gepland. Daarna moet het dossier afgerond kunnen worden.

Nadat de consultatie van de achterban gebeurd is, moet men het dossier afronden. Het moet uiteraard naar de raad van bestuur gaan. Daarna moet het dossier nog naar Europa.

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

De raad van bestuur van NMBS-holding heeft beslist onder bepaalde voorwaarden bereid te zijn een financiële inbreng te doen in de cargotak van de NMBS. De overheid heeft duidelijk laten weten dat er geen extra dotatie zou komen en dat dat dus binnen de financiering van de groep moest worden bekeken. De NMBS-holding heeft zich ertoe bereid verklaard te kijken welke inspanningen hij kan leveren.

De gemeenschappelijke *task force* die hiervoor werd opgericht en die rapporteert aan de bestuurders van NMBS en NMBS-holding over de verschillende operationele, juridische, sociale en financiële opties die in het herstructureringsplan kunnen en moeten opgenomen worden, onderzoekt op dit moment of die steun noodzakelijk is, de eventuele vorm van die steun, en voor welke bedragen. Ook daarover circuleren op dit moment bedragen. Wij hebben als aandeelhouder gevraagd de lijn zo duidelijk mogelijk te houden, omdat wij uiteraard in staat moeten zijn het dossier te verdedigen bij Europa. Wij menen dat al die elementen dan belangrijk zijn. De grendel op het statutaire personeel zal natuurlijk ook een belangrijk punt zijn bij de beoordeling van het dossier door Europa.

Uiteraard zijn wij bereid de samenwerking met de NMBS-groep heel intensief te onderhouden, de komende uren en de komende dagen, zodat wij een aanmeldingsdossier met een maximaal mogelijke

Néanmoins, à court terme, la filiale emploiera également des agents contractuels. Cela aura évidemment une incidence sur la représentation du personnel. C'est la raison pour laquelle ce point apparaît dans la concertation sociale.

Les syndicats consultent actuellement leur base. La garantie de l'emploi statutaire dans le cadre des activités de la filiale demeure le problème le plus important. Après cette consultation, le dossier devrait pouvoir être clôturé. Il devra ensuite être transmis au conseil d'administration et à l'Europe.

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

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

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

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

slaagkans nog voor het einde van het jaar kunnen indienen bij de Europese Commissie.

03.03 Paul Vanhie (LDD): Ik ben al zeer blij dat de onderhandelingen opschieten. Cruciaal voor een goed resultaat is het sociaal overleg.

De huidige werknemers zijn over het algemeen statutair. Zij hebben werkzekerheid. Als B-Cargo in de toekomst op de markt wil meespelen, dan zal het meer contractuelen dan statutaire medewerkers moeten aannemen. Zo niet is er, mijns inziens, steeds een rem op de goede werking.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

04.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, dans une question écrite de novembre 2008, j'avais exprimé l'inquiétude, qui était grande, de voir disparaître ou réduit à presque rien le peu de postes que Belgacom possède en province de Luxembourg. À l'époque, vous aviez signalé que, contrairement à ce qu'on pouvait penser, 33 personnes allaient être recrutées pour renforcer les équipes présentes en Luxembourg. Suivant les chiffres que vous aviez transmis alors, il restait 321 équivalents temps plein en Luxembourg, 47 à Arlon, 238 à Libramont, 3 à Barvaux et 33 à Jemelle.

Vous signaliez également que par rapport à 2006, il y avait eu une augmentation de quatre unités dans les effectifs de Belgacom en province de Luxembourg. Pouvez-vous communiquer le nombre d'équivalents temps plein qui travaillent chez Belgacom en province de Luxembourg en 2009? Des recrutements sont-ils prévus en 2010? Enfin, j'aurais voulu obtenir un tableau comparatif des effectifs chez Belgacom et par implantation dans le Luxembourg, idéalement depuis 1994, date à laquelle l'entreprise publique a été transformée en société anonyme.

04.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, l'effectif actuel en province du Luxembourg permet de répondre aux nécessités du service et à la demande des clients de la région.

Belgacom ne prévoit pas d'augmentation de volume de l'emploi en province de Luxembourg.

Belgacom a été en mesure de reconstituer en détail les chiffres relatifs à l'emploi en province de Luxembourg jusqu'en 1996. Les données plus anciennes n'ont pas été conservées.

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

04.01 André Perpète (PS): In november 2008 heb ik al mijn bezorgdheid geuit over het verdwijnen van jobs bij Belgacom in de provincie Luxemburg. Toentertijd had u nochtans geantwoord dat er 33 personen in dienst zouden worden genomen. In vergelijking met 2006 waren er ook vier betrekkingen bijgekomen.

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

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

In de provincie Luxemburg stelt men in de loop van de jaren een lichte stijging van het percentage vast. De opvallende daling in 1998-1999 en die in 2002 kunnen toegeschreven worden aan het

Outre les chiffres en nombre absolu, Belgacom a également présenté le nombre d'emplois en province de Luxembourg par rapport à l'emploi total au niveau de Belgacom.

On constate que ce pourcentage a crû légèrement au fil des années, passant de 2,31 % en 1996 à 1,99 % en 1999, pour atteindre son niveau le plus élevé cette année, soit 2,62 %.

Les nouvelles recherches effectuées par Belgacom pour la présente question donnent les chiffres à la fin de l'année. Les données pour 2008 sont légèrement différentes de celles qui vous ont été fournies à l'époque. Il s'agit probablement d'une moyenne sur l'année complète. La diminution plus marquée enregistrée en 1998-1999 est due au plan PTS (*People, Team, Skills*), celle de 2002 au plan BeST (*Belgacom e-Strategic Transformation*). Ces deux plans sont des programmes de reconversion et de départ volontaire du personnel.

J'ai sous la main un tableau. Je propose de le joindre au rapport.

04.03 André Perpète (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse. J'examinerai les chiffres repris dans le tableau.

PTS-programma (*People, Team & Skills*) en het BeST-plan (*Belgacom e-business Strategic Transformation*), d.i. een herstructureringsprogramma en een programma voor vrijwillige uitstroom.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

05.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, il me revient que les facteurs qui travaillent pour le moment à la poste de Vaux-sur-Sûre en province de Luxembourg viennent d'être informés qu'à partir du 1^{er} semestre 2010, ils seront amenés à prendre leur service au départ de la plate-forme de Libramont.

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

Ces dispositions, si elles se confirment, vont lourdement pénaliser les facteurs tant au niveau des horaires que de la modification des services. De plus, cette situation obligera certains d'entre eux à acheter un second véhicule, ce qui reste tout de même un investissement très important.

Ce qui paraît tout de même curieux, et c'est à vérifier, c'est que les autres bureaux attachés à la plate-forme de Libramont ne sont, pour le moment, pas du tout touchés par cette mesure.

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

Madame la ministre, est-il exact qu'à partir du 1^{er} trimestre 2010, les facteurs de Vaux-sur-Sûre devront prendre leur service à partir de Libramont? Comment expliquez-vous cette décision?

Des mesures seront-elles prises afin d'aider les facteurs, en tout ou partie, dans les frais de déplacement dus à la modification de leurs horaires?

D'autres facteurs devront-ils commencer leur service depuis la plate-forme de Libramont de laquelle ils dépendent? Si oui, à partir de quand?

05.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la division Mail de La Poste s'attèle effectivement à optimiser son réseau logistique. Le projet de regroupement des bureaux distributeurs entre dans le cadre du plan stratégique de l'entreprise. Ce regroupement va de pair avec l'introduction de nouvelles méthodes de travail et l'utilisation de nouveau matériel.

Actuellement, le réseau est constitué de 464 bureaux distributeurs. Ce nombre devrait évoluer progressivement vers 128 bureaux sur la durée du plan stratégique. La mise en place de ce projet fait l'objet de concertations intensives avec les partenaires sociaux.

C'est dans cette optique d'optimisation du réseau postal que le transfert du bureau de distribution de Vaux-sur-Sûre vers la plateforme de Libramont est planifié pour le 15 avril 2010. À l'heure actuelle, il est prématuré d'établir avec certitude les autres bureaux distributeurs qui seront amenés à être regroupés à Libramont. Rappelons toutefois que la province de Luxembourg, comme l'ensemble des provinces du pays, a déjà connu bon nombre de regroupements, comme les bureaux de Libin et Saint-Hubert qui sont regroupés à Libramont, le bureau de Nassogne regroupé à Marche, le bureau de Tintigny regroupé à Virton, le bureau de Messancy regroupé à Arlon ou celui de Lierneux regroupé à Vielsalm.

La Poste reste attentive aux conséquences de ces regroupements pour l'ensemble du personnel concerné. Chaque collaborateur se voit impliqué et accompagné au mieux avant, pendant et après un tel changement. Ces regroupements font d'ailleurs l'objet de réunions de concertation avec les partenaires sociaux locaux.

05.03 André Perpète (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse.

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

De **voorzitter**: De agendapunten nr. 11, zijnde de vraag nr. 17166 van de heer Flahaux, en 12, zijnde de vraag nr. 17167, eveneens van de heer Flahaux, worden uitgesteld. Mevrouw Lecomte is niet aanwezig voor het stellen van haar vraag nr. 17175.

