

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011

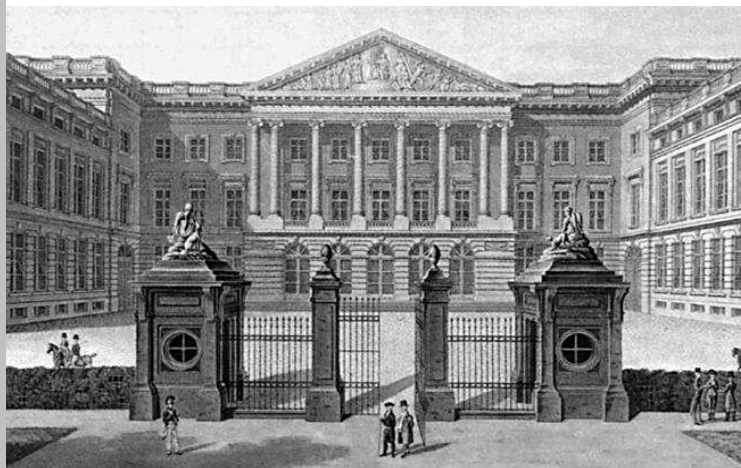
5-81COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 15 juin 2011

Séance du matin

Annales



Belgische Senaat

Gewone zitting 2010-2011

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Woensdag 15 juni 2011

Ochtendvergadering

5-81COM

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire

Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la liaison ferroviaire pour l'aéroport de Zaventem» (n° 5-751).....	6
Demande d'explications de M. Bart Laeremans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le raccordement de l'aéroport de Bruxelles-National au réseau TGV» (n° 5-757)	6
Demande d'explications de M. Huub Broers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la suppression éventuelle de la liaison ferroviaire Bruxelles-Maastricht via Visé» (n° 5-528)	11
Demande d'explications de M. Hassan Bousetta à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'avenir de l'offre SNCB entre Bruxelles, Liège, Visé et Maastricht» (n° 5-870)	11
Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les automates à colis lancés par bpost» (n° 5-724)	14
Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la mobilité des travailleurs frontaliers entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg» (n° 5-754)	16
Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la mobilité des travailleurs frontaliers à temps partiel entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg» (n° 5-755).....	16
Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les informations sur les tarifs transfrontaliers de la SNCB» (n° 5-756).....	18
Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'incident de caténaire survenu sur la ligne Bruxelles-Louvain» (n° 5-787).....	20
Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la validation des tests destinés aux fonctionnaires» (n° 5-791).....	22
Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les critères qui ont conduit au choix de localisation des cabines de signalisation du réseau Infrabel» (n° 5-798).....	24
Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'abandon d'un chantier par Infrabel à Marloie» (n° 5-799).....	28

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de treinverbinding naar de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-751)	6
Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de aansluiting van de luchthaven van Zaventem op het netwerk van hogesnelheidstreinen» (nr. 5-757)	6
Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de eventuele afschaffing van de treinverbinding Brussel-Maastricht via Wezet» (nr. 5-528).....	11
Vraag om uitleg van de heer Hassan Bousetta aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de toekomst van het NMBS-aanbod tussen Brussel, Luik, Wezet en Maastricht» (nr. 5-870).....	11
Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de pakjesautomaten van bpost» (nr. 5-724)	14
Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mobiliteit van de grensarbeiders tussen België en het Groothertogdom Luxemburg» (nr. 5-754).....	16
Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mobiliteit van de deeltijds werkende grensarbeiders tussen België en het Groothertogdom Luxemburg» (nr. 5-755)	16
Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de informatie over de grensoverschrijdende tarieven van de NMBS» (nr. 5-756).....	18
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «een incident met de bovenleiding op de spoorlijn tussen Brussel en Leuven» (nr. 5-787).....	20
Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de validering van tests voor ambtenaren» (nr. 5-791).....	22
Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de criteria op basis waarvan is gekozen op welke plaatsen de seininrichtingen van het Infrabelnet worden geplaatst» (nr. 5-798)	24
Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «een door Infrabel verlaten werf in Marloie» (nr. 5-799)	28

Demande d'explications de M. Frank Boogaerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la nécessité d'une transparence accrue en ce qui concerne les délais prévus par l'administration» (n° 5-806).....29	Vraag om uitleg van de heer Frank Boogaerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de nood aan meer transparantie op het gebied van de door de administraties gehanteerde termijnen» (nr. 5-806)..... 29
Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la disparition du train Benelux» (n° 5-813)32	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het verdwijnen van de Beneluxtrein» (nr. 5-813)32
Demande d'explications de Mme Freya Piryns à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la suppression du train Benelux entre Bruxelles et Amsterdam» (n° 5-915).....32	Vraag om uitleg van mevrouw Freya Piryns aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de afschaffing van de Beneluxtrein tussen Brussel en Amsterdam» (nr. 5-915)..... 32
Demande d'explications de M. Huub Broers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'éventuelle liaison TGV entre Francfort et Londres» (n° 5-821)35	Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mogelijke hst-verbinding tussen Frankfurt en Londen» (nr. 5-821) 35
Demande d'explications de M. Hassan Bousetta à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la liaison ferroviaire entre Francfort et Londres» (n° 5-939).....35	Vraag om uitleg van de heer Hassan Bousetta aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de treinverbinding tussen Frankfurt en Londen» (nr. 5-939)..... 35
Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les liaisons ferroviaires vers Etterbeek» (n° 5-833)37	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de treinverbindingen naar Etterbeek» (nr. 5-833)37
Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la grève spontanée du 8 avril 2011» (n° 5-847)39	Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de spontane staking van 8 april 2011» (nr. 5-847)..... 39
Demande d'explications de M. Philippe Mahoux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la circulation de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg» (n° 5-628).....41	Vraag om uitleg van de heer Philippe Mahoux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het inleggen van kantelbaktreinen op de lijn Brussel-Luxembourg» (nr. 5-628) 41
Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la mise en service du train pendulaire dans la relation Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg–Suisse–Italie» (n° 5-978)41	Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de ingebruikname van een kantelbaktrein op de verbinding Brussel–Luxembourg–Straatsburg–Zwitserland–Italië» (nr. 5-978)..... 41
Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'évolution des comptes du groupe SNCB» (n° 5-850)43	Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de evolutie van de rekeningen van de NMBS Groep» (nr. 5-850)..... 43
Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la situation financière précaire de la SNCB et de la SNCB Logistics» (n° 5-958).....43	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de precaire financiële situatie van de NMBS en NMBS Logistics» (nr. 5-958) 43
Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le gouffre financier à la suite des audits au sein de la SNCB» (n° 5-964)43	Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de financiële put ten gevolge van de audits bij de NMBS» (nr. 5-964)..... 43

<p>Demande d'explications de M. Piet De Bruyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la campagne d'affichage au profit de lignes d'assistance téléphonique menée dans certaines gares de la SNCB» (n° 5-864)50</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'avenir de la gare du Midi» (n° 5-895).....52</p> <p>Demande d'explications de Mme Martine Taelman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la limitation de vitesse prévue dans le tunnel ferroviaire entre Anvers Central et Anvers Luchtbal» (n° 5-910)55</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer Piet De Bruyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de affichecampagne voor hulplijnen in bepaalde NMBS-stations» (nr. 5-864) 50</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de toekomst van het station Brussel-Zuid» (nr. 5-895) 52</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de snelheidsbeperking in de spoorwegtunnel tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Luchtbal» (nr. 5-910)..... 55</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Présidence de M. Frank Vandenbroucke*(La séance est ouverte à 10 h 15.)***Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la liaison ferroviaire pour l'aéroport de Zaventem» (n° 5-751)****Demande d'explications de M. Bart Laeremans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le raccordement de l'aéroport de Bruxelles-National au réseau TGV» (n° 5-757)**

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Fin mars dernier, plusieurs journaux ont annoncé que finalement, la SNCB avait quand même décidé de supprimer huit trains à destination de l'aéroport de Zaventem sur la jonction nord-midi.*

Selon la SNCB, seuls trois trains de pointe continueraient ensuite à circuler entre Bruxelles et l'aéroport. Il s'agit d'une forte diminution, mais la SNCB prétend que l'impact sur les voyageurs est minime.

De plus, je m'interroge quant à l'utilité de cette mesure car la SNCB elle-même reconnaît que le gain en vitesse n'est pas énorme, en précisant toutefois que les petits ruisseaux font les grandes rivières.

À la lumière de ce qui précède et sachant que la SNCB doit encore se prononcer sur la suppression d'une trentaine d'autres trains de pointe, j'aimerais obtenir une réponse à plusieurs questions.

La ministre soutient-elle la décision de la SNCB de supprimer huit trains de pointe entre Bruxelles et la gare de l'aéroport de Zaventem ? En a-t-elle été préalablement informée par la SNCB ?

Que pense la ministre du projet de supprimer des trains sur la jonction nord-midi ? Ce projet correspond-il à la qualité du service rendu par la SNCB tel que décrit à l'article 2 du contrat de gestion 2008-2012 ?

Combien de voyageurs sont-ils concernés par la suppression des trains de pointe ? Quel pourcentage de navetteurs quotidiens représentent-ils ?

La ministre considère-t-elle que la SNCB a suffisamment tenu compte des parties intéressées ? Les associations de voyageurs ou les entreprises de la zone aéroportuaire ont-elles été préalablement interrogées à ce sujet ? En d'autres termes, une étude de faisabilité a-t-elle été effectuée avant l'adoption de cette décision radicale ?

La SNCB s'est-elle concertée avec l'exploitant de l'aéroport et avec les compagnies aériennes ?

Voorzitter: de heer Frank Vandenbroucke*(De vergadering wordt geopend om 10.15 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de treinverbinding naar de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-751)****Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de aansluiting van de luchthaven van Zaventem op het netwerk van hogesnelheidstreinen» (nr. 5-757)**

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – In de week van 30 maart 2011 berichtten meerdere kranten dat de NMBS uiteindelijk toch beslist heeft om acht treinen die door de Brusselse noord-zuidverbinding rijden, af te schaffen. De acht treinen in kwestie hebben alle het station van de luchthaven van Zaventem als eindstopping. Het gaat om 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 in de luchthaven.

Volgens de NMBS zouden er na de afschaffing van die acht piekurtreinen nog drie piekurtreinen tussen Brussel en de luchthaven van Zaventem blijven rijden. Dat is dus een forse daling van het aantal piekurtreinen tussen beide stations. Nochtans zegt de NMBS bij monde van haar woordvoerder dat 'de impact op de reizigers miniem blijft'.

Bovendien vraag ik mij af waarom deze maatregel moest worden genomen, want de NMBS geeft zelf toe dat 'de snelheidswinst niet gigantisch is, maar alle beetjes helpen'.

In het licht daarvan en in de wetenschap dat de NMBS nog gaat beslissen over de afschaffing van een dertigtal andere piekurtreinen, had ik graag antwoord gekregen op volgende vragen.

Steunt de minister de beslissing van de NMBS om de acht piekurtreinen tussen Brussel en het station van de luchthaven van Zaventem af te schaffen? Werd ze er door de NMBS op voorhand over geïnformeerd?

Wat is het standpunt van de minister over het idee om treinen af te schaffen die van de noord-zuidverbinding gebruik maken? Valt dit volgens de minister te rijmen met een goede dienstverlening door de NMBS, zoals beschreven in artikel 2 van de beheersovereenkomst 2008-2012?

Hoeveel reizigers worden getroffen door de afschaffing van de piekurtreinen? Welk percentage van de dagelijkse pendelaars op dit traject vertegenwoordigen zij?

Heeft de NMBS volgens de minister voldoende rekening gehouden met haar stakeholders? Werden reizigersverenigingen of bedrijven uit de regio van de luchthaven hier op voorhand over ondervraagd? Is, met

M. Bart Laeremans (VB). – *Je voudrais tout d'abord exprimer mon mécontentement quant au déroulement des travaux de cette commission. Ma question date du 30 mars et nous sommes le 15 juin ! Elle est toujours d'actualité, mais elle aurait tout aussi bien pu ne plus l'être. Je propose la tenue de séances de questions plus régulières, de façon à ce que les sénateurs puissent exercer leur fonction de contrôle.*

Le 25 mars dernier, lors d'une visite de travail de parlementaires à la compagnie Brussels Airlines, nous avons appris que la SNCB n'aurait pas l'intention de prévoir un arrêt des TGV à l'aéroport national de Zaventem. Ce serait dramatique car cette liaison est essentielle pour la position concurrentielle de l'aéroport national. Une telle décision hypothéquerait l'efficacité et la croissance de l'aéroport qui, à terme, risque même de perdre une importante part de marché au profit de Schiphol et de Charles de Gaulle.

