

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

du

MERCREDI 25 MAI 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 25 MEI 2011

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur en voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.
La séance est ouverte à 14.30 heures et présidée par Mme Maggie De Block.

01 Questions jointes de

- M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Ronet et la pérennisation de l'emploi sur ce site" (n° 3765)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir des activités de triage sur le site de Ronet (Namur) et en Wallonie de façon générale" (n° 3876)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le préavis de grève du 8 avril 2011 chez SNCB Logistics" (n° 3953)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir des activités de triage sur le site de Ronet" (n° 4360)
- M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de zone trimodale de Ronet" (n° 4428)
- Mme Valérie Déom à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir du site de Ronet" (n° 4436)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le préavis de grève pour le 13 mai à la SNCB Logistics" (n° 4649)
- M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne Athus-Meuse" (n° 4750)
- Mme Valérie Déom à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la gare de triage de Ronet et l'abandon du projet de la dalle trimodale" (n° 4811)
- M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la gare de triage de Ronet" (n° 4901)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Ronet en de bestending van de werkgelegenheid aldaar" (nr. 3765)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de rangeeractiviteiten op de site van Ronet (Namen) en in Wallonië in het algemeen" (nr. 3876)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stakingsaanzegging bij NMBS Logistics voor 8 april 2011" (nr. 3953)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de rangeeractiviteiten op de site van Ronet" (nr. 4360)
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen voor een trimodaal platform te Ronet" (nr. 4428)
- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de site van Ronet" (nr. 4436)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stakingsaanzegging bij NMBS Logistics voor 13 mei" (nr. 4649)
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijn Athus-Meuse" (nr. 4750)
- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de

toekomst van het rangeerstation van Ronet en het schrappen van het project met betrekking tot het trimodale platform" (nr. 4811)

- de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van het rangeerstation van Ronet" (nr. 4901)

01.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, de l'eau a coulé sous les ponts depuis que j'ai posé mes questions. L'avenir de Ronet suscite une grande inquiétude. Nous vous avons entendue à ce sujet lors d'une séance plénière. La plate-forme trimodale de Ronet employait pas mal de personnes vivant dans la province de Namur, entre autres.

Quelle est la position d'Infrabel et de la SNCB dans ce dossier? Une rencontre avec les différents acteurs est-elle prévue? Si c'est le cas, dans quel délai?

Toujours à propos de Ronet, j'ai rencontré des représentants de cheminots qui m'ont rapporté une information hallucinante à propos de la ligne Athus-Meuse. La SNCB envisagerait en effet d'acheter des conteneurs P400 et W400 pour le fret, qui ne pourraient traverser le tunnel se trouvant sur cette ligne. Pouvez-vous me donner plus de précisions quant à cet achat? Si un bon de commande a bien été signé, ces conteneurs sont-ils compatibles avec les infrastructures de la ligne Athus-Meuse?

Je vous remercie, madame la ministre.

01.02 **Valérie Déom** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je ne vais pas être beaucoup plus longue que mon collègue. Le 31 mars, je vous ai interrogée en séance plénière afin de relayer les informations parues dans la presse et les craintes des travailleurs relatives à la délocalisation de Ronet décidée par la SNCB.

Depuis lors, l'évolution du dossier ne fut guère positive. Quand je vous ai posé ma question, je mettais déjà en exergue le caractère brutal de la décision qui fut prise sans aucun dialogue social, ce qui est déplorable de la part d'une entreprise publique. Vous m'aviez expliqué que cela découlait de la libéralisation du fret. Et de nous confirmer: "Ce nouveau concept aura des répercussions sur Ronet, d'autant plus que cette gare ne possède pas de terminal intermodal permettant de procéder à des transferts de conteneurs de wagon à wagon." C'était l'une des raisons justifiant la délocalisation du site.

Mes deux questions portaient sur l'avenir de Ronet. Malheureusement, je pense que la messe est dite! Néanmoins, d'autres informations nous sont parvenues. Le port autonome de Namur a ainsi tendu la main à la SNCB pour créer une véritable plate-forme multimodale.

Malheureusement, les négociations ont été écourtées mais ni le port autonome ni le BEP de Namur ne savent très bien pourquoi. Pour créer une véritable plate-forme multimodale à Namur, le port autonome était prêt à investir sur ce site. Il y avait donc une volonté de pérenniser le site et de le développer

Selon mes informations, ce projet de dalle trimodale a été refusé quasi sans explication. Avaient-ils déjà en tête ce principe de délocalisation?

Madame la ministre, mes questions sont les suivantes.

Étant donné la décision de délocalisation, le Groupe SNCB a-t-il définitivement rejeté ce projet de dalle trimodale? Les négociations sont-elles simplement interrompues ou sont-elles définitivement rompues? Pourquoi ce refus d'une solution qui permettrait à Ronet de maintenir ses activités et ses emplois, et ce dans le cadre d'investissements réciproques sans doute favorables à la SNCB quand on connaît ses finances?

01.03 **Damien Thiéry** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit.

J'ai relu attentivement votre réponse faite à l'intervention de mon collègue Eric Thiébaud en séance plénière du 12 mai dernier. On ne peut douter de votre détermination à tenter de résoudre ce dossier par le haut, de manière socialement acceptable, mais j'ai personnellement certains doutes quant à considérer que l'avenir de la gare de triage de Ronet est uniquement dicté par des impératifs européens.

Pour moi, l'enjeu est très clairement l'avenir du transport marchandises dans le Sud du pays. On a investi

massivement il y a dix ans pas moins de 400 millions d'euros sur la ligne Athus-Meuse afin de la spécialiser dans le transport marchandises et la rendre complémentaire à l'axe voyageurs Bruxelles-Luxembourg, qui est moins bien nanti que d'autres lignes.

En ce qui concerne la ligne en question, la gare de Ronet avait une importance stratégique considérable. Le déménagement programmé de la charge de travail de cette gare vers Muizen, à proximité d'Anvers, n'est pas de nature à rassurer quant à l'avenir du fret en Wallonie.

Derrière cette délocalisation, se trouve sous-jacent le développement de l'axe Cobra pour favoriser l'accès au port d'Anvers et au bassin de la Ruhr. Vous ne m'ôtez pas l'idée que les arrière-pensées communautaires ne sont pas absentes de ce dossier.

Je présume qu'un certain nombre de personnes, certainement les syndicats, y ont déjà fait référence avant moi.

Je constate que la problématique communautaire devient de plus en plus présente dans énormément de dossiers et de domaines. Je connais très bien l'enjeu du "Rhin d'acier", mais je ne voudrais pas que cela se passe au détriment des activités wallonnes. Dès lors, je poserai deux questions. La première vise la situation exacte du dossier, afin de connaître les points sur lesquels une intervention serait encore possible, tant sur le plan social que logistique. La seconde porte sur l'avenir du transport de marchandises en Wallonie, plus spécifiquement sur la ligne Athus-Meuse.

01.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, madame la ministre, j'avais déjà eu l'occasion de vous interroger sur le sujet en séance plénière le 31 mars. Certes, l'avenir du site SNCB de Ronet nous inquiète. Outre les questions sociales qui se posent par rapport aux travailleurs, se posent des questions d'ordre plus technique - comment parvient-on à répartir l'infrastructure de transport de marchandises sur l'ensemble de territoire? -, sans parler de celles concernant l'aménagement du territoire et le rôle que cette gare de triage peut jouer par rapport aux industries locales, notamment au niveau de l'extraction de la pierre à Marche-les-Dames et à Yvoir.

Cette inquiétude dans le chef des travailleurs me paraît légitime tout comme celle relative à l'avenir du transport par rail dans le Sud du pays, en lien avec l'usage de la ligne Athus-Meuse, dans laquelle on a beaucoup investi. Il serait dommageable et pour l'emploi et en termes budgétaires de ne plus l'utiliser demain.

Madame la ministre, la décision de fermeture du site de Ronet est-elle confirmée? Quelles sont les garanties quant au maintien des travailleurs en place? Quelles sont les intentions de la SNCB quant à l'affectation future des terrains de Ronet? Une concertation est-elle prévue avec les autorités locales? La volonté est-elle de maintenir une activité à Ronet eu égard à ses principaux utilisateurs, comme l'entreprise Solvay dans la Basse-Sambre, les carrières de Marche-les-Dames ou celles d'Yvoir et de Lustin? La fermeture du site de Ronet ne risque-t-elle pas d'engendrer une augmentation du trafic de camions? Les entreprises concernées sont-elles informées des intentions de la SNCB?

Plus globalement, comment les activités de fret de la SNCB seront-elles réorganisées demain? D'autres sites wallons sont-ils menacés de fermeture? L'intention est-elle de maintenir des outils efficaces sur l'ensemble du territoire, y compris dans le Sud? Quelles sont les conséquences de la fermeture de Ronet sur l'axe Athus-Meuse?

Enfin, je reprends la question que mon collègue Balcaen vous a posée la semaine passée en séance plénière. Quels sont les projets industriels de la SNCB en matière de fret? D'un point de vue écologique et de mobilité, il est important de conserver une activité maximale et de pouvoir la développer en tenant compte des grosses masses de fret autour du port d'Anvers ainsi que du trafic diffus qui concerne le Sud du pays et le site de Ronet en province de Namur.

01.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de NMBS en zeker NMBS Logistics zijn de laatste tijd niet uit het nieuws geweest. Misschien niet tot uw grote vreugde omdat het vooral gaat om sociale onrust, de onzekere toekomst en de financiële resultaten van NMBS Logistics.

Als gevolg daarvan is er de laatste tijd heel wat sociale onrust geweest. Hier en daar, niet alleen bij de NMBS, is er wel eens een sociaal meningsverschil of conflict. Bij de NMBS is dat niet alleen merkbaar op de

werkvloer, maar heeft dit ook gevolgen voor de gebruiker van het spoorwagennet. De treinreiziger is hier immers vaak de dupe van.

Recent waren er heel wat acties. Ik denk aan de stakingen op 8 april en 13 mei. Nu dreigt men zelfs om de haven van Antwerpen te blokkeren. U woont zelf ook in de provincie Antwerpen, mevrouw de minister. Ik denk niet dat het goed nieuws zou zijn als dit gebeurt.

Ik denk dat u er als minister alles aan moet doen om, enerzijds, de sociale vrede opnieuw op het juiste spoor te krijgen en, anderzijds, duidelijkheid te creëren. Ik meen immers dat, al dan niet bewust, misverstanden de wereld worden ingestuurd, bijvoorbeeld over de toekomst van Ronet en over mogelijk jobverlies.

Ik denk dat u tot op heden onvoldoende uw rol als minister hebt gespeeld. Ik zie u toch een beetje als spelverdeler, als verzoener, als bemiddelaar. U hebt die talenten althans in het verleden getoond. U zou dat vandaag ook kunnen doen om de problematiek tot haar ware proporties te herleiden en te vermijden dat er sociale onrust heerst met ernstige gevolgen voor de treinreizigers.

Mevrouw de minister, kunt u duidelijkheid verschaffen over het eventueel sluiten van het rangeerstation van Ronet?

Blijkbaar zijn er plannen om alles naar Vlaanderen te halen. Men heeft het in de pers zelfs over de vervlaamsing van de transportafdeling van de NMBS. Ik begrijp dat wel enigszins. Als er in Wallonië altijd wordt gestaakt en in Vlaanderen wordt gewerkt, is de keuze snel gemaakt. Wij moeten echter ook waken over de belangen van de mensen die in Ronet zijn tewerkgesteld. Kunt u hierover meer duidelijkheid verschaffen?

01.06 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, ik heb al een groot aantal van de antwoorden verschaft in eerdere commissies en plenaire zittingen. Ik zal nog een paar bijkomende elementen geven.

De raad van bestuur van NMBS Logistics heeft de voorstellen van de directie van NMBS Logistics goedgekeurd om het transportplan voor het gecombineerd vervoer naar Italië aan te passen en te optimaliseren. De beslissingen over de volgende fasen zijn nog niet definitief vastgelegd. De raad van bestuur heeft de directie gevraagd om verdere contacten met de NMBS en met de erkende organisaties te nemen.

Le 26 novembre dernier, un accord social a été conclu avec une des organisations reconnues. Cet accord doit encore être concrétisé au sein d'un groupe de travail paritaire spécifique Cargo dans lequel les organisations syndicales et les employeurs sont représentés. Ces derniers jours, la concertation sociale a été intensifiée avec les réunions des 13, 16, 23 et 24 mai.

Lundi passé, le 23 mai, un comité de pilotage s'est réuni afin de relancer cette concertation sociale.

De directie van NMBS Logistics stelt het actieplan voor aan de erkende organisaties en bevestigt dat ze de geest van het sociaal akkoord wenst te respecteren. Bovendien behoudt elke betrokkene zijn werkzekerheid en elk ander voordeel dat verbonden is aan het statuut, want daarover wordt heel veel onzin verteld.

De directie rekent erop dat de erkende organisaties begrijpen dat het behoud van de volledige vrachtactiviteit, die in totaal meer dan 2 000 mensen tewerkstelt, voorgaat op elk ander individueel belang.

NMBS Logistics ontving van de ACOD een stakingsaanzegging voor 13 mei, maar betreft de spontane sociale acties die op lokaal niveau hebben plaatsgevonden.

Le comité de pilotage a examiné les préavis de grève dont le plus important est celui qui se rapporte à la semaine prochaine. Les organisations reconnues ont déclaré qu'elles prendraient une décision jeudi sur des actions éventuelles. La direction a clairement fait comprendre aux organisations reconnues que le timing d'une éventuelle grève est très regrettable. La situation globale est déjà inquiétante. Une grève de plus est certainement à éviter. Les organisations reconnues remarquent cependant qu'une certaine inquiétude concernant la situation financière existe. Elles remarquent aussi que certains aspects des plans d'économies sont difficilement acceptables. Certains font remarquer que l'on perd à nouveau un temps précieux, alors qu'on devrait discuter du protocole d'accord social.

De vragen over Ronet en de besparingsplannen zullen nog officieel worden beantwoord. De volgende specifieke paritaire werkgroep Cargo is gepland voor 30 mei.

Je comprends que le personnel a des questions. Il est important d'en discuter ouvertement et dans un esprit de transparence lors de la concertation sociale. Je regrette les actions lors desquelles le simple voyageur est la victime. Je crains que des actions soient difficilement évitables; nous faisons tout ce qui est possible pour les empêcher. La direction de la SNCB Logistics continuera à consulter les organisations reconnues pendant l'exécution du plan de relance.

Elke wijziging van het transportplan en het verspreid vervoer zal onvermijdelijk gevolgen hebben voor het bestuurdersdepot van Ronet. Het is echter voorbarig om de draagwijdte ervan in te schatten aangezien er nog geen definitieve beslissingen omtrent de activiteit van het station van Ronet werden genomen.

Les collaborateurs qui seraient en cause sont des employés statutaires de la SNCB en dialogue avec les organisations reconnues et la SNCB Holding. Un emploi alternatif leur sera proposé au sein du Groupe SNCB.

L'affectation future des terrains de Ronet n'est pas encore claire puisque les décisions relatives aux activités de cette gare n'ont pas été arrêtées définitivement. Le moment venu, il y aura certainement une concertation avec les autorités locales. Infrabel a été approché par des représentants du bureau économique de la province et du port de Namur afin d'examiner la possibilité de dégager des espaces sur le site de Ronet. Le projet porte sur la réalisation d'une darse potentiellement connectée au réseau ferroviaire. Des contacts ont eu lieu en 2010 entre techniciens pour déterminer les possibilités offertes par le site de Ronet, où Infrabel a installé un important centre logistique et infrastructure. Infrabel a étudié et chiffré une solution qu'elle a transmise à ses interlocuteurs.

SNCB Logistics m'affirme que la rationalisation n'a pas d'impact sur la desserte des clients locaux et sur l'offre de services en général aux clients.

SNCB Logistics organise ses activités le plus efficacement possible en fonction de l'activité et des installations dont elle dispose. À la suite de la filialisation de la SNCB Logistics et puisque cette filiale fonctionne dans un environnement fort concurrentiel, SNCB Logistics estime que la stratégie de développement et la politique de l'entreprise ne devraient pas être discutées dans un forum public.

L'orientation stratégique d'Infrabel s'inscrit dans la volonté européenne de développer certaines routes internationales en corridors orientés fret. Ces corridors participent au développement de routes logistiques européennes qui créent une valeur ajoutée en Belgique. Le corridor Anvers-Lyon traverse la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, la France, la Suisse et ce corridor emprunte la ligne Athus-Meuse. Le tracé de ce corridor est stratégique pour le transport de fret puisqu'il relie le port d'Anvers à des ports industriels de premier ordre.

La ligne Athus-Meuse n'est donc pas seulement d'importance stratégique pour la Belgique mais elle constitue un maillon essentiel dans le schéma européen de transport de fret. L'axe Athus-Meuse reste donc un itinéraire important pour l'activité fret et est exploité via l'entreprise de production Sibelit, filiale de la SNCB Logistics.

Répondre à la question de M. Bastin concernant l'achat des conteneurs amènerait à divulguer des informations commerciales. Néanmoins, la SNCB m'a informé que les conteneurs P400 ne sont pas la propriété de la SNCB Logistics mais bien celle des clients. Le gabarit grande capacité de ces conteneurs ne permet effectivement pas de les faire circuler sur l'axe Athus-Meuse mais il n'entrait pas dans leur intention d'utiliser cet axe.

01.07 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour toutes ces précisions. Nous percevons bien qu'une concertation sociale est en cours. S'il n'y a plus aucun espoir de connaître une vie économique à Ronet, nous ne pourrions que déplorer cette solution qui est catastrophique pour la région namuroise.

Les préavis de grève sont toujours regrettables, dans la mesure où les navetteurs sont pris en otage. C'est un droit, mais une telle situation est dommageable. Nous savons aussi que la santé financière n'est pas bonne.

Le cas échéant, vous nous avez assurés de tout faire pour que les mesures soient aussi peu douloureuses que possible. En tout cas, j'espère qu'une certaine activité économique sera conservée sur ce site. Mais nous pourrions aussi penser à un autre endroit, situé entre Charleroi et Namur. On peut toujours rêver...

Par ailleurs, il est dommage que nous perdions un client puisqu'il achète des conteneurs trop larges que pour passer dans les tunnels sur la ligne Athus-Meuse. Je me demande quel corridor il va emprunter. Je rappelle que la ligne Athus-Meuse est très importante sur le plan européen.

01.08 Valérie Déom (PS): Madame la ministre, vous avez commencé votre réponse en mettant en exergue la concertation sociale – qui a enfin lieu – et en soulignant que rien ne serait décidé sans un accord des syndicats. Je vous rappelle que le document approuvé en octobre 2010 par la commission paritaire, auquel était joint un tableau industriel, évoquait la suppression d'environ douze emplois pour les activités de la gare de Ronet, tout en n'abordant pas les conséquences pour les conducteurs de train.

Finalement, la décision de délocaliser le site, qui a été confirmée par le conseil d'administration, constitue un coup de force qui fait fi de toute concertation sociale. C'est pourquoi, lorsque vous me parlez d'accord social au sein de la SNCB, j'ai un peu peur.

Au demeurant, la cohérence de la gestion m'échappe. On délocalise le site, mais on ignore si le fret marchandises passera par là. En effet, aucune décision relative aux activités futures de Ronet n'a encore été prise. Il y a dix ans, on a investi 400 millions, et maintenant on délocalise le site au niveau du fret tout en prétendant que certaines activités seraient relancées car l'axe Athus-Meuse reste fondamental pour le transport de marchandises.

Pour ma part, je ne vois absolument pas de cohérence de gestion. Vous ne m'enlèverez pas de l'esprit que, dans ce dossier, intervient clairement un élément communautaire qui provoque un déséquilibre de la charge de travail, comme cela a déjà été le cas pour le transport de marchandises; je pense ici notamment à l'atelier des Bas-Prés de Salzinnes. Cet élément communautaire est plus qu'inquiétant pour l'avenir du transport de marchandises en Wallonie.

En outre, pour ce qui concerne les négociations avec le port autonome, la SNCB a claqué la porte après avoir fait une proposition tout à fait hallucinante. Le port autonome lui avait pourtant tendu la main. Aujourd'hui, les discussions sont au statu quo. J'espère, cependant, que la voie du partenariat sera choisie afin de maintenir une activité économique sur le site de Ronet et assurer l'avenir des gens qui y travaillent.

01.09 Damien Thiéry (MR): Madame la présidente, madame la ministre, beaucoup de choses ont été dites. Je voudrais insister sur le fait que, selon moi, seul un problème communautaire est à l'origine de la situation, comme c'est le cas pour d'autres dossiers; je pense notamment à l'armée.

Comme cela vient d'être dit, 400 millions d'investissements ont été consentis pour cette ligne, il n'y a pas si longtemps. Il est un peu surprenant de n'avoir pas pensé au passage des conteneurs A400.

Par ailleurs, si l'on considère le volume d'emplois offerts sur le territoire wallon, on peut dire que nous sommes vraiment défavorisés. On a pourtant affaire ici à une entreprise publique. Je me pose la question de savoir comment on va éventuellement pouvoir reconverter ces emplois que l'on perd au profit de la Flandre.

Vous dites que le dialogue social est encore en cours. Mais quand des gens entendent qu'ils vont tout perdre, il est normal qu'ils veuillent faire grève, faisant fi des désagréments que cela peut engendrer pour les voyageurs. C'est regrettable mais il faut aussi comprendre la situation.

01.10 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, même si votre réponse a été longue, elle n'a pas pour autant contribué à clarifier la situation.

La concertation sociale a démarré, mais si les choses ne sont pas plus claires dans le chef de la SNCB Logistics, on peut comprendre la mauvaise humeur des travailleurs.

La clarté est pourtant importante tant pour les travailleurs qui craignent pour leur avenir que pour les opérateurs économiques qui seraient intéressés par l'utilisation du rail pour le transport de leurs marchandises.

Il ne s'agit pas pour moi de maintenir à tout prix l'emploi là où il est, quelle que soit l'évolution des conditions économiques ou du marché du fret ferroviaire, mais plutôt de mettre l'accent sur la nécessité d'une vision, d'une intention, éventuellement d'investissements pour doter ...

Cela vous ennuie, madame la ministre?

01.11 Inge Vervotte, ministre: Vous parlez d'une stratégie commerciale qui ne fait normalement pas l'objet de commentaires dans ce parlement. Je ne vois aucun inconvénient à répondre à des questions relatives aux lignes de la SNCB. C'est une discussion qu'on peut mener ici. Mais je ne peux donner aucun détail relatif à une stratégie relevant d'une activité commerciale. C'est regrettable mais je ne peux pas vous donner de réponse à ce sujet!

01.12 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): C'est un problème plus fondamental qui se pose aussi en matière de libéralisation du marché du rail et d'obligations de soumettre le rail à la concurrence. Vous êtes la représentante de l'État, principal actionnaire de l'entreprise. Vous auriez pu nous répondre à ce titre. Je suis effectivement soucieux du maintien d'une activité en Wallonie et sans pouvoir vous donner des détails, je peux vous assurer que nous serons attentifs à ce qu'il puisse y avoir demain une activité de transport ferroviaire de marchandises, en Wallonie comme en Flandre – c'est important pour le port d'Anvers.