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

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

06.01 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, ma question a été déposée du temps de votre prédécesseur, mais je n'ai pas encore eu l'occasion de la poser. Nous avons pu voir l'importante campagne publicitaire menée par Infrabel afin d'assurer la promotion de Railtime. Bien que ce service apporte certainement un plus aux voyageurs, je me permets de m'interroger quant à la pertinence d'une telle campagne médiatique.

En effet, Railtime n'est utile qu'à ceux qui voyagent en train soit quotidiennement pour se rendre au travail ou à l'école, soit moins régulièrement pour une excursion ou une destination plus orientée vers les loisirs. L'ampleur de la campagne menée par Infrabel est

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

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

06.01 Katrin Jadin (MR): Infrabel heeft een grootscheepse reclamecampagne op touw gezet om Railtime, de nieuwe infosite voor treinreizigers, te promoten. Wat beoogt Infrabel precies met die marketingoperatie en tot welke doelgroep richt men zich? Welke media werden daartoe gebruikt? Hoeveel heeft die campagne de belastingbetaler gekost? Wat is de relevantie van die campagne, gelet

colossale: des demi-pages dans différents quotidiens, des pages entières dans des hebdomadaires, une campagne télévisuelle, un affichage impressionnant, parfois bien au-delà des endroits classiques dédiés à la mobilité que sont les gares ou les stations de métro.

En résumé, une telle campagne vise une cible qui est bien plus large que celle à laquelle s'adresse le produit Railtime, et cela m'interpelle.

Madame la ministre, pouvez-vous m'informer sur l'objectif de cette démarche marketing d'Infrabel? Quel est le public visé? Quels supports ont-ils été utilisés? Combien cette campagne a-t-elle coûté au contribuable? Quel est le bien-fondé d'une telle campagne vu l'écart entre le public cible du produit Railtime et le public cible de la campagne? À quel niveau, au sein d'Infrabel, la décision de faire une telle campagne a-t-elle été prise? Qu'en pensez-vous, au final? Mais vous n'êtes pas obligée de me livrer votre opinion personnelle!

06.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, chère collègue, les missions confiées à Infrabel comprennent notamment la fourniture d'une information complète et utile concernant le déroulement du trafic ferroviaire aux voyageurs. Dans ce cadre, Infrabel développe divers supports d'information afin de permettre aux clients de bénéficier d'une information complète, en temps réel, sur le trafic ferroviaire.

Le site Railtime est actuellement le fer de lance de cet outil. Il est destiné aux 400 000 clients quotidiens du chemin de fer en Belgique, ainsi qu'aux 2,6 millions de clients occasionnels, et, plus largement, à tous les utilisateurs potentiels du rail. À cet égard, précisons qu'une telle offre d'information contribue en effet à améliorer l'attractivité du rail par rapport aux autres modes de transport. Il n'y a donc pas d'écart entre le public ciblé du produit et le public visé par la campagne.

Les objectifs de Railtime sont les suivants:

- donner à tout moment aux voyageurs, où qu'ils se trouvent, toutes les informations disponibles: dans les gares, au moyen des affiches jaunes reprenant les horaires, les annonces sonores et les différents panneaux d'information et écrans d'information; à la maison, au travail ou en chemin, au moyen de télétextes et, surtout, au moyen du site internet www.railtime.be, que l'on peut également atteindre par gsm et smartphone;
- informer les voyageurs qui recherchent le numéro de quai d'où partira leur train;
- et informer des retards ou des dérangements dans le trafic, ainsi que les futurs travaux prévus sur leur trajet.

Afin de faire connaître les différents outils auprès des trois publics cibles précités, Infrabel a développé une campagne nationale d'information via de multiples supports d'information.

Les supports utiles et leurs coûts sont les suivants: télévisions nationales (240 000 euros), presse quotidienne nationale (220 000 euros), affiches de 2 m² dans les 40 gares principales et dans le métro bruxellois (50 000 euros), *banners on line* nationales (20 000 euros) et presse magazine nationale (70 000 euros).

op het feit dat de doelgroep van het product totaal verschillend is van de doelgroep van de campagne? Wie heeft de beslissing genomen om zo'n campagne op poten te zetten? En wat is uw persoonlijke mening hieromtrent?

06.02 Minister Inge Vervotte: Infrabel, dat onder meer belast is met het verstrekken van volledige en dienstige informatie over het treinverkeer aan de reizigers, heeft daartoe diverse kanalen ontwikkeld, waaronder de website Railtime, die bedoeld is voor de 400 000 reizigers die dagelijks met de trein reizen, de 2,6 miljoen occasionele reizigers en alle potentiële gebruikers.

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

De nationale informatiecampaagne heeft 600 000 euro gekost. De beslissing ter zake werd door het directiecomité van Infrabel genomen. Het is belangrijk dat de problemen op het gebied van de stiptheid worden opgelost en dat de reizigers *in real time* worden geïnformeerd.

Le ralentissement du marché publicitaire a permis de réaliser une telle campagne pour 600 000 euros. La décision a été prise par le comité de direction d'Infrabel et je trouve important que les clients des chemins de fer soient au courant des moyens qui existent afin d'obtenir une information en temps réel sur le train qu'ils souhaitent prendre. Dans une période où le niveau de la ponctualité des trains est plus faible que les années précédentes, il est primordial de faire le maximum pour résoudre les problèmes de ponctualité et pour informer les clients d'une façon adéquate et à tout moment sur le terrain.

06.03 Kattrin Jadin (MR): Merci, madame la ministre, pour cette réponse très complète. On sent l'envie de défendre cet outil de communication. Bien sûr, il faut prendre le problème à la racine. On pourrait revenir sur les retards des trains qui sont beaucoup plus importants cette année que les années précédentes mais aussi sur les moyens alloués à une telle campagne. On parle de 600 000 euros, ce qui me paraît beaucoup. Il serait utile que je vous interroge à une date ultérieure sur l'évaluation d'une telle campagne, pour savoir si ses objectifs ont été atteints, s'il ne faudrait pas se pencher sur le problème à la source, qui est le retard des trains.

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

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

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

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

07.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, cette question a également été déposée voici un certain temps. Je souhaiterais obtenir des informations concernant l'état d'avancement du dossier de la réouverture du Rhin d'acier, 'der Eiserne Rhein', c'est-à-dire le tronçon ferroviaire qui part de la Belgique vers l'Allemagne.

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

Il me revient notamment que les Pays-Bas doivent encore trancher la question des zones protégées à contourner. Or, les intérêts économiques d'une telle ligne sont très importants, tant pour le pays de Liège que pour ma région, celle des cantons de l'Est et d'Eupen, l'Euregio. En effet, nombreuses sont les entreprises établies en région frontalière qui espèrent pouvoir profiter rapidement des flux économiques rendus possibles par la réouverture de cette ligne ferroviaire.

Madame la ministre, pouvez-vous m'informer sur l'état d'avancement de ce dossier et particulièrement sur les délais dans lesquels la SNCB envisage la réouverture du Rhin d'acier?

07.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, pour éviter toute confusion, ce n'est pas le Rhin d'acier qui passe par le pays de Liège ou par la région d'Eupen mais la route de Montzen, la route ferroviaire actuelle, qui relie notre pays avec l'Allemagne. Le Rhin d'acier passe par Mol et par Roermond.

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

La réouverture de ce Rhin d'acier fait l'objet de négociations avec les Pays-Bas. Actuellement, la répartition des frais pour la réactivation de

la partie du tracé sur le territoire hollandais est en discussion.

wordt momenteel met Nederland onderhandeld.

Belangrijk is dat op een gegeven moment de beslissing werd genomen om niet langer het alternatieve tracé te onderzoeken, wat de vraag was van onder andere Nordrhein-Westfalen en Nederland. Er werd beslist om toch voor het historische tracé te gaan.

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

De ambtelijke werkgroepen zitten nu samen om na te gaan op welke manier de middelen voor de reactivering van de IJzeren Rijn zullen worden verdeeld.

Suivant le planning le plus récent, la réouverture ne pourra pas avoir lieu avant début 2018.

De heropening kan niet voor begin 2018 plaatsvinden.

07.03 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, si j'ai bien compris, cette réouverture n'est pas pour demain!

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

Par expérience, je sais que nombreuses sont les difficultés qui se posent pour les tracés rapides. Je pense ici à la ligne qui relie Liège à Cologne; la Deutsche Bahn allemande a pris du temps avant de s'impliquer dans ce dossier

En ce qui nous concerne, vu l'avantage économique de ce tracé, nous devons continuer à faire preuve de fermeté – je parlerais d'une main de fer – afin de faire avancer ce dossier le plus rapidement possible.

Je prends également acte de l'appellation le "Rhin d'acier" qui est différente de la "Montzenroute". Nous parlons toujours du même tracé. J'en informerai qui de droit afin d'éviter toute confusion.

07.04 Minister Inge Vervotte: De Montzenroute is nog actief.

De **voorzitter:** Ja, dat weet ik, maar dat is niet de IJzeren Rijn.