Des études comparatives montrent qu'une réelle concurrence entre les aéroports n'est possible que si l'on dispose de sa propre gare ou liaison TGV, à défaut de quoi les passagers internationaux délaisseront de plus en plus l'aéroport. Entre-temps, Air France et KLM ont fusionné. On dirait que la SNCB, en ne reliant pas Zaventem au réseau TGV, met tout en œuvre pour favoriser la France et les Pays-Bas. On peut presque parler de politique d'obstruction.

Il s'agit d'intentions très curieuses, en totale contradiction avec les engagements du passé. Chaque fois que j'ai interrogé les ministres Anciaux et Durant à ce sujet, ils m'ont indiqué que le projet Diabolo visait bien à relier Zaventem au réseau TGV.

Cet objectif fut encore confirmé hier. Le projet pourrait démarrer à la mi-2012. En 2004, le ministre Anciaux précisait que l'achèvement du projet Diabolo permettrait non seulement d'élargir l'offre ferroviaire intérieure vers l'aéroport, mais aussi d'y accueillir les trains à grande vitesse. Il ajoutait que cette gare serait ainsi reliée au nouvel axe Bruxelles-Malines-Anvers et à la ligne Bruxelles-Louvain, et que les TGV en provenance de Paris, Amsterdam et Cologne pourraient atteindre directement l'aéroport.

Quand les travaux relatifs au projet Diabolo et à la gare de l'aéroport seront-ils terminés ? La ministre peut-elle me confirmer que l'aéroport sera accessible dès l'été 2012 ?

Sera-t-il aussitôt possible, techniquement, d'organiser l'arrêt à Zaventem des TGV en provenance d'Amsterdam, de Cologne et de Paris ? Existe-t-il des raisons techniques de ne pas relier l'aéroport à ces lignes ? Cela exige-t-il des frais ou des investissements supplémentaires de la part de la SNCB ?

Pour quelles autres raisons la SNCB déciderait-elle de ne pas desservir l'aéroport, et ne porte-t-on pas atteinte à l'objectif premier du projet Diabolo ?

La ministre reconnaît-elle que la position concurrentielle de l'aéroport de Zaventem et de Brussels Airlines doit absolument être préservée par rapport à Schiphol et à Charles de Gaulle ? Que compte-t-elle faire à cet effet ?

andere woorden, een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voordat deze ingrijpende beslissing is genomen?

Heeft de NMBS overleg gepleegd met de luchthavenuitbater en de luchtvaartmaatschappijen?

De heer Bart Laeremans (VB). – Mijnheer de voorzitter, ik zou eerst mijn ongenoegen willen uiten over de manier van werken in deze commissie. Mijn vraag dateert van 30 maart. We zijn vandaag 15 juni, tweeënhalve maand later. Mijn vraag is door omstandigheden nog altijd actueel, maar ze had vandaag evengoed gedateerd kunnen zijn. Ik stel voor om regelmatig vragensessies te organiseren, zodat de senatoren hun controlefunctie kunnen uitoefenen.

Tijdens een werkbezoek van parlementsleden aan Brussels Airlines op 25 maart raakte bekend dat de NMBS niet de intentie zou hebben om de hst's te laten stoppen in de nationale luchthaven van Zaventem. Dat zou dramatisch zijn omdat die aansluiting cruciaal is voor de concurrentiepositie van de nationale luchthaven. Het zou de efficiëntie en de groei van de luchthaven hypothekeren en op termijn dreigt Zaventem zelfs een belangrijk marktaandeel te verliezen aan Schiphol en Charles De Gaulle.

Vergelijkende studies tonen aan dat een echte concurrentie tussen de luchthavens slechts mogelijk is als men over een eigen hst-station of -aansluiting beschikt, zo niet laten internationale passagiers de luchthaven meer en meer links liggen. Air France en KLM zijn intussen gefuseerd. Ik heb de indruk dat de NMBS alles in het werk stelt om vooral Frankrijk en Nederland te bedienen door Zaventem bewust niet met het hst-netwerk te verbinden. Men kan hier bijna spreken van een obstructiebeleid.

De plannen van de NMBS zijn erg vreemd, omdat ze haaks staan op de verbintenissen uit het verleden. Zelf heb ik de ministers Anciaux en Durant bij herhaling ondervraagd over dit probleem. Dat was onder meer het geval op 19 april 2004, 12 februari 2003, 17 juli 2002 en 18 oktober 2000. Telkens werd in dat kader meegedeeld dat het wel degelijk de bedoeling was Zaventem via het Diabolo-project aan te sluiten op het hst-netwerk. Dat kwam gisteren opnieuw in het nieuws met de vordering van de werkzaamheden. Men zit blijkbaar op schema en midden 2012 zou het project van start kunnen gaan. Ik citeer minister Anciaux in 2004: 'De vervollediging van Diabolo zal, naast een uitbreider binnenlands treinaanbod naar de luchthaven, de technische mogelijkheid bieden om ook hogesnelheidstreinen te ontvangen op de luchthaven. Het station Brussel-Nationaal-Luchthaven zal via de Diabolo aangesloten zijn op de nieuwe as Brussel-Mechelen-Antwerpen en de lijn Brussel-Leuven, zodat de hst's komende van Parijs, Amsterdam en Keulen rechtstreeks van deze internationale assen naar de luchthaven kunnen rijden.'

Wanneer zullen de werkzaamheden aan Diabolo en aan het vernieuwde spoorstation in de luchthaven van Zaventem beëindigd zijn? Die vraag is door de informatie van gisteren weliswaar gedateerd, maar kan de minister bevestigen dat de luchthaven vanaf de zomer 2012 bereikbaar zal zijn?

Zal het meteen technisch mogelijk zijn om de hst-treinen uit Amsterdam, Keulen en Parijs halt te laten houden in Zaventem? Zijn er technische redenen om de luchthaven voorlopig niet aan te sluiten op deze lijnen? Zijn er extra

Pourquoi huit trains de pointe sont-ils supprimés ? S'agit-il d'une mesure temporaire, par exemple jusqu'à la réalisation du projet Diabolo ou s'inscrit-elle dans un planning à long terme ? N'est-elle pas en totale contradiction avec les efforts que fournit la Flandre pour assurer une meilleure liaison entre l'aéroport et les transports publics ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Les conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB ont, les 24 février et 4 mars 2011, approuvé un plan d'action destiné à améliorer la ponctualité. Ce plan d'action commun découle d'un travail en profondeur mené par des spécialistes de la SNCB et d'Infrabel, en collaboration avec deux bureaux d'études externes.*

Concernant la suppression de huit trains sur la jonction nord-midi entre Bruxelles et Zaventem, je précise qu'il s'agit de trains qui circulent pendant les heures de pointe et non de trains de pointe. La distinction est importante. Il s'agit de trains avec un faible taux d'occupation – entre 50 et 200 voyageurs – et pour lesquels il existe des solutions de remplacement. Après la suppression de ces huit trains, 24 trains – à savoir trois trains par heure – continueront à assurer la liaison entre Bruxelles et l'aéroport, entre 7 et 9 heures et entre 16 et 18 heures. Ces trains assureront aussi la liaison entre l'aéroport et Louvain. Sachant qu'environ 400 000 navetteurs les empruntent chaque jour, il s'agit d'un faible pourcentage.

Aucune décision définitive n'a encore été prise concernant les autres projets. J'ai l'intention de ne plus communiquer au sujet de projets dont la décision est encore en phase de gestation, car cela ne fait qu'augmenter la confusion et le risque d'informations erronées.

Toucher à l'offre n'est nullement un choix évident. Toutefois, la volonté d'améliorer plus rapidement les résultats en termes de ponctualité peut impliquer une adaptation de l'offre. J'avais, lors d'une précédente réunion de commission, déjà expliqué que certaines mesures pouvaient améliorer la ponctualité, mais que pour viser encore plus haut, il fallait toucher à l'offre. Tous les experts – internes et externes – se rejoignent à cet égard. Les suppressions ne sont évidemment possibles que dans des cas très spécifiques et à des conditions clairement définies.

Le contrat de gestion comprend d'ailleurs des accords clairs concernant l'offre. Il faut dès lors prendre en considération les conséquences pour les voyageurs.

La suppression des trains à destination de l'aéroport me semble justifiée car ces trains circulent à des heures de moindre fréquentation, qu'il existe d'autres alternatives et qu'ils influent considérablement sur la ponctualité. De plus,

kosten of investeringen voor de NMBS mee gemeoid?

Welke andere overwegingen spelen bij de NMBS om de luchthaven niet met de hst te bedienen en wordt daarmee dan geen afbreuk gedaan aan het oorspronkelijke opzet van Diabolo?

Is de minister het ermee eens dat de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem en van Brussels Airlines tegenover Schiphol en Charles de Gaulle absoluut moet worden gevrijwaard? Op welke wijze zal de minister daartoe bijdragen?

Waarom worden er acht piekurtreinen van en naar de luchthaven afgeschaft? Gaat het om een tijdelijke maatregel, bijvoorbeeld tot aan de realisatie van het Diabolo-project, of past dit in een langetermijnplanning? Staat dit niet haaks op de Vlaamse inspanningen om de luchthaven beter te laten aansluiten op het openbaar vervoer?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De raden van bestuur van Infrabel en de NMBS hebben op 24 februari en 4 maart 2011 een actieplan ter verbetering van de stiptheid goedgekeurd. Dat gezamenlijke actieplan kwam tot stand na een grondige voorbereiding door specialisten van de NMBS en Infrabel en in samenwerking met twee externe studie bureaus.*

In verband met de afschaffing van acht treinen tussen de Brusselse Noord-Zuidverbinding en de luchthaven, wijs ik erop dat het gaat om treinen die rijden tijdens de piekuren en niet om piekurtreinen. Dat is een belangrijk onderscheid. Het betreft zwak bezette treinen die tussen de 50 en 200 reizigers vervoeren op een traject met voldoende alternatieven. Na de afschaffing van die acht treinen blijven er immers nog vierentwintig treinen over die tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur tussen Brussel en de luchthaven rijden, of nog altijd drie treinen per uur. Die treinen blijven ook nog rijden tussen de luchthaven en Leuven. Wetende dat er dagelijks ongeveer 400 000 pendelaars gebruik van maken, gaat het om een miniem percentage.

Over de andere plannen is nog geen definitieve beslissing genomen. Ik heb me ook voorgenomen om niet langer te communiceren over voorstellen die nog niet in de besluitvormingsfase zitten, omdat zulks alleen maar tot meer onrust en foutieve informatie leidt.

Aan het aanbod raken, is allerminst een evidente keuze. Wanneer we echter sneller betere resultaten op het vlak van de stiptheid willen bereiken, kan dat een aanpassing van het aanbod impliceren. In een voorgaande commissievergadering had ik al uitgebreid laten weten dat een aantal maatregelen de stiptheid kunnen verbeteren, maar dat nog hogere stiptheidscijfers alleen haalbaar zijn door te raken aan het aanbod. Daarover zijn alle interne en externe experts het eens. Schrappingen zijn uiteraard alleen mogelijk in zeer specifieke gevallen en onder duidelijk afgelijnde voorwaarden. De beheersovereenkomst bevat trouwens duidelijke afspraken over het aanbod. Vandaar ook dat in grote mate rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de reizigers.

De afschaffing van de treinen naar de luchthaven lijkt mij gerechtvaardigd omdat die treinen rijden wanneer er minder reizigers van of naar de luchthaven moeten en er voldoende alternatieven zijn en omdat hun invloed op de stiptheid groot

cette décision n'est pas contraire à l'objectif du projet Diabolo. Des garanties suffisantes ont été données à cet égard par le passé.

Concernant la liaison ferroviaire par le biais du projet Diabolo, l'État et la SNCB, d'une part, et Infrabel, d'autre part, ont, le 8 juin 2007, signé une Letter of Comfort, dans laquelle l'État confirme le statut de l'aéroport de Bruxelles National en tant qu'arrêt principal pour le trafic intérieur voyageurs.

L'État et la SNCB confirment qu'ils feront le maximum pour satisfaire l'offre déterminée dans la lettre de confort. L'État confirme en outre qu'il n'a pas l'intention de modifier ou d'annuler le projet Diabolo. Dorénavant, l'État et la SNCB doivent conclure des contrats de gestion qui, conformément à la lettre de confort, fixent certains services ferroviaires relatifs à l'aéroport et pour lesquels il faut prévoir les moyens nécessaires. L'importance de l'aéroport est donc clairement reconnue.