Vous ne répondez pas, vous vous retranchez derrière le souci de ne pas divulguer des informations stratégiques. Si j'étais le représentant des travailleurs, j'aurais du mal à adopter une autre attitude que la méfiance, l'énerverment et la grève, qui pourtant n'est pas souhaitable car nous sommes les défenseurs du transport des personnes et des marchandises par le rail!

Nous pensons que ce site a un avenir parce qu'il est bien situé, parce qu'il y a du trafic diffus qui y est régulièrement accueilli, lié à des entreprises de la région. Je voudrais un engagement de votre part de vous y montrer attentive et de faire tout ce qui est possible pour maintenir cette activité, dans l'intérêt des travailleurs mais aussi parce qu'elle est utile du point de vue de la mobilité.

01.13 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, voor de verduidelijking en voor de meest recente stand van zaken in het dossier.

Ik betreur dat sommige leden, zelfs hier in de commissie, een aantal zaken enigszins bewust door elkaar halen en de communautaire kaart uitspelen. Er worden voorbeelden aangehaald die niet ter zake doen, zeker wanneer wordt verwezen naar de visie dat op het vlak van Defensie de Vlaamse belangen beter zouden worden verdedigd dan de Waalse belangen.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, kan u bij het thema blijven?

01.14 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, u hebt daarstraks ook niet ingegrepen, toen andere leden de bedoelde voorbeelden aanhaalden.

De **voorzitter**: Ik wou daarover iets zeggen, nadat alle vragen waren gesteld.

01.15 Tanguy Veys (VB): Dan mag u dat gerust doen.

De **voorzitter**: U moet de bal, zijnde het dossier, en niet de man spelen. U begint een ander lid van de commissie op zijn woorden aan te vallen. Iedereen heeft het recht aan de minister te zeggen wat hij kwijt wil.

01.16 Tanguy Veys (VB): Daarmee was ik net bezig.

De **voorzitter**: U mag dat ook. Persoonlijke aanvallen horen daar echter niet bij.

01.17 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik doe geen persoonlijke aanvallen.

De **voorzitter**: Laten we het beleefd houden.

01.18 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik betreur dat het beleid van de

NMBS het slachtoffer van communautaire twisten is. Nochtans is de bezorgdheid van zowel u als van de NMBS over het lot en het goed functioneren van NMBS Logistics oprecht.

In ieder geval hebben u en de NMBS er baat bij om zo kort mogelijk op de bal te spelen en zo duidelijk mogelijk te communiceren. Ik stel immers vast dat quasi wekelijks foute of halve informatie de wereld wordt ingestuurd, enkel om het dossier te verzieken. Bij een dergelijke houding heeft niemand baat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Collega's, de Conferentie van voorzitters buigt zich nog altijd en voor de tweede week na elkaar over het grote aantal vragen en samengevoegde vragen. De Conferentie buigt zich ook over de vraag of de vragen voldoende opportuun zijn om aan de minister te worden gesteld.

De Conferentie tracht het probleem te remediëren. Er is de raad gegeven om thematisch te werken, wat wij al hebben gedaan. Wij trachten thematisch te werken. Ook nu doen wij dat opnieuw. Toen het bijvoorbeeld over de NMBS ging, hebben wij de CEO's gevraagd, om over de financiële toestand te komen praten. Jammer genoeg volgen er na elke, thematische zitting nog 40 à 50 vragen. Wij trachten dus iets aan het probleem te doen.

Ik heb er alle begrip voor dat voor een belangrijk dossier als het dossier in kwestie tijd moet worden uitgetrokken. Waarvoor ik geen begrip heb, is voor persoonlijke aanvallen van de ene naar de andere groep.

Is een materie voor de ene groep belangrijk, dan is het voor de andere groep even belangrijk om te luisteren. Wij zullen hier geen spelletjes beginnen te spelen, waarbij de ene communautaire groep aan de linkerkant naar de andere kant begint te schieten. Aan dergelijke spelletjes doen wij niet mee.

Laten wij ons allen aan het Reglement houden en beleefd blijven.

02 Question de M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement interne de l'ASBL Pro-Post" (n° 3715)

02 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de interne werking van de vzw Pro-Post" (nr. 3715)

02.01 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, ma question concerne l'ASBL Pro-Post, qui a pour finalité de promouvoir la philatélie. Elle repose sur trois structures, piliers du marché belge du timbre-poste: bpost, la Fédération royale des cercles philatéliques de Belgique ainsi que la Chambre professionnelle des négociants en timbres-poste.

J'apprends qu'au sein de cette association, certains membres francophones relèvent des vellétés néerlandophones de noyauter le fonctionnement interne de l'association à leur profit. Il s'avère en outre que les francophones y sont peu représentés.

Vu le caractère fédéral de l'institution, je souhaite savoir si un tel problème existe et si chaque communauté linguistique est bien représentée au sein de l'association.

Êtes-vous au courant de pratiques semblables? Si c'est le cas, des mesures peuvent-elles être envisagées afin de rétablir l'égalité entre les deux communautés linguistiques, étant donné le caractère fédéral de cette association?

02.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, Pro-Post est une association sans but lucratif. Il ne s'agit pas d'une institution officielle et elle ne relève pas de ma compétence ministérielle.

02.03 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, je vais le vérifier. Tout cela m'étonne! Je reviendrai vers vous ultérieurement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over

"het overleg met de minister van Economische Zaken van de Duitse deelstaat Noord-Rijnland-Westfalen omtrent de IJzeren Rijn" (nr. 3759)

03 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la concertation avec le ministre des Affaires économiques du parlement régional du Land allemand de la Rhénanie du Nord-Westphalie en ce qui concerne le Rhin de fer" (n° 3759)

03.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, u had, samen met uw collega-staatssecretaris, de heer Schoupe, en eerste minister Letermé, het genoegen om op 4 maart in Brussel een onderhoud te hebben met de minister van Economische Zaken van de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen, de heer Harry Voigtsberger.

Een van de belangrijkste onderwerpen was de IJzeren Rijn. Ik had graag vernomen welke klemtonen u zelf hebt gelegd als bevoegde minister in het dossier bij dat onderhoud. Ik heb op 10 mei reeds de staatssecretaris hieromtrent bevraagd en in zijn antwoord heeft de staatssecretaris vooral verwezen naar de belangrijke rol die u te spelen hebt.

De staatssecretaris heeft toen onder meer gezegd dat er op 11 april, dus een maand later, een brief werd gestuurd naar de Nederlandse minister-president Mark Rutte met het voorstel dat de bevoegde ministers van zowel België als Nederland op korte termijn de openstaande punten zouden bespreken en een *memorandum of understanding* zouden sluiten.

De brief dateert volgens de staatssecretaris van 11 april, dus ik vermoed dat u daaraan nu, anderhalve maand later, meer kunt toevoegen, aangezien ik in mijn vraag van 29 maart u reeds heb gesignaleerd dat ik graag zou vernemen welke initiatieven u sinds dat overleg hebt genomen, te meer vermits de staatssecretaris op 10 mei zei dat de besprekingen binnenkort van start zullen gaan.

Ten slotte – ik vermoed dat u de staatssecretaris niet zult tegenspreken – heeft de staatssecretaris nogmaals bevestigd dat het standpunt van België niet verandert onder invloed van het tracé dat in Duitsland of Nederland wordt gekozen.

03.02 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, tijdens het overleg ging de aandacht in de eerste plaats naar de IJzeren Rijn. Wij hebben het belang van het dossier in duidelijke termen onderstreept en willen een oplossing voor het lang aanslepende dossier. Wij staan ten volle achter het historische tracé en sluiten alternatieven uit.

Die boodschap hebben wij opnieuw duidelijk gemaakt aan de collega's uit Nordrhein-Westfalen. Er komen wel eens geregeld nieuwe collega's, wat uiteraard zo'n dossier bemoeilijkt. Men maakt afspraken en dan verdwijnt de minister weer en krijgt men een nieuwe minister. Het is steeds belangrijk als er nieuwe collega's zijn dat die telkenmale opnieuw dezelfde visie delen. Daarom vonden wij het noodzakelijk om te zeggen dat er reeds een bepaalde piste werd bewandeld, dat wij die niet opnieuw open zouden stellen of ter discussie stellen.

Wij beseffen de complexiteit van bepaalde elementen van het dossier, zoals bezwaren van omwonenden in Nordrhein-Westfalen tegen mogelijke hinder van het treinverkeer. Daarom is het ook belangrijk om goed te praten met Nordrhein-Westfalen en om onze standpunten voldoende duidelijk te maken.

Volgens minister Voigtsberger is Nordrhein-Westfalen ook gebaat met vooruitgang in dat dossier, omdat 80 % van de export van Nordrhein-Westfalen via Antwerpen en Rotterdam gaat.

Het is de bedoeling dat België en Nederland tot een akkoord komen over de IJzeren Rijn, voordat we weer met Duitsland spreken.

Op 11 april heeft de premier een brief aan premier Rutte gestuurd met de vraag om op korte termijn te overleggen over de openstaande punten inzake de technische uitvoeringsmodaliteiten en vooral de kostenverdeling tussen beide landen. De bedoeling is om een *memorandum of understanding* te sluiten. Op 2 mei hebben we een positief antwoord gekregen van premier Rutte. Wij zullen dat overleg dan ook binnenkort hervatten.

Vorige week vond er een voorbereidend ambtelijk overleg plaats tussen de Belgische en de Nederlandse ministeries om de agendapunten voor het ministeroverleg af te spreken en voor te bereiden. Ik hoop ook dat

ik nu zo snel als mogelijk een afspraak kan krijgen met mijn Nederlandse collega.

Het dossier van de Ijzeren Rijn stond gisteren ook op de agenda van het Benelux-overleg tussen de premiers van België, Nederland en Luxemburg en dat gesprek is positief verlopen.

03.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, het is toch positief nieuws, in die zin dat er naar mijn aanvoelen toch kort op de bal gespeeld wordt: een bijeenkomst op 4 maart, een brief half april, een antwoord op 2 mei, vorige week een bijeenkomst en deze week eveneens. Op dit ogenblik staan de neuzen nog redelijk in dezelfde richting. In het verleden zijn er wel enkele stoorzenders of verkeerde signalen geweest.

Misschien kan ik nog meegeven dat u in uw contacten, zowel met uw collega uit Nederland als uit Nordrhein-Westfalen, moet aandringen op een duidelijk omschreven agenda binnen een realistisch tijds kader, zodanig dat iedereen weet waar hij aan toe is zodat we dan ook aan het serieuze werk, zijnde het kostenplaatje, kunnen beginnen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train P Nivelles-Etterbeek-Schuman" (n° 3781)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liaison Braine-l'Alleud-Bruxelles-Schuman" (n° 3940)

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les suppressions de trains suite à l'incendie d'une cabine de signalisation en gare d'Etterbeek" (n° 3977)

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de P-trein Nijvel-Etterbeek-Schuman" (nr. 3781)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verbinding Eigenbrakel-Brussel-Schuman" (nr. 3940)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het afschaffen van treinen ten gevolge van de brand in een seinhuis in het station van Etterbeek" (nr. 3977)

04.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, madame la ministre, j'aimerais vous interroger sur les conséquences de l'incendie d'une cabine de signalisation à Etterbeek le 13 mars dernier. Suite à cet incendie, des mesures de suppression de trains ont été prises et ces mesures ont des répercussions assez importantes sur certaines lignes, notamment aux heures de pointe. Suite à certains contacts avec des citoyens du Brabant wallon, il appert que la ligne 161 Ottignies-Wavre-Bruxelles est touchée et en ce qui concerne la ligne 124, les trains qui partent de Nivelles vers Etterbeek et Schuman ne sont plus en circulation.

Les navetteurs subissent donc un sérieux préjudice car ils voient leur temps de trajet doubler, que ce soit le matin ou le soir. On se retrouve donc avec des trains d'habitude déjà bondés dans lesquels s'ajoutent depuis peu les voyageurs de ces trains P supprimés.

Ma question a été déposée il y a déjà un moment et il leur a été dit que le temps de réparation de cette cabine était évalué à six mois. De plus, selon certaines rumeurs au sein des associations d'usagers et des navetteurs, on parle de supprimer la ligne Nivelles-Etterbeek dans le cadre des mesures concernant la ponctualité.

Madame la ministre, confirmez-vous que la réparation de cette cabine prendra bien six mois?

Comment peut-on rassurer les usagers de cette ligne?

Lorsque des réparations prennent autant de temps, la SNCB ne devrait-elle pas prendre des mesures de compensation et notamment négocier des conventions avec les sociétés de transport De Lijn, TEC et STIB afin de garder un service efficace pour les usagers?

Quelles sont les mesures prises pour une information efficace des usagers?

04.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je ne reviendrai pas sur les aspects concrets du problème, que ma collègue De Bue vient d'évoquer.

De nombreuses pétitions circulent, montrant que les navetteurs empruntant les lignes venant de Namur et de Charleroi sont particulièrement perturbés par les conséquences de cet incendie.

Les navetteurs sont mécontents et inquiets de savoir si la suppression de certains trains revêt un caractère définitif ou non. Depuis que les questions ont été posées, des améliorations ont été apportées. Le train P7758 a été remis en circulation. Les choses semblent s'améliorer sur certains points, mais j'ai encore été interpellé, ces jours-ci, par de nombreux navetteurs qui continuent à rencontrer des problèmes.

Quels sont les délais officiels prévus par Infrabel pour la réparation des dégâts à la cabine de signalisation et le retour à une situation normale? Quelles mesures ont été prises pour raccourcir ces délais? Les trains aujourd'hui supprimés à titre temporaire le seraient à titre définitif: confirmez-vous qu'il s'agit d'une rumeur sans fondement? À très court terme, des mesures sont-elles envisagées pour améliorer la situation des navetteurs victimes de ces désagréments, en attendant un retour complet à la normale?

04.03 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, chers collègues, en effet, 100 % de la cabine d'Etterbeek est hors service. Cette cabine commandait 30 signaux et 14 aiguillages; ils seront reliés à la cabine existante de Bruxelles-Nord grâce à plus de 30 km de câble et aux travaux d'une trentaine d'agents spécialisés.

La poursuite des travaux dépend cependant des délais de livraison de matériel et de tests de sécurité pointilleux, ce qui mène à octobre 2011 l'échéance d'un rétablissement complet de la circulation. Dans l'intervalle, l'objectif d'Infrabel et de la SNCB est de proposer, au fur et à mesure des possibilités techniques, des plans de transports temporaires fournissant à un maximum de clients une alternative de voyage pour rejoindre leurs destinations habituelles.

Depuis le 21 mars, un nouveau service de trains a dû être mis en place et certains trains ont été supprimés. La relation CityRail Alost - Braine-l'Alleud est supprimée du fait que les aiguillages ne sont plus desservis dans la zone d'Etterbeek et que les trains qui circulent sur la ligne 26 ne savaient plus entrer à Etterbeek. Ces aiguillages de la zone d'Etterbeek ne pourront être remis en service qu'après la reconstruction d'un nouveau poste de signalisation, prévu pour le 1^{er} octobre 2011.

En outre, sur la ligne Bruxelles-Luxembourg - Ottignies, suite à l'incendie, les signaux permettant aux trains de circuler à contre-voie sont hors service. Si bien qu'en cas de nouvel incident, aucun service à voie unique ne peut être instauré et les trains devraient éventuellement être déviés via Leuven et Ottignies.

Il s'agit d'une situation provisoire qui n'entraîne pas à terme une suppression définitive des trains. Il n'existe absolument aucune volonté de la SNCB de supprimer la liaison Braine-l'Alleud - Bruxelles Schuman. Cette relation figure d'ailleurs dans le schéma de desserte RER, étudiée dans le cadre de l'étude (article 13) de la convention RER.

Depuis le 18 avril, le service des trains a été adapté et certains trains sont remis en service. Pour de plus amples informations, je vous renvoie au site SNCB et/ou à leur communiqué de presse du 12 avril 2011. Ainsi, à partir du 26 avril 2011, les gares d'Etterbeek, Bruxelles Schuman et Bruxelles-Luxembourg sont mieux desservies. Quelques trains P circulent à nouveau selon leur horaire normal. Un des trains de la relation Halle - Mérode - Vilvorde part de Braine-l'Alleud; de ce fait, deux trains par heure desservent les gares de Huizingen, Beersel, Moensberg et Halle au lieu de trois.

Pour ce qui concerne l'information à la clientèle des incendies, le dispatching voyageurs, travaillant en temps réel, a très rapidement pris des mesures de communication par des messages, particulièrement sur le web via un message défilant sur la homepage, des affiches dans les gares et tous les autres services d'information sur les trains disponibles, entre autres des applications pour téléphones mobiles. D'autres mesures d'information à la clientèle ont également été prises suite à l'incendie: de nouvelles brochures horaires ont été éditées et des mailings sont envoyés à la clientèle.

04.04 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je prends bonne note de vos déclarations au sujet du maintien du schéma d'exploitation pour la ligne 124. Je vous remercie également pour l'ensemble des explications données par rapport aux trains supprimés.

Dans ces cas-là, la SNCB peut conclure des conventions avec les sociétés de transport (bus et de tram).

Dans le cas présent, vu le délai nécessaire, cette piste n'aurait-elle pu être envisagée pour maintenir le mieux possible le service aux navetteurs?

04.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour ces informations. Je note également que la volonté n'est pas la suppression définitive de certains trains sur ces lignes. Je constate, néanmoins, qu'entre l'événement et le rétablissement complet du service, dix mois au minimum s'écouleront.

Je ne peux m'empêcher de penser que notre réseau est particulièrement fragile face à un événement important, en l'occurrence un incendie, qui implique une série de désagréments aussi importants et paralyse certains trains pendant une durée aussi longue. Une réflexion devrait être menée à ce sujet. Par ailleurs, il serait nécessaire de doubler certains équipements. J'insiste pour que des efforts soient consentis pour mettre fin le plus rapidement possible à ces désagréments et répondre au mieux à l'attente de ces navetteurs qui sont, aujourd'hui, dans une situation très difficile.

04.06 Inge Vervotte, ministre: Je voulais encore répondre à la question de Mme De Bue. Les voyageurs désirant poursuivre leur voyage de la gare de Boondaal en direction d'Etterbeek ont toujours la possibilité d'emprunter le tram 25 depuis l'arrêt Boondaal Gare jusqu'à l'arrêt Etterbeek. Ce tram est accessible sans supplément aux voyageurs en possession d'un titre de transport SNCB valable. Un accord a été pris en ce sens.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beslissing om 8 treinverbindingen tussen Brussel en de luchthaven te schrappen" (nr. 3782)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de deelname van de NMBS aan Fyra ten nadele van Brussels Airport" (nr. 3783)

05 **Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la décision de supprimer 8 liaisons ferroviaires entre Bruxelles et l'aéroport" (n° 3782)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation de la SNCB au service Fyra au détriment de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3783)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, het klopt dat de vragen in die zin samen horen, omdat het gaat over het zo goed mogelijk bereikbaar maken van Brussels Airport en de rol die de NMBS daarin speelt, wenst te spelen of juist niet speelt.

Mevrouw de minister, High Speed Alliance, afgekort HSA, is een spoorexploitant die voor 90 % in handen is van de Nederlandse Spoorwegen en voor 10 % in handen van KLM. HSA opereert vandaag al de hogesnelheidstrein Fyra tussen Amsterdam en Breda. Vanaf december van dit jaar zou Fyra ook Brussel moeten bereiken, een dienst die de NMBS vanaf dan samen met HSA zal uitbaten.

Air France startte tien jaar geleden al een samenwerking met Thalys. Thalys bestaat voor 62 % uit de Franse spoorwegen, voor 28 % uit de NMBS en voor 10 % uit de Deutsche Bahn, om Belgische klanten van Brussel-Zuid naar de luchthaven van Charles de Gaulle nabij Parijs te brengen. Die samenwerking werd in 2007 stopgezet en vervangen door een akkoord met SNCF, die de TGV exploiteert.

Air France-KLM wil nu echter vanaf volgend jaar samenwerken met HSA om zijn reizigers snel van België naar de luchthaven van Schiphol te brengen. Vandaag gebeurt dat met de Benelux-treinen of met de Thalys en er is ook nog een luchtverbinding Brussel-Amsterdam. De omzet van KLM op de Belgische markt is in 2010 op die manier gestegen met 20 % en die van Air France met 16 %. Air France-KLM claimt bovendien inzake omzet een marktaandeel van 18 %, wat meer is dan de *homecarrier* Brussels Airlines.

Op die manier zal in de toekomst nu ook de NMBS actief meewerken om voor Brussels Airport potentiële klanten te vervoeren ten voordele van buitenlandse luchthavens. Daar gaat het om.

Mevrouw de minister, ik had graag van u vernomen of u van oordeel bent, door de deelname van de NMBS samen met HSA aan Fyra, waarbij ook Brussel zal worden bereikt, dat de NMBS actief meewerkt om potentiële klanten van Brussels Airport te vervoeren ten voordele van buitenlandse luchthavens en dus ten

nadele van Brussels Airport zelf. Vindt u dat een goede zaak? Zo ja, waarom? Zo neen, welke maatregelen hebt u genomen om toch uw engagementen tegenover Brussels Airport waar te maken?

Een tweede voorbeeld van toch soms stiefmoederlijke behandeling van Brussels Airport, is de beslissing om acht treinverbindingen tussen Brussel en Brussels Airport te schrappen. Dat gebeurde in het raam van de algemene visie om een aantal piekurtreinen te schrappen. Wij kwamen tot de verwonderlijke conclusie dat ook acht piekurtreinen tussen Brussel en Brussels Airport geschrapt worden. Er wordt daarvoor verwezen naar de flessenhals ter hoogte van de Brusselse noord-zuidverbinding. Vanaf 4 april zou een pakket van acht verbindingen tussen Brussel en de luchthaven zijn geschrapt. Het gaat vooral om treinen tijdens de piekuren, met name de treinen van 7.12 uur, 8.09 uur, 16.09 uur en 17.12 uur in Brussel-Zuid en 7.27 uur, 8.27 uur, 16.27 uur en 17.27 uur op de luchthaven.

Volgens de woordvoerder van de NMBS blijft de impact voor de reiziger miniem. Ik citeer: "Er blijven nog drie piekurtreinen tussen de hoofdstad en de luchthaven over. Er zijn dus voldoende alternatieven. De snelheidswinst voor de NMBS is nochtans niet gigantisch maar alle beetjes helpen."

Gezien de problemen uit het verleden in verband met de stiptheid is het toch meer dan noodzakelijk dat men betere resultaten boekt dan die 'beetjes'. In ieder geval werd de ingreep ook aangeklaagd door de reizigersvereniging Trein-Tram-Bus, die erop wees dat de treinen niet echt zwaar bezet waren. De beslissing om nu al acht treinen tijdens de spits af te schaffen, leidde vooral tot negatieve reacties bij VOKA. Die pleitte voor overleg en wees er bovendien op dat de NMBS-topman Marc Descheemaecker zelfs in de raad van bestuur van Brussels Airport zit. Van iemand die namens NMBS bij Brussels Airport zit, zou men verwachten dat hij de belangen zoveel mogelijk probeert te verdedigen. VOKA Halle-Vilvoorde was dan ook ontstemd over de eenzijdige vermindering van de dienstverlening van de NMBS naar Brussels Airport.