07.05 Katrin Jadin (MR): En effet. C'est ce que je disais d'ailleurs. Il faut éviter toute confusion.

Le **président:** Le vrai Rhin d'acier est 50 kilomètres plus court. Mais nous n'allons pas redémarrer le débat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Interpellation et questions jointes de

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liaison SNCB entre Bruxelles et Luxembourg et les décisions qui doivent être prises à Infrabel" (n° 396)

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la modernisation des lignes 161-162 et l'usage des trains pendulaires" (n° 17193)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les attermoissements de la SNCB relatifs à l'investissement dans les trains pendulaires et la modernisation de la ligne 161-162" (n° 17205)

- M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'utilisation du train pendulaire sur la ligne 162" (n° 17502)

08 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer François Bellot tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de NMBS-verbinding Brussel-Luxemburg en de bij Infrabel te nemen beslissingen" (nr. 396)

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de modernisering van de lijnen 161-162 en het gebruik van kantelbaktreinen" (nr. 17193)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het getreuzel van de NMBS inzake de investering in kantelbaktreinen en de modernisering van de lijn 161-162" (nr. 17205)

- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van kantelbaktreinen op lijn 162" (nr. 17502)

08.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, en date du 13 juillet, j'avais interrogé M. Vanackere à propos de la modernisation des lignes 161 et 162 et de la possibilité d'adapter les projets en cours pour permettre le passage des trains pendulaires.

Pour rappel, la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est reprise dans les 30 projets prioritaires du réseau de transport transeuropéen, tels qu'adoptés par le Conseil informel Transports du 6 mai 2008 en République tchèque.

Une cérémonie fastueuse organisée hier à Bruxelles a célébré la mise en œuvre de l'ensemble du réseau TGV prévu pour notre pays (Bruxelles-Londres en 1 h 51, Bruxelles-Amsterdam en 1 h 53, mais je n'ai pas retenu la durée du parcours Bruxelles-Cologne). Le temps du trajet de l'ICJ entre Bruxelles et Luxembourg est pourtant de 2 h 41 et celui de l'ICJ+ est de 2 h 26. Ces durées sont supérieures à ce qu'elles étaient dans les années '50.

Les lignes 161 et 162 font l'objet de grands travaux de maintenance et d'augmentation de capacité qui sont programmés jusqu'en 2014. La modernisation de la ligne par le passage à 160 km/h partout où c'est possible, avec rectification de neuf courbes et réélectrification en containers mixtes de la ligne 162, ramènera les durées de trajet à 2 h 03 pour un coût total de 555 millions d'euros.

Du côté grand-ducal, le transfert de l'arrêt de la gare de Luxembourg-Ville vers Cessange et la réalisation des travaux entre Arlon et la gare de Luxembourg permettront de gagner quatre minutes, ramenant ainsi le temps de parcours à 1 h 58.

Infrabel a réalisé une simulation de parcours en vue d'établir le gain de temps potentiel de matériel pendulaire de la série ETR-610 appelée "pendulaire actif". Le trajet entre Bruxelles et Luxembourg pourrait diminuer de huit minutes en limitant, bien entendu, la vitesse à 160 km/h. Il est certain qu'en roulant à 180 km/h, le train pourrait encore gagner du temps. Seulement, le surcoût ne s'élèverait plus à 21 millions d'euros, mais à 220 millions d'euros, puisqu'il faudrait alors supprimer tous les passages à niveau, ce que nous ne demandons pas.

Le retard dans la prise de décision relative à l'utilisation de trains pendulaires fait que des travaux en cours devraient être modifiés pour permettre le passage de ces trains. Si ces travaux ne sont pas réalisés simultanément au projet, le surcoût passerait de 21 à 40 millions.

Madame la ministre, le contrat de gestion d'Infrabel prévoit de réaliser une étude à propos de l'utilisation de matériel de type pendulaire sur l'infrastructure entre Bruxelles et Luxembourg. Infrabel a pris contact avec SNCB Exploitation. Sur base du *memorandum of understanding* qu'elle a signé avec les partenaires SNCF et CFF, la SNCB est intervenue auprès de CFF pour obtenir les informations nécessaires.

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

Op de lijnen 161 en 162 zijn er tot in 2014 grote onderhoudswerken en werken voor de verhoging van de capaciteit gepland. De modernisering van de lijn door het optrekken van de snelheid tot 160 km/uur overall waar dat mogelijk is, zal het mogelijk maken de reistijd te verminderen tot 2.03 uur. Dat zal in totaal 555 miljoen euro kosten.

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

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

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

Door de vertraging in de

Des contacts ont été pris avec le constructeur de matériel Cisalpino, qui fournit la CFF, afin de pouvoir réaliser des simulations, compte tenu de son expérience en Suisse et en Italie.

L'étude Infrabel est aujourd'hui terminée mais cet acteur majeur du développement des infrastructures ferroviaires en Belgique attend un signal, soit de SNCB Exploitation, soit d'un opérateur ferroviaire, soit du gouvernement pour savoir si ces travaux de modernisation doivent être entrepris pour assurer l'avenir.

De leur côté, pour la partie exploitation, les quatre compagnies concernées ont commandé, à l'issue d'une procédure négociée, une étude TNS-SOFRES pilotée par le Comité de la SNCB pour compte des quatre réseaux. Il n'est pas acquis que les quatre compagnies soient celles qui souhaitent utiliser Pendolino sur la liaison Bruxelles-Luxembourg-Bâle-Milan étant entendu qu'à partir du 1^{er} janvier 2011, le transport international des voyageurs sera complètement ouvert à la concurrence.

Madame la vice-première ministre, je pense qu'il est de temps de conclure, de faire un choix. Notre pays compte quatre liaisons internationales importantes entre les capitales européennes: Bruxelles-Paris, Bruxelles-Londres, Bruxelles-Amsterdam, Bruxelles-Luxembourg. Seule la dernière liaison n'a pas fait l'objet de travaux importants de construction de ligne TGV. Par contre, la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est reprise dans le réseau transeuropéen de transport.

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

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

Madame la vice-première ministre, quelles instructions comptez-vous donner au Commissaire du gouvernement représentant l'État belge au sein de la SNCB Exploitation et Infrabel ou directement au représentant de l'État belge afin que l'opportunité qui se présente aujourd'hui à l'occasion de la modernisation complète de la ligne 161-162 soit utilisée pleinement? Ceci englobe les 21 millions d'euros indispensables pour permettre le passage des trains pendulaires, qui s'ajoutent aux 555 millions de mise à niveau de la modernisation de la ligne 161-162. Ces 21 millions d'euros devraient être incorporés au montant global des travaux dont les intérêts intercalaires sont couverts, je pense, par la Région wallonne.

Je rappelle enfin qu'à trois reprises, il y a eu des accords entre la Belgique et le Grand-Duché par la voie des premiers ministres: un premier en 1994, un deuxième en 2002 et le troisième, si ma mémoire est bonne - je prends à témoin mon collègue Josy Arens -, en votre présence, avec M. Leterme en juillet 2007.

Madame la ministre, j'associe à cette interpellation les questions de

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

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

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

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

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

Welke onderrichtingen zal u de regeringscommissaris geven zodat de unieke gelegenheid die nu wordt geboden door de volledige

tous les collègues qui sont soucieux de l'avenir de cette ligne en Wallonie. Mais c'est aussi dans l'intérêt de tous. Wilfried Martens, dans une déclaration prononcée fin 2008, s'interrogeait sur la raison pour laquelle on passait actuellement par Paris pour aller à Strasbourg alors qu'il trouvait que la ligne 161-162 était jolie et que l'on pouvait aussi la faire profiter des technologies modernes afin d'assurer les liaisons rapides.

modernisering van de lijn 161-162, ten volle wordt benut?

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

De **voorzitter**: Collega, ik heb vanochtend het voordeel van de lijn Parijs-Brussel kunnen vaststellen. Ik ben er om 08 u 30 vertrokken en was om 10 u 05 in de commissie. Ik ben dus vanuit Parijs even snel in Brussel dan vanuit Antwerpen.

Ik moet voor mijn ambt wel in Antwerpen wonen.

08.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, vous l'avez entendu: même Wilfried Martens est avec nous et comme c'est l'homme qui dénoue tous les dossiers, cela devrait bien se passer. Vous aurez compris que c'était une question jointe de plusieurs collègues namurois et luxembourgeois de divers partis. Vous comprendrez l'importance stratégique de la ligne 161-162 qui relie Bruxelles à Luxembourg et la nécessité impérieuse d'y accroître la vitesse d'exploitation.

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

La difficulté, c'est qu'en l'absence d'une décision de l'opérateur SNCB quant à l'achat éventuel de machines de type Pendolino, Infrabel est bloqué dans ses choix stratégiques à opérer pour la modernisation de la ligne. En effet, l'usage des trains pendulaires nécessite une adaptation de l'écartement des rails, notamment dans les courbes, et de la signalisation, en raison d'une vitesse plus élevée que celle des trains roulant normalement sur ces deux lignes. Dès lors que les travaux de modernisation sont déjà en cours, il conviendrait de savoir s'ils doivent tenir compte d'un usage futur de trains pendulaires.

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

Réalisés concomitamment, les travaux de modernisation de la ligne et l'adaptation à l'usage du pendulaire permettraient de réaliser une économie substantielle. *A contrario*, dissocier les décisions risque de mener à des coûts inutiles, raison pour laquelle Infrabel attend impatiemment de connaître les options de l'opérateur SNCB en la matière, ce qui retarde d'autant les travaux nécessaires. Un courrier en ce sens aurait été envoyé en octobre par Infrabel à la SNCB.

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

Vu les nombreux avantages et les nombreuses qualités que ce nouveau matériel pendulaire semble comporter, notamment en matière de consommation d'énergie, de rapidité ou de confort, ce que je vous laisse le soin de confirmer ou d'infirmer, il conviendrait que la SNCB se prononce rapidement à ce sujet.