Cela signifie qu'une fois le projet Diabolo réalisé, le nécessaire sera fait pour assurer à tout le moins l'offre de 2007, avec, à ce moment-là, déjà quatre liaisons par heure à partir et en direction de l'aéroport.

Les travaux relatifs au projet Diabolo, en ce compris la gare ferroviaire rénovée de l'aéroport de Zaventem, seront, selon le planning actuel, terminés pour le 26 février 2012. La période du 27 février au 7 juin 2012 servira à l'exécution des tests et à l'achèvement du processus d'homologation de la nouvelle infrastructure ferroviaire.

À partir du 8 juin 2012, les nouvelles infrastructures ferroviaires et la gare commerciale rénovée entreront en service.

La desserte de l'aéroport est intégrée dans l'offre à long terme de la SNCB. Cela dépend du développement de l'infrastructure ; je pense notamment au projet Diabolo, mais aussi, par exemple, au doublement des voies ferrées.

L'offre est en outre développée en fonction du rôle de l'aéroport en tant que plate-forme multimodale pour la région.

Techniquement, il sera possible d'accueillir les trains à grande vitesse dans la gare rénovée de l'aéroport de Bruxelles-National. Il n'existe pas d'obstacles techniques et des investissements supplémentaires ne sont pas nécessaires.

Quant au trafic international des voyageurs, le réseau grande vitesse s'est développé autour de la gare de Bruxelles-Midi, qui est une plaque tournante du réseau des trains à grande vitesse. De ce fait et en conséquence des décisions antérieures, les lignes TGV nord-sud et est-ouest ne passent pas par la gare de l'aéroport.

L'aéroport de Zaventem ne figure pas directement sur le tracé naturel des lignes à grande vitesse, avec pour conséquence que le détour par l'aéroport requiert un temps précieux – à savoir entre 10 et 14 minutes supplémentaires – qui influencerait fort négativement les temps de parcours particulièrement performants entre Bruxelles, Amsterdam, Cologne et Paris. Il n'existe par contre aucun obstacle technique. Pour autant que l'on trouve un opérateur disposé à exploiter commercialement le tracé via Zaventem,

is. Bovendien is die beslissing niet in tegenspraak met de doelstelling van het Diaboloproject. Daar werden in het verleden voldoende garanties voor gegeven.

Voor de treinbediening van de luchthaven via Diabolo hebben de Staat en NMBS enerzijds en Infrabel anderzijds op 8 juni 2007 een *Letter of Comfort* ondertekend, waarbij de Staat het statuut van Brussel-Nationaal-Luchthaven als hoofdhalte voor het binnenlandse reizigersvervoer bevestigt.

De Staat en de NMBS bevestigen dat zij *best efforts* zullen doen om te voldoen aan het treinaanbod dat in de *Letter of Comfort* is bepaald. De Staat bevestigt bovendien dat ze niet van plan is om de Diabolowet te wijzigen of te herroepen. Voorts moeten de Staat en de NMBS beheerscontracten sluiten die, conform de *Letter of Comfort*, een aantal diensten met betrekking tot de treinbediening van de luchthaven vastleggen en waarvoor de nodige middelen ter beschikking dienen te worden gesteld. Het belang van de luchthaven wordt dus wel duidelijk onderschreven.

Dat betekent dat vanaf de realisatie van het Diaboloproject op zijn minst zal worden voorzien in het treinaanbod van 2007, met toen al vier verbindingen per uur naar en van de luchthaven.

De werkzaamheden voor het Diaboloproject, met inbegrip van het vernieuwde spoorstation in de luchthaven van Zaventem, zullen volgens de huidige planning op 26 februari 2012 gerealiseerd zijn. De periode van 27 februari 2012 tot 7 juni 2012 zal dienen voor de testen en de afwerking van het homologatieproces van de nieuwe spoorinfrastructuur.

Vanaf 8 juni 2012 worden de nieuwe spoorinfrastructuren en het vernieuwde station commercieel in dienst genomen.

De bediening van de luchthaven is geïntegreerd in het langetermijnaanbod van de NMBS. Dat is afhankelijk van de ontwikkeling van de infrastructuur, zoals het Diaboloproject, maar bijvoorbeeld ook de verdubbeling van de spoorlijnen. Het aanbod wordt tevens ontwikkeld afhankelijk van de rol van de luchthaven als multimodaal knooppunt voor de regio.

Het zal technisch mogelijk zijn om hogesnelheidstreinen te ontvangen in het vernieuwde station Brussel-Nationaal-Luchthaven. Er zijn geen technische obstakels en er is geen nood aan extra investeringen waarmee in de huidige werkzaamheden geen rekening is gehouden.

Wat het internationale reizigersverkeer betreft, heeft het hogesnelheidsnet zich ontwikkeld rond het station Brussel-Zuid, dat fungeert als een hub voor het hele netwerk van hogesnelheidstreinen. Daardoor en mede als gevolg van eerder genomen beslissingen, gaan de hogesnelheidslijnen noord-zuid en oost-west niet via Brussels Airport.

De luchthaven van Zaventem ligt niet direct op het natuurlijke tracé van de hogesnelheidslijnen, met als gevolg dat de omweg naar de luchthaven kostbare minuten vergt – namelijk tussen 10 en 14 minuten extra, stop inbegrepen – die de snelle en geoptimaliseerde rijtijden tussen Brussel, Amsterdam, Keulen en Parijs sterk negatief zouden beïnvloeden. Technisch zijn er echter geen obstakels. Indien een operator bereid wordt gevonden om het tracé via Zaventem commercieel uit te baten, is een omweg via Zaventem mogelijk. Tien tot veertien minuten extra reistijd is voor een

l'organisation d'un détour est possible. Un temps de parcours supplémentaire de dix à quinze minutes n'est toutefois pas un élément négligeable pour un exploitant.

Pour le reste, la SNCB travaille en étroite collaboration avec l'aéroport et SN Brussels Airlines dans le cadre, notamment, du projet Diabolo. Ils réfléchissent ensemble à d'éventuelles améliorations des horaires.

La SNCB m'annonce qu'un groupe de travail a été créé et s'est réuni une première fois, le 28 mars, pour examiner certaines idées qui se trouvent actuellement au stade embryonnaire. On envisage, par exemple, de faire passer quelques TGV par l'aéroport. L'aéroport ne figure pas sur le trajet du TGV, ce qui augmente toujours considérablement le temps de parcours. Celui-ci est l'un des éléments clés déterminant le choix du voyageur. On s'efforce autant que possible de limiter les arrêts et de réduire les temps de parcours.

Le voyageur veut parvenir à destination le plus rapidement possible. Augmenter le temps de parcours de ces trains au profit d'une petite minorité de voyageurs peut aboutir à des défections et dès lors à une perte de revenus pour la SNCB.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *La ministre a effectivement déjà répondu à différents volets de ma question, mais celle-ci a été déposée fin mars.*

Northern Diabolo fait-il partie intégrante des débats relatifs aux trains se rendant à l'aéroport ou n'est-ce pas nécessaire ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *C'est l'investisseur.*

M. Bart Laeremans (VB). – *Quand il y aura un nouveau gouvernement, ce dossier devra à nouveau être examiné. En effet, on ne peut sous-estimer son importance. Les aéroports qui veulent encore compter à l'avenir doivent avoir une liaison directe avec le TGV. Si ce n'est pas le cas à Zaventem, on ignorera cet aéroport et on roulera directement vers Schiphol et Charles de Gaulle.*

Lorsque M. Anciaux était chargé de ce dossier en tant que ministre, je l'ai interrogé à ce sujet. Il a alors répondu que l'objectif était que l'aéroport soit relié au réseau TGV par le biais du projet Diabolo. C'est pourquoi je trouve très étrange que la ministre actuelle dise maintenant que Zaventem ne se trouve pas sur le tracé naturel des lignes TGV, ni nord-sud ni est-ouest. C'est naturellement un non-sens. En quoi consiste un tracé naturel ? Il n'est pas question ici d'arbres ou de sentiers verts, mais de routes construites. Dans ce contexte il n'y a rien. Vous dites qu'à cause de cela les voyageurs atteindront leur destination dix à quinze minutes plus tard. Ce ne sera le cas que si leur destination est Schiphol. Cependant, je pense que la destination de la majorité des personnes ne sera plus Schiphol, mais Zaventem, précisément parce que cet aéroport sera alors desservi. La SNCB agit ici pour le compte de Schiphol et Charles de Gaulle, et non pour nos propres aéroports, notre propre personnel, nos propres emplois. Elle rend la concurrence plus difficile pour nos propres institutions et firmes. Je ne comprends pas cela. Je considère que la ministre ne voit que l'intérêt de la SNCB et non celui

commerciële exploitant echter een niet te verwaarlozen element.

Voorts werkt de NMBS nauw samen met Brussels Airport en SN Brussels Airlines in het kader van onder andere het Diabolo-project. Ze denken samen na over mogelijke verbeteringen van de dienstregeling.

De NMBS meldt mij dat een werkgroep werd opgericht en op 28 maart voor een eerste keer bijeenkwam, om zich te beraden over enkele gedachten die op dit ogenblik in een embryonaal stadium zijn. Zo wordt bijvoorbeeld overwogen enkele hst's via de luchthaven te laten rijden. Problematisch daarbij is dat de luchthaven niet gelegen is op de hogesnelheidslijn, waardoor de reistijd altijd aanzienlijk wordt verlengd. De reistijd is één van de sleutelementen die de keuze van de reiziger bepaalt. Er wordt naar gestreefd zo weinig mogelijk te stoppen en de infrastructuur te gebruiken met de kortst mogelijke reistijd.

De reiziger wil nu eenmaal zo snel mogelijk op zijn bestemming zijn. De reistijd van die treinen verlengen met een aanzienlijk aantal minuten ten voordele van een kleine minderheid van de reizigers aan boord kan ertoe leiden dat er reizigers op de hoofdas afhaken en de NMBS uiteindelijk inkomsten zou verliezen.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – De minister heeft inderdaad al een antwoord verstrekt op verschillende onderdelen van mijn vraag, maar mijn vraag is eind maart ingediend.

Wordt Northern Diabolo betrokken bij de discussies over de treinen naar de luchthaven of is dat niet nodig?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Het is de investeerder.

De heer Bart Laeremans (VB). – Als er ooit nog een nieuwe regering komt, moet dit dossier opnieuw worden bekeken. Het belang daarvan mag immers niet worden onderschat. Luchthavens die in de toekomst nog willen meetellen, moeten rechtstreeks aangesloten zijn op de hst. Als dat niet het geval is voor Zaventem, zal men deze luchthaven passeren en rechtstreeks naar Schiphol en Charles De Gaulle rijden.

Toen de heer Anciaux als minister bevoegd was voor dat dossier heb ik hem daarover nog ondervraagd. Hij heeft toen geantwoord dat het de bedoeling was dat de luchthaven via het Diabolo-project aangesloten zou worden op het hst-netwerk. Ik vind het dan ook zeer vreemd dat de huidige minister nu zegt dat Zaventem niet op het natuurlijke tracé van de hst-lijnen ligt, noch noord-zuid, noch oost-west. Dat is natuurlijk onzin. Wat is een natuurlijk tracé? Het gaat hier niet over bomen of groene paden, maar over aangelegde wegen. In die context is er niets. U zegt dat de reizigers daardoor tien tot veertien minuten later hun bestemming zullen bereiken. Dat zal alleen het geval zijn als hun bestemming Schiphol is. Ik denk echter dat de bestemming van de meeste mensen niet meer Schiphol, maar Zaventem zal zijn, precies omdat die luchthaven dan zal worden bediend. De NMBS rijdt hier voor rekening van Schiphol en Charles De Gaulle, en niet voor onze eigen luchthaven, onze eigen personeelsleden, onze eigen werkgelegenheid. Ze maakt de concurrentie moeilijker voor onze eigen instellingen en firma's. Ik begrijp dat niet. Ik vind dat de minister hier louter

de l'aéroport et du personnel qui y travaille.