Ik citeer VOKA: "De schrapping van deze dienstverlening brengt de *modal shift*" – een herverdeling van de transportmodi – "in het gedrang. De bedoeling was dat 40 % van de bezoekers van de luchthaven met het openbaar vervoer zouden komen. Dit gaat ook in tegen de ontwikkeling van Brussels Airport als multimodaal mobiliteitsknooppunt zoals voorzien in de toekomstvisie van De Lijn. Last but not least doet dit afbreuk aan de tendens dat internationale luchthavens met zeer hoge frequentie verbonden worden met het openbaar vervoer, getuige de meer dan 3 miljoen passagiers die in 2009 gebruikmaakten van het station onder de luchthaven."

Bij Brussels Airport wilde men niet reageren op de beslissing. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat ze op gejuich werd onthaald. In ieder geval zou naar aanleiding van de beslissing de weken daarop op voorstel van Infrabel worden beslist over de mogelijke afschaffing van een dertigtal P-treinen in totaal, los van de acht al geschrapte treinen. Met die maatregel wenst men de stiptheid te verhogen.

Mevrouw de minister, de beslissing staat in schril contrast met de reusachtige investeringen van de overheid. De Diabolo-infrastructuur, de samenwerking met de private sector in een PPS-constructie, heeft net tot doel om meer treinen naar de luchthaven te krijgen.

Gaat het om een eenzijdige vermindering van de dienstverlening van de NMBS naar Brussels Airport?

Bent u van oordeel dat de schrapping van de dienstverlening de *modal shift* in het gedrang brengt, aangezien 40 % van de bezoekers van de luchthaven met het openbaar vervoer zou moeten komen?

Bent u van oordeel dat het ingaat tegen de ontwikkeling van Brussels Airport als multimodaal mobiliteitsknooppunt zoals ingeschreven in de toekomstvisie van De Lijn?

Bent u van oordeel dat de maatregel afbreuk doet aan de tendens dat internationale luchthavens met zeer hoge frequentie verbonden worden met het openbaar vervoer, getuige de meer dan 3 miljoen passagiers die in 2009 gebruikmaakten van het station onder de luchthaven?

Onderschrijft u de stellingen? Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

Bent u van oordeel dat de beslissing tot schrapping van acht treinverbindingen tussen Brussel en de nationale luchthaven in tegenspraak is met de opzet van het Diabolo-project? Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

05.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Veys, in antwoord op uw eerste vraag meld ik u dat er nog geen enkel definitief voorstel van de NMBS en Infrabel op tafel ligt.

In antwoord op uw tweede vraag merk ik op dat ik in het kader niet inzie waarom de *modal shift* voor de verplaatsingen naar de luchthaven in het gedrang zouden komen.

Voor de treinbediening van de luchthaven via Diabolo hebben de Staat en de NMBS op 8 juni 2007 met Infrabel een *letter of comfort* ondertekend, waarin de Staat het statuut van Brussel-Nationaal-Luchthaven als hoofdhalte voor het binnenlandse reizigersvervoer bevestigt. Ook wordt in voornoemde *letter* bevestigd dat de toename van reizigers, een betere bediening van de luchthaven en de bouw van een nieuwe infrastructuur de toegankelijkheid en de ontwikkeling van luchthavens moet kunnen garanderen.

De Staat bevestigt ter zake dat hij *best efforts* aan de dag zal leggen, om te voldoen wat verderop in de *letter of comfort* wordt bepaald. De Staat bevestigt ook dat hij niet van plan is de Diabolowet te wijzigen of te herroepen.

Voorts dienen de Staat en de NMBS beheerscontracten te sluiten die conform de *letter of comfort* een aantal diensten inzake de treinbediening van de luchthavens vastleggen en waarvoor de nodige middelen ter beschikking dienen te worden gesteld.

Een en ander betekent dat vanaf de realisatie van Diabolo in 2012 minstens in het treinaanbod van 2007, met toen al vier relaties per uur naar en van de luchthaven, zal worden voorzien.

In juni 2012 zal de Diabolo-infrastructuur in dienst worden genomen. Vanaf dat ogenblik zal de NMBS conform de *letter of comfort* en haar beheerscontracten extra treinbedieningen naar en van de luchthavens kunnen organiseren.

De bediening van de luchthaven is dan ook in het langetermijnaanbod van de NMBS geïntegreerd. Bedoeld aanbod is ook afhankelijk van de ontwikkeling van de infrastructuur en wordt tevens met het oog op de rol van de luchthaven als multimodaal knooppunt voor de regio ontwikkeld.

De Fyratreinen tussen Amsterdam en Brussel via Schiphol, Rotterdam en Antwerpen zullen gemeenschappelijk door HSA en NMBS, met zestien treinen per dag en per richting, worden uitgebaat. De stations waar die treinen zullen stoppen, zijn in het verdrag van 1996 tussen de Nederlandse en de Belgische Staat gedefinieerd.

Inzake het internationale reizigersverkeer heeft het hogesnelheidsnet zich rond het station Brussel-Zuid ontwikkeld. Voormeld station fungeert als hub voor het hele netwerk van hogesnelheidstreinen. Daardoor en mede als gevolg van voorheen genomen beslissingen gaan de hogesnelheidslijnen Noord, Zuid en Oostwest dus niet via Brussels Airport.

Fyra is een uitbreiding van het bestaande, commerciële hst-aanbod van de NMBS. De bediening van de route Brussel-Amsterdam met Fyra en Thalys is in het kader van de voortschrijdende liberalisering van strategisch belang voor de NMBS. Het doel van NMBS Europe in voormelde optiek is in de eerste plaats treinen te laten rijden, waarbij een maximaal aantal klanten wordt getransporteerd, om aldus de rendabiliteit te verhogen.

Ik herhaal dat het een commerciële activiteit betreft, die niet onder mijn toezicht valt.

Voorts werkt de NMBS nauw samen met Brussels Airport en met SN Brussels Airlines in het kader van onder andere het Diaboloproject en denken zij gezamenlijk ook na over mogelijke verbeteringen van de dienstregeling. De NMBS meldt mij dat er een werkgroep werd opgericht, die voor de eerste maal op 28 maart bijeenkwam om zich te beraden over enkele gedachten die op het ogenblik in het embryonaal stadium zijn. Zo wordt bijvoorbeeld overwogen om enkele hst-treinen via de luchthaven te laten rijden. Problematisch daarbij is dat de luchthaven niet gelegen is op de hsl, waardoor de reistijd steeds aanzienlijk verlengd wordt.

De reistijd is een van de sleutelementen die de modale keuze van de reiziger bepaalt. Men probeert zo weinig mogelijk te stoppen en de infrastructuur te gebruiken met de kortst mogelijke reistijd. Er is dus een werkgroep die zich over dat alles buigt. De reiziger wil nu eenmaal zo snel mogelijk op zijn bestemming

komen. In dat licht moet er worden bekeken of het al dan niet opportuun is om de reistijd van die treinen te verlengen.

05.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. In verband met het eventueel betrekken van Brussels Airport bij het project van de HSA, Fyra, heb ik goed begrepen dat er een probleem is, omdat men niet aangesloten is, maar dat er eventueel nog over nagedacht wordt.

Ik hoop dat u er in de contacten en overlegmomenten zelf over zult waken dat de belangen van Brussels Airport verdedigd worden. U verwijst, enerzijds, naar de afschaffing van de piekurtreinen en, anderzijds, naar de engagementen zoals die door de NMBS werden genomen tegenover Brussels Airport. Wanneer wij willen dat ook in de toekomst het aantal gebruikers van Brussels Airport toeneemt, dan zal er een bijkomende inspanning van de NMBS nodig zijn. Het huidige aanbod is onvoldoende. Wij willen mee de groei bevorderen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains transportant des déchets radioactifs" (n° 3798)

06 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinen die kernafval vervoeren" (nr. 3798)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, on note une reprise du transport des déchets radioactifs par train en provenance de France à destination de notre pays.

Le 9 février dernier en commission de l'Intérieur, la ministre Annemie Turtelboom, répondait à une question concernant le transport de déchets nucléaires via le réseau ferroviaire et leur stockage une fois arrivés à destination. Elle y expliquait que ce transport était soumis à une autorisation préalable de l'Agence fédérale de contrôle nucléaire. Ayant été interpellé sur le sujet, j'aurais voulu vous poser quelques questions complémentaires sur les procédures d'application dans les gares. Je pense notamment à la gare de Mouscron, gare privilégiée pour le passage de ces trains de déchets nucléaires.

Tout d'abord, lors de chaque passage de train transportant des déchets nucléaires, des cheminots s'approchent des convois pour les besoins du service. Ces cheminots ont-ils suivi une formation spécifique notamment concernant la procédure à respecter en cas d'incident?

Ensuite, il arrive que ces convois stationnent plusieurs heures dans nos gares, parfois même à proximité des trains de voyageurs. Cette situation est interpellante quant à la sécurité des personnes qui fréquentent la gare. Quelles sont les mesures prises pour que les voyageurs ne puissent pas s'approcher de ce type de convoi?

Enfin, lors de ces passages en gare, les cheminots sont munis de dosimètres afin de mesurer les radiations dégagées par ces convois. Cependant, ces appareils ne donnent pas l'information en temps réel mais doivent être envoyés dans un service spécialisé qui analyse les relevés. Ces résultats sont-ils accessibles aux porteurs des dosimètres pour une consultation? Pourquoi ne pas équiper les cheminots d'appareils indiquant les résultats en temps réel?

06.02 Inge Vervotte, ministre: Le personnel d'accompagnement prévu pour le transport reçoit une formation spécifique, et son exposition radiologique est surveillée. Le personnel de gare, non impliqué dans le transport, est tenu à l'écart du convoi par les services d'accompagnement. La dose absorbée par le personnel lors du passage de ce type de train est limitée, étant donné le taux d'émission très bas et la faible durée d'exposition.

S'agissant de la sécurité, comme l'exige l'autorisation de transport, des réunions de coordination ont lieu entre les parties prenantes, c'est-à-dire le transporteur, le gestionnaire de l'infrastructure, la police, etc. Les mesures de sécurité et de sûreté, qui sont confidentielles et ne peuvent donc être communiquées, y sont établies.

De plus amples informations peuvent être éventuellement obtenues auprès de l'Agence fédérale de contrôle nucléaire, qui ressortit à la compétence de la ministre de l'Intérieur Annemie Turtelboom. En tout cas, nous

pourrions transmettre votre question à ces instances, car cette thématique doit être suivie avec vigilance.

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je n'ai pas entendu de réponse à propos des dosimètres. Avez-vous un élément de réponse à ce sujet?

06.04 Inge Vervotte, ministre: Je peux le demander mais j'ignore si on nous communique ces informations. Si on me dit qu'on ne fournit pas la réponse, je vous en informerai.

06.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement de l'option refus des appels anonymes de Belgacom" (n° 3823)

07 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van de optie Anonieme Oproepweigering van Belgacom" (nr. 3823)

07.01 Linda Musin (PS): Madame la ministre, les personnes qui possèdent un téléphone fixe avec écran ont la possibilité de savoir avant de décrocher qui les appelle, grâce à un service d'affichage du numéro. Parallèlement, Belgacom propose également un service de refus d'affichage. Celui-ci permet aux personnes qui ne souhaitent pas que leur numéro soit connu de ne pas être identifiées.

On peut comprendre que certaines personnes désirent simplement garder leur numéro privé. Cependant, d'autres personnes voient dans ce service un moyen de passer des appels malveillants en toute impunité. Sous la pression de l'organe régulateur, Belgacom propose donc un système de refus des appels anonymes. Lorsque l'appelé a activé le service "refus des appels anonymes", l'appelant qui recourt à la fonction "non-affichage du numéro" n'obtient pas la communication et tombe sur un message qui lui annonce qu'il est tenu de désactiver cette fonction pour appeler cette personne.

Le service "refus des appels anonymes" est payant et proposé au prix de 2,68 euros par mois. Il n'est cependant pas rare que les abonnés à ce service continuent à recevoir des appels anonymes, provenant généralement de firmes qui pratiquent le démarchage par téléphone pour des produits divers. Le problème semble connu, puisque certaines boutiques Belgacom, consultées à ce sujet, conseillent d'adhérer à la liste Robinson. Figurer sur cette liste permet de ne plus recevoir de sollicitations commerciales de la part des entreprises membres de la *Belgian Direct Marketing Association*, que ce soit par courrier ou par téléphone.

Comment Belgacom explique-t-elle que le service "refus des appels anonymes", payant, qu'elle propose, ne soit pas fiable en ce qui concerne une forme de démarchage téléphonique? Propose-t-elle quelque chose pour remédier à cette carence? Plus simplement, pourrait-on envisager de rendre le service "refus des appels anonymes" gratuit, puisqu'il présente évidemment des lacunes?

07.02 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, chère collègue, Belgacom a effectivement connaissance de ce genre de démarchage téléphonique même dans le cas où le client a activé son service "refus d'appels anonymes". Cela n'est pas dû à un dysfonctionnement ou à un manque de fiabilité de son service "refus d'appels anonymes". Les cas en question se produisent exclusivement lorsque l'appel provient du réseau d'un autre opérateur belge ou d'un opérateur étranger. En effet, pour que ce service fonctionne correctement, tous les appels doivent répondre à un certain nombre de caractéristiques techniques uniformes standardisées au niveau européen (ETSI) relatives à l'identification de la ligne appelante. Les appels au départ du réseau de Belgacom répondent à toutes ces caractéristiques. Par contre, certains opérateurs belges ou étrangers ne respectent pas les conditions techniques requises. De ce fait, le réseau de Belgacom ne reconnaît pas comme appels anonymes certains appels provenant de ces réseaux. Ces appels ne peuvent être bloqués par le service "refus d'appels anonymes" et aboutissent donc chez les clients comme des appels normaux.

Afin de remédier à ce problème, Belgacom tente, à chaque fois, d'identifier les opérateurs qui ne respectent pas les règles de signalisation afin de les inciter à envoyer les appels de manière correcte. Belgacom effectue le contrôle des informations d'identification du numéro pour le trafic qu'elle reçoit via l'interconnexion avec d'autres réseaux, mais ne dispose pas d'un pouvoir contraignant à l'égard des autres opérateurs à ce sujet. Belgacom a donc également attiré l'attention de l'IBPT sur cette problématique.

Rendre gratuit le service "refus d'appels anonymes" ne résoudrait pas le problème dont question et qui ne lui est nullement imputable. Belgacom n'envisage donc pas cette possibilité.

Le client peut demander son inscription gratuite sur la liste Robinson afin de ne plus recevoir de sollicitation commerciale de la part des entreprises membres de la BDMA (*Belgium Direct Marketing Association*). Mais, à nouveau, cela ne résoudra pas le problème des appels émanant des autres opérateurs belges ou étrangers qui ne se conforment pas aux règles techniques requises pour la transmission des données d'identification de la ligne appelante ou des sociétés commerciales belges non membres de la BDMA ou des sociétés commerciales étrangères.

Enfin, je souhaite préciser que, contrairement à ce que vous avez indiqué, les appels malveillants ne peuvent se produire en toute impunité. En effet, le service de médiation peut, en effet, sur base d'une plainte qui lui est adressée, communiquer le nom de l'appelant à la personne qui se dit victime d'appels malveillants.

07.03 Linda Musin (PS): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Apparemment, cela risque d'encore durer un certain temps, puisque d'autres opérateurs ne respectent pas les conditions. On a attiré l'attention de l'IBPT sur ce problème. Mais, en attendant, c'est le client qui est lésé, compte tenu du service qu'il paie. Figurer sur la liste Robinson reste compliqué.

Je serais donc ravie de recevoir l'avis de l'IBPT.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incident du 30 mars dernier concernant une rupture de caténaire" (n° 3833)**
- **Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rupture de caténaire à Zaventem" (n° 3900)**
- **Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gestion de groupes de jeunes en cas de longs retards des trains" (n° 4064)**
- **M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gestion auprès des usagers de l'accident de caténaire en gare de Louvain le 31 mars dernier" (n° 4365)**

08 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het incident van 30 maart jongstleden betreffende een breuk in de bovenleiding" (nr. 3833)**
- **mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de breuk in de bovenleiding te Zaventem" (nr. 3900)**
- **mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opvang en begeleiding van jongerengroepen in geval van ernstige treinvertragingen" (nr. 4064)**
- **de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de communicatie naar aanleiding van de gebroken bovenleiding in het station van Leuven op 31 maart jongstleden" (nr. 4365)**

08.01 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, ma question date déjà d'un certain temps. Elle a été déposée juste après la rupture de caténaire à Zaventem le 30 mars dernier. La presse s'est interrogée sur la manière dont des enfants ont été pris en charge, certains d'entre eux ayant pu rester trois heures dans le noir. Après le retour du courant, ils ont dû patienter encore deux bonnes heures avant de quitter leur emplacement de Zaventem. Après 40 minutes de route, ils ont dû attendre une heure sur le quai de Louvain. Après quatre heures d'attente dans la gare de Louvain, ils ont pu enfin redémarrer en direction de Liège. Il s'agissait d'enfants en partance pour la Suisse. Il y aurait eu des manquements dans la prise en charge de ces enfants. Par exemple, ils n'auraient pas reçu d'eau.

Je voulais vous interroger sur cette prise en charge. Toutes les procédures en vigueur dans ces cas-là ont-elles été respectées?

08.02 Linda Musin (PS): Madame la ministre, ma question porte sur le même incident, cette rupture de caténaire. Outre les écoliers embarqués à Bruxelles, il y avait à Liège 240 enfants qui attendaient, devaient prendre le train à 20 heures aux Guillemins. On peut imaginer ces enfants, les parents et les frères et sœurs

qui les accompagnaient, quelques centaines de personnes. Comme Mme De Bue, je m'interroge sur la manière dont le problème a été géré.

Une cellule de crise a été mise en place. Le porte-parole de la SNCB s'est félicité quant à lui de la manière dont la crise avait été gérée. En fin de soirée, les enfants qui attendaient à Liège ont reçu des hamburgers, de l'eau, des gaufres. Ce n'est pas très équilibré mais c'était sympathique. Ils ont été logés dans un local qui s'avère être un bureau de la gare. Indépendamment de cela, c'est vers 11 heures ou minuit qu'ils ont pu gagner ce local sans lits et sans couvertures. Par ailleurs, pendant toute la soirée, toutes ces personnes sont restées dans le hall de la gare, alors qu'il y avait d'autres passagers. Deux altercations se sont d'ailleurs déroulées dans ce hall entre des personnes extérieures au groupe avec intervention de la police.

Madame la ministre, indépendamment d'une cellule de crise, existe-t-il pour ce genre d'événements une sorte de plan d'urgence, un mode d'emploi à l'image du plan d'urgence que nous avons fait établir par les communes, auquel on pourrait avoir recours quelles que soient les circonstances? Par exemple, pour disposer d'un local spécifique, pour les interventions de la Croix-Rouge ou de la protection civile, en matière de couvertures ou de lits. Cela existe-t-il? Dans le cas contraire, ne serait-il pas utile de l'envisager pour gérer au mieux ce type d'incidents?

08.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, l'accident de caténaire survenu le 31 mars dernier en gare de Zaventem – et non de Louvain comme je l'avais écrit dans ma question – a eu des répercussions sur de nombreux jeunes usagers du train qui étaient en partance pour la Suisse. Mes collègues viennent d'exposer la situation pour les élèves qui étaient déjà dans le train comme pour ceux qui attendaient à Liège. J'adopterai moi aussi le point de vue de Liège pour illustrer mon propos, celui notamment des enfants des classes de l'école Saint-Thomas, même si mes questions portent plutôt sur le déficit de communication.

Les enfants devaient prendre le train vers 20 heures. Suite aux problèmes en gare de Zaventem, les premières informations faisaient état d'un retard probable de deux heures. Les guichetiers de la gare ainsi que le chef de gare ne pouvaient en dire davantage aux parents vu le peu d'informations qui leur parvenaient. C'est seulement vers 23 h 30 qu'on informe les parents qu'il n'y aura pas de départ possible avant minuit ou une heure du matin. La nouvelle gare de Liège étant particulièrement froide, les enfants ont été conduits dans la pièce des guichets, seul local chauffé, semble-t-il.

Vers 7 heures du matin, heure à laquelle est censé ouvrir le service des guichets de la gare, les parents rentrés chez eux entre-temps ont tenté d'obtenir des informations. Personne n'a répondu aux Guillemins, même le *call center* de la SNCB était incapable de donner de plus amples informations. Ce n'est qu'aux environs de 8 h 30 que les parents ont enfin été informés que leurs enfants avaient pu partir vers 6 heures.

Au regard du *satisfecit* que la SNCB s'est octroyé quant à la gestion de la crise, la perception des parents est toute différente. Ces parents ont interpellé la SNCB. Ils disent avoir constaté un manque total de communication entre les différents services. Ils demandent la mise en service d'un numéro vert digne de ce nom capable d'informer au mieux les passagers. Les parents réclament par ailleurs une compensation pour retard abusif.

Madame la ministre, quelle est votre lecture de la gestion de cet événement? En particulier, comment considérez-vous les demandes formulées par les parents en matière d'une meilleure communication et de compensations pour les retards? Quelles mesures compte prendre le groupe SNCB pour améliorer sa communication et en particulier sa communication de crise? Qu'en est-il d'un éventuel numéro vert pour une meilleure information des usagers et de leur famille?

08.04 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, en cas d'incident, Traffic Control, responsable de la régulation du trafic sur l'ensemble du réseau, prend une série d'initiatives préétablies. Il informe toutes les parties concernées (hiérarchie, service communication, services concernés au niveau central et sur le terrain, etc.) et interpelle les services techniques et d'exécution concernés ainsi que les instances concernées, les services de secours, les pompiers et la police en vue d'une intervention sur base de plans d'actions déterminés.

Infrabel Réseau doit prendre des décisions en concertation avec les autorités et instances concernées (Infrabel Infrastructure, l'opérateur SNCB, les services de police et de secours, les pompiers) quant à la circulation du train concerné et la régulation du trafic des autres trains.

Traffic Control assure un rôle de coordination et d'information pendant toute la durée de l'incident. Le poste de signalisation concerné est responsable pour la régulation du trafic des trains dans la zone concernée et la gestion de l'incident, en concertation avec Traffic Control. La permanence de la gestion régionale concernée d'Infrabel Réseau se rend sur les lieux de l'incident.

Infrabel Réseau suit de près les travaux de réparation et met en circulation, le cas échéant, un service de trains temporaire de remplacement en fonction des possibilités d'exploitation avec éventuellement des détournements ou la suppression de certains trains. Le but est toujours de maintenir une offre aussi fluide et étendue que possible, nonobstant les restrictions d'exploitation, en concertation avec les opérateurs ferroviaires.

Pour ce qui concerne les voyageurs, une solution est recherchée conjointement avec le dispatching voyageurs.

Les procédures se basent sur la sécurité ainsi que sur l'expérience et sont testées par le biais d'un certain nombre d'exercices de simulation avec tous les services concernés. Le déroulement de chaque incident important fait a posteriori l'objet d'examens approfondis et de discussions. Si nécessaire, les procédures sont ensuite adaptées.