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

Pour quelles raisons la SNCB tarde-t-elle tant à se décider quant à l'exploitation future des trains pendulaires sur ses lignes, notamment sur la ligne 161-162? Quand peut-on espérer que cette option soit confirmée? Quelles sont les conséquences potentielles du retard dans cette décision sur Infrabel et les choix opérés pour la modernisation de la ligne? Qu'allez-vous entreprendre pour concilier les calendriers des deux entités et faire aboutir rapidement ce projet vital? C'est une difficulté générée par la séparation des entités voulue par l'Europe. Il faut maintenant de la cohérence.

Quels engagements comptez-vous prendre quant au calendrier, dès

lors que Wilfried Martens souhaite que cette ligne soit remise en ordre et modernisée, que ce soit pour l'option d'achat de matériel roulant pendulaire ou l'aboutissement des travaux de modernisation de la ligne et l'augmentation subséquente de la vitesse d'exploitation? Comme vous le savez, les trajets durent plus longtemps que dans les années 1950, ce que beaucoup de nos concitoyens dans ces provinces ont du mal à comprendre.

08.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je ne tiens pas à répéter ce qu'ont dit mes collègues. Depuis que je suis parlementaire, je me bats pour l'amélioration de cette ligne et, avant moi déjà, d'autres se sont battus. Il y a trente ans, on parlait déjà du train pendulaire sur cette ligne Luxembourg-Bruxelles. Un des parlementaires de l'époque, Charles-Ferdinand Nothomb, qu'on traitait même de "pendulaire", nous en a tellement parlé que nous étions pratiquement certains de l'avoir à un moment donné.

Des travaux, que je qualifie d'entretien extraordinaire et non pas de modernisation, sont en cours de réalisation sur cette ligne. À l'époque, j'ai d'ailleurs refusé d'assister à l'inauguration et au lancement de ces travaux, parce que j'estimais que cela n'allait pas dans le sens revendiqué par la population namuroise, luxembourgeoise et du Grand-Duché de Luxembourg.

Madame la ministre, j'avais cru entendre que ce dossier serait à l'ordre du jour d'une réunion bilatérale gouvernement belge-gouvernement grand-ducal.

Mes questions sont très claires. Envisagez-vous d'intégrer des travaux d'adaptation au train pendulaire dans les projets actuels? Je sais que vous avez été absente un certain temps mais une réunion avec le Grand-Duché de Luxembourg a-t-elle eu lieu?

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

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

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

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

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

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

08.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la SNCB examine depuis près de deux ans avec ses partenaires, à savoir les CFF, les CFL et la SNCF, les différentes possibilités d'améliorer l'offre sur l'axe Bruxelles-Luxembourg- Strasbourg-Bâle. En collaboration avec ses partenaires, la SNCB a commandé une étude de marché internationale qui a été confiée au cabinet TNS Sofres.

L'enquête a eu lieu au cours du troisième trimestre 2009. Les premiers résultats ont été rendus avec un peu de retard par rapport au planning initial. Le rapport final a été présenté aux quatre partenaires à Paris le 9 novembre 2009. Le cabinet TNS Sofres s'est engagé à répondre à leurs questions et à remettre ses résultats définitifs pour fin novembre 2009.

Sur la base des résultats provisoires de l'étude de TNS Sofres et des premiers calculs économiques qui ont été réalisés par la SNCB, il apparaît que le scénario du pendulaire couplé avec l'utilisation de la ligne à grande vitesse Est en France est privilégié pour le transport international à longue distance de voyageurs.

Toute décision ferme et définitive en la matière est évidemment impossible à donner avant la réalisation, par les quatre partenaires, d'un business plan détaillé et commun. Si ce dernier s'avère être positif, il faudra encore négocier et finaliser un accord commercial, financier et opérationnel avec les partenaires et vérifier que le matériel puisse être acquis, mis à disposition à des conditions économiquement viables et homologué pour circuler sur le LGFS.

Si on décide d'exécuter les travaux Pendolino, Infrabel pourra immédiatement intégrer ces travaux dans le projet en cours pour la modernisation de la ligne 161-162. Dans ce cas, un coût global de 22,7 millions d'euros est estimé pour l'adaptation des infrastructures au passage de trains pendulaires. Par contre, le coût sera plus élevé si l'adaptation n'est pas intégrée dans les travaux de la ligne 161-162 en cours. Si la décision est prise au cours de l'année 2010, le surcoût augmentera de 0,1 million d'euros mais cette augmentation du coût se fera progressivement au cours de l'année. Si on décide d'effectuer les travaux Pendolino après la fin des travaux de modernisation de l'axe, ceux-ci coûteraient 34,9 millions d'euros, ce qui correspond à un surcoût de 12,2 millions d'euros.

Ce dernier montant concerne principalement des coûts organisationnels pour élever des chantiers isolés et adapter des containers sur 11,5 km de lignes, sans compter le désagrément pour la clientèle confrontée à une nouvelle série de retards dus aux travaux.

Pour permettre un suivi efficace de ce dossier, des réunions de concertation sont organisées régulièrement entre Infrabel et la SNCB.

Je veux connaître le point de vue des opérateurs futurs, qui est crucial dans la décision à prendre. Cependant, j'ai compris qu'une décision s'impose à court terme. Je défendrai donc ce dossier auprès des CEO sinon les dépenses pour les travaux d'investissement risquent d'augmenter et je veux éviter des dépenses inutiles si aucun train pendulaire ne venait à circuler.

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

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

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

In dat geval zouden de reizigers opnieuw worden geconfronteerd met de ongemakken van nieuwe

Dès que les résultats de l'étude économique commune seront connus et validés, les quatre partenaires pourront confirmer ou infirmer, en principe mi-janvier 2010, la volonté de mettre en œuvre des liaisons internationales avec du matériel pendulaire sur l'axe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse.

En ce qui concerne l'option de l'achat de matériel pendulaire, un calendrier ferme n'a pas encore été arrêté puisque cette décision dépend de l'issue du *business plan* détaillé commun et des négociations ultérieures entre la SNCF, la CFL et le CFF. Ensuite, des discussions pourront démarrer pour l'acquisition ou pour la mise à disposition par l'un des partenaires du matériel nécessaire.

vertragingen veroorzaakt door de werken.

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

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

08.05 François Bellot (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Partant du principe que qui peut le plus peut le moins, les travaux en cours ne peuvent pas ne pas tenir compte du développement de cette ligne. D'une part, si on exécute les travaux de suite, la dépense sera de 21,5 millions supplémentaires; d'autre part, si on doit adapter les lignes à l'avenir, le coût s'élèvera à 34 millions d'euros, sans parler des perturbations pour les voyageurs.

Il faut laisser l'opportunité aux opérateurs de conclure. Néanmoins, si l'opportunité n'existe pas aujourd'hui ou dans les cinq prochaines années, d'insérer le Pendolino – ce qui serait compréhensible pour différentes raisons – dans le *business plan*, il ne faut pas non plus bloquer les perspectives de développement du Pendolino dans les cinq ou dix ans à venir. On ignore les décisions qui seront prises en matière de taxation des véhicules automobiles et autres, du transport routier. Par conséquent, j'en appelle vraiment à une anticipation des projets à développer sur cette ligne.

Que nous déposions une motion en ce sens ou non, il faut laisser à l'analyse par les quatre compagnies la possibilité de conclure en janvier. Nous reviendrons avec ce dossier, mais nous n'exigeons bien entendu pas le TGV ni toute une série de choses, car il importe d'être réalistes. Par ailleurs, cette liaison, qui a fait l'objet des premiers accords internationaux, avant la ligne Paris-Bruxelles, mérite aussi une grande attention. Nous serons vigilants mais nous avons compris votre volonté de vous attacher à la modernisation de cette ligne et d'avoir un transport performant au niveau international.

08.05 François Bellot (MR): Bij de aan de gang zijnde werken moet men rekening houden met de toekomst van die lijn. Men moet de operatoren de kans laten om een en ander af te ronden. Indien de beslissing vandaag echter negatief is, dan mag men de perspectieven voor de ontwikkeling van de Pendolino op langere termijn niet blokkeren. Men weet niet hoe het wegvervoer en de belasting op auto's in de toekomst zullen evolueren. Ik doe dan ook een oproep om te anticiperen met betrekking tot de behoeften op deze lijn.

Wij vragen uiteraard geen hst-lijn, maar die lijn verdient wel grote aandacht. Wij hebben begrepen dat u ze wil moderniseren teneinde over een efficiënt transport-systeem op internationaal niveau te kunnen beschikken.

Ik meen begrepen te hebben dat een Italiaanse maatschappij

D'après mes contacts, j'ai cru comprendre qu'une compagnie italienne est prête à assurer la liaison Milan-Bruxelles en Pendolino, alors qu'aujourd'hui on parle toujours de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle. On en reviendrait à une liaison rapide vers Milan. Cette compagnie italienne, qui est déjà propriétaire de trains pendulaires, est prête à entrer également dans la négociation avec les quatre compagnies et d'assurer cette liaison Milan-Bruxelles par train pendulaire, en bénéficiant évidemment des lignes à grande vitesse déjà développées tant en France qu'en Italie et prochainement en Suisse.