Je considère que le gouvernement doit réexaminer ce dossier. C'est pourquoi je demande avec insistance à la ministre de le faire et d'en débattre avec le secrétaire d'État Schouppe et tous les autres intéressés. Je vous demande de relire les anciennes déclarations, entre autres celles de M. Anciaux, et de vérifier quel était l'objectif initial de Diabolo, c'est-à-dire assurer une liaison plus rapide pour le TGV. Ces dix minutes ne feront pas une grande différence par rapport au gain de temps généré par la liaison TGV avec le projet Diabolo.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Comme je l'ai déjà dit dans ma réponse, l'autorité fait ce dont elle est responsable et l'infrastructure nécessaire existe. Vous dites que vous ne comprenez pas cela, mais vous parlez d'une exploitation commerciale dans laquelle l'autorité n'intervient pas. Si on trouve un opérateur qui est prêt à le faire, il le fera. Nous avons pris nos responsabilités sur la base de l'infrastructure et rien ne freinera les choses ou ne les rendra impossibles. La liaison dont vous parlez ne relève toutefois pas des missions de service public général. C'est pourquoi c'est un opérateur commercial qui doit faire ce choix. En tant que ministre compétente, je n'ai absolument rien à dire.*

M. Bart Laeremans (VB). – *J'examinerai plus avant ce qui est possible. La ligne TGV Bruxelles-Amsterdam est sous-traitée à la HSA, qui organise le train Fyra. Cette alliance veut manifestement soutenir Schiphol, car diverses manœuvres sont en cours pour bien desservir cet aéroport. Cependant, personne ne dessert bien Zaventem, alors qu'il se trouve près de Bruxelles. C'est une étrange affaire et vous vous en débarrassez trop facilement. Peut-être n'êtes-vous pas directement responsable, mais je pense que vous devez certainement avoir des possibilités indirectes d'inciter la SNCB à mieux desservir Zaventem, et non avec un ou deux TGV par jour. Cela me semble très déraisonnable.*

Demande d'explications de M. Huub Broers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la suppression éventuelle de la liaison ferroviaire Bruxelles-Maastricht via Visé» (n° 5-528)

Demande d'explications de M. Hassan Bousetta à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'avenir de l'offre SNCB entre Bruxelles, Liège, Visé et Maastricht» (n° 5-870)

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Huub Broers (N-VA). – *Selon quelques journaux wallons*

het belang van de NMBS ziet en niet het algemene belang van de luchthaven en het personeel dat er werkt.

Ik vind dat de regering dit dossier opnieuw moet bekijken. Ik vraag de minister dan ook met aandrang om dat te doen en het dossier te bespreken met staatssecretaris Schouppe en met alle andere betrokkenen. Ik vraag u de oude uitspraken hierover, onder meer die van de heer Anciaux, nog eens te lezen en na te gaan wat de oorspronkelijke bedoeling was van Diabolo, namelijk een snellere verbinding voor de hst mogelijk te maken. Die tien minuten zullen niet het grote verschil maken in het licht van de tijdwinst door de hst-verbinding met het Diabolo-project.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Mijnheer Laeremans, zoals ik in mijn antwoord al heb gezegd, doet de overheid datgene waarvoor ze verantwoordelijk is, en de infrastructuur die daarvoor nodig is, is er. U zegt dat u dat niet begrijpt, maar u hebt het over een commerciële uitbating waar de overheid geen zeg in heeft. Als er een operator gevonden wordt die bereid is daarvoor te zorgen, zal hij dat ook doen. Wij hebben onze verantwoordelijkheid opgenomen op basis van de infrastructuur die dat op geen enkele wijze zou belemmeren of onmogelijk zou maken. De verbinding waarover u spreekt, behoort echter niet tot de opdrachten van algemene dienstverlening. Het is dan ook een commerciële operator die deze keuze moet maken. Als bevoegd minister heb ik daar absoluut niets in te zeggen.

De heer Bart Laeremans (VB). – Ik zal verder onderzoeken wat mogelijk is. De hst-lijn Brussel-Amsterdam is uitbesteed aan de HSA, die de Fyratrein organiseert. Die alliantie wil blijkbaar Schiphol ondersteunen, want er zijn allerlei manoeuvres aan de gang om Schiphol goed te bedienen. Er is echter blijkbaar niemand die Zaventem goed bedient, terwijl dat toch vlak bij Brussel ligt. Ik vind dit een hoogst eigenaardige zaak. U maakt zich er te gemakkelijk van af. Misschien bent u inderdaad niet rechtstreeks verantwoordelijk, maar ik denk dat u zeker onrechtstreeks mogelijkheden moet hebben om de NMBS ertoe aan te zetten Zaventem beter te bedienen, en niet met één of twee hst-treinen per dag. Dat lijkt mij zeer onredelijk.

Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de eventuele afschaffing van de treinverbinding Brussel-Maastricht via Wezet» (nr. 5-528).

Vraag om uitleg van de heer Hassan Bousetta aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de toekomst van het NMBS-aanbod tussen Brussel, Luik, Wezet en Maastricht» (nr. 5-870)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer Huub Broers (N-VA). – Volgens een aantal Waalse

du 8 février 2011, Marc Descheemaeker, le patron de la SNCB, aurait fait part de sa volonté de supprimer, dans les deux sens, l'unique liaison ferroviaire Bruxelles-Maastricht passant par Visé. Un contrat de gestion avait pourtant été conclu le 11 janvier 2008 entre l'État belge et la SNCB pour la période 2008-2012, garantissant une desserte transfrontalière jusqu'aux gares situées juste au-delà de la frontière. Visé est la première gare après la frontière. L'article 24 du contrat de gestion prévoit même un minimum de douze trains par jour dans chaque direction.

En tant que bourgmestre d'une petite commune frontalière, je suis actuellement en négociation avec la SNCB à propos de l'aménagement d'un pont qui doit enjamber la voie ferrée dans la commune. Cet investissement sera-t-il encore utile si l'on supprime la liaison ferroviaire ?

Le petit nombre de voyageurs et les nombreux retards sont des raisons avancées pour supprimer la liaison ferroviaire. De nombreux usagers prennent pourtant le train à Visé, Fourons et Liège pour se rendre à leur travail à Bruxelles. Pour Visé, il serait regrettable que cette liaison disparaisse étant donné que la ville vient d'aménager à grands frais une magnifique parking en face de la gare, qui devait surtout servir aux usagers de la liaison Maastricht-Visé-Liège-Bruxelles, par ailleurs l'unique ligne passant par Visé.

La ministre est-elle au courant de l'éventuelle suppression de la ligne Maastricht-Bruxelles et inversement et/ou de l'arrêt de la gare de Visé ?

Dans l'affirmative, quelles sont les conséquences pour les navetteurs utilisant cette liaison ? Une alternative leur est-elle proposée ?

La ministre peut-elle me fournir un relevé du nombre de voyageurs utilisant la liaison Maastricht-Bruxelles et inversement, et de ceux qui montent et descendent à Visé ?

Cette liaison connaît de nombreux retards. Quelle en est la cause principale ?

M. Hassan Bousetta (PS). – Si l'on en croit les propos tenus le 19 janvier dernier par M. Descheemaeker, administrateur délégué de la SNCB, la liaison internationale reliant toutes les heures les villes de Maastricht, Visé, Liège et Bruxelles poserait problème en termes de taux de fréquentation et de ponctualité. Ces propos provoquent mon inquiétude et celle de nombreux usagers quant à la possible suppression de cette ligne issue d'un projet pilote lancé en 2006. Elle a déjà fait l'objet d'une évaluation en octobre 2007, sans révéler, semble-t-il, de problèmes particulièrement alarmants. La supprimer aujourd'hui susciterait indéniablement de nombreuses réactions négatives, au vu du statut qu'elle a pu acquérir. En effet, de nombreux navetteurs l'utilisent aux heures de pointe. Je n'ose imaginer les nombreuses conséquences qu'entraînerait cette disparition.

Les taux de fréquentation des trains, en constante augmentation, concernent également les trains rapides permettant à des milliers de voyageurs de se rendre quotidiennement de Liège à Bruxelles et vers Maastricht. De plus, la traversée de la vallée de la Basse-Meuse fait de ce

kranten van 8 februari 2011 zou NMBS-topman Marc Descheemaeker aangekondigd hebben dat hij de enige treinverbinding Brussel-Maastricht via Visé in beide richtingen wil afschaffen. Op 11 januari 2008 was er nochtans een beheerscontract voor de periode 2008-2012 gesloten tussen de Belgische staat en de NMBS waarin wordt bepaald dat grensoverschrijdende bedieningen tot stations kort over de grens moeten worden gewaarborgd. Visé is het eerste station over de grens. In artikel 24 van het beheerscontract wordt er voor Maastricht zelfs een minimum van twaalf treinen per dag per richting verzekerd.

Als burgemeester van een kleine gemeente aan de grens ben ik momenteel met de NMBS aan het onderhandelen over het aanleggen van een brug over de spoorweg in de gemeente. De vraag is of die investering nog wel nodig is als de treinverbinding wordt afgeschaft.

Weinig reizigers en veel vertragingen worden als reden aangehaald voor de schrapping van de treinverbinding. Nochtans nemen veel mensen in Visé, Voeren en Luik de trein om in Brussel te gaan werken. De stad Visé zou anderzijds de afschaffing van de treinverbinding betreuren omdat ze onlangs fors heeft geïnvesteerd in de aanleg van een prachtige parkeergelegenheid tegenover het station in Visé, hoofdzakelijk bedoeld voor de reizigers die gebruik maken van de verbinding Maastricht-Visé-Luik-Brussel, overigens de enige lijn die langs het station van Visé passeert.

Is de minister op de hoogte van de mogelijke afschaffing van de verbinding Maastricht-Brussel en omgekeerd en/of van de halte in Visé?

Zo ja, wat zijn de gevolgen voor de reizigers die van de verbinding gebruik maken voor het woon-werkverkeer? Wordt ze een alternatief aangeboden?

Kan de minister me een overzicht geven van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de verbinding Maastricht-Brussel en omgekeerd, en ook van de op- en afstap in Visé?

Op de verbinding zijn er vaak vertragingen. Wat is daarvan vooral de oorzaak?

De heer Hassan Bousetta (PS). – *De heer Descheemaeker, afgevaardigd bestuurder van de NMBS, verklaarde op 19 januari jongstleden dat de internationale verbinding die Maastricht, Wezet, Luik en Brussel om het uur met elkaar verbindt, te kampen heeft met bezettings- en stiptheidsproblemen. Ik maak me, net zoals vele andere gebruikers, dan ook ongerust over de mogelijke afschaffing van die verbinding, die in 2006 als proefproject werd gelanceerd. Uit de evaluatie die in 2007 werd doorgevoerd, zijn blijkaar geen bijzonder alarmerende problemen naar voren gekomen. De afschaffing van de treinverbinding zal onvermijdelijk veel negatieve reacties opwekken bij de vele pendelaars die er gebruik van maken tijdens de piekuren.*

De bezettingsgraad neemt ook toe op de sneltreinen die dagelijks duizenden reizigers van Luik naar Brussel en Maastricht vervoeren. Omdat de trein door de vallei van de Benedenmaas gaat, maken ook de inwoners van die regio er gebruik van. De verbinding ontlast bijgevolg de treinen die elk uur rijden op de lijnen Eupen-Oostende en Luik-Guillemins-Namen-Brussel-Zuid.

train un outil pour l'ensemble des citoyens de la région. Cette ligne permet donc réellement de soulager les offres proposées chaque heure par la ligne Eupen-Ostende et la ligne Liège-Guillemins–Namur–Bruxelles-Midi.

Madame la ministre, j'aimerais donc vous entendre sur les problèmes de ponctualité et de fréquentation qui sont allégués au sujet de cette ligne et sur les solutions qui pourraient y être apportées. Y a-t-il eu une actualisation de l'évaluation du fonctionnement de cette ligne effectuée en 2007 ? Si oui, quels en sont les résultats ? Des modifications d'offre de services de la SNCB en ce qui concerne la ligne Maastricht-Bruxelles ont-elles fait l'objet de décisions, et si oui lesquelles ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Depuis sa mise en service en décembre 2006, la relation IC Bruxelles-Maastricht connaît des problèmes de ponctualité. Ceux-ci affectent considérablement l'ensemble des trains circulant sur la ligne 36 Liège-Bruxelles. Par conséquent, ces trains IC doivent régulièrement être limités à Liège ou à Visé, ce qui occasionne des désagréments pour les voyageurs. De plus, cela nécessite la mise en service d'une alternative pour acheminer les voyageurs vers Maastricht. Trouver cette alternative n'est pas toujours facile étant donné le manque de matériel roulant en heures de pointe.

Les problèmes de matériel sont la cause principale des retards sur la liaison IC Bruxelles-Maastricht via Visé.