Lors de pareil incident, la SNCB prévoit des mesures reprises dans la consigne "Intervention sur le terrain en cas d'incident". Il s'agit des mesures suivantes:

- appel des services de secours,
- délégation de personnel SNCB sur place,
- évacuation, si possible, des voyageurs et accueil dans des salles de sport, etc.,
- approvisionnement en boissons et en nourriture par la SNCB et/ou avec l'aide des pompiers, de la protection civile, de la Croix-Rouge, etc.,
- demande d'un accueil psychologique via le service 100 ou les services de police.

Toutes ces mesures sont prévues dans le plan d'urgence et d'intervention et les consignes locales. Le Regulator Operations Région concerné assure le rôle de coordinateur central dans ce cas.

Pour ce qui concerne plus particulièrement cet incident du 30 mars, les mesures spécifiques suivantes ont aussi été prises: instruction a été donnée aux Regulator Operations Région de Louvain, Liège et Bruxelles-Nord d'envisager l'évacuation et l'accueil de ses clients; ensuite, concertation avec les pompiers.

Cette évacuation s'est toutefois avérée impossible pour des raisons de sécurité. Intersoc a été informée de la situation. Le nécessaire a été fait pour prévoir du matériel de remplacement pour effectuer des réparations. La protection civile et les pompiers ont été réquisitionnés via le Security Operation Centre et une assistance psychologique éventuelle a été demandée. Un numéro de téléphone spécial a été mis en service; ce numéro a été mentionné sur le site web et communiqué à l'extérieur afin de fournir des informations aux parents inquiets.

La rupture de caténaire à Zaventem s'est produite à 19 h 25 à un endroit en pleine voie, très difficile d'accès, à savoir à hauteur de la bifurcation de Nossegem. La SNCB était en contact permanent avec l'agence de voyage et son client. Le train a été maintenu à leur demande pour éviter de devoir rapatrier tous les enfants venus d'horizons différents.

Une des explications du long délai d'intervention est qu'il s'agissait d'un train suisse, dans le cadre du contrat Intersoc, et qu'il a fallu aller chercher des vitres de remplacement en Allemagne, lieu le plus proche capable de les livrer. L'accès au train était difficile et priorité a été accordée aux agents d'Infrabel qui devaient sécuriser la zone.

La SNCB savait, de par ses contacts permanents avec l'agence, qu'un *lunch packet* avait été fourni par l'agence au groupe des enfants présents dans le train de nuit Intersoc et que de l'eau leur avait également été distribuée par les pompiers. Elle a donc laissé la priorité d'accès pour des besoins de sécurité.

À Louvain, des boissons ont été distribuées à nouveau aux groupes d'enfants qui se trouvaient à bord du train de nuit Intersoc par la SNCB. Ces groupes d'enfants avaient reçu un *lunch packet* pour leur voyage vers la Suisse. Il n'était donc nullement question de manque de nourriture à Louvain. Les occupants des

troisième et quatrième voitures ont été amenés à descendre du train le temps de permettre des réparations de ces voitures endommagées. La salle d'attente et les installations sanitaires de la SNCB ont été mises à leur disposition dans cet intervalle.

En ce qui concerne les groupes d'enfants qui attendaient le train de nuit Intersoc en gare de Liège, au vu des prévisions pessimistes, les services SNCB de Liège leur ont distribué leur stock de bouteilles d'eau et sont par ailleurs allés chercher de nouvelles boissons et de la nourriture pour assurer le petit déjeuner. À la fermeture du centre de voyage, les groupes d'enfants bloqués en gare ont été invités à occuper les lieux afin de garantir leur sécurité et l'utilisation des installations sanitaires du personnel a été autorisée suite à la fermeture des toilettes publiques.

Dès le départ du train de la gare de Louvain, le 1^{er} avril 2011 à 5 heures, la priorité absolue lui a été réservée. Ce train a été suivi de près par la SNCB lors de sa traversée de l'Allemagne et de la Suisse, en ce compris en matière de catering.

Quant aux mesures prises par la direction "Infrastructures" d'Infrabel, Infrabel a donné priorité à la protection des lieux des possibles dangers liés à l'électricité. Concrètement, on a mis hors tension des caténaires et on a installé des dispositifs de mise en court-circuit, on a fait appel à du personnel supplémentaire dans les ateliers de Louvain et d'Anvers, le train endommagé a été dégagé et la caténaire des voies a été réparée afin de pouvoir être remise en service rapidement. Concrètement, tout a été remis en service avant la reprise du trafic des trains jeudi matin, à l'exception d'une seule voie. Ensuite, la partie la plus endommagée sur environ un kilomètre a été réparée et a été remise en service le jeudi à 16 heures.

Les canaux habituels de communication étaient disponibles et d'un point de vue technique, ils ont fonctionné normalement. Sur le site web Railtime plus la version mobile et téléphonique, sur les moniteurs de crise dans plusieurs gares et sur le télétexte, un message annonçait l'accident ainsi que les conséquences et les éventuelles alternatives. Ce message a été adapté plusieurs fois en fonction de l'évolution de la situation en temps réel.

En gare de Liège-Guillemins, le premier message a été affiché vers 9 h 30 le 30 mars pour être adapté plusieurs fois, le retard probable ainsi que l'heure prévue d'arrivée en gare jusqu'au lendemain vers 5 h 10. Dans les gares, des informations ont été communiquées et adaptées en fonction de l'évolution de la situation et dès qu'elle était connue des agents en charge des annonces vocales et de l'affichage en gare. L'information des voyageurs est une priorité pour le Groupe SNCB qui met tout en œuvre pour qu'elle soit correcte, fiable et communiquée à temps.

Afin d'améliorer la qualité de l'information, les outils Railtime sont régulièrement adaptés. Pour mieux répondre aux besoins et aux attentes des usagers, leur avis est également pris en compte grâce au formulaire de contact du site. En vue d'améliorer la situation en cas de crise, il est prévu d'équiper certaines gares de moniteurs affectés à l'information de crise. Le déploiement est en cours et 40 gares sont déjà équipées. Pour ce qui est des annonces orales, les *speakers* reçoivent des informations permanentes avec entre autres l'appui de deux labos de langues et du coaching.

En fonction des besoins détectés lors de ces formations, d'autres plus spécifiques pourront être organisées. En outre, Infrabel recherche continuellement des moyens de communication adaptés à tous les types de voyageurs. Cet incident et sa gestion font évidemment l'objet d'une analyse par le service concerné, tant au niveau technique que commercial. Des mesures en découleront; celles-ci seront sans aucun doute mises à profit pour améliorer, dans la mesure du possible, la prise en charge des voyageurs et l'information de leurs proches.

Une compensation est contractuellement prévue entre le chemin de fer suisse et Intersoc pour un retard supérieur à 120 minutes. De plus, dans le souci d'atténuer le souvenir des désagréments subis par les élèves, la SNCB a aussi souhaité offrir une compensation.

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

08.06 Linda Musin (PS): Madame la ministre, je tiens aussi à vous remercier pour cette réponse complète et détaillée. On sent que de nombreuses mesures ont été prises. Cette rupture de caténaire a entraîné une situation très compliquée à différentes facettes. Je suppose que le débriefing permettra d'améliorer encore toutes les mesures qui ont été prises pour qu'à l'avenir, ce type d'incident soit encore mieux encadré.

08.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie également pour votre réponse très complète. Visiblement, le Groupe SNCB et les parents ont une vision un peu différente de l'événement, notamment en termes de communication des informations. J'ai entendu les éléments que vous nous avez donnés. Peut-être, les parents et, de manière générale, les usagers ne sont-ils pas encore suffisamment habitués à utiliser toute une série de nouveaux canaux d'information. C'est possible. Ils considèrent, quant à eux, ne pas avoir eu suffisamment d'informations. On sait que la communication est toujours difficile entre les différentes entités du groupe. En cas de crise, cela pose certainement problème.

J'espère que des améliorations auront lieu. Je ne doute pas que des actions sont entreprises, même si, du côté des usagers, cela n'est pas toujours perçu de cette façon. Enfin, j'accueille de manière très favorable les informations sur les compensations liées aux retards qui seront offertes.

08.08 **Minister Inge Vervotte**: Ik zal erop aandringen dat naast alle bestaande communicatiekanalen blijvend aandacht wordt besteed aan de communicatie op het terrein met de treinbegeleiders zelf. Ik merk vaak dat de mensen de informatie graag zelf willen krijgen. Informatie die men krijgt van een vertrouwenspersoon is anders dan informatie die men krijgt via allerlei andere kanalen zoals schema's en borden.

Ik zal er blijven op aandringen om die communicatie te verzorgen. In crisissituaties vinden mensen het heel belangrijk dat ze worden aangesproken. Informatie via gsm, mail of borden is vaak niet geruuststellend. De communicatie van mens tot mens is het belangrijkste en is prioritair. Ik zal erop aandringen dat dat gebeurt.

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

09 Questions jointes de

- **M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un accident sur la ligne 162 Namur-Luxembourg" (n° 3852)**

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision entre un train de voyageurs et un troupeau de vaches à Assesse, le lundi 4 avril 2011" (n° 3875)**

- **M. Anthony Dufrane à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les collisions entre des trains de voyageurs et des animaux" (n° 4474)**

09 Samengevoegde vragen van

- **de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een ongeval op lijn 162 Namen-Luxemburg" (nr. 3852)**

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de botsing op maandag 4 april 2011 tussen een reizigerstrein en een kudde koeien te Assesse" (nr. 3875)**

- **de heer Anthony Dufrane aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "botsingen tussen reizigerstreinen en dieren" (nr. 4474)**

09.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, M. Gilkinet est retenu en commission des Finances.

De toute façon, la question est obsolète. Elle date du 4 avril dernier et est relative à la traversée de la ligne 162 Namur-Luxembourg par un troupeau de vaches.

Madame la ministre, avez-vous davantage d'informations quant aux conséquences de cet accident? Quelles mesures comptez-vous prendre à cet endroit, à moins que le cas ne soit tout à fait particulier?

Je confierai la réponse à M. Gilkinet.

09.02 **Anthony Dufrane** (PS): Madame la ministre, j'abonderai dans le sens de mon collègue. Ma question visait des données chiffrées. Je ferai donc gagner du temps à mes collègues en évitant de poser cette question et en allant droit au but.

09.03 **Inge Vervotte**, ministre: Chers collègues, selon le tableau en ma possession, le nombre de heurts d'animaux pour l'ensemble des entreprises ferroviaires s'est élevé à 33 en 2008, 31 en 2009 et 32 en 2010.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la SNCB elle-même a été confrontée à 30 cas de heurts d'animaux, tous trains confondus et pas uniquement des trains de voyageurs. Parmi ces cas, 20 dossiers ont été ouverts par la SNCB, en vue de tenter une récupération des coûts engendrés par l'accident. Les autres incidents sont relatifs à des collisions avec des animaux sauvages, pour lesquels il est pratiquement impossible de déterminer la responsabilité de tiers.

Parmi les premiers éléments de l'enquête, il appert que la coordination entre les différentes disciplines et l'organisation générale du plan d'urgence s'est bien déroulée et a permis une prise en charge efficace des voyageurs. Quant à la responsabilité de cet accident, une enquête judiciaire est en cours.

En ce qui concerne la responsabilité juridique, l'article 1385 du Code civil prévoit que le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert pendant qu'il est à son usage est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fut sous sa garde, soit qu'il fut égaré ou échappé.

Le gardien n'échappe à cette responsabilité qu'en prouvant le cas fortuit ou la force majeure, en ce compris la faute de la victime.

Cette responsabilité présumée est le plus souvent couverte si le gardien de l'animal a souscrit une assurance responsabilité civile vie privée dans le cas d'un particulier ou une assurance responsabilité civile exploitation dans le cas d'un professionnel. Le dossier se gère alors directement avec l'assureur tant en ce qui concerne l'expertise du dommage que son indemnisation. Le remboursement de la franchise sera alors demandé à l'assurance responsable.

Après l'accident, la rame endommagée est entrée à l'atelier central de Malines en vue de l'expertise destinée à déterminer le coût de la réparation et le délai de remise en service. Dans le cas d'une collision entre un train et un animal, les dommages du Groupe SNCB comprennent tant les dégâts occasionnés au matériel roulant que ceux infligés à l'infrastructure ainsi que les perturbations dans la circulation ferroviaire.

En termes de sécurisation des abords des voies ferrées et des mesures à prendre pour éviter ce genre d'accident, il y a lieu d'observer que tout propriétaire a le droit d'enclorre son terrain. Il s'agit bien d'un droit et non d'une obligation. Par conséquent, Infrabel n'est pas tenue de clôturer son domaine. Du reste, elle ne peut le faire en vue de prévenir tout risque d'entrave à la circulation par des animaux. Il en va de même pour les gestionnaires des routes à qui l'on ne demande pas de dédoubler leur clôture sur leur domaine à hauteur des prairies où se trouvent des animaux.

Toutefois, chaque événement susceptible d'entraîner des conséquences sur le plan de la sécurité de l'exploitation ferroviaire fait l'objet d'une réflexion impliquant les différentes parties concernées du secteur ferroviaire et d'un rapport d'accident. Si nécessaire, des adaptations de l'infrastructure ou des procédures sont envisagées.

09.04 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète.

09.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Je vais m'associer aux remerciements de mon collègue.

C'est un accident particulièrement spectaculaire et sanglant qui s'est produit à 500 mètres de mon domicile. Je me réjouis que nous ayons échappé à une catastrophe, dans la mesure où le train aurait très bien pu dérailler et se retrouver dans un ravin, entraînant des dégâts humains considérables. De plus, nous pouvons nous féliciter de la mise en place rapide du plan d'urgence.

Il me semblait important de faire le point sur cet accident, tout en sachant qu'il est impossible d'enfermer tous les animaux qui circulent en Wallonie et ailleurs.

09.06 **Anthony Dufrane** (PS): Madame la ministre, jamais deux sans trois! Je serai donc la troisième personne à vous remercier pour cette réponse claire et limpide.

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

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen met Europese en internationale verzendingen vanuit België via bpost" (nr. 3873)**

10 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes affectant les envois par bpost de Belgique vers l'Europe et les envois internationaux" (n° 3873)

10.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik ontving recentelijk diverse klachten over problemen met Europese en internationale verzendingen vanuit België via bpost. Kerstkaartjes komen pas anderhalve maand na datum in de Verenigde Staten aan, of zelfs niet. Voor Europa, meer specifiek Oostenrijk, Wenen, werd een kerstkaartje pas twee maanden na datum ontvangen. Begin april, toen ik deze vraag ingediend heb, werd een brief opgestuurd naar de Verenigde Staten. Die is nog steeds niet aangekomen.

Bent u op de hoogte van de ernstige vertraging bij de verwerking van Europese en internationale verzendingen vanuit België via bpost? Zo ja, wat is de oorzaak daarvan? Werden er specifieke maatregelen genomen? Gaat het om een tijdelijk probleem, een structureel probleem of een probleem buiten de wil van bpost om? Zo nee, waarom werden er geen maatregelen genomen?

Heeft de verandering van tarifiering – ik verwijs naar de verschillen tussen binnenlandse zendingen, Europese zendingen en internationale zendingen – iets te maken met de postvertragingen? Misschien maken de mensen veel fouten?

Wat gebeurt er met voor het buitenland bestemde briefwisseling die men correct heeft getarifeerd, maar waar men nationale postzegels heeft gebruikt in plaats van de Europese of internationale postzegels? Wordt die teruggestuurd of alsnog besteld, maar moet de bestemming dan strafport betalen? Hoe wordt daar juist mee omgegaan?

Hebt u ook cijfers over de evolutie van de postvertragingen gedurende de laatste twee jaar? Hebt u een analyse daarvan en werden er naar aanleiding van de vaststellingen specifieke maatregelen genomen? Zo nee, waarom niet?

10.02 Minister Inge Vervotte: bpost ontkent dat er bij de verzending van poststukken naar het buitenland ernstige vertragingen zouden zijn. Het bedrijf verwijst hiervoor naar de kwaliteitsmetingen die door de International Post Corporation worden uitgevoerd. Die metingen gaan na in welke mate de postoperatoren de doelstellingen halen die in 1997 door de Europese Commissie werden vooropgesteld.

De internationale kwaliteit wordt meestal uitgedrukt in 'dag +3', dat is de uitreiking drie dagen na ontvangst door de postale operator. In 2009 heeft bpost een kwaliteit van 96,2 % gehaald. Dat wil zeggen dat 96,2 % van de zendingen verstuurd vanuit België naar een ander Europees land binnen de vooropgezette termijn van drie dagen de bestemming heeft bereikt. Het Europese gemiddelde in dat jaar bedroeg 95,4 %. In 2010 heeft bpost 95,5 % bereikt, het Europese gemiddelde was 93,6 %. De cijfers in 2010 liggen lager door de impact van de vulkaanuitbarsting in IJsland. Voor het eerste trimester van 2011 bedraagt de kwaliteit 96,5 %, tegenover het Europese gemiddelde van 95,3 %.

Voor de bestemmingen buiten Europa zijn er geen metingen.

Aangaande de kwaliteit van de verzending naar de Verenigde Staten erkent bpost wel dat er soms problemen zijn op de luchthaven JFK in New York met de verwerking binnen de vooropgestelde tijd van de poststukken door de Amerikaanse postoperator USPS. Die situatie wordt van zeer nabij opgevolgd, ook door de International Post Corporation.

Alle zendingen die voldoende zijn gefrankeerd, worden verwerkt. Daarvoor kunnen alle geldige postzegels gebruikt worden, uitgegeven sinds 1962 en mits de nominale waarde nog leesbaar is. Om de verwerking zo efficiënt en correct mogelijk te laten verlopen, raadt bpost wel aan om de juiste zegel voor elk van de drie categorieën te gebruiken, namelijk België, Europa of de rest van de wereld.

10.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, de percentages die u geeft, zijn positief, en zelfs meer dan positief, aangezien ze boven het Europees gemiddelde liggen. Ik denk sowieso dat, als we spreken over marges tussen 95 % en 100 % – we hebben het dan niet over de stiptheidscijfers van de NMBS –, dit naar behoren is.

Wat de Verenigde Staten zelf aangaat, denk ik dat uw uitleg een aanvaardbare verklaring kan zijn.

Wat het gebruik van verkeerde zegels aangaat, bestaat de oplossing er natuurlijk in de juiste te gebruiken, zodat de gebruiker de garantie heeft dat alles snel en tijdig aankomt.

Mocht ik in de toekomst nog signalen opvangen, wanneer dat niet tot enkele beperkt blijft, dan zal ik daar zeker nog op terugkomen, als zou blijken dat er zich toch nog ergens problemen voordoen.

De **voorzitter**: Het zullen misschien rooksignalen zijn, als het van de Verenigde Staten komt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het fenomeen treinsurfen" (nr. 3888)**

11 **Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le phénomène du surf de train" (n° 3888)**

11.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de minister, in het weekblad *Humo* werd in een tweeledig artikel met de titel "Erop of eronder: treinsurfen in België" zeer uitvoerig over het nieuwe fenomeen bericht. Daarin staat onder meer een interview met Ramon, een pseudoniem, omdat het gaat om een illegale praktijk met soms dramatische gevolgen.

Ik heb weinig gevallen van incidenten met treinsurfen in België kunnen terugvinden. Het is ook niet altijd duidelijk of het om treinsurfen gaat.

Volgens mijn informatie zou er bij een ongeval te Ede op 17 december 2007 – ik heb het onderzoeksverslag bij mij – mogelijk sprake kunnen zijn van treinsurfen. Daarover is weinig duidelijkheid. Ging het om iemand die te laat was? De foto's tonen aan dat het zou kunnen gaan om treinsurfen.

Bij mijn weten zijn er weinig incidenten van treinsurfen bekend, naast het mogelijke geval in Ede, op de lijn 89 tussen Denderleeuw en Zottegem.

Blijkbaar werd recent op 9 april een jongeman gegrepen door een trein in Borgworm. Het incident deed zich om 1 uur 's nachts voor, dus ik vermoed dat zich daar wel een geval van treinsurfen kan hebben voorgedaan. De kans is hier klein dat iemand zijn trein had gemist. Het ging immers om een lege trein.

Mevrouw de minister, in hoeverre is de NMBS in haar beleid met de problematiek bezig? Zijn er cijfers over het fenomeen? Is daar een evolutie te zien? Verbindt u daar bepaalde conclusies aan? Werden maatregelen genomen om het fenomeen tegen te gaan?

11.02 **Minister Inge Vervotte**: Mijnheer Veys, treinsurfen doet zich meestal voor op plaatsen waar op bepaalde tijdstippen een hoge concentratie van jonge reizigers is. Dat maatschappelijk fenomeen gaat dan ook gepaard met andere vormen van onaangepast gedrag, zoals overlast, het vuilmaken van stations of het oversteken van de sporen op plaatsen waar dat verboden is. Het gaat hier over feiten waarbij de betrokkenen niet beseffen dat dat uitermate gevaarlijk is.

Preventief toezicht op treinsurfen is een aandachtspunt tijdens de patrouilles van Securail in de stations.

Over het aantal treinsurfers bestaan bij Corporate Security Service geen precieze cijfers. De meldingen over het fenomeen worden door de Security Operation Centers namelijk onder de categorie 'onwettig plaatsnemen in een trein' gecatalogeerd, wat verwijst naar zowel inbreuken op artikel 4.2 – "het is verboden de spoorweginfrastructuur of de spoorvoertuigen te beklimmen of er zich aan vast te klampen." – als artikel 12.1 – "het is verboden plaats te nemen in de afdelingen en platformen, voorbehouden voor bepaalde reizigers, en te vertoeven op plaatsen die verboden zijn voor de reizigers." – van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende het reglement van de politie op spoorwegen.

Ik kan u wel een overzicht van het stijgende aantal meldingen over bedoelde, algemene categorie 'onwettig plaatsnemen in de trein' geven. In 2006 gaat het om zeven meldingen, in 2007 om zestien meldingen, in 2008 om zesentwintig meldingen, in 2009 om drieëndertig meldingen en in 2010 om tweeënveertig meldingen.

Aan het treinbegeleidingspersoneel dat treinsurfen vaststelt, werden door de NMBS de hiernavolgende onderrichtingen gegeven: de trein zo snel mogelijk tot stilstand laten brengen; onmiddellijk de treinbestuurder waarschuwen en hem het feit melden, de treinbestuurder vragen de trein niet te bruusk tot stilstand te brengen, om te vermijden dat de treinsurfer ten val komt, contact met Security Operation Center opnemen, om diens interventie te vragen; de identiteit van de treinsurfer proberen op te nemen, de reizigersdispatching inlichten over een eventuele, opgelopen vertraging en de nodige formulieren opstellen.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Op basis van de cijfers die u hebt genoemd, zou ik durven te stellen dat het aantal incidenten in verband met treinsurfen stijgt. Op het vlak van de registratie zouden de incidenten in de toekomst specifiekere moeten worden geregistreerd.

Vooraf artikel 4.2 van het koninklijk besluit houdende het reglement van de politie op spoorwegen omschrijft duidelijk de manier waarop het incident treinsurfen plaatsvindt. Ik citeer, zoals u zelf ook hebt geciteerd: "Het is verboden de spoorweginfrastructuur of de spoorvoertuigen te beklimmen of er zich aan vast te klampen."