08.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, comme l'a dit M. Arens dont l'expérience est plus longue que la mienne, la modernisation de cette ligne 161-162 est un peu l'Arlésienne de la SNCB. Elle a été promise à de nombreuses reprises; même un ministre wallon, José Daras, a essayé de mettre en place des structures avec le projet EuroCap-Rail pour aider à la réalisation de cette modernisation.

J'ai retenu deux éléments de votre intervention. D'abord, que plus nous attendons, plus le prix augmente. C'est une bonne leçon car, plus que jamais, nous devons nous montrer économes des deniers publics. La solution nécessite donc une réponse rapide. Ensuite, j'ai entendu un engagement de votre part. Souvent, je vous reproche d'être seulement porte-parole des directions d'entreprises publiques dont vous avez la charge. Cette fois, vous avez dit: "Je défendrai ce dossier auprès des CEO des entreprises".

C'est une nouvelle ministre que nous avons en face de nous. Je considère cet engagement comme très positif, raison pour laquelle nous ne déposerons finalement pas la motion de recommandation que nous avions envisagée. Le cas échéant, je reviendrai avec une telle motion à la mi-janvier 2010 si les choses n'avançaient pas. Nous avons déjà entendu beaucoup de promesses dans ce dossier qui n'ont pas abouti jusqu'ici. J'espère que votre engagement ferme et toute cette énergie, dont vous disposez après une année d'étude et de repos parlementaire, vous permettront de faire aboutir l'affaire.

Je répète que Wilfried Martens est derrière vous et nous savons que c'est quelqu'un qui compte!

08.07 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, à mon tour, je remercie la ministre pour sa réponse et, au-delà, son engagement, tant il est vrai que nous avons besoin de quelqu'un qui s'engage avec fermeté dans la modernisation de cette ligne.

Si j'ai bien compris, madame la ministre, vous êtes consciente qu'une décision à court terme est très importante et qu'il est donc urgent de trancher dans ce dossier.

Je remercie aussi les collègues namurois qui soutiennent les Luxembourgeois. Il faut savoir qu'une fois arrivé à Jemelle, Arlon est encore loin. De Jemelle à Libramont aussi, le trajet est long.

Madame la ministre, merci vraiment pour votre engagement.

Il me reste cependant une question à vous poser. Si j'ai bien compris, vous avez dit que le pendulaire serait réservé au transport

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

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

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

international. Cela voudrait-il dire que, notamment, les voyageurs en gare d'Arlon ne pourraient pas profiter de ces trains pendulaires? Il faut aussi penser aux citoyens de notre pays, donc au trafic national sur cette voie. Pour nous, il est important que le sud du pays, tellement loin de Bruxelles, puisse aussi profiter de ces trains pendulaires. Sans cela, notre combat, globalement utile, sera inutile pour les citoyens de notre pays. Alors, madame la ministre, à partir d'Arlon, à partir de Libramont, bénéficiera-t-on également du pendulaire?

kan genieten van die kantelbaktreinen.

08.08 Minister **Inge Vervotte**: Wat het vorige punt betreft, deel ik de opinie van de commissieleden, maar u moet zeker weten welke stappen ik nu zal ondernemen. Ik moet de zekere bevestiging van de NMBS krijgen dat zij mee in dit verhaal stapt, want ik kan het mij politiek natuurlijk niet veroorloven dat er infrastructuurwerken zouden worden uitgevoerd, terwijl in de loop der jaren zou blijken dat daarop geen treinen gaan rijden.

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

J'attends confirmation de la SNCB dans ce dossier, j'espère le plus rapidement possible, encore avant la fin 2009.

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

In antwoord op uw vraag over het internationale niveau, wijs ik erop dat het niet alleen over de internationale verbindingen maar ook over de lange afstanden gaat. Het gaat over beide aspecten. Echter, gezien de snelheid moeten wij wel een redelijke afstand kunnen afleggen. Het gaat dus zowel om het aspect lange afstand als om het internationale aspect, maar niet uitsluitend om het internationale aspect.

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

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

De **voorzitter**: Collega's, met uw akkoord keren we terug naar de vragen van collega's die eerder in andere commissies aanwezig moesten zijn.

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

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

09.01 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je vous prie de bien vouloir m'excuser. Je présidais la commission de l'Intérieur qui traitait ce matin le projet de loi portant des dispositions diverses.

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

Nous passons ainsi du Sud de la Belgique à l'Est! Nous savons combien la mise en œuvre du réseau TGV vers l'Est de l'Europe était un projet important pour assurer le développement de la province de Liège. Ce développement a malheureusement eu pour effet de contourner la gare de Verviers et d'entraîner la perte de son statut de gare internationale, puisque les liaisons entre Ostende et Cologne qui passaient par Verviers ont été supprimées. Pour compenser cette perte, la SNCB a mis en place une relation internationale entre Liège, Verviers et Aix-la-Chapelle.

Tijdens een bezoek in het gezelschap van staatssecretaris Melchior Wathélet twee weken geleden heb ik het GEN van Aken kunnen bestuderen en heb ik

Lors d'une visite en compagnie du secrétaire d'État Melchior Wathelet voici 15 jours, j'ai pu étudier le RER d'Aix et voir combien l'organisation des transports en commun est remarquable et exceptionnelle dans cette région allemande. Nous avons eu le grand privilège de nous y rendre, non pas en voiture, mais en train. Nous avons emprunté cette ligne Verviers-Aix-la-Chapelle qui fonctionne toutes les deux heures, ce qui nous a posé des problèmes d'agenda tant pour l'aller que pour le retour. En voulant être désagréable, je pourrais comparer ce train à un train fantôme, tous les wagons les plus anciens, les plus vétustes, ayant été assemblés. Melchior Wathelet et moi-même avons eu très peur quand nous sommes entrés dans ces wagons!

Sur place, nous avons été informés de deux éléments. D'une part, il y a incompatibilité des locomotives belges de 3 000 V à partir de 2011. Nous craignons donc que cette liaison cadencée entre Verviers et Aix-la-Chapelle disparaisse. D'autre part, nous avons pris connaissance d'un phénomène assez étonnant. Il semblerait que les Allemands, qui se rendent à Bruxelles et qui sont plus nombreux qu'on ne l'imagine, ont tendance à garer leur voiture à Eupen ou à Welkenraedt, où des sommes importantes seront investies pour agrandir le parking, et à prendre le train IC vers Bruxelles, plutôt que de prendre cette ligne entre Aix et Verviers.

Nos collègues allemands regretteraient que la SNCB ait toujours refusé l'installation de distributeurs de titres de transport en allemand, ce qui leur permettrait de se rendre à Bruxelles et d'utiliser le réseau SNCB à partir de la gare d'Aix-la-Chapelle. Ils disent d'ailleurs que c'est à notre détriment car si cela existait, la fréquentation des trains belges augmenterait de 10 à 15 %.

Madame la ministre, mes questions sont assez précises. La SNCB a-t-elle prévu les investissements nécessaires pour maintenir la liaison Verviers-Aix-la-Chapelle au-delà de 2011?

Est-il envisageable d'augmenter la cadence de ces trains? Peut-on étudier la possibilité d'installer un distributeur de billets SNCB en gare principale d'Aix-la-Chapelle?

09.02 Inge Vervotte, ministre: La SNCB compte maintenir son offre vers Aix-la-Chapelle au-delà de décembre 2011. À cette date, un nouveau type de matériel roulant devrait assurer la desserte Liège – Verviers – Aix-la-Chapelle car le matériel actuel ne sera plus autorisé à circuler sur le réseau allemand suite à une modification du système de signalisation.

Des décisions doivent encore être prises au sein du groupe SNCB concernant le type de matériel roulant qui sera utilisé. La taille du trafic actuel ne permet pas une augmentation de la fréquence de l'offre. En 2010 et 2011, Infrabel a prévu de réaliser d'importants travaux de modernisation de l'infrastructure de la ligne 37 Liège – frontière allemande. Pendant la durée de ces travaux, la capacité de cette ligne sera réduite et ne permet pas une augmentation de la fréquence de l'offre. Après la fin des travaux, une offre stable pourra

ondervonden hoe voortreffelijk het openbaar vervoer in die regio is georganiseerd. We hebben de trein genomen van Verviers naar Aken, die om de twee uur rijdt en bijna een spooktrein is, zo oud en vervallen zijn de rijtuigen.

Kennelijk zullen de Belgische locomotieven van 3 000 volt vanaf 2011 incompatibel zijn, wat die klokvaste verbinding tussen Verviers en Aken in het gedrang brengt. Bovendien zouden Duitsers die naar Brussel reizen de gewoonte hebben om hun wagen in Eupen of Welkenraedt te parkeren en daar de IC-trein naar Brussel te nemen, in plaats van voor de verbinding tussen Aken en Verviers te kiezen.

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

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

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

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

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

Er kan momenteel niet aan gedacht worden de frequentie van

être remise en place en fonction du potentiel.

La SNCB est favorable à l'installation d'un distributeur de billets avec les produits du trafic intérieur à Aix-la-Chapelle mais il est techniquement impossible d'y placer les distributeurs actuels. Toutefois, le remplacement de ceux-ci est actuellement à l'étude. La possibilité d'installer un de ces nouveaux distributeurs dans la gare principale d'Aix-la-Chapelle sera également examinée à cette occasion.

het aanbod te verhogen.