La SNCB examine sur cette base, en collaboration avec Infrabel, la manière d'améliorer la fiabilité de la liaison Bruxelles-Liège-Maastricht tout en cherchant le moyen de réorganiser le flux des voyageurs.

Actuellement, il s'agit seulement d'études, aucune décision n'ayant été prise. En tout cas, les gares entre Liège et Maastricht seront toujours desservies par des trains.

La convention actuelle avec les Pays-Bas court jusqu'à décembre 2011 et avant cette date la SNCB ne modifiera pas la desserte.

Le maintien d'une bonne desserte pour les navetteurs de Visé et de Bressoux travaillant à Liège et Bruxelles est un élément important dans la décision à prendre à propos d'une éventuelle modification de la liaison Bruxelles-Liège-Guillemins-Maastricht.

Pendant l'heure de pointe du matin vers Bruxelles, les trains du tronçon le plus fréquenté, à savoir Liège-Bruxelles, sont remplis et pendant l'heure de pointe du soir, le taux d'occupation sur le tronçon Bruxelles-Liège atteint environ 90%. Pendant les heures creuses, ce taux oscille entre 12 et 26%.

M. Huub Broers (N-VA). – Je me réjouis que des études soient en cours. Il est cependant regrettable que la convention avec les Pays-Bas se termine à la fin de l'année.

La ministre a évoqué des alternatives éventuelles. Étant donné que les trains sont complets pendant les heures de pointe du matin et du soir, la seule conclusion doit être qu'il faut les maintenir. Espérons que les investissements actuels en vue de résoudre les désagréments matériels sont un élément qui permettra de garantir, dans le futur, la desserte

Ik wens meer te vernemen over de genoemde stiptheids- en bezettingsproblemen op deze verbinding en over de mogelijke oplossingen. Wordt de evaluatie van 2007 up-to-date gemaakt? Zo ja, wat is het resultaat ervan? Werden beslissingen genomen over een wijziging van het NMBS-aanbod op de lijn Maastricht-Brussel en zo ja, welke?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Sinds de indienstneming van de IC-lijn Brussel-Maastricht zijn er stiptheidsproblemen. Dat heeft een grote invloed op alle treinverbindingen op de lijn 36 Luik-Brussel. Daardoor moeten de IC-treinen geregeld beperkt worden tot Luik of Visé, wat onaangenaam is voor de reizigers die naar Maastricht moeten en voor wie bovendien naar een alternatief moet worden gezocht, wat ook al niet evident is door een gebrek aan rollend materieel tijdens de piekuren.

De grootste oorzaak van vertraging op de verbinding IC Brussel-Maastricht via Visé zijn problemen met het materieel.

Als gevolg daarvan onderzoekt de NMBS samen met Infrabel hoe ze de verbinding Brussel-Luik-Maastricht betrouwbaarder kunnen maken, waarbij wordt nagegaan hoe ze de reizigersstroom kunnen reorganiseren.

Het gaat momenteel echter om studies. Er is dus nog geen beslissing genomen. In elk geval zullen de stations tussen Luik en Maastricht nog steeds door treinen bediend worden.

De huidige overeenkomst met Nederland loopt nog tot december 2011 en vóór die datum zal de NMBS de verbinding dus niet aanpassen.

Het behoud van een goede bediening voor de pendelaars van Visé en Bressoux naar Luik en Brussel zal een belangrijk element vormen bij het nemen van de beslissing over een eventuele wijziging van de verbinding Brussel-Luik-Guillemins-Maastricht.

Tijdens de ochtendspits in de richting van Brussel zijn de treinen op het drukste traject, namelijk tussen Luik en Brussel, volzet en in de avondspits in de richting van Luik-Maastricht worden tussen Brussel en Luik bezettingspercentages opgetekend van rond de 90%. Tijdens de daluren schommelt de bezettingsgraad tussen 12 en 26%.

De heer Huub Broers (N-VA). – Positief is dat er studies aan de gang zijn. Negatief is dat de overeenkomst met Nederland maar tot het einde van het jaar loopt.

De minister sprak over mogelijke alternatieven. Aangezien de treinen tijdens de ochtend- en avondspits volzet zijn, moet de enige conclusie zijn dat die behouden moeten blijven. Hopelijk zullen de huidige investeringen om de materiële ongemakken op te vangen, een element zijn om de treinbediening in de hele regio in de toekomst te garanderen.

ferroviaire dans l'ensemble de la région.

M. Hassan Bousetta (PS). – Il serait intéressant de nous communiquer plus largement le bilan de l'évaluation. Il semble que la première, celle de 2006, n'ait pas révélé de difficultés particulières mais on nous parle désormais de problèmes de flux, d'horaires et de périodes de saturation. Je propose que nous en débattions car cette ligne est très importante pour l'ensemble de la région.

Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les automates à colis lancés par bpost» (n° 5-724)

Mme Fabienne Winckel (PS). – L'entreprise publique bpost a l'intention d'installer en 2012 de 150 à 200 « automates à colis » dans des lieux où le passage est important. Au mois de septembre, un test serait lancé à l'aéroport de Zaventem et à la place De Brouckère à Bruxelles.

Il s'agirait d'appareils de 5 mètres de long sur 2 mètres de haut qui pourraient contenir de 80 à 100 paquets. Pour retirer leurs colis, les clients recevraient une carte avec un code secret personnel. Actuellement, les colis peuvent être livrés chez les clients ou retirés chez bpost. D'après le porte-parole de bpost, ce projet faciliterait les achats en ligne des clients.

bpost devrait également accorder dans les années à venir plus d'attention à l'e-commerce qui représente actuellement 35% du chiffre d'affaires de sa filiale colis Taxipost.

Madame la ministre, si ce test devait se révéler positif, avez-vous déjà connaissance des critères déterminés par bpost quant au choix des lieux où seront installés les automates ? À combien s'élève le coût de ces automates ? Ce projet entraînera-t-il l'achat de nouveaux bâtiments ? Comment bpost sécurisera-t-elle les automates contre le vol ou le vandalisme ? Laissera-t-elle le choix à ses clients quant au lieu de retrait de leurs colis ? Ce projet aura-t-il un impact sur l'emploi dans l'entreprise ? Les automates vendront-ils également d'autres produits bpost tels que des timbres et des enveloppes ? Avez-vous connaissance des autres projets liés à l'e-commerce que bpost souhaiterait lancer prochainement ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Taxipost est un produit proposé par bpost sur un marché fortement concurrentiel. Une réponse complète et détaillée aux différentes questions constitue une information sensible dans un tel contexte et pourrait être ainsi un désavantage concurrentiel pour l'entreprise.

bpost a effectivement décidé de tester le concept de packstation conçu pour permettre aux clients de retirer des paquets qui leur sont destinés dans des automates accessibles en permanence et en toute sécurité. Ce projet sera testé dans quelques endroits caractérisés par un fort passage, par exemple la place De Brouckère. Il fera ensuite l'objet d'une évaluation avant que son déploiement ne soit envisagé dans d'autres zones sur le territoire.

En ce qui concerne le choix des lieux, plusieurs critères entrent en ligne de compte parmi lesquels une accessibilité

De heer Hassan Bousetta (PS). – *We zouden graag meer vernemen over de resultaten van de evaluatie. De eerste evaluatie van 2006 zou geen bijzondere problemen aan het licht hebben gebracht. Nu heeft men echter het over problemen met de reizigersstroom, de uurregeling en momenten waarop de treinen overbezet zijn. Ik stel voor dat wij dat bespreken. De verbinding is zeer belangrijk voor de gehele streek.*

Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de pakjesautomaten van bpost» (nr. 5-724)

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *In 2012 wil het overheidsbedrijf bpost 150 tot 200 pakjesautomaten installeren op plaatsen met veel passage. In september start een test op de luchthaven van Zaventem en op het De Brouckèreplein in Brussel.*

Het gaat om automaten van vijf meter lang en twee meter hoog waarin 80 tot 100 pakjes kunnen. Om zijn eigen pakje eruit te halen, zal de klant een klantenkaart krijgen met een geheime code. Momenteel worden de pakjes thuisbezorgd of afgehaald bij bpost. Volgens de woordvoerder van bpost worden online aankopen hierdoor gemakkelijker.

Bpost zou in de komende jaren meer aandacht besteden aan e-commerce. Die is momenteel goed voor 35% van de omzet van het pakjesfiliaal Taxipost.

Als de test positief is, weet de minister dan welke criteria bpost zal hanteren voor de keuze van de plaatsen waar het bedrijf automaten wil installeren? Hoeveel kosten die automaten? Moeten hiervoor nieuwe gebouwen worden aangekocht? Hoe zal bpost de automaten beveiligen tegen diefstal of vandalisme? Zullen de klanten kunnen kiezen waar zij hun pakjes willen afhalen? Zal dit project gevolgen hebben voor de werkgelegenheid? Zullen de automaten nog andere producten van bpost verkopen, zoals postzegels en enveloppen? Zal bpost binnenkort nog met andere projecten in verband met e-commerce starten?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Taxipost is een product van bpost dat zich situeert op een uiterst concurrentiële markt. Een volledig en gedetailleerd antwoord op de verschillende vragen zou gevoelige informatie bevatten, waardoor het bedrijf concurrentieel nadeel kan ondervinden.*

Bpost heeft inderdaad beslist het packstationconcept uit te testen. Klanten kunnen hun pakjes veilig afhalen aan automaten die altijd toegankelijk zijn. Het project zal op verschillende plaatsen met veel passage worden getest, bijvoorbeeld op het De Brouckèreplein. Na een evaluatie zal beslist worden over een uitbreiding naar andere plaatsen.

Voor de keuze van de plaatsen moet rekening worden gehouden met verschillende criteria, waaronder een gemakkelijke toegang zeven dagen op zeven, 24 uur op 24, parkeermogelijkheid, het voorhanden zijn van een beveiligde

aisée sept jours sur sept, 24 heures sur 24, avec possibilité de parking, l'existence d'une zone sécurisée avec suffisamment de passage, les packstations devant être suffisamment visibles et éclairés, ou encore le nombre d'envois à viser dans la zone concernée.

Le client aura toujours le choix du mode de réception de ses paquets : livraison à domicile, livraison dans un point Pick-up & Go – bureau de poste ou Point Poste – et packstation. Le client pourra bien entendu opter pour le packstation de son choix.

Dans le cadre du test, les packstations ne proposeront pas d'autres produits de bpost. L'entreprise n'exclut toutefois pas que d'autres fonctionnalités soient développées ultérieurement. Ainsi, elle teste en parallèle des automates permettant l'affranchissement et l'expédition d'envois en dehors des heures d'ouverture des guichets dans quelques bureaux de poste, par exemple Anvers, Bruges, Bruxelles et Liège.

Mme Fabienne Winckel (PS). – Je comprends, madame la ministre, que vous ne puissiez fournir d'informations détaillées eu égard à la concurrence. Cependant, ma question concernait principalement l'évaluation du coût d'un appareil et l'impact sur l'emploi. Il serait intéressant d'obtenir quelques précisions à ce sujet.

La deuxième partie de ma question portait sur les projets de bpost concernant l'e-commerce. S'agissant d'une entreprise publique autonome, j'imagine que vous disposez de ce type d'information.

Sur ces points, votre réponse me laisse un peu sur ma faim.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Il ne m'est pas possible de fournir ces informations. Vous pouvez m'interroger sur le contrat de gestion. Le parlement n'a pas le droit de prendre connaissance d'éléments qui ne figurent pas dans le contrat de gestion. Quant à moi, je n'ai pas le droit de fournir ces éléments.

Mme Fabienne Winckel (PS). – Je le comprends. Cependant, il me semble normal de m'inquiéter de l'impact sur l'emploi.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Tous les services sont maintenus, y compris le service supplémentaire à la clientèle.

M. le président. – Chers collègues, je constate un certain malaise concernant la portée des questions pouvant être posées en cette matière. En effet, Mme la ministre me signale que l'autorité publique n'est pas à même de répondre à certaines d'entre elles. Peut-être faut-il réfléchir à une autre manière d'obtenir les réponses souhaitées, la formule actuelle menant à une impasse.

zone met voldoende passage, voldoende zichtbaarheid en verlichting, en een voldoende aantal verwachte zendingen in de betrokken zone.

De klant zal altijd kunnen kiezen hoe hij zijn pakjes wil ontvangen: thuis, in een Pick-up & Go-punt – postkantoor of PostPunt –, aan een packstation. De klant zal uiteraard zijn packstation kunnen kiezen.

