

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, goedemorgen. 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 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.

*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 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-Erquelinnes 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 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.

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.

*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 regeringswissel komt voor het dossier-B-Cargo op een slecht moment, hoewel ik u het volle vertrouwen schenk.

Volgens de communautaire richtsnoeren inzake de staatssteun aan de spoorwegondernemingen moeten herstructureringen 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 taskforce in het leven geroepen. Die taskforce 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 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 taskforce 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 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.

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.

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.

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.

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 plate-forme 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 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).

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

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. 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 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.

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.

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.

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.

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.

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?

08.04 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.

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.

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.

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 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?

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.

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

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.

*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.

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.

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 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.

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.

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.

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 ingebruikname 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 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 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 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.

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 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 l'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.

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.

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.

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!

De voorzitter: Dat is een goede afspraak.

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 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 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.