Gedurende de geplande werken op lijn 37 Luik-Duitse grens (in 2010 en 2011) zal de capaciteit van die lijn worden verminderd. Na het einde van de werken zal opnieuw een stabiel aanbod kunnen worden ingevoerd.

Het is technisch niet mogelijk een ticketautomaat van het huidige type te plaatsen in Aken. De mogelijkheid om een automaat van het nieuwe type te plaatsen zal worden onderzocht in het kader van de aan de gang zijnde studie over de vernieuwing van de automaten.

09.03 André Frédéric (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je me réjouis de la volonté de maintenir cette liaison, parce qu'elle est évidemment indispensable. Je ne peux imaginer deux minutes que cette liaison entre Verviers et Aix-la-Chapelle ne soit pas maintenue. Même si des travaux sont prévus sur la ligne 37, il s'agit d'une bonne nouvelle.

09.03 André Frédéric (PS): De plaatsing van zulke automaten zou tegemoetkomen aan een reële behoefte.

Ik zal uw verklaring bezorgen aan alle betrokken actoren in Verviers.

En ce qui concerne l'étude relative à l'installation d'un distributeur de billets, je reviendrai vers vous. En tout cas, je demande à être informé, car cette demande a été formulée par les autorités de la région d'Aix que nous avons rencontrées et je rapporterai donc vos propos à l'ensemble des forces politiques et syndicales qui se déplaçaient sur place et qui représentent les forces vives verviétoises.

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

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

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

10.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, met het oog op onze activiteiten om hier steeds te boren naar diepere waarheden, wou ik ook weten hoe het staat met de boorwerkzaamheden onder de startbaan in Zaventem in het kader van het Diaboloproject. Het is een immense opgave om de boorwerken met een diameter van 8,3 meter en een lengte van 6 meter volgens de planning te voltooien. De opgelopen vertraging van ongeveer drie maanden zou moeten zijn weggewerkt.

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

Mevrouw de minister, kunt u het einde van de boorwerkzaamheden bevestigen? Werd de opgelopen vertraging inderdaad weggewerkt? Hoe ziet de verdere planning van de werken eruit tot de normale gebruiknaam van de spoorlijn, normaal gepland voor juni 2012?

10.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik kan het einde van de boorwerkzaamheden bevestigen. De vertraging werd

10.02 Inge Vervotte, ministre: Les travaux de forage sont

inderdaad weggewerkt.

Volgens de planning dienen alle werken, inclusief de spooruitrustingswerken, beëindigd te zijn tegen 25 februari 2012. Die einddatum moet Infrabel in staat stellen om vlot en tijdig alle resterende administratieve verplichtingen in het kader van de homologatieprocedure te doorlopen, zodat de toestemming tot commerciële ingebruikname van de volledige spoorinfrastructuur kan worden verkregen tegen medio juni 2012.

10.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor de bevestiging en maak met u de absolute afspraak dat u die spoorinfrastructuur zelf zou kunnen inhuldigen in het voorjaar van 2012.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

11 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux du RER à Itterbeek (Dilbeek)" (n° 17041)

11.01 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, ik rijd elke dag bewonderend voorbij aan de werken aan het tractiestation voor het GEN in Itterbeek. Ik was echter wel verbaasd dat die nu opnieuw stilliggen. De bouwvergunning voor het extra geluidsscherm zou nog niet afgeleverd zijn. In maart werden de werken ook al eens stilgelegd, omdat de feitelijke vergunning voor het geheel ook niet was afgeleverd.

Kunt u wat meer toelichting geven in verband met de stand van zaken van die werken?

Welke maatregelen worden er genomen om de geluidshinder voor de buurtbewoners te beperken?

11.02 Minister Inge Vervotte: Infrabel heeft de nodige aanvullende stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van de extra geluidswand aangevraagd op 11 september 2009. Het verwacht die aparte vergunning eerstdaags.

Ondanks het feit dat Infrabel van oordeel blijft dat het beschikt over een rechtsgeldige stedenbouwkundige vergunning voor het gebouw tractieonderstation, voelde het zich naar aanleiding van een tussenkomst van het Agentschap Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, inspectie Vlaams-Brabant van 19 oktober jongstleden genoodzaakt om, weliswaar onder alle voorbehoud van de rechten, de werken stil te leggen tot de aparte aanvullende stedenbouwkundige vergunning voor de geluidsmuur zou zijn afgeleverd. De stillegging is het gevolg van de stringente koppeling in de wetgeving van bouw- en milieuvergunningen, een bekend probleem.

Concreet heeft Infrabel derhalve op donderdag 29 oktober voor de tweede maal alle werkzaamheden met betrekking tot de bouw en de uitrusting van het nieuwe tractieonderstation in afwachting van de nog

achevés et le retard a été résorbé. D'après le planning, tous les travaux, y compris les installations ferroviaires, devraient être terminés le 25 février 2012 afin que l'infrastructure puisse être mise en service à la mi-juin 2012.

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

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

11.02 Inge Vervotte, ministre: À la suite d'une intervention de l'Agentschap Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (Agence pour l'Aménagement du Territoire, la Politique du Logement et le Patrimoine Immobilier), Infrabel a introduit le 11 septembre 2009 une demande de permis d'urbanisme complémentaire en vue de la construction d'un mur antibruit additionnel. Même si ceci implique de disposer d'un permis d'urbanisme valable, Infrabel pense obtenir cette autorisation très prochainement.

Dans l'attente de ce permis complémentaire, Infrabel a interrompu les travaux pour la

te verwachten aparte stedenbouwkundige vergunning stopgezet. Krachtens artikel 4 punt 7 punt 26 codex Ruimtelijke Ordening kan evenwel van de aanvullende bouwvergunning pas gebruikgemaakt worden vanaf de 36^e dag na de dag van de aanplakking van de vergunning op het terrein, weer een bekend fenomeen. Infrabel zal hierdoor derhalve genoodzaakt worden om vanaf het verkrijgen van de vergunning nog een termijn in acht te nemen, in elk geval een periode van 36 dagen na aanplakking van de vergunning, alvorens de werken te kunnen heropstarten.

Wij betreuren de vertragingen, maar gelet op het vergunningenbeleid worden wij geconfronteerd met elementen die boven onze macht gaan.

11.03 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, dank u voor het antwoord.

Hieruit blijkt dat er fundamenteel wellicht geen probleem zal zijn voor het verkrijgen van de vergunning. Het signaal, dat we ook zullen doorgeven aan de Vlaamse collega's, is dat we op dat vlak moeten doen zoals we eigenlijk zijn, namelijk eenvoudiger.

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

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

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

12.01 Carine Lecomte (MR): Madame la ministre, en préambule, permettez-moi de vous dire que vous avez devant vous l'incarnation de l'usager la plus assidue de la ligne 161 puisque je l'emprunte au départ d'Arlon trois à quatre fois par semaine. Je vous ai donc écoutée avec beaucoup d'attention.

J'en viens à ma question. Les trains du vendredi après-midi sont bondés pendant l'année scolaire. Les jeunes Ardennais qui poursuivent des études supérieures à Liège peuvent, par exemple, emprunter la ligne Liège-Namur-Arlon pour rentrer chez eux.

Lorsqu'un train au départ de Liège a du retard, la correspondance est pratiquement toujours assurée à Namur mais, dans ce cas, il s'agit littéralement de s'y engouffrer tant il y a du monde et que les sacs et autres bagages entravent toute progression. Devoir rester coincer sur la plate-forme durant une heure et demie confine au calvaire.

L'article 7, § 2 des conditions générales pour le transport des voyageurs, des bagages accompagnés et pour d'autres prestations en service intérieur stipule que le manque de place en deuxième classe ne permet pas au voyageur de s'installer en première classe de sa propre initiative et sans prévenir le personnel d'accompagnement. Autrement dit, si un étudiant, à défaut de trouver une place en deuxième classe, souhaite occuper un siège libre en première classe, il doit préalablement en référer à l'accompagnateur.

Aussi surprenant que cela paraisse, cette démarche s'apparente

deuxième fois le jeudi 29 octobre. Le permis n'est effectivement valable qu'à dater du 36^e jour suivant le jour d'affichage de celui-ci sur le chantier. Ce n'est qu'alors que les travaux pourront reprendre.

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

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

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

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

Waarom werd er een Go Pass in beslag genomen?

Welke beoordelingsbevoegdheid heeft de treinbegeleider? Welke

parfois au parcours du combattant. Comment comprendre autrement qu'un contrôle de billet s'effectue à Marbehan, soit à un peu plus de dix minutes d'Arlon, gare terminus? Il faut bien constater que travailler de manière efficiente le vendredi après-midi relève de la gageure.

Madame la ministre, je ne reviendrai pas sur les surtaxes appliquées par la SNCB qui ont fait l'objet d'une décision du tribunal de police de Verviers. Mais ce manquement doit-il pour autant être sanctionné d'une amende calculée au départ de Liège? En outre, doit-il être assorti d'une confiscation du Go Pass sans restitution ultérieure? Quelle latitude est-elle donnée à l'accompagnateur de train dans de tels cas de figure? Dispose-t-il d'un pouvoir d'appréciation?