Voor de test zullen de packstations geen andere producten van bpost aanbieden. Het bedrijf sluit in de toekomst andere functies niet uit. Zo loopt er nu ook een test met automaten die zendingen frankeren en versturen buiten de openingsuren van de loketten in enkele postkantoren in Antwerpen, Brugge, Brussel en Luik.

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *Ik begrijp dat de minister geen gedetailleerde informatie kan geven vanwege de concurrentie. Mijn vraag had evenwel vooral betrekking op de kostprijs van het apparaat en op de gevolgen voor de werkgelegenheid. Ik zou daarover graag enkele preciseringen krijgen.*

Het tweede gedeelte van mijn vraag had betrekking op de projecten van bpost in verband met e-commerce. Aangezien het om een autonoom overheidsbedrijf gaat, neem ik aan dat u over dat soort informatie beschikt.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Ik kan die informatie niet geven. U kunt mij vragen stellen over de beheersovereenkomst. Het parlement kan geen informatie krijgen over zaken die niet in de beheersovereenkomst staan. Ik mag die informatie dus niet geven.*

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *Ik begrijp dat. Maar het is toch normaal dat ik mij zorgen maak over de gevolgen voor de werkgelegenheid.*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Alle diensten blijven bestaan, ook de bijkomende dienst voor het cliënteel.*

De voorzitter. – *Ik stel een soort onbehagen vast wat de draagwijdte betreft van de vragen die mogen worden gesteld. De minister wijst mij erop dat de overheid sommige van die vragen niet kan beantwoorden. Misschien moeten we eens nagaan op welke andere manier we een antwoord op onze vragen kunnen krijgen. De huidige werkwijze leidt tot een impasse.*

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la mobilité des travailleurs frontaliers entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg» (n° 5-754)

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la mobilité des travailleurs frontaliers à temps partiel entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg» (n° 5-755)

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, répondra.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Les citoyens belges qui travaillent au Luxembourg se voient proposer des abonnements frontaliers vendus en province de Luxembourg et dans l'une ou l'autre gare de la province de Liège. Si l'on considère le kilométrage « chemin de fer » et le fait que ces abonnements offrent un libre parcours sur les réseaux de transport du Grand-Duché, leur prix reste raisonnable.

Néanmoins, comparés aux titres de transport belges ou aux titres luxembourgeois, ils sont fort chers. En Belgique, l'employeur et les pouvoirs publics remboursent une large part du prix du transport ou en assurent la gratuité. Au Luxembourg, ces mêmes employeurs ont la possibilité, sous certaines conditions, d'offrir aux salariés un abonnement aux réseaux de transport, appelé M-Pass, à des prix tout particulièrement attractifs qui ne dépassent pas les 288 euros par an et peuvent descendre beaucoup plus bas.

Hélas, ces abonnements permettent de se déplacer sur l'ensemble des réseaux et du territoire grand-ducal mais n'englobent pas les points frontières. Il en résulte que si l'on suit la réglementation, un frontalier belge ne peut profiter, dans les faits, des avantages du M-Pass.

Comme vous le savez certainement, madame la ministre, un accord entre la Région lorraine française et le Grand-Duché de Luxembourg a permis d'abolir cette frontière tarifaire. Les frontaliers lorrains disposent ainsi de la possibilité de coupler le M-Pass à l'abonnement au réseau lorrain.

Dans le cadre d'une Grande Région qui se construit et d'une politique volontariste de développement du transport public que nous appelons tous de nos vœux, en vue aussi de réduire le CO₂ émis par le transport individuel et de réduire ainsi l'encombrement de nos routes aux heures de pointe, l'initiative du Grand-Duché et de la Lorraine mériterait d'être étendue à la Belgique.

Cette voie est-elle envisagée dans le cadre des contacts politiques entre nos États et Régions, et entre les opérateurs ferroviaires belge et luxembourgeois ?

Dans la mesure où ces contacts seraient d'ores et déjà entrepris, pourriez-vous m'indiquer si des délais de mise en

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mobiliteit van de grensarbeiders tussen België en het Groothertogdom Luxemburg» (nr. 5-754)

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mobiliteit van de deeltijds werkende grensarbeiders tussen België en het Groothertogdom Luxemburg» (nr. 5-755)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, antwoordt.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Belgische burgers die in Luxemburg werken, kunnen in de provincie Luxemburg en in sommige stations van de provincie Luik een grensabonnement kopen. De prijs van dat abonnement kan redelijk worden genoemd want er kan een grote afstand mee worden afgelegd en het geeft recht op het gebruik van al het openbaar vervoer van het Groothertogdom.*

Vergeleken met de Belgische of Luxemburgse vervoerbewijzen is het echter erg duur. In België betalen de werkgever en de overheid de vervoerkosten gedeeltelijk of zelfs geheel terug. In Luxemburg kunnen werkgevers, onder bepaalde voorwaarden, hun werknemers een abonnement aanbieden op het openbaar vervoer, de M-Pass, tegen een prijs die maximaal 288 euro per jaar bedraagt.

Spijtig genoeg kan men zich met die abonnementen wel over heel het grondgebied van het Groothertogdom verplaatsen, maar omvatten ze niet de grenspunten. Een Belgische grensganger kan dus niet van de voordelen van de M-Pass genieten.

Een overeenkomst tussen Frans Lotharingen en het Groothertogdom Luxemburg heeft die tariefgrens afgeschaft. De Lotharingse grensgangers kunnen de M-Pass combineren met een abonnement op het Frans-Lotharingse net.

In het kader van de in opbouw zijnde Grote Regio en van een voluntaristisch beleid tot ontwikkeling van het openbaar vervoer, waardoor de CO₂-uitstoot door auto's en de overbelasting van onze wegen op de piekuren kan worden teruggedrongen, verdient het initiatief van het Groothertogdom en van de regio Frans Lotharingen tot België te worden uitgebreid.

Wordt hieraan aandacht besteed naar aanleiding van politieke contacten tussen onze staten en gewesten, en tussen de Belgische en Luxemburgse spoorwegoperatoren?

Zo ja, werden al uitvoeringstermijnen bepaald en welke moeilijkheden moeten worden overwonnen?

Zo neen, acht u het dan niet raadzaam alle noodzakelijke contacten te leggen om de grensmobiliteit via het spoor te

œuvre sont évoqués et quelles sont les difficultés à surmonter pour aboutir ?

Dans le cas contraire, tenant compte de la nécessité de rendre plus attractive la mobilité transfrontalière par le rail, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux de prendre tous les contacts nécessaires pour promouvoir de telles formules ?

J'en arrive à ma deuxième question.

Les citoyens belges qui se rendent au Luxembourg pour travailler se voient proposer des abonnements frontaliers qui, aujourd'hui, ne font pas l'objet d'un remboursement patronal. Le transport constitue dès lors un coût important dans le budget des navetteurs frontaliers.

Se pose dès lors la question des travailleurs à temps partiel qui n'ont d'autre choix que l'achat d'un abonnement en libre parcours, qui n'est pas adapté à leurs besoins. En effet, il n'y a aucune offre tarifaire destinée aux travailleurs à temps partiel, à l'image de la formule de la carte-train mi-temps proposée par la SNCB.

Cette inadaptation des formules, vu que le coût est pris en charge par le travailleur, n'incite guère à faire le choix du transport public qui, pourtant, représente une alternative à promouvoir dans une perspective de développement durable et de réduction des encombrements et embouteillages sur nos routes.

Je voudrais savoir, madame la ministre, si une formule tarifaire adaptée aux travailleurs frontaliers à temps partiel, déjà en application dans les relations avec Maastricht, a été envisagée avec le Luxembourg.

Dans la mesure où une telle formule serait au programme de travail, j'aimerais savoir si des délais de mise en œuvre peuvent déjà être avancés et quelles sont les difficultés pour aboutir à un accord.

Dans le cas contraire, tenant compte de la nécessité de rendre plus attractive la mobilité transfrontalière par le rail ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux de prendre tous les contacts nécessaires pour promouvoir de telles formules répondant aux besoins des frontaliers qui ne travaillent pas à temps plein ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – L'instauration d'un système de tiers payant ou la combinaison d'un système de tiers payant en service intérieur et en service international est une matière qui doit être examinée de manière approfondie avec tous les États concernés.

Étant donné que de tels systèmes requièrent les moyens financiers nécessaires de la part des employeurs et éventuellement de chaque État, ils doivent dès lors donner leur avis ou approbation.

Je suis parfaitement consciente qu'il s'agit d'un problème et je suis ouverte à toute discussion à ce sujet.

Effectivement, les systèmes d'intervention belges et luxembourgeois sont différents et ne s'appliquent qu'à leur propre territoire.

La SNCB a reçu dernièrement une demande d'une entreprise luxembourgeoise intéressée par le système de tiers payant belge pour ses employés belges. Mon cabinet a conseillé au

bevorderen?

Ik kom tot mijn tweede vraag.

De grensabonnementen van Belgische burgers die in Luxemburg gaan werken, worden door de werkgevers niet terugbetaald. Het vervoer betekent dus een belangrijke kost voor de grenspendelaars.

Bovendien hebben werknemers die deeltijds werken, geen andere keuze dan een netabonnement te kopen, dat niet aangepast is aan hun behoeften. Er is geen speciaal tarief voor die werknemers, zoals de halftijdse treinkaart van de NMBS.

Het ontbreken van aangepaste formules en het feit dat de kosten door de werknemers moeten worden gedragen, zetten niet aan tot een keuze voor het openbaar vervoer dat nochtans een aanbevelenswaardig alternatief kan bieden met het oog op de duurzame ontwikkeling en de ontlasting van onze wegen.

Zal een tarief voor deeltijds werkende grensarbeiders samen met Luxemburg worden uitgewerkt? Een dergelijk tarief bestaat overigens al voor de verbinding met Maastricht.

Zo ja, wanneer zal dat dan worden ingevoerd en welke problemen staan een akkoord in de weg?

Zo neen, vindt u het dan niet raadzaam dat u, om de grensmobiliteit per spoor aantrekkelijker te maken, de nodige contacten zou leggen om formules te promoten die beantwoorden aan de behoeften van deeltijds werkende grensarbeiders?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De invoering van een derdebetalersregeling of de combinatie van een derdebetalersregeling voor het binnenlands en internationaal treinverkeer is een materie die met alle betrokken staten grondig moet worden onderzocht.*

Aangezien de werkgevers en eventueel elke staat financiële middelen voor dergelijke regelingen ter beschikking moeten stellen, moeten zij hun advies of goedkeuring geven.

Ik besef terdege dat er een probleem is en ik sta open voor elk gesprek.

De Belgische en Luxemburgse tegemoetkomingssystemen verschillen inderdaad en zijn alleen van toepassing op hun eigen grondgebied.

De NMBS heeft onlangs een vraag gekregen van een Luxemburgs bedrijf dat belang stelde in de Belgische derdebetalersregeling voor zijn Belgische werknemers. Mijn kabinet heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer de raad gegeven

SPF Mobilité et Transports de prévoir un contrat de tiers payant avec la SNCB pour ce type d'entreprise. L'intervention patronale, voire la gratuité domicile-travail dans le contrat avec la SNCB, se limiterait à l'intervention patronale et éventuellement à celle de l'État sur le trajet belge. Puisque le transporteur luxembourgeois fixe le prix pour le trajet au Grand-Duché, il lui appartient, ainsi qu'à l'État luxembourgeois, de fixer l'intervention patronale ou de l'État relative au trajet au Grand-Duché.

En outre, mon cabinet a demandé au SPF de discuter de cette question assez complexe avec le ministère luxembourgeois.

La SNCB n'est pas opposée à l'introduction d'un abonnement à temps partiel pour le trafic frontalier. Elle fera donc le nécessaire afin d'examiner ce point plus en détail. Il est toutefois à noter qu'un tel produit ne pourra être introduit que moyennant l'accord des chemins de fer luxembourgeois.

En ce qui concerne l'exemple d'abonnement pour des voyages à destination de Maastricht, la SNCB a pu instaurer un tel type d'abonnement parce qu'elle est le seul transporteur sur cette relation. Cela signifie que la SNCB est la seule à devoir, entre autres, contrôler les titres de transport, ce qui lui permet dans ce cas d'introduire beaucoup plus facilement de nouveaux produits adaptés à l'offre du service intérieur.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Je vous remercie pour votre réponse. Je vois que vous êtes consciente du fait qu'il faut développer l'offre pour ce public de frontaliers du Sud-Luxembourg. Le système de tiers payant est bien entendu une possibilité mais vous n'avez pas envisagé d'élargir les points frontières, ce qui serait déjà une avancée importante par rapport à l'utilisation du M-Pass luxembourgeois. Il s'agit certainement d'une piste à suivre.