Inzake het aantal incidenten hebt u mij ook gesignaleerd dat op lijn 97 in het station Thulin blijkbaar wekelijks jongeren op het perron staan te wachten, om tot het einde van het perron mee te surfen, waarna zij opnieuw van de trein springen.

De **voorzitter**: Dat weten wij dan ook weer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de analyse en conclusies van het Rekenhof omtrent de recente aanbestedingscontracten rond veiligheidssystemen bij de spoorwegen" (nr. 3944)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de analyse en conclusies van het Rekenhof omtrent de recente aanbestedingscontracten rond veiligheidssystemen bij de spoorwegen" (nr. 3945)

12 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'analyse et les conclusions de la Cour des comptes concernant les récents contrats d'adjudication pour des systèmes de sécurité destinés aux chemins de fer" (n° 3944)

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'analyse et les conclusions de la Cour des comptes concernant les récents contrats d'adjudication pour des systèmes de sécurité destinés aux chemins de fer" (n° 3945)

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u hebt een heel lange vraag. Wij hebben het Rekenhof ook gehoord. Blijkbaar hebt u veel inspiratie en dat is uw goed recht, maar u moet wel de spreektijd van drie minuten respecteren.

12.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik heb gemerkt dat mijn vraag aan de staatssecretaris eraan gekoppeld is. Het gaat om hetzelfde onderwerp, maar de invalshoek is anders. Ik vraag naar de rol van de FOD Mobiliteit. Het toezicht vanuit de diensten van de staatssecretaris verloopt echter anders.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, de regering is een en ondeelbaar.

De vragen worden goed gelezen, geloof mij, en het zijn de kabinetten die uitmaken of het eigenlijk om hetzelfde onderwerp gaat. U zult de heer Schouppe daarover niets anders horen zeggen dan mevrouw Vervotte. U neemt ofwel genoeg met uw vraag ofwel vervalft ze.

12.02 Tanguy Veys (VB): Ik was sowieso zinnens om mijn vraag ook aan mevrouw Vervotte te stellen. Ik ben dus blij dat ik ze hier mag stellen.

Wij hebben het Rekenhof zeer uitvoerig kunnen ondervragen. Noch de staatssecretaris noch de minister hebben in feite officieel op die hoorzitting gereageerd. Ik voel mij aldus geroepen om alvast de betrokken minister te bevragen.

Ik vermoed dat de minister wel degelijk kennis heeft van het rapport van de bijzondere commissie Spoorveiligheid. Daarin zat ook een luik van het Rekenhof met als titel "Aanvullende bijdrage in verband met de overheidsopdrachten". Daaruit komt een reeks vaststellingen voort in verband met de overheidsopdrachten rond treinbeveiligingssystemen zoals die door de NMBS, Infrabel en NMBS-Holding tijdens de periode sinds 1999 tot heden werden uitgevoerd.

In sneltreinvaart en in vogelvlucht som ik de voornaamste vaststellingen op: dat er indicaties zijn die wijzen in de richting van nauwe industriële en politieke vervlechting op vlak van spoorinvesteringen; dat de keuze werd voorbereid in de loop van de onderhandelingen en pas later voorgelegd; dat strategische keuzes door de raden van bestuur werden gestuurd; dat er een beperking was van de mededinging, gelet op het feit dat het ging om een veeleer klein Belgisch spoornet; dat tijdens de toewijzing en de oproep meer dan vijf jaar zijn verstreken; dat niet alleen de marktomstandigheden op dat moment al waren gewijzigd maar ook het voorwerp van de opdracht zelf grondig was geëvalueerd; dat bepaalde bestelde hoeveelheden tussen de aankondiging van de opdracht en de eindbestelling meer dan verdubbeld waren; dat bepaalde oplossingen en concepten telkens werden gewijzigd; dat het volgens het Rekenhof verantwoord was om nieuwe oproepen tot mededingingen te lanceren zodat ondernemingen die belangstelling hadden het opnieuw tegen elkaar hadden kunnen opnemen; dat bepaalde ramingen van bepaalde kosten, gelet op de specifieke periodes, zeer doorslaggevend waren, waarbij het in feite al duidelijk was wie de contractant had moeten zijn; dat er beperkingen waren, zowel bij de uitvoeringstermijn als bij de bestudeerde dossiers, zodat het Rekenhof zich niet kon uitspreken over de neutraliteit van de gebruikte methode voor de rangschikking van de offertes.

Er is dus een hele resem opmerkingen, die doet vermoeden dat er sprake is van prijsafspraken.

Mevrouw de minister, gelet op de analyses en conclusies van het Rekenhof omtrent de recente aanbestedingscontracten rond veiligheidssystemen bij de spoorwegen zou ik graag uw standpunt vernemen. Ik ben blij dat ik hier vandaag ook het standpunt van de staatssecretaris zal mogen vernemen.

Werden er door u maatregelen genomen op basis van de analyse en conclusies van het Rekenhof? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Bent u van oordeel dat de huidige onderdelen van de spoorwegen voldoende maatregelen hebben genomen om tegemoet te komen aan de pijnpunten die in het verslag van het Rekenhof naar boven zijn gekomen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen werden genomen?

Bent u van oordeel dat de huidige controlemechanismen, zijnde het interne auditcomité NMBS, het college van commissarissen met vier leden, de drie regeringscommissarissen, het toezicht door de directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de regeringscommissaris en het Rekenhof zelf, volstaan om de door het Rekenhof gedetecteerde toestanden te vermijden of desnoods vast te stellen en zeker aan te pakken? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen werden genomen?

Bent u van oordeel dat het toezicht en de bevoegdheden van het Rekenhof moeten worden vergroot?

Bent u van oordeel dat dergelijke toestanden gebeurden conform de richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad van 31 maart houdende de coördinatie en de procedure voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening en vervoer en postdiensten en conform de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen werden genomen?

Bent u van oordeel dat de wet op de overheidsopdrachten moet worden aangescherpt?

Bent u van oordeel dat het opvallend is dat de aanbestedende maatschappijen die de opdracht niet toegewezen kregen geen juridische stappen hebben genomen op het vlak van mededinging en gelijke behandeling, hetgeen toch doet vermoeden dat er sprake is van prijsafspraken? Zo ja, waarom? Welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

Ik vermoed dat u ook zult antwoorden op de vraag hoe de staatssecretaris of de regering verklaart dat de directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer over onvoldoende personeel beschikt om het hoofd

te bieden aan alle uitdagingen die zich aandienen, hetgeen bovendien blijkt uit de rapporten van het Rekenhof van mei 2001, juli 2008, augustus 2010 en januari 2011. Werden er maatregelen genomen om dat probleem te verhelpen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

De **voorzitter**: Uw vraag duurde zeven minuten.

12.03 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, het Rekenhof heeft volgens mij een grondige analyse uitgevoerd van de verschillende overheidsopdrachten, op basis van de ter beschikkinggestelde informatie. De meeste van de onderzochte overheidsopdrachten werden gegund in een periode waarin ik of mijn directe opvolger en voorganger, vice-eersteminister Steven Vanackere, nog geen voogdijminister waren. Ik kan dan ook slechts verwijzen naar en vertrouwen op de reacties en antwoorden verstrekt door de betrokken vennootschappen zelf of door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

In verband met de gunning door de NMBS van de opdracht 8 211.372 TBL 1+ voor de aankoop van 956 boorduitrustingen TBL 1+, beslist in de raad van bestuur van 4 juli 2008, kan ik u medelen dat de toenmalige regeringscommissaris geen opmerkingen heeft geformuleerd in verband met deze beslissing.

Er zijn bij de NMBS-Groep inderdaad verschillende controle instanties opgericht die elk hun specifieke opdrachten vervullen. Ik heb daarover noch van de NMBS-Groep zelf noch van externe instanties tot op heden enige kritiek ontvangen.

Na het bekend worden van de fraude bij de NMBS-Holding, eind vorig jaar, heb ik trouwens een rapportering gevraagd over de interne procedure van marktconsultatie. De NMBS-Holding heeft mij dit rapport intussen bezorgd. De interne controleprocedures zijn voor de drie entiteiten van de NMBS-Groep trouwens hetzelfde. De controleprocedures lijken goed te werken.

Intussen wordt trouwens gewerkt aan geautomatiseerde bijkomende controles in onder meer het SAP-systeem, waarin overheidsopdrachten worden beheerd. Onder meer een module voor automatische detectie van conflicterende rollen tussen de personen betrokken in de verschillende stappen van de procedures wordt geïnstalleerd.

In zijn opeenvolgende rapporten stelt het Rekenhof dat de directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer over onvoldoende personeel beschikt om de opvolging van de beheerscontracten en de controlefunctie met betrekking tot de NMBS-Groep goed te kunnen uitvoeren. In dat kader heb ik vorige maand aan de voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer gevraagd welke initiatieven zij in dit kader zouden nemen. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, bevoegd voor de FOD, een voorstel voorleggen.

12.04 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de minister, ik dank zowel u als de staatssecretaris voor uw duidelijk antwoord.

Mevrouw de minister, u stelt dat er nooit opmerkingen zijn geweest van de regeringscommissaris, dan schort er toch iets aan het toezicht dat uitgevoerd wordt of aan de bevoegdheden van de regeringscommissaris?

Het rapport van het Rekenhof, ook al moest het in een zeer korte termijn worden gemaakt, is zeer eerlijk en zeer pijnlijk en toont een aantal zaken aan die normaal hadden moeten gedetecteerd worden maar tot op heden niet gedetecteerd werden.

Mevrouw de minister, u verwijst ook naar een nieuw intern controlesysteem. Het zal pas blijken wanneer er een nieuw schandaal is of wanneer er een nieuw onderzoek aan het Rekenhof wordt gevraagd of dat systeem afdoende is en het de nodige zaken wel zal kunnen detecteren.

U verwijst naar de personeelsproblematiek zoals die al in 2001 werd gesignaleerd. Nu ineens zal de FOD Mobiliteit een vraag richten aan de staatssecretaris. Het is toch opvallend dat men blijkbaar moet wachten tot een schrijven van u, in uw hoedanigheid van minister, om die problematiek te signaleren, zodat men zich kan wenden tot de staatssecretaris. Ik betreur dat men daar niet veel sneller werk van gemaakt heeft, al zou het natuurlijk ook kunnen zijn dat het net de bedoeling was.

Ik geef u ook mee dat ik in het Europees Parlement de schriftelijke vraag heb laten stellen of daar het nodige onderzoek is gedaan, of er voldoende aanwijzingen zijn om te onderzoeken of de wet op de

overheidsopdrachten al dan niet werd overtreden en of er bijkomend onderzoek zal gebeuren.

In de bijzondere commissie Spoorveiligheid werd nogal gemakkelijksheidshalve gezegd dat de toewijzingen vooral richting Alstom gebeurden omdat het een Belgische firma is. Dat strookte met de politiek van het ondersteunen van Belgische bedrijven. Niet zozeer Alstom komt hier als de slechte leerling naar buiten, maar bijvoorbeeld ook Siemens, wat ook aantoont dat het verhaal iets genuanceerder is dan het in eerste instantie in de commissie werd gebracht.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, het Rekenhof heeft daarover wel gesproken tijdens de vergadering. Zij hebben gezegd dat zij geen inbreuken konden vaststellen, maar dat zij ook geen weet hadden van eventuele afspraken. Dat is exact wat er werd gezegd. Zij kunnen geen zaken verklaren die zij niet kunnen bewijzen. Het is uw goed recht om via andere kanalen te blijven vissen, maar gedane zaken nemen geen keer. Laten wij hopen dat het volgende rapport beter is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève-surprise partielle du personnel des cabines de signalisation" (n° 3960)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'arrêt de travail du 6 avril 2011" (n° 3964)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève spontanée du mercredi 6 avril 2011 ayant paralysé des cabines de signalisation en Wallonie" (n° 3973)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les grèves spontanées des 7 et 8 avril 2011 à la SNCB Logistics" (n° 4030)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les interruptions de travail dans les cabines de signalisation en Wallonie le 8 avril 2011" (n° 4031)
- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le débrayage dans les gares de Charleroi, Mons, La Louvière et Manage le 14 avril 2011" (n° 4061)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les grèves du personnel des cabines de signalisation le 14 avril 2011" (n° 4380)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les arrêts de travail dans les cabines de signalisation wallonnes les 6, 8 et 14 avril 2011" (n° 4908)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spontane staking van een deel van het personeel van de seinhuizen" (nr. 3960)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkonderbreking op 6 april 2011" (nr. 3964)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spontane staking in Waalse seinhuizen van woensdag 6 april 2011" (nr. 3973)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spontane stakingen bij NMBS Logistics op 7 en 8 april 2011" (nr. 4030)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkonderbrekingen in Waalse seinhuizen van 8 april 2011" (nr. 4031)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkonderbrekingen in de stations Charleroi, Bergen, La Louvière en Manage op 14 april 2011" (nr. 4061)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stakingen in de seinhuizen van 14 april 2011" (nr. 4380)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stakingen in de Waalse seinhuizen op 6, 8 en 14 april 2011" (nr. 4908)

13.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, je voudrais revenir sur la grève surprise du mercredi 6 avril qui a eu lieu à l'initiative du personnel des cabines de signalisation de Charleroi, Nivelles et Fleurus.

Un arrêt de travail a également été observé en gares de Namur et Gembloux. Selon des articles de presse, les sous-chefs de ces gares protestaient contre la non-reconnaissance de la pénibilité de leur travail et réclamaient un salaire plus élevé. La passivité de la direction à leur égard les aurait poussés à entrer en

grève.

Inutile de vous dire que la circulation ferroviaire était fortement perturbée ce jour-là et que ce sont, une nouvelle fois, les usagers qui en ont fait les frais.

Madame la ministre, pour l'instant, Infrabel se refuse à tout commentaire. Quelle est votre analyse de la situation? Avez-vous pris contact avec les grévistes? Quelle est leur situation actuelle en termes de rémunérations? Quelles sont leurs revendications? Comptez-vous prendre des mesures pour donner suite à leurs demandes?

13.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, de collega heeft de oorzaak geschetst. Blijkbaar is er naar aanleiding van wat er gezegd werd tijdens een roadshow een spontane staking uitgebroken. Kunt u de exacte redenen toelichten?

13.03 Colette Burgeon (PS): Le 14 avril, le personnel de gestion du trafic a débrayé de 5 h 30 à 7 h 30 à Charleroi, Mons, La Louvière et Manage, engendrant des perturbations sur l'ensemble du réseau hennuyer pendant une bonne partie de la matinée. Tournai a également été touchée par ce mouvement. Il ne s'agit pas d'un arrêt de travail, mais bien d'une action de solidarité émanant d'agents en récupération ou en congé et venus soutenir leurs collègues, des agents de cabine qui avaient été sanctionnés par la direction pour avoir fait grève la semaine précédente.

À 5 h 30, la circulation des trains était totalement interrompue sur la ligne 96 Bruxelles-Midi - Quévy, 112 La Louvière-Centre - Charleroi-Sud, 117 Braine-le-Comte - Luttre et 124 Bruxelles-Midi - Charleroi Sud, qui desservent la région du centre, déjà peu favorisée par la SNCB.

Il semblerait que les agents de cabine n'arrivent pas, dans certains cas, à obtenir leurs congés de la part de leur direction. Pourquoi? Quelles mesures compte prendre la direction pour remédier à cette situation?

Quelle est la nature exacte des sanctions infligées aux agents de cabine par leur direction?

Alors que, dans la région du Centre, les tensions, au sein du personnel de la SNCB comme des usagers du rail, sont extrêmement fortes, était-il judicieux, de la part de la direction de la SNCB, d'accroître celles-ci en sanctionnant les agents grévistes?

De **voorzitter**: De heer Vandeput is verontschuldigd.

13.04 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, de problematiek sluit een beetje aan bij de vragen van daarstraks over de staking, maar nu gaat het niet zozeer over personeel van NMBS Logistics maar over het personeel bij de Waalse seinhuizen.

Ik heb weet van stakingen, alleen al voor de maand april, op 6, 8 en 14 april, waarbij telkens in diverse seinhuizen, onder meer Charleroi, Nijvel, Namen, Gembloux en Fleurus het werk werd neergelegd, in latere instantie ook in Bergen, Charleroi-Zuid, La Louvière en Lot.

De problematiek was steeds de toekomst van die seinhuizen. Infrabel heeft plannen om de huidige 210 seinhuizen af te bouwen en te beperken tot slechts 10. In het verleden, de voorbije zeven jaar, zijn er trouwens reeds 150 verdwenen. Blijkbaar wenst men tegen 2014 ervoor te zorgen dat er nog 31 seinhuizen zouden overblijven en in 2020 nog 10.

Ik kan begrijpen dat er motieven zijn om naar een centralisatie te gaan, dat daar ook een ander systeem is, namelijk een systeem van de elektrische bedieningspost, zodanig dat men alles veel sneller en efficiënter kan uitvoeren. Dat betekent natuurlijk echter ook dat men werk moet zoeken voor in totaal 2 000 operatoren.

Blijkbaar is daarover vooral in Wallonië ongerustheid. Om die werknemers toch de kans te geven een nieuwe job bij de NMBS te zoeken, kunnen zij promoveren tot onderstationchef. Het is wel een beetje opvallend dat enkele redenen voor de stakingen in april precies de hoge werklust, die niet werd erkend, en de eis naar een hoger loon waren. Ik hoop dan ook dat de seingeverers die in de examens slagen, niet van de regen in de drup vallen.

In elk geval blijkt dat zelfs die overgangsexamens zeer moeizaam verlopen. Ik verwijs naar een

krantenartikel van dit weekend, waaruit blijkt dat van de 32 deelnemers er slechts 2 geslaagd waren. Ook daar verwijst men, enerzijds, naar de zeer moeilijke examens op het vlak van persoonlijkheid, taalvaardigheden, numerieke vaardigheden, ruimtelijk inzicht, wat voor mensen die reeds 20 à 30 jaar meedraaien, niet evident is.

Anderzijds, mevrouw de minister, verwijst men naar wrijvingen tussen de NMBS-Holding en Infrabel. Ik citeer: "Infrabel wil schuiven met het personeel om het efficiënt in te zetten met het oog op de toekomstige noden, maar het is de Holding, die de proeven opstelt en de criteria bepaalt, het is de Holding, die ze zo moeilijk mogelijk maakt, het is de Holding, die bepaalt dat iedereen voor elk onderdeel de heft moet halen, wat voor andere proeven en andere categorieën niet geldt."

Heel dat verhaal zorgt ervoor dat er de nodige sociale onrust is, met onder meer stakingen tot gevolg.

Mevrouw de minister, hoe zult u het probleem van de werkdruk bij de seingeverers aanpakken, net zoals de eventuele problemen gekoppeld aan de promotie via examen tot onderstationschef? Hoe zult u dat alles in goede banen doen verlopen?

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, mag ik u erop wijzen dat een aantal van uw vragen niet ingediend waren. U kunt ze altijd stellen, maar hier is meer sprake van een interpellatie dan een vraag. Bovendien gaat het om een samengevoegde vraag en de vastgelegde spreektijd moet gerespecteerd worden.

13.05 Minister **Inge Vervotte**: De oorzaken van de voorbije spontane acties waren steeds verschillend. Enerzijds, zijn er de moeizame onderhandelingen in het kader van de herstructureringen in de goederensector, anderzijds, is er het feit dat het personeel van de seinhuizen misnoegd is over de huidige bezoldigingen. Tussen beide dossiers bestaat er geen link behalve jammer genoeg de gelijklopende timing ervan.

Wat betreft de precieze aard van de acties van begin april lijkt het mij aangewezen om bij het begin van mijn antwoord een duidelijk onderscheid te maken. Een aangekondigde werkonderbreking vond plaats op 8 april onder het personeel van de vrachtsector naar aanleiding van de plannen met de activiteiten van het rangeerstation van Ronet. Dat is eerder al ter sprake gekomen in de commissie. Aangezien het hier een aangekondigde actie betrof, werd ze erkend door de vakorganisaties.

Zowel op 6 als op 8 april werden er onaangekondigde en dus spontane sociale acties gevoerd in sommige seinhuizen op het spoorwegnet. De actievoerders vroegen een verhoging van hun bezoldiging. De acties vonden waarschijnlijk in deze periode plaats, omdat Infrabel recent zowel naar het personeel als extern heeft gecommuniceerd over de concentratie van de seinhuizen en een nieuwe fase in de concentratie vanaf 2014 tot 2020. We hebben hierover trouwens in een vorige commissievergadering al gediscussieerd.

Op 14 april vond opnieuw een onaangekondigde niet-erkende staking plaats als reactie op de sancties die Infrabel had opgelegd naar aanleiding van de eerdere spontane stakingen. Aan die staking namen 37 personeelsleden deel. De erkende organisaties lichtten hun afgevaardigden in na het sociaal overleg van 13 april. De informatie had enige tijd nodig om overal op het terrein door te stromen. Het personeel ging niet akkoord met de sanctie. De identiteit van de personeelsleden die sporen bezetten, is niet bekend. Tijdens de acties van 6 en 8 april ging het respectievelijk om 51 en 55 stakende personeelsleden.

Met betrekking tot de laatst genoemde spontane acties en de te volgen procedure in het kader van het sociaal akkoord omtrent werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep kwam het sturingscomité samen op 13 april 2011. Tijdens die vergadering hebben zowel de directie als de erkende organisaties hun uitdrukkelijke afkeuring laten blijken inzake het plaatsvinden van dergelijke niet-aangekondigde sociale acties met een grote impact op de dienstverlening.

Les gestionnaires du personnel d'Infrabel s'efforcent de répondre au mieux aux demandes de congé du personnel en tenant compte qu'il s'agit du personnel à pauses.

Infrabel m'a fait savoir que les congés sont rarement refusés. Elle m'a également confirmé qu'il existe un certain retard au niveau des jours de compensation. C'est pourquoi des recrutements supplémentaires sont prévus cette année.

Het sturingscomité nam akte van de beslissing van de directie om de betrokken personeelsleden

uitdrukkelijk individueel terecht te wijzen. De niet-gepresteerde uren voor de duur van de werkonderbrekingen zijn niet uitbetaald. Een inhouding van 12,50 euro op hun productiviteitspremie is toegepast. De beslissing om een enkelvoudige vermaning te geven, werd op 12 april bekendgemaakt.

Wat de werkdruk betreft, in de grote knooppuntseinhuizen staan de seingeverers onder leiding van een onderstationschef, die de veiligheidstaken op zich neemt. Bij het opstellen van de prestaties van de seingeverers wordt rekening gehouden met pauzes. De ergonomie op de seinposten wordt verbeterd. Het EBP-systeem ondersteunt de gebruiker veel beter dan vorige technologieën. Daardoor is er minder risico op vergissingen. Dat alles zou de werkdruk positief moeten beïnvloeden.

13.06 Christophe Bastin (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse circonstanciée. Je prends bonne note que nous allons démarrer une procédure d'engagement, ce qui rendra le travail plus intéressant pour l'entièreté du personnel.

13.07 Colette Burgeon (PS): Je vais rester attentive à ce qu'on annonce en termes d'engagement de personnel parce que chaque fois que je reçois des lettres, on m'indique qu'on engage du personnel puis les syndicats nous informent qu'on n'en engage plus. D'un côté, on dit une chose et de l'autre côté, une autre.