Quelle est la procédure exactement en vigueur quant à l'interpellation d'un voyageur en situation irrégulière? Et au-delà de ces considérations, en termes d'objectifs de qualité tels que détaillés dans le contrat de gestion et vers lesquels tend tout le groupe de la SNCB, la priorité des priorités est que ses clients aient une chance raisonnable d'avoir une place assise en heures de pointe. De manière récurrente, pour nombre d'étudiants, le vendredi après-midi, cette possibilité n'existe pas. Comptez-vous prendre des mesures pour rencontrer cet objectif? Si oui, lesquelles et dans quel délai?

12.02 Inge Vervotte, ministre: Chère collègue, l'accompagnateur de train est tenu de suivre la réglementation reprise dans les conditions générales pour le transport des voyageurs. Vous êtes au courant que le voyageur, en cas de changement de classe, est tenu de prévenir spontanément le personnel d'accompagnement dès que possible. Cela signifie qu'avant de prendre place en première classe, un voyageur peut uniquement le faire après autorisation de l'accompagnateur de train. Sinon le personnel d'accompagnement perçoit le prix d'un voyage effectué en première classe au tarif normal majoré du montant forfaitaire prévu. Le Go Pass non valable est retiré à titre probant par le personnel d'accompagnement si le voyageur ne paie pas directement dans le train le montant dont il est redevable. Dans ce cas, il est mentionné sur le constat d'irrégularité qui est établi quelle ligne était litigieuse.

Ensuite, le voyageur dispose d'un délai de 15 jours calendrier pour régulariser sa situation dans la gare qu'il a lui-même désignée ou faire valoir ses arguments auprès du service central clientèle de la SNCB. La valeur résiduelle du titre de transport retiré est restituée lors de la régularisation en gare ou prise en compte par le service central clientèle dans le cadre d'une mesure commerciale le cas échéant.

L'accompagnateur dispose en effet d'un pouvoir d'appréciation. En moyenne, aucune suroccupation structurelle n'est constatée le vendredi entre 15 et 18 heures, entre Namur et Arlon. Le train qui part à 15 h 41 de Namur vers Luxembourg suffit à peine entre Namur et Ciney et devra peut-être être renforcé dans le futur.

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

procedure wordt er gevolgd indien een reiziger niet in orde is?

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

Hoe en tegen wanneer zal u dat probleem verhelpen?

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

moeten worden.

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

12.03 Carine Lecomte (MR): Madame la ministre, je vous remercie. À vous entendre, les nouvelles sont plutôt bonnes. Il est vrai que ma première série de questions montre que, quand les conditions de travail sont difficiles, les gens ont parfois du mal à gérer correctement les situations. Pour améliorer tant les conditions de travail que les conditions de voyage des usagers, il y a lieu d'augmenter le nombre de voitures. C'est ce que vous proposez, je suis donc satisfaite de votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

13.01 Olivier Destrebecq (MR): Madame la ministre, je voudrais saluer votre retour et vous dire que c'est avec plaisir que je vous retrouve ici.

Vous n'ignorez pas les problèmes de retards et de suppression de trains que les navetteurs ont à subir quotidiennement. Depuis des semaines, les conditions de voyage se sont encore dégradées. Il faudrait réserver un agenda spécial pour comptabiliser les retards ou suppressions de trains, tant il s'en produit matin et soir. Chaque jour apporte son lot d'avaries au matériel de traction et aux portes de voitures rendues inaccessibles, quand les trains ne sont pas supprimés. Je pense aussi au manque de places assises, que ma collègue vient de rappeler.

Selon le site navetteur.be., au cours des six premiers mois de 2009, 8 797 trains ont été totalement ou en partie supprimés. Cela fait 48 trains par jour. Au cours du premier trimestre 2009, 4 038 trains ont été supprimés. Au deuxième trimestre, le nombre est passé à 4 759. Tous n'ont pas été totalement supprimés. La cause de ces suppressions n'est d'ailleurs pas connue. Néanmoins, les plus évidentes sont le vieillissement des infrastructures et les phénomènes météorologiques.

Je me demande si les pays qui endurent des conditions climatiques plus extrêmes que le nôtre connaissent les mêmes problèmes. La fréquence et la persistance dans le temps de tous ces désagréments me laissent penser que la SNCB n'est pas victime d'événements occasionnels dont elle ne peut prévoir la survenance - ce qu'elle essaie continuellement de nous faire croire. Je suppose que vous pouvez vous rendre compte de l'ampleur du problème et surtout de l'exaspération des navetteurs.

Madame la ministre, pouvez-vous me confirmer les chiffres

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

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

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

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

inquiétants que j'ai cités? Ensuite, la fiabilité des nouveaux trains à double étage, censés apporter plus de confort, a-t-elle correctement été appréciée? L'entretien du matériel est-il régulier et sa réparation est-elle durablement assurée? Qui peut enquêter sur cette situation et amener la SNCB à vraiment apporter les corrections nécessaires et empêcher de noyer le poisson au moyen d'excuses et de statistiques que je qualifierais de relativement douteuses? Enfin, comment fait-elle pour pouvoir respecter de manière franche et professionnelle son contrat de gestion?

13.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, une forte augmentation des retards causés par les avaries au matériel est effectivement observée depuis la mise en service des voitures à double étage M6.

Il convient de remarquer que l'achat de ces voitures a été décidé sur la base d'une concertation du marché européen. Le cahier des charges pour l'achat du matériel prévoit des critères de fiabilité exprimés en nombre de pannes admises. Le suivi des garanties mis en place résulte de l'expérience acquise par la SNCB sur d'autres dossiers d'achat de matériel roulant. Il comprend un enregistrement de toutes les avaries dans une base de données, une analyse de celle-ci par les différentes parties, l'organisation de réunions de garantie régulières avec les constructeurs.

Cette organisation a permis de mettre en évidence un certain nombre de problèmes pour lesquels les constructeurs ont apporté une solution satisfaisante. Certaines améliorations sont encore en cours de généralisation.

La SNCB exécute l'entretien de son matériel roulant sur la base des instructions fournies par les constructeurs et sur la base de sa propre expérience. L'entretien est effectué régulièrement. Actuellement, pour le transport voyageurs, aucune suppression de centres d'entretien n'a été exécutée ni prévue.

Afin de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs, la SNCB a mis en service un grand nombre de voitures à double étage (actuellement 405) et la traction de ces trains est réalisée par des locomotives type 26 datant de 1983.

Afin de pouvoir circuler avec les voitures à double étage modernes et réversibles, des adaptations importantes ont été exécutées sur les locomotives type 27. Ce matériel est très sensible à des avaries passagères et doit être suivi de très près. Actuellement, la SNCB augmente le nombre de trains composés de voitures à double étage.

À l'avenir, la SNCB prévoit l'utilisation des nouvelles locomotives T18 pour la traction de ces trains. Des améliorations suivront dès 2010.

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

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

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

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

Om de toenemende reizigers aantallen op te vangen, heeft de

Les motifs justifiant la suppression partielle ou complète d'un train peuvent être de différents ordres:

- la voie est obstruée à la suite entre autres d'accidents, d'incidents, de l'ordre des autorités de la police judiciaire, des actes de malveillance (vols de câbles par exemple) ou d'actes de désespoir;
- la capacité de l'infrastructure est réduite à la suite d'avaries qui lui sont propres: défauts à la voie, bris de caténaires, avaries à la signalisation, etc.;
- en cas de circonstances atmosphériques extrêmes, telles entre autres un givre important sur les caténaires empêchant la captation du courant de traction, des tempêtes et du gel sévère provoquant des avaries à la voie ou au caténaire.

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

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

En ce qui concerne Infrabel, le contrat de gestion prévoit que le montant de la dotation d'exploitation annuelle dépendra des prestations sur le plan de la ponctualité. Compte tenu des résultats de 2008, la partie variable de la dotation a été réduite.

La ponctualité est pour moi une priorité absolue. La fiabilité du matériel ferroviaire est un des aspects importants dans cette problématique. J'interviendrai auprès des responsables pour organiser les améliorations nécessaires. Ce point était explicitement repris dans ma note politique, présentée la semaine passée: ponctualité et fiabilité du matériel roulant, et leur suivi.

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

De redenen die een gedeeltelijke of volledige afschaffing van een trein rechtvaardigen, kunnen heel uiteenlopend zijn: spoorversperring, defect aan het rollend materieel, extreme weersomstandigheden,...

Teneinde een sneeuwvalleffect bij vertragingen te voorkomen, wordt de reden voor de afschaffing van een trein altijd achterhaald. Die gegevens worden nauwgezet geüpdatet. Als de oorzaak van een afschaffing niet meteen duidelijk is, wordt ze na onderzoek en overleg tussen de verschillende NMBS-verenigingen vastgesteld.

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

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

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

mijn beleidsnota.

13.03 Olivier Destrebecq (MR): Madame la ministre, merci pour cette réponse complète.

Je voudrais simplement reprendre votre expression; c'est peut-être la saison qui fait qu'elle est bien choisie. Au-delà de la théorie, il y a la pratique; il faut vraiment éviter que tous ces événements ne fassent boule de neige et que nous puissions rendre au public un véritable service de qualité, sans le transformer en phénomène problématique au quotidien pour les citoyens. Je n'en voudrais pour preuve que ces étudiants qui, encore aujourd'hui, n'ont pas pu se rendre à leurs examens dans la région de Mons, parce que les trains ne circulaient pas, sans préavis.