Je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'il ne se passe pas un jour sans que l'on entende parler des monstrueux embarras de circulation au poste frontière de Sterpenich. Il est aberrant que les usagers soient obligés de prendre leur voiture pour traverser la frontière à Sterpenich et de prendre le train à la gare de Kleinbettingen.

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les informations sur les tarifs transfrontaliers de la SNCB» (n° 5-756)

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Le contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB inscrit clairement le transport transfrontalier dans le cadre des missions du service public. Certains tarifs ont été négociés de manière à éviter la tarification internationale sur les titres de transport dans des régions frontalières où les déplacements de courte distance sont fréquents. Ces titres de transport sont vendus dans les gares concernées.

Les tarifs transfrontaliers sont toutefois insuffisamment promus et, pire encore, pour le voyageur qui ne se renseigne pas en gare, l'information semble plus que difficile à trouver. Un grand nombre de personnes recourent aujourd'hui aux sites d'information. La SNCB en propose deux : l'un pour le

voor een dergelijk bedrijf een derdebetalersovereenkomst op te stellen met de NMBS. De werkgeversbijdrage of zelfs de kosteloosheid van het woon-werkverkeer zal in de overeenkomst met de NMBS beperkt worden tot het Belgische traject. Aangezien de Luxemburgse vervoerder de prijs voor het traject in het Groothertogdom bepaalt, moet hij samen met de Luxemburgse Staat, de werkgevers- of overheidsbijdrage bepalen voor het traject in het Groothertogdom.

Mijn kabinet heeft ook aan de FOD gevraagd deze vrij complexe kwestie met de Luxemburgse minister te bespreken.

De NMBS is niet gekant tegen de invoering van een halfzijdse treinkaart voor het grensverkeer. Ze zal dit punt meer in detail onderzoeken. Een dergelijk product kan echter slechts worden ingevoerd als de Luxemburgse spoorwegen akkoord gaan.

U gaf het voorbeeld van een abonnement voor de reizen met bestemming Maastricht. De NMBS heeft een dergelijk abonnement kunnen invoeren omdat zij de enige vervoerder is op die verbinding. Dat betekent dat alleen de NMBS de vervoerbewijzen moet controleren. Daardoor kan zij ook gemakkelijker nieuwe aangepaste producten aanbieden.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – Ik merk dat de minister zich ervan bewust is dat het aanbod voor de grensgangers uit Zuid-Luxemburg moet worden uitgebreid. De derdebetalersregeling is natuurlijk een mogelijkheid, maar u spreekt niet over een verhoging van het aantal grenspunten, wat het gebruik van de Luxemburgse M-Pass toch aanzienlijk zou vergemakkelijken. Dat spoor moet zeker worden gevolgd.

Er gaat geen dag voorbij zonder dat melding wordt gemaakt van enorme verkeersproblemen aan de grenspost van Sterpenich. Ik vind het ongehoord dat reizigers verplicht worden met de auto de grens in Sterpenich over te rijden om dan de trein te nemen in het station van Kleinbettingen.

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de informatie over de grensoverschrijdende tarieven van de NMBS» (nr. 5-756)

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – De beheersovereenkomst 2008-2012 met de NMBS neemt duidelijk het grensoverschrijdend vervoer op in haar opdrachten van openbare dienstverlening. Over sommige tarieven werd specifiek onderhandeld om de internationale tarifiering te vermijden voor de vervoersbewijzen in de grensgebieden, waar zich veel verplaatsingen op korte afstand voordoen. Die vervoerbewijzen worden verkocht in de betrokken stations.

De grensoverschrijdende tarieven worden soms onvoldoende gepromoot en, erger nog, voor de reiziger die geen inlichtingen inwint in het station lijkt de informatie zeer moeilijk te vinden. Nochtans doen velen tegenwoordig een beroep op infosites. De NMBS heeft twee dergelijke sites: één

trafic national, l'autre pour le trafic international. Le premier ne présente aucune indication tarifaire transfrontalière. Le site international renseigne par exemple Virton-Esch – 40 kilomètres – à 26 euros pour l'aller-retour alors qu'il n'en coûte en réalité que 8,2 euros, ou encore Arlon-Luxembourg à 19,6 euros alors que le billet transfrontalier à 9,80 euros permet de se rendre le matin au centre-ville de Luxembourg et de faire une excursion l'après-midi jusqu'à Vianden, soit plus de 180 kilomètres sur les réseaux belge et luxembourgeois.

Sauf erreur de ma part, pour trouver la bonne information, il faut se rendre au 3^e niveau du site en passant par « promotions » puis par « réductions » pour trouver enfin « frontaliers ». Il faut bien reconnaître que peu de voyageurs feront preuve d'assez d'obstination pour arriver jusqu'au tarif adéquat.

Il en résulte que les voyages en train dans les régions frontalières comme la mienne ont la réputation d'être très chers et vendus au prix des billets internationaux. Il me revient que la situation est tout à fait comparable lorsqu'on s'adresse au centre d'appel téléphonique.

Ne pensez-vous pas qu'alors que nous voulons tous développer le transport public et singulièrement le rail, une information plus adéquate du voyageur s'impose ? Comment est-il possible que des tarifs « surfaits » soient indiqués pour des trajets qui font l'objet d'un tarif publié bien meilleur marché ?

À défaut de pouvoir donner l'information pertinente, pourquoi le calculateur n'envoie-t-il pas un avertissement indiquant de façon explicite l'endroit où se trouvent affichés les tarifs transfrontaliers ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Les tarifs des billets transfrontaliers ne sont en effet pas proposés sur le site www.sncbeurope.com. Sont concernées les lignes Anvers-Roosendaal, Liège-Aix-la-Chapelle, Courtrai-Tournai-Lille et Arlon-Virton-Luxembourg. Selon la SNCB, ceci s'explique par les conditions tarifaires spécifiques de ces produits. Elles prévoient explicitement que ces derniers ne peuvent être vendus que dans les gares transfrontalières auxquelles ils sont destinés. La vente par téléphone et sur internet est donc *de facto* exclue.

Les informations relatives à ces tarifs figurent en effet à l'emplacement du site que vous avez cité. Je comprends qu'elles soient assez difficiles à trouver. Un lien vers ces tarifs serait utile sur la page d'accueil. Mon cabinet a déjà soumis la question à la SNCB. Celle-ci envisage de prévoir une place plus visible pour ces informations sous la rubrique relative aux promotions et réductions.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Il s'agit de bonnes nouvelles. Quand les modifications seront-elles apportées sur le site ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – J'ai posé la question à la SNCB.

voor het nationaal vervoer en de andere voor het internationaal vervoer. Op de eerste wordt helemaal niet verwezen naar de grensoverschrijdende tarieven. De internationale site meldt bijvoorbeeld als prijs voor Virton-Esch, een afstand van 40 kilometer, 26 euro voor een retourkaartje, terwijl dat eigenlijk maar 8,2 euro kost; voor Aarlen-Luxemburg 19,6 euro, terwijl men met het grensoverschrijdende kaartje van 9,80 euro in de ochtend naar het centrum van Luxemburg kan reizen en 's middags een uitstap kan maken tot Vianden, dus meer dan 180 kilometer op het Belgische en het Luxemburg spoorwegnet.

Als ik mij niet vergis moet men voor de correcte informatie doorklikken tot het derde niveau van de website, via 'promoties' en vervolgens 'kortingen' om eindelijk het 'grensverkeer' te vinden. Geef toe dat weinig reizigers zo lang volhouden om het correcte tarief te vinden.

Daaruit volgt dat treinreizen in de grensgebieden de reputatie hebben zeer duur te zijn en verkocht te worden voor de prijs van internationale tickets. Ik heb vernomen dat hetzelfde probleem rijst bij oproepen naar een callcenter.

Denkt u niet dat de reiziger correctere informatie moet krijgen, zeker omdat men het openbaar vervoer, vooral via het spoor, wil bevorderen? Hoe is het mogelijk dat overdreven prijzen worden vermeld op trajecten waarvoor een goedkoper tarief bestaat?

Waarom vermeldt de calculator niet expliciet de plaats waar de grensoverschrijdende tarieven staan als geen correcte informatie kan worden gegeven?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De tarieven voor de grensoverschrijdende treintickets worden inderdaad niet vermeld op de website www.nmbseurope.com. Dat is het geval voor de lijnen Antwerpen-Roosendaal, Luik-Aken, Kortrijk-Doornik-Rijsel en Aarlen-Virton-Luxemburg. Volgens de NMBS is dit te wijten aan de specifieke tariefvoorwaarden die gelden voor deze producten. Daarin wordt immers expliciet bepaald dat deze producten uitsluitend mogen worden verkocht in de stations waarvoor ze bestemd zijn. De verkoop via telefoon of internet is dus de facto uitgesloten.*

De informatie over deze tarieven staat inderdaad op de door u vermelde plaats op de website. Ik begrijp dat ze moeilijk kan worden gevonden. Het zou nuttig zijn op de homepage te voorzien in een link naar die tarieven. Mijn kabinet heeft die vraag al gesteld aan de NMBS, en die is van plan die informatie op een beter zichtbare plaats te vermelden onder de rubriek promoties en kortingen.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Dat is goed nieuws. Wanneer worden de wijzigingen op de website aangebracht?*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Ik heb die vraag gesteld aan de NMBS.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'incident de caténaire survenu sur la ligne Bruxelles-Louvain» (n° 5-787)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le train international qui, le jeudi 31 mars, transportait 500 enfants partis en vacances de neige de Bruxelles jusqu'à Louvain, n'est pas allé au-delà de Zaventem. Une caténaire arrachée avait endommagé plusieurs wagons. Après plusieurs heures, la SNCB a acheminé le train en rade jusqu'à un arrêt de détresse en gare de Louvain où les wagons endommagés ont été remplacés.*

Les échos de l'accueil à Louvain, qui a duré plus de quatre heures, ont surtout été positifs. La coordination des services de secours sur les lieux de l'accident, en revanche, a été fort critiquée : communication déficiente, évacuations laborieuses et beaucoup de travail en double. Si l'on excepte la perte de temps, on peut dire que l'aventure s'est terminée sans trop de mal.

Les accidents peuvent arriver. Aucun système n'est à l'abri d'une panne ou d'un déboire. C'est pourquoi les responsables de ces systèmes doivent pouvoir réagir le plus adéquatement possible en cas de problème. Cela nécessite une approche préventive, des exercices, des simulations, etc. La préparation à réagir à des calamités vaut d'autant plus pour les équipements publics.

Comment la ministre évalue-t-elle les interventions qui ont suivi l'accident de ce train à Zaventem ? Peut-elle nous assurer que l'aide a été apportée de manière optimale et bien coordonnée ou bien a-t-elle constaté des manquements et des erreurs ? De quelle nature ces lacunes étaient-elles et quelles en ont été les conséquences ? Quelles leçons la SNCB et, par extension, tous les autres services de secours tirent-ils de cet accident ?

La ministre peut-elle nous certifier que la SNCB s'emploie de manière performante et énergique à élaborer des plans d'urgence et de secours ? En cas de grave accident ferroviaire, qui coordonne les activités de secours, de sauvetage et de réparation ? Comment le personnel et les dirigeants de la SNCB sont-ils préparés à des interventions de crise ? La SNCB dispose-t-elle de scénarios d'intervention pour différentes formes d'accidents ?

La ministre peut-elle affirmer avec conviction que la SNCB anticipe de manière optimale les éventuelles calamités qui peuvent frapper le trafic ferroviaire et qu'elle veille ainsi à la sécurité des voyageurs et du voisinage des lignes de chemin de fer ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Après l'accident de Zaventem, c'est un plan de secours communal qui a été appliqué. En pareils cas, c'est le bourgmestre qui coordonne les différentes disciplines et assure l'organisation générale du plan de secours.*

Les premières conclusions indiquent que la coordination a été bien assurée. Les autorités communales n'ont cependant pas

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «een incident met de bovenleiding op de spoorlijn tussen Brussel en Leuven» (nr. 5-787)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *De internationale skitrein met 500 kinderen die op donderdag 31 maart vanuit Brussel richting Leuven reed, raakte niet verder dan Zaventem. Een kabel van de bovenleiding werd losgerukt en beschadigde een aantal wagons. Zo werden enkele ramen stukgeslagen. Uren later sleepte de NMBS de gestrande trein naar een noodstop in het station van Leuven. Daar werden de beschadigde wagons verwisseld.*

Over de opvang in Leuven, die ruim vier uur duurde, klonken vooral positieve stemmen. De coördinatie van de hulpdiensten op de plaats van het ongeval oogstte wel veel kritiek: onzorgvuldige communicatie, moeizame evacuaties en blijkbaar veel onnodig en dubbel werk. Afgezien van het tijdverlies eindigde alles uiteindelijk zonder te veel leed.