13.08 Tanguy Veys (VB): Ik bedank de minister voor haar antwoord.

Ik hoop dat de genomen en nog te verwachten maatregelen de nodige vruchten zullen afwerpen. Ik vermoed dat we dat zullen kunnen afleiden aan de verwachte of onverwachte stakingen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stijgende agressie tegen treinpersoneel" (nr. 3963)

- de heer **Franco Seminara** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aantal gevallen van agressie in treinen en stations, en de eisen van ACOD-Spoor hieromtrent" (nr. 4116)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid in de Brusselse stations" (nr. 4040)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de akkoorden tussen de NMBS en lokale actoren met het oog op de beveiliging van de stations en de stationsomgevingen" (nr. 4359)

14 Questions jointes de

- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des agressions à l'encontre du personnel des trains" (n° 3963)

- **M. Franco Seminara** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre d'agressions à bord des trains et dans les gares ainsi que les demandes de la CGSP-Cheminots en la matière" (n° 4116)

- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité dans les gares de Bruxelles" (n° 4040)

- **M. Tanguy Veys** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les accords de la SNCB avec les acteurs locaux pour sécuriser les gares et les abords des gares" (n° 4359)

14.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben hierover al op 8 februari van gedachten kunnen wisselen.

Ik had toen de indruk dat er een onderrapportage van agressie zou zijn. U hebt mij toen gezegd dat u daarvoor geen aanwijzingen had en dat een aantal proactieve maatregelen werd genomen, die u hebt toegelicht.

Ik heb opnieuw cijfers gekregen waarbij de spoorwegmaatschappij zelf bevestigt dat het aantal agressiegevallen tegen treinbegeleiders in 2010 voor het tweede jaar op rij sterk toeneemt, namelijk met 23 % in 2010.

Ik heb al gezegd dat er een significant verschil is tussen de officiële agressiecijfers en de

zelfrapportagecijfers in de praktijk. Ik denk dat er een zekere moeheid ontstaat voor het melden van de problemen van agressie waarmee treinbegeleiders te maken hebben en dat dit soms – helaas – als *part of the job* wordt beschouwd.

Bovendien zouden de mensen die de agressieformulieren invullen veel strikter worden opgevolgd, vandaar dat zij zeggen dat zij deze bijkomende controle kunnen missen.

In de schriftelijke neerslag van mijn vraag heb ik een tabel opgenomen met de percentages van agressies, zoals slagen en verwondingen, lichte geweldpleging, bedreigingen en beledigingen.

Mevrouw de minister, ik vind het verontrustend dat agressie als *part of the job* wordt beschouwd. Is de spoorwegmaatschappij zich daarvan bewust? Is er een verschil in de meldingsbereidheid tussen de verschillende provincies? Klopt het dat agressieformulieren worden aangewend als controlemechanisme op de treinbegeleider?

Mevrouw de voorzitter, stel ik nu onmiddellijk mijn vraag over het Brusselse station?

De **voorzitter**: Ja.

14.02 David Geerts (sp.a): Deze heel concrete vraag over de veiligheid in de Brusselse stations werd geïnspireerd door een nieuwsuitzending van 12 april waarin een reiziger getuigde over het feit dat hij overvallen was in het station van Brussel-Noord. Daaraan was ook een aantal krantenberichten gekoppeld.

De conclusie was dat er zowel 's avonds als 's nachts heel weinig bewakingspersoneel is. Een bijkomend probleem blijft dat van de bevoegdheden van de mensen werkzaam bij Securail. Zij kunnen niet verbaliseren en moeten wachten op de politie. Er is blijkbaar ook een probleem met de juridische waarde van de camerabeelden.

Begin dit jaar en ook vorig jaar kondigde u aan dat er overleg zou worden gepleegd met het departement Binnenlandse Zaken.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen. Wat is een normale bezettingsgraad wat beveiliging betreft in de Brusselse stations? Overweegt u om de bevoegdheden van Securail uit te breiden? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg met uw collega van Binnenlandse Zaken.

14.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, volgens krantenberichten, onder meer van begin april, is het fysieke geweld in de Brusselse stations op vijf jaar tijd verdrievoudigd. Deze maand nog verscheen dat jaarlijks circa 4 000 diefstallen in treinen en treinstations plaatsvinden.

In het verleden werd deze problematiek reeds aangekaart in de commissie. U heeft onder meer op 8 februari in de commissie gesteld dat omtrent de afbakening van de taken en verantwoordelijkheden inzake beveiliging van de stations en hun omgeving dit, enerzijds, gebaseerd is op de bevoegdheden die de wet heeft toegekend aan de politiediensten, de veiligheidsdiensten en de interne bewakingsdiensten. Anderzijds, is er de circulaire van toenmalig minister Duquesne van 1 april waarin werd geprobeerd om die afbakening praktisch uit te voeren. U hebt op 8 februari gesteld dat de circulaire volgens de NMBS-Holding, verantwoordelijk voor de veiligheidsdienst bij de NMBS-Groep, aan herziening toe is.

Gelet op dat standpunt – de circulaire dateert van april 2002 – had ik van u graag vernomen welke maatregelen genomen werden, op welk vlak de circulaire moet worden herzien en waarom dit nu pas het geval is. Welke maatregelen werden er genomen?

Mevrouw de minister, in de commissie van 29 maart hebt u gewezen op de cijfers van de oproepen via het security operations centre. Ook daar is een dalende trend vast te stellen. Ik verwijs naar de stelling die ook door collega Geerts werd verdedigd inzake de aangiftebereidheid en de aangiftemoeheid. Ik heb toen een pleidooi gehouden om meer gebruik te maken van de sticker. Mevrouw de minister, ik wil u er nogmaals op wijzen dat in Gent, maar ook in Brussel, binnen in de stations zelf noch op de treinstellen de sticker aanwezig is. Het gaat enkel om de buitendeuren. Aan het station Gent-Dampoort hangt zelfs geen enkele sticker.

14.04 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, de NMBS is zich bewust van een ongekend aantal

agressies dat niet wordt gemeld. Het aantal treinbegeleiders dat agressie *part of the job* vindt, stijgt naarmate de ernst van de feiten afneemt. Zo blijkt uit en leert ons een studie van Iris Steenhout uit 2007-2008. Voornoemde vaststelling zien wij ook bij andere misdrijven, zoals diefstal en huiselijk geweld.

Op basis van voormelde kennis blijft de NMBS haar personeel maximaal sensibiliseren om agressie toch te melden.

De Agressiecel voor Treinbegeleiding vergelijkt bovendien dagelijks de rapporten inzake vertragingen met de beschikbare agressiemeldingen. Wanneer de agressiemelding ontbreekt, zal de treinbegeleider worden verzocht ze alsnog op te maken.

Om een zicht te krijgen op de impact van onder meer de agressieproblematiek, wordt momenteel binnen de Dienst Treinbegeleiding een psychosociale risicoanalyse uitgevoerd.

Er zijn geen gegevens over meldingsbereidheid per provincie beschikbaar. Bovendien zou de bekomen informatie weinig relevant zijn, omdat elke treinbegeleider, ongeacht de provincie van zijn standplaats, constant provinciegrenzen overschrijdt.

Agressieformulieren zijn voor de NMBS nooit een controlemechanisme, maar wel een manier voor een medewerker om aan te geven dat zijn of haar persoonlijke drempel werd overschreden. Een dergelijk signaal van een medewerker verplicht de werkgever tot analyse en actie, zowel vanuit het oogpunt van de welzijnswet als vanuit de verantwoordelijkheid van de werkgever.

In dergelijke analyses staat de vraag centraal op welke manier het slachtoffer beter tegen de gevolgen van dergelijk gedrag kan worden beschermd en gewapend.

In de drie grootste, Brusselse stations, Brussel-Noord, Brussel-Zuid en Brussel-Centraal, worden momenteel 132 veiligheidsagenten ingezet. In voornoemde stations wordt zeven dagen op zeven en vierentwintig uur op vierentwintig in permanentie voorzien.

Bovendien behandelt het Security Operation Center zeven dagen op zeven en vierentwintig uur op vierentwintig de securitygerelateerde oproepen van zowel het personeel als de reizigers. Daarbij stuurt het in functie van de beschikbaarheid en van de aard van de oproep een ploeg van Securail of een politiepatrouille van de spoorweg- of lokale politie ter plaatse.

Er is momenteel geen vraag om uitbreiding van de bevoegdheden van Securail. De veiligheidsagenten kunnen hun bevoegdheden, die in hoofdstuk 3bis van de wet tot regeling van de private en de bijzondere veiligheid zijn vastgelegd, ten volle benutten, met name identificatie, veiligheidscontrole, vatting en gebruik van handboeien en pepperspray, weliswaar rekening houdend met de wettelijk bepaalde modaliteiten. Bovendien zijn alle veiligheidsagenten van Securail beëdigde ambtenaren. Zij kunnen dan ook processen-verbaal opstellen bij vaststellingen van inbreuken op het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende de politie der spoorwegen.

De diensten van de Corporate Security Service nemen actief deel aan het overleg tussen de minister van Binnenlandse Zaken en de bewakingsondernemingen. Op vraag van de verantwoordelijke van de veiligheidsdiensten van de openbare vervoersmaatschappijen wordt met de Directie Private Veiligheid van de FOD Binnenlandse Zaken een specifiek overlegplatform opgestart. De eerste meeting is voor juni 2011 gepland.

De omzendbrief van 15 april 2002 verdeelt de bevoegdheden tussen de verschillende administratieve overheden en politiediensten die bevoegd zijn voor het spoorwegdomein. Deze omzendbrief valt onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Als u wil weten hoever men staat met het ontwerpen van de nieuwe omzendbrief, dan richt u zich best tot haar.

Tot slot wil ik nog verduidelijken dat de NMBS-Holding de nieuwe omzendbrief niet afgewacht heeft om alvast contact op te nemen met de plaatselijke overheden om hen te sensibiliseren over de noodzaak van een geïntegreerde totaalaanpak van de veiligheid. Deze contacten mondden uit in de ondertekening van intentieverklaringen door actoren die een rol spelen in de veiligheidsketen in en rond stations. Het gaat in de eerste plaats om de plaatselijke overheden en de politiediensten maar ook om andere partners zoals parketten, andere openbare vervoermaatschappijen, sociale diensten en scholen. Het is de bedoeling om

tussen de verschillende diensten synergieën te ontwikkelen die de veiligheid verbeteren en het onveiligheidsgevoel terugdringen.

14.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik noteer dat het belangrijk is dat het geen controlemechanisme is en dat het belangrijk is dat zeker de melding moet gebeuren zodat er adequate antwoorden kunnen worden gegeven. Voor de rest zullen we de studies afwachten om te kijken wat het resultaat is.

14.06 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. We zullen afwachten of de aanpak resultaten zal boeken. De beste graadmeter zijn de cijfers. Ik blijf bij mijn pleidooi om het publieke noodnummer van het security operations center toch veel intenser te publiceren in de stations, op de perrons en in de treinstellen. Dat zal zeker tot gevolg hebben dat men daar meer gebruik van maakt in zoverre men het nodig heeft. Ik denk niet dat men er nodeloos gebruik van zal maken. Ik zal in elk geval het nodige doen om uw collega, minister Turtelboom, te bevragen over de stand van zaken met betrekking tot de circulaire.

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

15 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de organisatie van ploegenarbeid en zaterdagwerk" (nr. 3968)

15 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'organisation du travail en équipe et des prestations du samedi" (n° 3968)

15.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, tijdens de presentatie van de consultants die wij hier ontmoet hebben, is gebleken dat onder andere de slechte stiptheidscijfers te maken hadden met de staat van het materieel.

Er werd ook gezegd dat het derhalve logisch zou zijn dat er op korte termijn acties worden ondernomen zodat de capaciteit van de ateliers verhoogd kan worden. Daarbij denk ik zelf aan ploegenarbeid en zaterdagwerk. Voor mij zou het logisch zijn dat dit op vrijwillige basis zou gerealiseerd worden en dat ook de nodige verloning zou worden uitgewerkt.

Wordt er op dit moment in de ateliers met ploegenarbeid gewerkt? Zo ja, over welke aantallen gaat het dan?

Wordt er op zaterdag gewerkt? Zo ja, over welke aantallen gaat het dan?

Gaat het dan om vrijwilligheid? Is dat debat reeds gevoerd?

15.02 Minister Inge Vervotte: In Brussel-Zuid is er een ploegenstelsel van 3 keer 8, maar ook in een aantal andere tractiewerkplaatsen wordt er op zaterdag, zondag en/of 's nachts gewerkt. Voor de 6 tractiewerkplaatsen samen bedraagt het aantal werknemers op zaterdag 38, op zondag 63, en 's nachts 31. In Quincampoix wordt niet gewerkt op zaterdag en in Charleroi niet tijdens de nacht. De aantallen per werkplaats variëren.

Ook in de onderhoudsposten wordt in het weekend en/of 's nachts gewerkt. Voor de 18 onderhoudsposten samen zijn er in het weekend 246 personeelsleden aan het werk, en 's nachts zijn er in totaal 137 personeelsleden. Ook hier variëren de aantallen van de ene onderhoudspost tot de andere.

In een eerste fase worden medewerkers voor ploegenarbeid aangeduid. In de praktijk wordt op lokaal vlak het werk op vrijwillige basis geregeld.

15.03 David Geerts (sp.a): Deze vraag is ingegeven door mijn bezorgdheid, omdat ik enkele mensen ken die zeggen dat een flexibeler arbeidsregime hun zou toelaten bijvoorbeeld sportactiviteiten te doen. Zij zijn daar vragende partij voor. De rendabiliteit van de werkplaatsen zou zo verhoogd worden.

Eenzijds, vinden sommige mensen het werksysteem te rigide. Anderzijds, rijzen er vragen bij de efficiëntie van een aantal werkplaatsen. Misschien kan flexibiliteit leiden tot een betere benutting? Het debat daarover gaat verder.

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

16 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'opération vélos partagés" (n° 3993)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les points vélo dans les gares" (n° 4634)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet 'Blue Bikes' de la SNCB-Holding" (n° 4637)

16 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het deelfietsenproject" (nr. 3993)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de fietspunten in de stations" (nr. 4634)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het project 'Blue Bikes' van de NMBS-Holding" (nr. 4637)

16.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, madame la ministre, la SNCB lancera prochainement un service de vélos partagés. Elle donnera ainsi la possibilité aux navetteurs de louer un "Blue Bike" afin d'effectuer les derniers kilomètres qui séparent leur gare terminus de leur lieu de travail ou de domicile.

Si cette initiative est une bonne chose en termes de mobilité, force est de constater qu'elle sera beaucoup plus présente au Nord qu'au Sud du pays. En effet, vingt-sept gares devraient être équipées de tels vélos en Flandre contre seulement trois gares en Wallonie.

Je sais bien que la pratique du vélo diffère d'une région à l'autre. Mais des politiques visant à modifier les comportements et à orienter un maximum de personnes vers la mobilité "douce" doivent être mises en place.

J'imagine que le choix s'est effectué sur la base de critères. Madame la ministre, quels sont ces critères? À quels interlocuteurs étaient destinés l'appel à candidatures? Les communes ont-elles été contactées pour devenir des partenaires? Seront-elles intégrées dans le projet? Comment les coûts seront-ils pris en charge? Est-ce l'État fédéral ou plutôt la SNCB qui finance toute l'opération? Comment la gestion du projet sera-t-elle assurée?

16.02 Inge Vervotte, ministre: Madame la présidente, le partage des vélos offre au voyageur la possibilité d'effectuer ses déplacements après train de manière facilitée en utilisant un vélo partagé. Le partage des vélos est une initiative qui s'inscrit dans le cadre du *shift* modal.

Le concept de vélos partagés est basé sur le concept 'Openbaar Vervoer fiets' (OV-fiets) aux Pays-Bas. Les chemins de fer néerlandais ont informé la SNCB Holding que 50 % de leurs clients OV-fiets prennent plus souvent le train grâce à ce projet et 8 % affirment même que, sans ce projet, ils auraient effectué le déplacement entier en voiture.

Le conseil d'administration de la SNCB Holding a en outre décidé de lancer et de développer avec FIETSenWERK, organisation de coordination des Points Vélo, un concept national de vélos partagés "Blue Bike" dans 35 points de vente sur les 38 lancés le 24 mai: 28 en Flandre, 4 à Bruxelles et 3 en Wallonie. Lorsque de nouveaux Points Vélo s'ajouteront, "Blue Bike" sera également inclus dans l'offre.

Toutes les villes disposant d'un Point Vélo ont été informées de l'arrivée de "Blue Bike". D'autres discussions se poursuivront dans les prochaines semaines pour développer une collaboration constructive avec les villes et les communes.

Étant donné que la culture du vélo est aujourd'hui moins présente en Wallonie, le nombre de Points Vélo y est limité. Après Ottignies, ce sera Mons qui viendra s'ajouter. Une concertation est également en cours avec le ministre wallon de la Mobilité pour ouvrir des points service "Blue Bike" supplémentaires dans le cadre de son initiative "Les Villes cyclables".

Pour l'exploitation du projet "Blue Bike", la SNCB Holding et FIETSenWERK ont créé, le 23 décembre 2010,

la société anonyme Blue Mobility. La SNCB Holding tient une participation majoritaire de 60 % dans cette société.

Het merendeel van de fietspunten heeft een SLA-contract met de NMBS Holding en wordt voor de gepresteerde diensten vergoed.

Naast de taken die hun door de NMBS Holding worden toevertrouwd, leveren deze ondernemingen van sociale economie aanvullende diensten met het oog op het promoten van het gebruik van de fiets. Al deze diensten samen vormen een Fietspunt.

Les réseaux de points vélos sont utilisés pour la distribution de "Blue Bike". Un accord conclu entre Blue Mobility et chaque Point vélo concerné stipule et définit les droits et obligations réciproques dans le projet "Blue Bike". Cela comprend entre autres la description des tâches d'opération, la continuité du service et le contrôle de la rémunération.

Ce contrat ne fait pas partie des SLA's que la SNCB Holding a conclu avec les Points vélos.

Les vélos partagés sont achetés par la SNCB Holding et loués à Blue Mobility. Les coûts opérationnels de Blue Mobility sont supportés par les revenus des locations, le contrat de sponsoring avec Eneco, fournisseur d'énergie verte, et un subside de 25 000 euros du ministre fédéral de la Mobilité.

Naarmate er interesse is, kunnen wij dat alleen maar toejuichen, want het is in elk geval een initiatief dat wij ten volle zichtbaar en kenbaar willen maken. Wij hopen dat het veel gevolg zal krijgen.

16.03 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses très précises sur le plan technique.

Cela dit, je m'étonne qu'il existe si peu de projets pour la Région wallonne. En effet, même s'il existe des différences de culture, notamment en matière de pratique du vélo, les infrastructures créées et les projets mis en place remportent rapidement un certain succès. À Nivelles, par exemple, beaucoup de projets visant à promouvoir le vélo ont été mis en place. Et, aujourd'hui, on peut constater une évolution en termes de pratique du vélo, notamment au niveau des petits déplacements.

Je voudrais donc qu'une réflexion ait lieu sur la question, notamment au niveau des gares RER qui sont actuellement en travaux dans le Brabant wallon. Je tiens ici à signaler qu'un Point vélo vient d'être inauguré à Ottignies.

Il faut, selon moi, pousser la réflexion beaucoup plus loin et favoriser l'intermodalité aux abords des gares. Je suis d'ailleurs certaine que certaines communes seraient intéressées par cette question.

16.04 Minister Inge Vervotte: U heeft gelijk. Nu ik de cijfers zie, vind ik ze opvallend. Ik zal aan de NMBS-Holding vragen om mij een motivatie te geven. Ik zal uw opmerkingen bezorgen. Ik deel ze. We moeten initiatieven nemen opdat het aantal in Wallonië stijgt.

16.05 Valérie De Bue (MR): Je rajouterai que, pour Nivelles, le chantier du RER est en cours. Je peux assurer qu'au moment de la réflexion sur les permis, voici quelques années, notamment dans le chef de TUC RAIL et de la Région wallonne, l'intermodalité a peu occupé les esprits. Les espaces réservés aux personnes à mobilité réduite et aux vélos ont été très mal pensés. Le chantier est en phase d'exécution. Je plaide vraiment pour que le projet Point vélo soit connecté aux gares RER.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS-Groep voor 2010" (nr. 4024)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS-Groep voor 2010" (nr. 4029)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS-Groep" (nr. 4039)

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het brutoresultaat van de NMBS-Groep" (nr. 4752)
- de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door ICTRA betaalde kosten voor externe consultancy" (nr. 4902)

17 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers du Groupe SNCB en 2010" (n° 4024)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers du Groupe SNCB en 2010" (n° 4029)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers du Groupe SNCB" (n° 4039)
- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le résultat brut du Groupe SNCB" (n° 4752)
- M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les frais de consultance externes consentis par ICTRA" (n° 4902)

17.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, gelet op het feit dat we een hoorzitting zullen kunnen houden met de mensen van de NMBS, stel ik voor om het nu vrij kort te houden.

De **voorzitter**: Klopt, dat is gisteren afgesproken.

17.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, de financiële resultaten van de NMBS-Groep geraken stilaan bekend en zien er opnieuw niet zo goed uit. Het moet geen pretje zijn om vandaag de dag de bevoegde minister te zijn voor dat overheidsbedrijf. Na de stiptheidsdebatten vinden nu opnieuw de financiële debatten plaats.

Vorig jaar hebben we die debatten ook gevoerd in de commissie, omdat 2009, uiteraard mee door de economische crisis, ook al een financieel rampjaar was.

Ik denk, in zoverre we kunnen afgaan op de cijfers die zijn bekendgemaakt via de media, dat 2010 lichtjes beter was, maar zeker niet voldoende om op het goede spoor te geraken in de richting van een financieel evenwicht, een meerjarenplanning die eerder werd uitgetekend.

Mevrouw de minister, vandaar wil ik al even polsen in hoeverre de inspanningen die werden aangekondigd en acties die werden vooropgesteld na het financieel rampjaar 2009, reeds resultaat opgeleverd hebben.

Er zijn al enkele pistes gelanceerd inzake mogelijke saneringsoperaties. Ik veronderstel dat die pas op de algemene vergadering van de NMBS van volgende week op de agenda zullen staan, dus dat u daarover nog niet veel kunt vertellen en dat we die discussie zullen moeten voeren met de mensen van de NMBS zelf. Indien u er echter al enige info over kunt geven, vernam ik die heel graag.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Zoals collega Van den Bergh al gezegd heeft, denk ook ik dat het debat ten gronde, met de CEO's, zeker en vast gevoerd moet worden. In de plenaire vergadering van vorige week donderdag hebben wij ook al gesproken over de schuldgraad, die zeer sterk gestegen is, met name met 13 %, tot meer dan drie miljard euro.

Kunt u duiding geven bij de schuld per activiteit? Welke maatregelen zitten er in de *pipeline* om de schuld te saneren? Welke maatregelen werden in het verleden genomen? Waarom is het resultaat zo pover? In welke mate vormen de commerciële activiteiten een bedreiging voor een goede openbare dienstverlening?

17.04 **Damien Thiéry** (MR): Madame la ministre, je vais être relativement bref. Je voudrais revenir sur la problématique dont je vous ai déjà parlé le 3 mai dernier.