Je suis d'accord qu'il ne s'agit pas ici d'un problème de matériel ou de suppression, mais simplement le fait d'une grève. C'est un autre phénomène. Je conviens que ce n'était pas le sujet de la question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, nous devons arrêter à midi. Monsieur Gilkinet, vous avez 5 questions à poser. C'est la longueur de vos questions qui déterminera le nombre de questions que vous pourriez poser.

13.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Peut-on éventuellement recevoir les réponses écrites aux questions déposées?

Pour ma part, cela m'intéresserait car j'ai un total de sept questions. Je pourrais dès lors en retirer l'une ou l'autre et laisser la possibilité à certains collègues de poser leur question encore avant midi. Cela se fait dans d'autres commissions, de manière à pouvoir avancer. Cela vous pose-t-il un problème?

-

13.05 Minister Inge Vervotte: Ik kijk naar de collega's. Van sommigen zijn dan de vragen vervallen en van anderen niet...

U stelt die vraag over de 5 concrete vragen die u nu wou stellen?

13.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Oui!

13.07 Minister Inge Vervotte: Ik heb daar geen probleem mee.

13.08 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, si nous ne posons pas les questions aujourd'hui, elles seront reportées au mois de janvier.

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

Le **président**: Effectivement.

13.09 Minister Inge Vervotte: Voor degenen die hier aanwezig zijn, wil ik het schriftelijke antwoord op hun vragen afgeven. Maar dan enkel voor de aanwezigen!

13.09 Inge Vervotte, ministre: Je remets mes réponses écrites uniquement aux membres présents.

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

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

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

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

14.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, j'ai été alerté d'un problème de distribution de la presse gratuite lié aux autocollants de la Région wallonne destinés à prévenir la production de déchets de papiers publicitaires.

Chaque année en Wallonie, la publicité papier distribuée en toutes-boîtes représente environ 50 000 tonnes de papier qui doivent être produites, transportées, distribuées puis collectées et recyclées, publicités parfois non lues. D'où la mise en place de ces fameux autocollants par les autorités wallonnes où chaque citoyen peut dire: "oui à la publicité, non à la presse gratuite", "non à la publicité, oui à la presse gratuite" – "non à la publicité, non à la presse gratuite", avec un système d'amendes.

Il me revient de façon insistante que La Poste ne respecte pas toujours ces autocollants. Elle ne déposerait désormais plus la presse gratuite dans les boîtes sur lesquelles est apposé un autocollant de la Région wallonne, quel qu'il soit!

"La Poste n'est pas opérationnellement capable de faire la distinction entre les autocollants émis par les Régions". C'est en ces termes qu'un *account manager* presse de La Poste résume la situation dans un courrier envoyé à un organe de presse gratuite en Région germanophone.

Dans la région d'Eupen, un journal gratuit s'est vu répondre par La Poste que la presse gratuite n'existe plus! Cette affirmation est inexacte et contrevient aux dispositions des Régions. De plus, de manière pragmatique, la conséquence de cette conception est que les citoyens retirent leur autocollant de leur boîte aux lettres et ré-enclenchent le cycle des déchets papiers!

Madame la ministre, confirmez-vous ce changement d'attitude de La Poste face à la distribution de la presse gratuite? Sur quoi se base La Poste, le cas échéant, pour affirmer unilatéralement l'absence de différence entre la publicité et la presse gratuite et pour refuser la distribution des organes de presse gratuite chez les particuliers qui ne souhaitent plus recevoir de publicité? Que pensez-vous des conséquences économiques, démocratiques et environnementales de cette option? Pouvez-vous vous engager à ce que La Poste puisse régler ce problème sans délai?

14.02 **Inge Vervotte**, ministre: Monsieur le président, tout d'abord, il y a lieu de préciser que la distribution d'envois toutes boîtes, quelle que soit leur nature, n'entre pas dans le champ du service universel et ne constitue pas une compétence exclusive de La Poste mais un service en libre concurrence. La Poste a toujours respecté la volonté

14.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Jaarlijks wordt er in Wallonië 50 000 ton papier in de vorm van huis-aan-huisreclame verspreid. De Waalse autoriteiten hebben voor de burgers stickers ontworpen met als opschrift "oui à la publicité mais non à la presse gratuite", "non à la publicité mais oui à la presse gratuite" en "non à la publicité non à la presse gratuite". Er werd ook in een boeteregeling voorzien.

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

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

14.02 **Minister Inge Vervotte**: De bestelling van huis-aan-huisbladen valt niet onder de universele dienstverlening en is niet exclusief voorbehouden aan De Post, maar

de chaque habitant de ne pas recevoir de publicités gratuites dans sa boîte aux lettres. Lorsqu'une boîte aux lettres est munie d'un sticker "Non-Pub" ou encore "Publicité, non merci!", le facteur ne distribue ni les publicités ni la presse gratuite. Seules les informations émanant d'autorités publiques (communes, provinces, Régions et fédéral), les tracts électoraux ainsi que les dépliants qui répondent aux conditions de contenu informatif en vertu des dispositions légales et réglementaires applicables dans les Régions concernées sont distribués dans toutes les boîtes aux lettres, même celles munies de tels stickers.

La Poste me dit qu'elle informe parfaitement ses clients, c'est-à-dire les éditeurs responsables ou les déposants, de la pratique de l'entreprise en la matière.

En 2006, le gouvernement wallon a décidé de réglementer la distribution des envois toutes boîtes. La nouvelle réglementation régionale wallonne n'oblige pas La Poste ni les autres distributeurs concurrents à déposer des envois dans une boîte aux lettres. Elle interdit uniquement la distribution de certains types de publications dans certaines boîtes.

Aujourd'hui, La Poste ne distribue ni publicité ni presse gratuite dans une boîte munie de stickers. Il est en effet opérationnellement impossible pour l'entreprise d'assurer un service de qualité si elle doit répartir ces envois en quatre catégories (oui-non, non-oui, non-non, oui-oui). De plus, certains critères au niveau des définitions sont trop complexes et rendent l'appréciation du respect des critères difficilement praticable en réalité.

Selon les informations qui m'ont été fournies par La Poste, ses concurrents procèdent de la même manière. La Poste me dit qu'elle a fait, ainsi que ses concurrents, des suggestions d'adaptation de la réglementation visée afin d'éviter ces écueils.

L'entreprise déplore qu'il n'en ait pas été tenu compte jusqu'à aujourd'hui.

14.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour cette réponse, madame la ministre. Le problème peut paraître anodin mais il ne l'est pas. Je pensais que vous alliez me déjuger et dire que La Poste respecte absolument ces autocollants. Vous confirmez au contraire que rien n'est distribué dans les boîtes quand elles refusent la presse gratuite ou la publicité parce que ce serait trop compliqué de faire le tri. Cela comporte plusieurs difficultés.

D'une part, cela peut encourager les citoyens à retirer cet autocollant qui était pourtant un progrès en matière environnementale pour éviter du gaspillage de papier. D'autre part, cela peut rendre La Poste moins concurrentielle que d'autres distributeurs de la presse gratuite ou de la publicité. J'entends que certains opérateurs reviennent vers La Poste en raison de la qualité de son service, contrairement à des distributeurs indépendants qui ne peuvent assurer le même service. Cela peut être intéressant pour un service public comme La Poste d'attirer à nouveau ce genre de clients.

Il y a manifestement un problème dont a été alerté également mon ex-collègue et ministre à la Région wallonne en charge de

is een dienst die aan de vrije concurrentie is onderworpen. Wanneer een brievenbus voorzien is van een sticker "Geen Reclame" of "Reclame? Nee, bedankt!", bestelt de postbode noch de reclamefolders, noch de gratis bladen. Enkel de overheidsinformatie wordt altijd besteld. De Post informeert haar cliënten, verantwoordelijke uitgevers of deposanten, van haar werkwijze ter zake.

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

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

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

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

l'Environnement, Philippe Henry. Il vous a interpellée en la matière ou il va le faire. J'appelle pour ma part à une concertation et à des solutions. Nombre de citoyens sont attachés à la presse gratuite distribuée notamment dans certaines régions. C'est un vecteur d'information peut-être imparfait mais important. En région germanophone par exemple, les citoyens sont très attachés à leur presse gratuite et regrettent amèrement de ne plus la recevoir par ce biais. J'espère donc qu'une solution pourra être apportée rapidement.

14.04 Inge Vervotte, ministre: Lorsqu'il m'interpellera, on lui enverra les suggestions d'adaptation de la réglementation, comme demandé non seulement par La Poste mais aussi par les autres concurrents.

J'espère que, de son côté, il sera capable d'entendre les adaptations que non seulement La Poste mais aussi les autres distributeurs solliciteront.

14.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, c'est un ministre qui est d'ores et déjà reconnu pour sa qualité d'écoute.

J'espère donc que vous pourrez aboutir à un accord. Néanmoins, l'approche du dossier par les Régions et, en tout cas, par la Région wallonne est une approche de prévention en matière de production et de distribution du papier, ce qui représente un coût environnemental très important. Il s'agit d'un présupposé qui, selon moi, sera important pour la Région wallonne et j'espère vraiment que l'on pourra aboutir à un accord.

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

De **voorzitter**: Collega's, de minister zal de antwoorden bezorgen aan de leden die aanwezig waren. U moet wel aan de secretaris laten weten of u de vraag dan intrekt en dan komt ze niet in het verslag, of u ze verdaagt naar januari of u ze omzet in een schriftelijke vraag. U moet dat statuut dus wel meedelen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.04 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.04 heures.*

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

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