Je ne doute pas que pour un groupe tel que la SNCB, il est nécessaire de bénéficier du support d'experts externes. Le problème réside dans le montant des sommes engagées. J'avais déjà évoqué un certain montant. On sait que 38 millions d'euros ont été cités pour de la consultance externe pour ICTRA. J'avais parlé d'un montant horaire de 200 euros; après vérification, il s'avère qu'il s'agit de plus de 250 euros. Cela représente annuellement plus de 230 000 euros.

Je me suis livré à un calcul très simple qui montre que ces 230 000 euros annuels représentent environ

920 heures et donc 25 jours de travail, c'est-à-dire un peu plus d'un mois, soit pas moins de 21 000 euros mensuels de salaire, ce qui me semble énorme dans la mesure où c'est à charge d'ICTRA et donc des deniers publics.

Par ailleurs, j'ai pu constater qu'ICTRA faisait bien partie de la SNCB Holding mais que la filiale concernée serait Syntigo qui collabore avec ICTRA.

En conséquence, madame la ministre, pouvez-vous me confirmer les chiffres que j'ai avancés de 230 000 euros annuels? Ces chiffres peuvent-ils être vérifiés?

Qu'en est-il exactement du statut de la filiale Syntigo? En définitive, s'il s'avère qu'elle collabore avec ICTRA, c'est bien Syntigo qui utilise les deniers publics pour payer ces experts.

17.05 Minister **Inge Vervotte**: Voor de cijfers verwijs ik naar mijn uiteenzetting in de plenaire vergadering; ik heb daar reeds gepoogd een beetje zicht te geven op de cijfers.

Hetgeen misschien belangrijk is om te blijven onthouden, is onze doelstelling om tegen 2012 de schuld te stabiliseren. In de plenaire vergadering heb ik dit niet gedaan, maar ik moet daarvoor verwijzen naar het financiële herstelplan, dat op 21 mei 2010 door de raad van bestuur van de NMBS werd goedgekeurd. De grote lijnen hiervan zijn maatregelen voor de sector ander reizigersvervoer, besparingsmaatregelen voor de sectoren corporate en reizigersvervoer. Een belangrijke component van het plan was uiteraard ook de herstructurering van de vrachtactiviteit.

De geconsolideerde cijfers geven het meest getrouwe beeld van de economische en financiële situatie van de NMBS-Groep. Die cijfers zullen publiek gemaakt worden in de loop van de maand mei, na de raad van bestuur van de NMBS-Holding, die de rekeningen zal hebben vastgesteld. Daarna worden de geconsolideerde resultaten ter goedkeuring voorgelegd aan de algemene vergadering van aandeelhouders van de NMBS-Holding, die dit jaar plaatsvindt op 31 mei.

Op 31 december 2005 bedroeg de totale schuld van de NMBS-Groep 2,057 miljoen euro. De verbetering van de ebitda van 2005 tot 2007 en de door de NMBS-Holding gerealiseerde kapitaalsverhoging bij de NMBS voor een totaalbedrag van 510 miljoen euro hebben in de eerste fase een gunstige evolutie van de financiële toestand van de NMBS mogelijk gemaakt. In 2007 lieten de in alle activiteitensectoren door de NMBS bereikte financiële resultaten toe een positieve evolutie van zowel het resultaat als de cashpositie in het vooruitzicht te stellen, wat ook werd weergegeven door een door de raad van bestuur goedgekeurd plan 2008-2012.

In de beheerscontracten heb ik gevraagd aan de NMBS-Groep om de schuld te stabiliseren, maar we werden geconfronteerd met de economische crisis. Tussen die datum en 31 december 2009 is de positie met 365,8 miljoen euro verslechterd. De stijgende energiekosten hadden ook hun impact. Vorig jaar heb ik opnieuw aan de NMBS-Groep gevraagd te zorgen voor een schuldstabilisatie, vandaar de studie van de groep in samenwerking met Boston Consulting Group.

Ondanks de tegenvallende stiptheid heeft het binnenlandse reizigersvervoer nieuwe klanten kunnen aantrekken, plus 2,4 %. De kostenbeheersing blijft een prioriteit voor die activiteitssector. Er wordt nu voornamelijk aan de zijde van de kosten gewerkt.

Ik zal de prioriteiten die ik vooropgesteld heb, niet herhalen. Ik verwijs naar mijn antwoord in de plenaire vergadering.

De sectorrekeningen van Cargo werden voorgelegd aan de raad van bestuur op 6 mei. Het goederenvervoer realiseerde in 2010 een omzet van 293,4 miljoen euro, een toename met 10 % tegenover 2009. De ebitda voor het goederenvervoer bedroegen –73 miljoen euro in de sectorrekeningen, een verbetering met 59 miljoen euro. Er moet wel genoteerd worden dat de nieuwe dochteronderneming NMBS Logistics NV opereert in een commerciële omgeving met de daaraan verbonden noodzakelijke beperkingen qua informatie, die publiek gemaakt kan worden. De herstructurering van de vrachtactiviteit gaat intussen ook voort.

Gelet op de belangrijke financiële middelen die hierin werden geïnvesteerd, de Europese goedkeuring van het plan, de staatshulp en de vereiste strikte naleving ervan en een consequent strategisch plan zijn een

aantal van die voorwaarden voor herstel verzameld. Er wordt evenwel vastgesteld dat de herstructurering een zeer moeilijke oefening blijft. De concretisering van de maatregelen opgenomen in het sociaal plan van november 2010, is nog steeds bezig in een werkgroep en de hervatting van de goederenvervoer is slechter dan verwacht. De herstructurering van de vrachtactiviteit en de filialisering hebben precies als doel om de openbare dienst zoveel mogelijk af te schermen van commerciële activiteit. Vandaar ook dat er sectorrekeningen worden opgesteld – wat vroeger niet het geval was – die ook gecontroleerd worden door het College van commissarissen.

Les frais de consultance consistent, pour chacune des entités du groupe ferroviaire, en deux aspects: d'une part, les services informatiques délivrés par ICTRA, le service informatique de la SNCB Holding, et, d'autre part, des charges de consultance propres externes.

Les chiffres de 2010 ont été revus par rapport au tableau présenté au conseil d'administration de la SNCB Holding le 13 mai 2011. En effet, Infrabel a constaté une erreur d'encodage comptable dans son compte 6153 (consultance externe) et a revu le montant de ce compte à 20,2 millions d'euros. Par conséquent, l'augmentation totale des frais de consultance pour le groupe en 2010 s'élève à 26,2 millions d'euros, et non à 58 millions, pour atteindre un total de 187,25 millions d'euros.

La part des services informatiques atteint 118 millions pour le groupe, soit 63 % de ce total. Il s'agit principalement des prestations informatiques d'ICTRA pour des activités d'exploitation, des études et des projets. Le développement du système ERP y occupe une part non négligeable.

Les 38 millions d'euros que vous citez dans votre question représentent le montant des services informatiques d'ICTRA prestés pour la SNCB Holding. Cela mis à part, ICTRA preste également des services pour Infrabel pour un montant de 20 millions d'euros, pour la SNCB à concurrence de 35 millions d'euros et pour des services informatiques non affectés mais en grande partie liés à des prestations effectuées au bénéfice d'Infrabel et de la SNCB à concurrence de 12 millions d'euros. De par l'introduction simultanée de SAP et des nouveaux contrats intragroupe SLA, certaines prestations réalisées n'ont pas pu leur être facturées.

Entre 2009 et 2010, un changement de norme comptable vers l'IFRS a eu lieu. Beaucoup de projets et d'études de faisabilité d'adaptations informatiques qui étaient repris en investissements en 2009 sont désormais comptabilisés en charges d'exploitation. Cet élément va probablement expliquer toutes les variations, voire plus, mais reste difficile à calculer précisément. Pour avoir une idée de l'ordre de grandeur, il faut signaler qu'en 2010, afin de couvrir cet impact de l'IFRS, un montant de 60,8 millions d'euros a été transvasé de la dotation d'investissement vers la dotation d'exploitation.

Dans la réponse à la question parlementaire n° 3443 que vous avez déposée sur l'engagement des consultants par ICTRA, j'ai répondu le 3 mai dernier: "En 2010, la société a adopté un plan d'économies destiné à réduire le nombre de consultants et leur coût journalier. Ce plan a été lancé dans le courant du deuxième semestre 2010, notamment à la suite du diagnostic posé par Boston Consulting Group sur la situation financière du groupe. Il a sorti ses premiers effets dès le dernier trimestre 2010, mais particulièrement au cours du premier trimestre 2011, durant lequel le nombre de consultants a diminué de plus de 100 équivalents temps plein par rapport au premier trimestre 2010. Pour 2011, les budgets de consultance prévus pour le groupe sont en nette baisse par rapport à la réalité en 2010 et 2009 et s'élèvent à 125 millions d'euros."

La SNCB Holding confirme formellement qu'aucun consultant ICTRA ne dépasse le tarif horaire facturé de 250 euros. Nous pouvons également préciser que les consultants dont le tarif s'approche de ce niveau sont en nombre très limité. Il s'agit en l'occurrence de personnes à très hautes qualifications dont les prestations effectives dépassent largement le nombre d'heures facturées.

Je dois avouer qu'une erreur s'est glissée dans le texte de ma réponse du 3 mai. ICTRA est un service de la SNCB Holding et Syntigo est une filiale de droit privé de la SNCB Holding, qui fournit au Groupe SNCB et à d'autres clients privés externes des services informatiques. Syntigo ne reçoit aucune dotation publique.

Les services informatiques prestés par Syntigo pour la SNCB Holding, SNCB et Infrabel sont facturés à cette dernière comme toute autre prestation d'un fournisseur de services informatiques.

17.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik houd het kort, omdat wij het debat later ten

gronde zullen voeren.

Mevrouw de minister, ik meen dat de cijfers vrij duidelijk zijn en in elk geval verontrustend, hoewel ze toch in de lijn liggen van het financieel herstelplan dat in 2010 werd voorgesteld.

Het moet voor alle betrokken partijen duidelijk zijn dat verdere herstructurering en gezondmaking van het bedrijf prioritair zijn. Dit zal wellicht niet met stakingen worden gerealiseerd. Ik hoop dus dat men in goed overleg tot resultaten kan komen.

17.07 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij volmondig aan bij collega Van den Bergh dat wij daarover verder zullen praten.

Gezien de cijfers moet de herstructurering worden doorgevoerd, want anders vrees ik dat er uiteindelijk niets meer moet worden geherstructureerd.

17.08 Damien Thiéry (MR): Votre réponse me permet de souligner toute l'importance du travail parlementaire. En effet, on constate parfois qu'une erreur s'est glissée ici ou là, comme dans le montant initialement alloué en 2010.

J'entends qu'une diminution est prévue en 2011; on se dirige vers un montant de 125 000 euros. Honnêtement, je pense qu'il était temps d'accorder une attention particulière à cette gestion. Vous le faites et je vous en remercie.

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

18 Questions jointes de

- **Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un éventuel arrêt à Liège d'une ligne Francfort-Londres que créerait la Deutsche Bahn en 2013" (n° 4047)**

- **M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne Francfort-Londres de la Deutsche Bahn" (n° 4867)**

18 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een eventuele halte in Luik van de treinen op de verbinding Frankfurt-Londen die Deutsche Bahn in 2013 zou creëren" (nr. 4047)**

- **de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijn Frankfurt-Londen van Deutsche Bahn" (nr. 4867)**

18.01 Linda Musin (PS): Madame la ministre, en 2013, la Deutsche Bahn, équivalent allemand de la SNCB, envisage l'ouverture d'une ligne rapide entre les deux capitales boursières Francfort et Londres qui concurrencerait les lignes aériennes.

La question d'un arrêt à Aix-la-Chapelle ne serait pas encore tranchée, tandis que celle d'un arrêt à Liège n'est même pas en discussion. Nous savons que le dossier avance rapidement. La Deutsche Bahn a été la première à avoir fait acte de candidature à la suite de la libéralisation du tunnel sous la Manche. Auparavant, ce dernier ne pouvait être utilisé que par la société Eurotunnel et ses Eurostar.

L'absence d'arrêt à Liège serait évidemment une catastrophe économique pour la région, surtout si Aix devient sa concurrente sur la carte de la grande vitesse. Pourtant, Liège, située à distance égale de Cologne et Bruxelles, apparaît comme un arrêt tout indiqué sur cette ligne. Par ailleurs, les normes de sécurité très strictes qui sont exigées pour la traversée du tunnel sous la Manche sont parfaitement envisageables à Liège.

Madame la ministre, ce dossier est essentiel pour la région. Les Liégeois ne s'y sont pas trompés, puisqu'une pétition a recueilli plus de 10 000 signatures. Par ailleurs, un front commun politique s'est réuni vendredi. Ce combat des forces vives liégeoises n'est pas neuf, puisqu'il remonte au baron Pierre Clerdent. Il s'agissait, à l'époque, de faire s'arrêter à Liège les TGV nous reliant à l'Allemagne. Depuis, nous savons qu'on a investi près d'un demi-milliard d'euros dans la construction de la gare Calatrava, dont la vocation est internationale. Elle accueille déjà la ligne Francfort-Paris. C'est pour de tels trains que la gare existe.

C'est pourquoi priver Liège d'un arrêt sur le trajet Francfort-Londres serait perçu comme un précédent fâcheux, d'autant plus qu'il faudrait compter avec la concurrence d'Aix. J'ajoute que Liège est candidate à l'organisation de l'Exposition internationale de 2017, avec le soutien officiel du gouvernement belge. Une liaison ferroviaire avec les grandes métropoles européennes constituerait un atout certain.

Madame la ministre, ce dossier étant essentiel pour la Région liégeoise, quelle stratégie est ou sera mise en œuvre pour qu'un arrêt soit prévu à Liège? Quelle est la position du gouvernement fédéral à ce sujet? Compte-t-il appuyer cette demande auprès de la Deutsche Bahn? Ce serait, bien sûr, un signal fort et déterminant.

18.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel mijn vraag over hetzelfde onderwerp vanuit een enigszins andere invalshoek.

Het Duitse spoorbedrijf Deutsche Bahn wil vanaf 2013 reguliere diensten gaan onderhouden door de kanaaltunnel van Londen naar Frankfurt en Amsterdam. DB wil dagelijks drie diensten uitvoeren die ook de stations van Brussel, Keulen en Rotterdam aan zullen doen. Het Duitse spoorbedrijf moet nog wel toestemming van de autoriteiten in verband met de veiligheidseisen krijgen, maar volgens DB zal dat lukken.

Tot nu toe is Eurostar Group, een gezamenlijke onderneming van de Franse, Belgische en Britse spoorwegen, de enige exploitant van passagierstreinen in de tunnel met de Eurostardiensten.

Volgens Eurotunnel, de exploitant van de tunnel, is er nog voldoende capaciteit voor andere dienstverleners. De treinen van DB zullen vanuit Londen vertrekken richting Brussel en daar worden gesplitst. De helft van de trein gaat dan via Rotterdam naar Amsterdam, de andere helft via Keulen naar Frankfurt.

De reis tussen Londen en Amsterdam gaat naar verwachting ongeveer vier uur duren, naar Frankfurt vijf uur.

Mevrouw de minister, zult u er rechtstreeks bij DB of via de NMBS voor pleiten dat deze spoorlijnverbinding ook langs Brussels Airport zal verlopen? Zo neen, waarom niet? Zo ja, hoe zult u dat doen? Misschien hebt u dat al gedaan en kunt u daar enige toelichting bij geven.

Ik hoop alvast dat u geen gelijkaardig standpunt als met het FYRA zult aannemen door erop te wijzen dat de infrastructuur onvoldoende is om in een dergelijk aanbod te voorzien.

18.03 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zit hier opnieuw mee verveeld omdat ik in deze totaal onmachtig ben. Ik ben niet bevoegd. Dat is het vervelende aan zulke aangelegenheden.

J'apprends via la SNCB que la Deutsche Bahn envisage de faire rouler un train ICE entre Francfort et Londres à partir de 2013, à raison de trois fréquences par jour. Elle n'a pas encore communiqué son plan de transport. L'arrêt en gare d'Aachen n'est donc nullement garanti.

Comme vous le savez, dans le cadre de la législation européenne, le marché du transport de voyageurs en trafic international est libéralisé depuis début 2010. Cela implique que chaque opérateur ferroviaire est autorisé à demander une licence d'opérateur dans le pays européen qu'il souhaite. Dès qu'il a cette licence, il peut demander des sillons et une autorisation pour son matériel et son personnel de train dans le pays qu'il souhaite. C'est ce que la Deutsche Bahn fait dans le cadre d'une future desserte Francfort-Londres.

Comme ministre de tutelle de la SNCB pour le service public, je n'ai aucune connaissance des intentions des opérateurs étrangers. Je comprends que des dessertes directes Liège-Londres seraient intéressantes pour la région mais je n'ai aucun pouvoir d'exiger quoi que ce soit ou d'intervenir dans ce dossier dont je crois que tout le monde comprend l'intérêt. Nous espérons donc que les décisions qui seront prises nous seront favorables mais je n'ai aucune possibilité d'intervention dans quelque sens que ce soit.

18.04 Linda Musin (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse même si vous dites être totalement impuissante et n'avoir aucune compétence en la matière.

Dans la mesure où il s'agit d'un dossier réellement important pour l'avenir de toute une région qui a reçu plus d'un demi-milliard d'euros pour que la gare Calatrava puisse avoir une vocation internationale, j'imagine que vous pourriez entrer en contact avec vos homologues allemands afin de voir ce qui pourrait être fait. En effet, la Deutsche Bahn étant l'équivalent allemand de la SNCB, des contacts doivent être possibles.

Certes, il y a libéralisation, mais cela ne devrait pas empêcher de conserver une certaine logique sur le plan économique. Comme je l'ai déjà dit, vu les investissements très importants qui ont été consentis pour que la gare de Liège puisse avoir une vocation internationale, il serait regrettable qu'un suivi ne soit pas assuré et que, ce faisant, l'argent investi dans le cadre de l'Euregio l'ait été à perte.

Madame la ministre, le gouvernement belge ne pourrait-il pas prendre contact avec le gouvernement allemand pour voir ce qui peut être fait en la matière afin de tenir compte des investissements belges consentis en région liégeoise?

18.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik bedank de minister voor haar antwoord. Ik begrijp dat zij inzake de vrijheid van ondernemen en wat daarbij hoort in verband met het verkrijgen van een licentie door DB om die lijn te exploiteren, het haar of anderen in België niet toekomt om verplichtingen op te leggen om in dit of dat station te stoppen. Ik vermoed echter dat er toch contacten zijn met Deutsche Bahn of met, zoals mevrouw Musin heeft gezegd, uw collega in Duitsland zodat er een pleidooi kan worden gehouden en om die verzuchtingen over te brengen om mevrouw Musin en Luik een plezier te doen en om iedereen een plezier te doen met het station van Brussels Airport.

Ik denk niet dat u daarmee uw bevoegdheid zou overschrijden of uw boekje te buiten gaan. Eventueel kunnen de NMBS zelf of Infrabel via hun contacten die suggestie en die vraag die wel degelijk leeft, overbrengen. Op dat vlak kunt u zeker nog een rol spelen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 4048 van de heer Devin wordt uitgesteld.

De samengevoegde vragen nr. 4049 van de heer Devin en nr. 4075 van mevrouw Burgeon worden uitgesteld.

19 Questions jointes de

- M. **Éric Thiébaud** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le programme HASTUS-Rail" (n° 4106)
- M. **André Frédéric** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le programme HASTUS-Rail" (n° 4127)
- M. **Christophe Bastin** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le programme HASTUS-Rail" (n° 4133)
- M. **Steven Vandeput** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau logiciel visant à harmoniser les horaires de travail des accompagnateurs de train" (n° 4134)
- M. **Tanguy Veys** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le programme HASTUS-Rail" (n° 4866)

19 Samengevoegde vragen van

- de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het programma HASTUS-Rail" (nr. 4106)
- de heer **André Frédéric** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het programma HASTUS-Rail" (nr. 4127)
- de heer **Christophe Bastin** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het programma HASTUS-Rail" (nr. 4133)
- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe softwareprogramma om de werkschema's van de treinbegeleiders te harmoniseren" (nr. 4134)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het programma HASTUS-Rail" (nr. 4866)

19.01 André Frédéric (PS): Madame la ministre, ces informations parues dans la presse remontent au 19 avril. Nous avons donc un retard commun. Articles et informations télévisées mettent en évidence la volonté de la SNCB d'harmoniser la planification des accompagnateurs de train.

La forme suscite un certain nombre de questions. L'harmonisation de la concertation sociale devrait, à mon avis, être la priorité de la SNCB puisque, manifestement, aucune concertation n'a été mise en œuvre. On pourrait donc comparer cette situation avec l'arrivée du "géoroute du rail", sans concertation. Je m'interroge

souvent à cet égard.

Ces dernières années ont été qualifiées de sombres pour la SNCB: ponctualité catastrophique et navetteurs voyageant dans de mauvaises conditions. Une seule chose positive ressort des sondages: le personnel. Et voilà que l'on annonce pour ce personnel, principalement pour les accompagnateurs de train qui échappent, en général, à la mauvaise humeur des usagers, une "harmonisation de la planification de leur travail".

J'ai du mal à imaginer, madame la ministre, comment un logiciel va "harmoniser" ce que les accompagnateurs rencontrent comme situations différentes au cours d'une journée. À l'instar de ce qui a été établi à bpost, ces agents disposeront-ils désormais d'un temps limité pour sourire, par exemple, dix secondes par navetteur? L'accompagnateur aura-t-il, dans sa journée de travail préprogrammée, 25 secondes pour se rendre aux toilettes? Vous savez, madame la ministre qu'en 25 secondes, c'est impossible!

Au-delà de la description plus complète de ce fameux programme, je souhaiterais vous interroger sur l'absence de concertation sociale dans ce dossier. Est-il normal, dans la situation difficile que vit la SNCB, qu'une telle modification ait lieu sans concertation et soit discutée via la presse?

Pouvez-vous nous assurer que la mise en oeuvre de ce programme aura désormais lieu en parfaite concertation avec les représentants des travailleurs? La SNCB s'engage-t-elle à limiter l'utilisation de ce logiciel aux seuls accompagnateurs?

Après Buizingen et les recommandations de la commission spéciale sur l'importance d'améliorer et d'alléger les conditions de travail des conducteurs, il est inacceptable que la SNCB rende le métier de conducteur encore plus difficile et stressant.

19.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de NMBS heeft blijkbaar een contract afgesloten met de softwareontwerper Giro, die ook tekende voor de omstrede Georoute van bpost, voor de verbetering van de kwaliteit en de efficiëntie van de treinbegeleiders. Het programma heet HASTUS-Rail en moet in een eerste fase helpen bij de harmonisatie van de planning van het werk van de begeleiders. Die taak ligt nu bij lokale planningsverantwoordelijken.

HASTUS-Rail moet de planning van het werk gevoelig sneller maken, van enkele weken naar enkele uren. De aanpassingen zullen volgens de NMBS geleidelijk aan ingevoerd worden.

Op het moment dat die berichten in eerste instantie in *Le Soir* van 19 april zijn verschenen, reageerden de vakbonden verrast, want die waren ten eerste blijkbaar nog niet op de hoogte van de afsluiting van dat contract en ten tweede nog niet van het feit dat dit programma reeds naast het oude proef draait.

De vakbonden wijzen onder meer op het feit dat het programma van de betrokken softwareontwerper Giro een niet onomstreden reputatie heeft op het moment van zijn invoering bij bpost. Daarnaast wijzen de vakbonden op aspecten zoals de foutenmarge die bij de invoering zou dreigen en het feit dat door de inzet van dergelijke programma's het rendement van de mensen nog meer opgedreven zou worden, terwijl het rendement volgens de vakbonden momenteel al zeer hoog ligt.

Mevrouw de minister, een aantal aspecten zou eens te meer kunnen leiden tot sociale onrust.

Wat is de motivatie om HASTUS-Rail in te voeren? Wat is de motivatie om op deze wijze en aan deze snelheid te werk te gaan? Ik wijs erop dat de sociale partners er niet bij betrokken zijn geweest en dat het programma ingrijpend kan zijn. Waarom werden de vakbonden volgens de persberichten niet tijdig ingelicht?

19.03 Inge Vervotte, ministre: Dans le cadre de la modernisation des outils informatiques de la SNCB, celle-ci acquiert HASTUS-Rail pour faciliter les tâches de planification au sein du service accompagnement des trains. La firme finalement retenue est la firme Giro avec son logiciel HASTUS-Rail.

Le logiciel est déjà utilisé par De Lijn, TEC et par la STIB mais il n'a rien à voir avec d'autres produits cités dans les médias, comme Géoroute de La Poste.

Op dit ogenblik wordt binnen de NMBS de planning van de treinbegeleiders nog met pen en papier uitgevoerd. De bedoeling van de NMBS is dan ook eenvoudigweg met deze software het opstellen van de

planning van de treinbegeleiders gemakkelijker en gebruiksvriendelijker te maken, en niet om het dagelijkse werk van de treinbegeleiders te hervormen.

De huidige arbeidsregelgeving, die natuurlijk de basis is en blijft van het opstellen van de planning, zal integraal in deze software geïntegreerd worden. Er wijzigt dus niets aan de organisatie van het werk van de treinbegeleiders op zich. Hoeveel rendementwinst men zal kunnen boeken door gebruik te maken van het nieuwe programma is nog niet gekend.

De implementatie van de software zal geleidelijk verlopen, in dialoog met het personeel. Als alle testen goed verlopen, zal deze software vanaf de nieuwe dienstregeling in december 2011 een jaar lang in dubbel met de huidige werkwijze voor de planning worden gebruikt, om geen fouten te hebben.

Inzake de projectplanning werd er op een infovergadering met de vakbonden een communicatie voor alle betrokkenen gepland. Deze vergadering heeft ondertussen plaatsgevonden.

À terme, chacun, la SNCB comme le personnel, devrait y gagner grâce à la souplesse qu'offre le logiciel.

De invoering van deze software heeft tot op heden geen aanleiding gegeven tot vakbondsacties. Het grootste gedeelte was dus op basis van een aantal misverstanden omdat ten onrechte een aantal linken werd gemaakt met dit programma.

19.04 André Frédéric (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour les informations techniques et la mise en œuvre de cette nouvelle organisation de planification. Tout le monde semble rassuré.

Je voudrais simplement insister comme je l'ai fait tout à l'heure. Il est dommage qu'il faille chaque fois revenir sur des questions comme celles-ci. Cela peut paraître fatigant. Si avant de laisser partir des informations (d'une façon ou d'une autre), la SNCB organisait l'information du personnel et la concertation sociale, on gagnerait tous du temps et de l'efficacité. On éviterait peut-être une série de mouvements que les navetteurs subissent au quotidien, parfois avec difficultés. C'est le seul moyen d'expression des travailleurs, mais il est parfois contesté et mal compris.

Il s'agit une nouvelle fois d'un quiproquo car l'information se donne au JT et non là où elle doit, selon moi, être donnée.

19.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor de verduidelijking.

Eén belangrijke les moeten wij uit het verhaal trekken, wat ook uit andere dossiers blijkt. Dat is met name dat de NMBS misschien maar eens werk moet maken van snelle, eenduidige en directe communicatie. Ook hier betreft het immers een verhaal dat een eigen leven begint te leiden en voor de nodige onrust en het nodige ongenoegen zorgt.

Er is blijkbaar wel een vergadering geweest. Er is echter natuurlijk eerst een lek naar de pers, waarop de vakbonden vervolgens reageren. Eens te meer zit het spel op de wagen. Het gevolg is dat wij in 2011 reeds zestien stakingen hebben meegemaakt, wat ongeveer één staking per drie weken betekent. Een dergelijk getal is niet direct een systematiek die wij in de toekomst nog willen zien.

De **voorzitter:** Mevrouw Vervotte, u wil nog reageren.

19.06 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, volgens mijn informatie zou de informatie veeleer aan de mensen zijn gegeven. Het is ook niet de NMBS die zelf de informatie aan de pers heeft gegeven.

Je peux encore le vérifier. Mais, apparemment, on me dit que les gens ont d'abord reçu les informations et qu'il y en a eu des échos dans un journal ou plusieurs après un certain temps.

Het is niet zo dat men zou hebben nagelaten de mensen te informeren.

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

De **voorzitter:** De vraag van de heer Bastin wordt uitgesteld.

20 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het IP-protocol, versie 6" (nr. 4108)

20 Question de M. Peter Dedecker à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le protocole IP, version 6" (n° 4108)

20.01 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de voorzitter, dit is een vraag die eens niet handelt over de NMBS maar over het IP-protocol, versie 6.

Wereldwijd wordt voor communicatie over het internet gebruik gemaakt van een IP-protocol, meer bepaald versie 4. Versie 4 laat slechts een beperkt aantal adressen toe en dus ook een beperkt aantal apparaten, namelijk 4,2 miljard. Ondertussen is de voorraad in het internationaal centrum voor IP opgebruikt. Zelfs de Aziatische beheerder van IP-adressen heeft sinds kort geen voorraad meer.

Dit wil zeggen dat nieuwe toestellen in Azië worden aangesloten en geen gebruik maken van IPv4, maar wel van IPv6. Onze gebruikers van IPv4 kunnen daardoor niet meer worden verbonden met de Aziatische toestellen. Dit zorgt ervoor dat de beheerders van e-commerce websites daardoor in de problemen komen.

Ik heb hierover een aantal vragen gesteld aan onder meer uw collega Van Quickenborne. Een aantal elementen hadden echter meer specifiek betrekking op Belgacom als overheidsbedrijf. Het probleem is het volgende. Het uitblijven van een snelle overstap naar IPv6 kan nefast zijn voor onze positie inzake innovatie voor de groei van het internet in ons land. De lapmiddeltjes die nu worden toegepast zoals adresretranslaties zijn uit den boze want dit levert allerlei problemen op voor onder meer voice over IP en telewerken.

Wij moeten die doorbraak naar IPv6 dus effectief maken. Het probleem is dat dit een beetje het verhaal is van de kip of het ei. Hosters wachten tot er voldoende operatoren zijn overgestapt anders is er niemand om te bedienen. De operatoren zelf zien niet meteen de winst in van een dergelijke overstap want er zijn momenteel nog geen klanten die erom vragen.

Ik denk dat wij een breekijzer nodig hebben om die vicieuze cirkel te doorbreken. Misschien kan Belgacom, als overheidsbedrijf dat toch nog een aantal maatschappelijke waarden te verdedigen heeft, hierin een zekere rol spelen.

Is Belgacom vandaag al in staat om doorgaand internationaal IPv6-verkeer via haar dochter Belgacom ICS, International Carrier Services, te behandelen?

Heeft Belgacom al proefprojecten uitgevoerd met betrekking tot de uitrol van IPv6 bij professionele of residentiële klanten, al dan niet gecombineerd met IPv4?

Is er een IPv6-aanbod voor professionele of residentiële klanten bij Belgacom?

In hoeverre is Belgacom voorbereid op de migratie naar IPv6?

In hoeverre bent u het met mij eens dat Belgacom, nog altijd een overheidsbedrijf met een maatschappelijke rol, onze positie inzake innovatie en groei van het internet en IT in het algemeen dient te versterken en haar verantwoordelijkheid dient op te nemen om IPv6 werkelijkheid te maken in ons land?

20.02 Minister Inge Vervotte: Belgacom verzekert mij dat het zal zorgen voor oplossingen zodat zowel de groei op de residentiële markt als de professionele markt niet in het gedrang komt. Tegelijk is het belangrijk om te werken aan een langetermijnoplossing op basis van het IPv6-protocol dat een nagenoeg onuitputbaar aantal adressen biedt.

Belgacom is zich zeer sterk bewust van deze evolutie en bereidt zich dan ook voor om de toegang tot IPv6 geleidelijk en tijdig mogelijk te maken voor haar klanten. Het is belangrijk dat bedrijven nu al de nodige aandacht besteden aan de IPv6-integratie in hun IT-systemen omdat het heel complex is en een goede voorbereiding vraagt. Het netwerk van het BICS, Belgacom International Carrier Services, ondersteunt al een aantal jaren IPv6 en wisselt IPv6-verkeer uit met verschillende andere netwerken. Ook het basisnetwerk van Belgacom ondersteunt nu al IPv6.

Belgacom treft de nodige voorbereidingen om de overgang naar het nieuwe IPv6-nummeringssysteem voor

haar klanten vlot te laten verlopen. Sinds 2006 test Belgacom IPv6. Vandaag loopt een aantal projecten om de producten en de diensten die haar klanten gebruiken met IPv6 compatibel te maken.

Belgacom heeft al een aantal succesvolle IPv6-proefprojecten gedaan met professionele klanten in combinatie met IPv4 met een technologie die *dual stack* heet.

Wat betreft de residentiële klanten en IPv6, beseffen consumenten vaak niet dat ook gsm's, televisies of nu zelfs auto's een IP-adres nodig hebben. Om de uitputting van de huidige voorraad IPv4-adressen op te vangen, test Belgacom een aantal technische oplossingen, zodat de gebruikers toegang krijgen tot het internet ondanks het tekort aan IPv4-adressen en zo goed als niets zullen merken van de overgang naar IPv6.

Deze oplossingen zullen toelaten om nieuwe klanten aan te sluiten en het netwerk te laten groeien zonder nood aan bijkomende IPv4-adressen.

Professionele klanten van Belgacom hoeven zich geen zorgen te maken. Belgacom zal nog tot 2015 IPv4-adressen aan haar professionele klanten kunnen toekennen. Zij zullen de IPv4-adressen zeker tot in 2020 kunnen gebruiken.

Belgacom zal op basis van de lopende proefprojecten met IPv6 vanaf 2012 een aanbod uitwerken voor IPv6 in combinatie met IPv4 onder de *dual stack*.

Het is niettemin belangrijk dat bedrijven nu al de nodige aandacht besteden aan de IPv6-integratie in hun IT-systemen omdat het heel complex is en een goede voorbereiding vraagt.

Verder lopen binnen Belgacom momenteel verschillende projecten om de toegangslijnen alsook de eindapparatuur voor zowel residentiële als professionele klanten klaar en compatibel te maken voor IPv6. De bedoeling is dat deze projecten vanaf 2012 zullen worden opgeleverd.

Belgacom zal ervoor zorgen dat de groei op de groeimarkten internet, vast en mobiel internet voor residentiële klanten, onverstoord kan doorgaan. Belgacom zal aldus deze groeimarkten blijven voorzien van de nodige adresruimte, naast de vele inspanningen die het levert om aan haar klanten innovatieve oplossingen te bieden.

Het is, mijns inziens, niet zo dat Belgacom als overheidsbedrijf hierin alleen een rol heeft te spelen. Belgacom moet hierin een belangrijke rol spelen, maar ik vind ook dat aantrekkelijke oplossingen en telecommunicatie als concurrentiële troef van de Belgische economie een zaak voor de hele sector is.

Met betrekking tot de zesde en zevende vragen, meldt men mij dat de heer Vincent Van Quickenborne u reeds een antwoord heeft gegeven. Aangezien ik een en ondeelbaar ben met de heer Schoupe, ben ik dat ook met de heer Van Quickenborne.

De **voorzitter**: Mijnheer Dedecker, u merkt dat de regering een en ondeelbaar is.

20.03 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dat is fantastisch om te horen.

U zegt dat de hele sector hierin verantwoordelijkheid heeft. Dat is een feit, maar omdat alle onderdelen van de sector, zowel de providers als de hosters, op elkaar zitten te wachten – ze hebben het interne netwerk vaak al klaargemaakt maar zijn nog niet met de publieke uitrol van start gegaan – is er iemand nodig die als eerste de stekker insteekt. Vandaar de vraag of dit niet een ideale taak voor Belgacom is?

Ik ben blij dat er vanaf 2012 een echt aanbod van IPv6 of dual IPv6/v4 zal zijn. Dat zal die technische oplossingen voor meer toestellen op het net zeker overbodig maken, want dat zijn momenteel niet de meest toekomstgerichte oplossingen. Dat zijn hopelijk tijdelijke oplossingen tot 2012 als wij echt stappen vooruit kunnen zetten.

Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

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

21 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinaanbod in het weekend en het kusttoerisme" (nr. 4142)

21 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la desserte ferroviaire pendant le week-end et le tourisme à la côte" (n° 4142)

21.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, het gaat om een bijkomend aanbod voor weekendtreinen en kusttreinen. Dat kan zelfs rendabel zijn in het kader van het zoeken naar bijkomende inkomsten: vele mensen staan te drummen op het perron of op de trein waar zij geen plaats meer vinden. Ik heb zelf enkele malen de proef op de som genomen en ben terug naar huis gereden, want op zo'n trein stap ik niet op.

In het verleden noemde u dit onmogelijk omdat het materieel in het weekend minder ingezet kan worden. Hoeveel materieel wordt er dan in het weekend effectief minder ingezet dan in de week? Zijn er concrete tellingen aangaande de bezetting van bepaalde weekendtreinen? Kunnen daar conclusies uit getrokken worden? Kan de capaciteit, zeker en vast naar de kust met dit mooie weer, toch verhoogd worden? Welke ingrepen zijn daar voor nodig? Wat is het percentage van toestellen die in het weekend gereinigd en/of hersteld worden?

21.02 Minister Inge Vervotte: Op een weekenddag wordt 55 % van de materieelkilometers gereden die op een gewone weekdag worden geproduceerd. NMBS-Mobility baseert zich zowel op de jaarlijkse oktobertellingen als op de bezettingscijfers ingevoerd door de treinbegeleiders om het aantal benodigde zitplaatsen door te geven aan NMBS-Technics dat in het materieel voorziet. De meeste IC-verbindingen naar de kust rijden reeds in hun maximale samenstelling. Voor de treinen naar de kust wordt er in de mate van het mogelijke in versterkingen voorzien tijdens de vakantieperiodes of wanneer er mooi weer voorspeld is, met versterking van de treinen zelf en inzet van toeristentreinen.

De capaciteit naar de kust kan in de toekomst verhoogd worden door een maximale inzet van dubbeldekmaterieel, voornamelijk bij mooi weer, wat nu al meer en meer gebeurt, maar ook door infrastructuurwerken die de ontvangst van treinen met een grotere samenstelling toelaten en door elektrificatie van lijnen waarop momenteel geen dubbeldekmaterieel kan rijden.

In het weekend wordt 5 tot 10 % van het reizigersmaterieel hersteld en 50 % wordt gereinigd.

21.03 David Geerts (sp.a): Als ik bijvoorbeeld zie dat in Blankenberge slechts een trein per uur aankomt, dan meen ik dat er daar nog meer treinen kunnen aankomen en vertrekken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ingebruikname van de DESIRO's" (nr. 4143)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragings bij de levering en ingebruikneming van de Desiromotorstellen die in 2008 door de NMBS werden besteld" (nr. 4807)

22 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en service des rames DESIRO" (n° 4143)

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards à la livraison et à la mise en service des automotrices Desiro commandées en 2008 par la SNCB" (n° 4807)

22.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, collega Bastin heeft vorige week al een deel van mijn vragen gesteld. Hij had zijn vraag eerder ingediend. Ik probeer geen dubbel werk te doen. Ik stel enkel een bijkomende vraag.

U hebt gezegd dat er specifieke opleiding is. Mijn vraag is of er specifieke clausules zijn opgenomen om het vervangingsmateriaal binnen een strikt tijdschema te doen leveren?

(...) Ik had deze vraag eerder ingediend, maar blijkbaar bepaalt een nieuw reglement dat er geen vragen worden toegevoegd en dat de vragen op de agenda van de commissie blijven staan, zolang ze niet gesteld zijn. Vandaar dat ik nu enkel punt 4 van mijn ingediende vraag stel.

Ik leid dat af uit de notulen van de Conferentie van voorzitters. Klopt dat, mevrouw de voorzitter?

De **voorzitter**: Dat is veranderd, omdat er heel veel sprekers zich aansluiten. De termijn is veranderd.

22.02 Medewerker van de minister: Vragen die voor vrijdag ingediend werden, werden eraan toegevoegd.

22.03 Linda Musin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je vais essayer de faire court.

J'en reviens à la SNCB qui a acheté 305 automotrices Desiro Siemens pour un montant de 1,4 milliard d'euros. Les 35 premières livraisons étaient prévues pour 2011. Le rythme de livraison prévu était de 15 voitures par trimestre à partir du printemps 2011 jusqu'à la fin 2016. Il n'y en a que deux à ce jour et aucune nouvelle automotrice n'est inscrite dans les demandes visant à déterminer l'horaire qui devrait être appliqué dès décembre.

Pourtant, l'application d'un nouveau plan de transport, d'une part, et l'arrivée du nouveau matériel roulant commandé en mai 2008, d'autre part, pourront seuls contribuer à améliorer la sécurité, la ponctualité et la capacité; des défis que l'opérateur SNCB tente de relever.

Infrabel confirme qu'aucune Desiro ne fait partie des plans de circulation déposés par l'opérateur SNCB dans la composition de l'horaire 2012.

Madame la ministre, quelles sont les causes des retards dans la livraison et la mise en service des automotrices Desiro?

Quelles sont les prévisions quant à la livraison effective puis à la mise en service de ces automotrices?

22.04 Minister Inge Vervotte: Voor het grootste gedeelte van mijn antwoord verwijs ik naar mijn toelichting tijdens de plenaire vergadering van 19 mei 2011.

In antwoord op de bijkomende vragen deel ik u mede dat voor de ingebruikname van een nieuw materieeltype telkens in een specifieke opleiding voor alle betrokken treinbestuurders is voorzien.

De opleiding duurt vier dagen en omvat een theoretisch en een praktisch gedeelte. Tijdens het praktische gedeelte wordt hoofdzakelijk gefocust op het in dienst stellen en het depanneren. Daartoe wordt een DESIRO-motortoestel ter beschikking gesteld.

Op de vijfde dag vindt via een rit op een lijn een theoretische en praktische evaluatie plaats.

Bij materieelopleidingen wordt nooit een simulator gebruikt. Er is inderdaad in opleidingen voor het werkplaats- en depannagepersoneel voorzien. De basisopleidingen worden door een constructeur aan een werkplaatsverantwoordelijke gegeven, die op zijn beurt de kennis aan het onderhoudspersoneel doorgeeft.

Er werden in het contract met de constructeur clausules opgenomen inzake de levering van wisselstukken voor de herstelling van de trein.

22.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb geen repliek. Het is zes uur.

22.06 Linda Musin (PS): Madame la ministre, je vous remercie.

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

23 Questions jointes de

- **M. David Clarinval à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bureau de poste d'Alle-sur-Semois" (n° 4191)**

- **M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bureau**

de poste d'Alle-sur-Semois" (n° 4241)

23 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het postkantoor te Alle-sur-Semois" (nr. 4191)

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het postkantoor te Alle-sur-Semois" (nr. 4241)

23.01 David Clarinval (MR): Madame la présidente, je vais résumer ma question pour faire gagner quelques minutes à la ministre. Dans la commune de Vresse-sur-Semois, en pleine zone rurale, le seul et unique bureau de poste n'est ouvert que l'après-midi. Quand l'administration communale veut déposer un toutes-boîtes, elle se rend dans son bureau de poste dans lequel on lui dit qu'il fallait venir le matin car on ne peut prendre en compte les toutes-boîtes que le matin. Pour l'administration communale de Vresse et toute autre personne souhaitant déposer un toutes-boîtes, il est impossible de le faire dans la commune. Or nous sommes en zone rurale. La seule possibilité pour l'administration communale de Vresse est de se rendre dans ma commune, à Bièvre, soit 25 kilomètres aller-retour. Pour chaque toutes-boîtes, il faut que l'administration communale se déplace à Bièvre, voire à Bouillon.

Madame la ministre, le Point Poste privé qui peut également vendre des timbres ne peut matériellement organiser la prise en charge des toutes-boîtes. Il y a là manifestement un dysfonctionnement. À l'heure où on cherche à réaliser des économies de gaz à effet de serre et des économies financières, ce dysfonctionnement devrait être résolu. Pourriez-vous régler ce problème? J'imagine que d'autres communes rurales doivent être confrontées à la même situation.

23.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Clarinval, je rappelle tout d'abord que Distripost, l'offre pour envoi toutes-boîtes de bpost, est un produit commercial qui ne relève pas du service universel ou des obligations de service public assignées à l'entreprise. Par conséquent, Distripost n'est pas soumis aux dispositions légales ou réglementaires qui régissent le service postal et il ne relève dès lors pas de la responsabilité ministérielle.

bpost me communique néanmoins que la procédure pour le dépôt d'envois toutes-boîtes locaux stipule que celui-ci doit être effectué dans un centre Mass Post ou dans le bureau de poste local. Dans ce dernier, pour des raisons logistiques, les envois Distripost doivent toujours être déposés en matinée la veille du jour de distribution. Le dépôt avant midi se justifie par la nécessité pour bpost de disposer du temps nécessaire pour acheminer les envois vers le ou les bureaux de distributeurs concernés en vue d'une distribution le lendemain.

Dorénavant, les envois toutes-boîtes locaux peuvent être déposés dans le bureau de poste de la commune voisine de Bièvre mais bpost m'informe toutefois qu'elle a décidé d'une adaptation de l'horaire d'ouverture du bureau de poste de Alle pour permettre l'acceptation d'envois toutes-boîtes locaux. Cette adaptation est prévue dans le courant du mois de juin. Le bureau de Alle sera ouvert le mardi de 9 à 12 h 00, ce qui permettra le dépôt de toutes-boîtes locaux, et les autres jours entre 14 et 17 h 00. Sachant qu'il n'y a que de un à deux dépôts de ce type par mois, bpost pense que cette mesure sera de nature à pouvoir éviter des déplacements importants.

Enfin, l'horaire d'ouverture du bureau postal ne constitue pas une remise en cause du principe du maintien d'un bureau de poste par communes fusionnées. Il n'y a aucune incidence sur le service universel ou sur les missions de service public au guichet.

23.03 David Clarinval (MR): Madame la ministre, je vous remercie ainsi que bpost pour cette mesure d'adaptation. J'espère que si d'autres communes rurales étaient confrontées au problème, elles pourraient obtenir la même réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.05 heures.