Ongevallen kunnen gebeuren. Geen enkel systeem dat door mensen is gemaakt, staat verheven boven pech en tegenslag. Daarom moeten de behoeders van die systemen in geval van pech zo adequaat en efficiënt mogelijk kunnen optreden. Dat vergt een preventieve aanpak, oefening, simulaties en zo meer. Bij uitstek onze publieke voorzieningen moeten zich op calamiteiten voorbereiden.

Hoe evalueert de minister de interventies naar aanleiding van het ongeval met de trein met kinderen in Zaventem? Kan zij ons verzekeren dat de hulpverlening optimaal verliep en goed gecoördineerd was of stelde zij mankementen, tekorten en fouten vast? Zo ja, van welke aard waren die en welke consequenties hadden ze? Welke lessen trekken de NMBS en bij uitbreiding alle andere hulpdiensten uit dit ongeval?

Kan de minister ons verzekeren dat de NMBS op een performante en doortastende wijze werk maakt van haar urgentie- of noodplannen? Wie coördineert bij ernstige treinongevallen de hulp-, reddings- en herstelwerkzaamheden? Op welke wijze worden de NMBS-personeelsleden en de NMBS-leidinggevenden voorbereid op crisisinterventies? Beschikt de NMBS over draaiboeken voor interventies bij verschillende vormen van ongevallen?

Kan de minister met overtuiging zeggen dat de NMBS optimaal anticipeert op de mogelijke calamiteiten die het treinverkeer kunnen treffen en op die wijze zorgt voor de veiligheid van de reizigers en de omgeving van het treinverkeer?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Naar aanleiding van het ongeval in Zaventem werd een gemeentelijk noodplan in werking gesteld. In dergelijke gevallen is het de burgemeester die de verschillende disciplines coördineert en zorgt voor de algemene organisatie van het noodplan.*

Uit de eerste conclusies over de efficiëntie van het noodplan blijkt dat de coördinatie goed verlopen is. De gemeentelijke

organisé de débriefing officiel sur les événements.

Quant à la mise en œuvre du Plan interne d'urgence d'Infrabel et en particulier l'évacuation des voyageurs, on a tout fait pour garantir au maximum la sécurité. Les services de secours ont fait leur travail en respectant les prescriptions applicables en pareille situation et en un tel lieu, ainsi que les règlements en vigueur dans un tel cas.

En ce qui concerne la formation, les employés concernés par l'exécution du Plan interne d'urgence d'Infrabel ont les connaissances requises et peuvent prendre des responsabilités. Ils reçoivent en outre une formation de base spécifique et un recyclage au moins une fois par an.

En outre, le Règlement général d'exploitation d'Infrabel décrit les différents scénarios d'accident et les procédures à suivre.

En cas de catastrophe et de dommages dans le domaine d'exploitation d'Infrabel, ce sont les procédures définies dans le Plan interne d'urgence d'Infrabel qui s'appliquent ; elles visent à rétablir le trafic ferroviaire tout en garantissant une sécurité optimale, conformément à l'arrêté royal du 16 février 2006.

La SNCB est responsable de l'accueil des voyageurs.

Le plan d'urgence de la SNCB est très proche de celui d'Infrabel et se compose d'une documentation de gestion, approuvée par le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) dans le cadre de la certification de sécurité et s'appuyant sur des consignes locales d'exécution qui traduisent cette gestion en instructions opérationnelles.

Comme l'impact des situations de crise est rarement conforme aux scénarios de secours, la réussite des interventions sur le terrain dépend également des moyens humains et matériels disponibles à ce moment.

Des incidents comme celui de Zaventem sont suivis d'une évaluation qui vise à tirer des enseignements des erreurs et à informer l'organisation dans son ensemble pour que chacun puisse apprendre les bonnes pratiques.

Des exercices sont organisés régulièrement sous la direction d'Infrabel.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Il est curieux que la commune de Zaventem n'ait procédé à aucun débriefing mais cela ne relève pas de la responsabilité de la ministre.*

Je ne comprends pas pourquoi le holding n'assure pas la coordination entre Infrabel et la SNCB. Les plans d'urgence doivent faire l'objet d'une solide concertation entre les deux sociétés. Ou bien cet aspect ne relève-t-il pas de votre responsabilité et la coordination est-elle assurée directement par ces deux sociétés ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Les tâches sont clairement définies, tant dans les contrats de gestion que dans les Service Level*

overheid heeft echter geen officiële debriefing over de gebeurtenissen gehouden.

Wat de uitvoering van het Intern Noodplan van Infrabel met betrekking tot de evacuatie van de trein betreft, werd alles in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat de veiligheid optimaal gewaarborgd was. De hulpdiensten hebben hun werk uitgevoerd met inachtneming van de voorschriften die inherent zijn aan de toestand, het terrein en met naleving van de reglementen die van kracht zijn in een dergelijke situatie.

Wat de opleiding betreft, hebben de bedienden die betrokken zijn bij de toepassing van het Intern Noodplan van Infrabel, de vereiste kennis om verantwoordelijkheden op te nemen. Zij krijgen ook een specifieke basisopleiding en minstens één keer per jaar bijscholing in verband met hun bevoegdheden en opdrachten in geval van de toepassing van het Intern Noodplan.

Bovendien vermeldt het Algemeen Exploitatierglement van Infrabel de verschillende ongevallenscenario's en de procedures die moeten worden toegepast.

In geval van rampspoedige gebeurtenissen, catastrofes en schadegevallen op het exploitatiedomein van Infrabel, bevat het Intern Noodplan van Infrabel de procedures die in dergelijke gevallen moeten worden toegepast om, overeenkomstig het koninklijk besluit van 16 februari 2006, alles in het werk te stellen om het spoorverkeer te herstellen en daarbij een optimale veiligheid te waarborgen.

De NMBS is verantwoordelijk voor het opvangen van de reizigers.

Het Noodplan van de NMBS sluit nauw aan bij dat van Infrabel en bestaat uit een beheersdocumentatie, goedgekeurd door DVIS, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen, in het kader van de veiligheidscertificatie en onderbouwd door een reeks lokale uitvoeringsconsignes die dit beheer vertalen naar operationele instructies.

Aangezien de impact van crisissituaties zelden het script van de verschillende noodscenario's volgt, is het welslagen van interventies op het terrein tevens afhankelijk van de op dat moment beschikbare menselijke en materiële middelen.

Na incidenten zoals dat in Zaventem wordt een evaluatie gemaakt, zowel om te leren uit fouten als om de brede organisatie te informeren, zodat ze kunnen leren uit goede praktijken.

Onder regie van Infrabel worden geregeld oefeningen georganiseerd.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Ik vind het vreemd dat geen debriefing gebeurde door de gemeente Zaventem, maar dat behoort niet tot de verantwoordelijkheid van de minister.*

Het antwoord van de minister is duidelijk. Ik begrijp echter niet waarom de holding niet instaat voor de coördinatie tussen Infrabel en de NMBS. Met betrekking tot noodplannen moet tussen beide immers een sterke samenspraak bestaan. Of behoort dat ook niet tot uw verantwoordelijkheid en wordt dat rechtstreeks geregeld?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Er is een duidelijke taakafbakening. Die wordt gespecificeerd, zowel in de*

Agreements (SLA). *C'est le gestionnaire de l'infrastructure qui assume la plus grande part de responsabilités pour tous les aspects où l'accent est mis sur la sécurité ou la gestion de crises. Le holding ne joue donc pas le rôle de coordinateur.*

Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la validation des tests destinés aux fonctionnaires» (n° 5-791)

Mme Fabienne Winckel (PS). – En 2009, les formations certifiées organisées par l'Institut de formation de l'administration fédérale (IFA) du SPF Personnel et Organisation et, plus particulièrement, les tests qui concluent ces formations, ont généré de nombreuses réclamations.

La plupart de ces réclamations concernaient le test concluant la formation certifiée « Application des principes généraux du droit fiscal ». En juillet 2008, l'IFA communiqua les résultats du test aux participants et 458 d'entre eux, qui avaient échoué, ont introduit un recours en annulation auprès du Conseil d'État car ils contestaient la validité du test.

Vous aviez alors désigné deux experts chargés d'examiner les questions et les réponses retenues, au regard notamment du syllabus remis aux participants. Dans leur rapport, ces experts ont conclu que seules 28 questions sur 50 n'étaient pas litigieuses.

Considérant le test comme invalide, l'IFA a retiré les décisions d'échec et offert aux participants concernés la possibilité de recommencer une formation avec maintien de la date de validité initiale pour l'octroi de l'allocation. De nombreux plaignants contestèrent cette décision et certains ont même saisi à nouveau le Conseil d'État.

La réglementation prévoit qu'une formation certifiée se conclut par une décision de réussite ou d'échec pour le participant. Or, en se bornant à retirer les décisions pour les participants qui ont échoué au test, l'IFA omettait de se prononcer sur la réussite ou l'échec de ces derniers.

Le Conseil d'État a rejeté les requêtes en annulation pour absence d'intérêt car il considère que « le retrait de la décision d'échec ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de soustraire l'administration à l'obligation de se prononcer sur la réussite ou l'échec du requérant au test de certification, lequel n'a pas été annulé dans son intégralité puisque la partie adverse a décidé de maintenir les décisions de réussite ».

En exécution des arrêts du Conseil d'État, l'IFA s'est vu contraint de prendre une nouvelle décision pour chaque participant qui le mettait en demeure de se prononcer. L'administration s'est référée à de nouveaux critères de correction. Par contre, l'IFA semble avoir refusé de communiquer cette possibilité à tous les participants. Ainsi, seules les personnes ayant introduit un recours au Conseil d'État ont-elles été officiellement informées, via l'arrêt, de l'obligation incombant à l'IFA de statuer sur le test.

Madame la ministre, confirmez-vous ces informations ?

Dans l'affirmative, n'estimez-vous pas que l'IFA a failli à son

beheersovereenkomsten als soms ook in de SLA's. Voor alles waarbij de nadruk op veiligheid of crises ligt, draagt de infrastructuurbeheerder de grootste verantwoordelijkheid. Het is dus niet zo dat de holding telkenmale een coördinerende rol speelt.

Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de validering van tests voor ambtenaren» (nr. 5-791)

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – In 2009 gaven de gecertificeerde opleidingen van het Opleidingsinstituut van de Federale Overheid (OFO) van de FOD Personeel en Organisatie en meer in het bijzonder de tests die na het afsluiten van de opleiding worden georganiseerd, aanleiding tot veel klachten.

De meeste klachten gingen over de test na de gecertificeerde opleiding 'Toepassing van de algemene principes van het fiscale recht'. In juli 2008 deelde het OFO de resultaten van de test mee aan de deelnemers en 458 van hen, die niet geslaagd waren, dienden een annuleringsverzoek in bij de Raad van State, omdat ze de geldigheid van de test aanvochten.

U droeg toen twee deskundigen op de vragen en de juiste antwoorden te vergelijken met de syllabus van de cursisten. In hun verslag kwamen ze tot het besluit dat maar 28 van de 50 vragen niet betwist waren.

De test werd als ongeldig beschouwd en de OFO trok de beslissingen over het niet slagen van de betrokken cursisten in en gaf hun de mogelijkheid om opnieuw een opleiding te volgen met behoud van de oorspronkelijke geldigheidsdatum voor de toekenning van de premie. Veel klagers vochten ook deze beslissing aan en dienden opnieuw een verzoek in de bij de Raad van State.

Volgens de reglementering wordt een gecertificeerde opleiding afgesloten door een beslissing van slagen of van niet slagen. Door enkel de beslissingen in te trekken van de cursisten die niet geslaagd waren, sprak het OFO zich niet uit over de vraag of ze al dan niet geslaagd waren.

De Raad van State verwierp de annuleringsverzoeken wegens gebrek aan belang omdat de intrekking van de beslissing van niet slagen niet tot voorwerp of tot gevolg kan hebben dat de administratie niet langer de verplichting heeft om zich uit te spreken over het al dan niet slagen van de verzoeker voor de certificatie-test, die niet in zijn geheel is vernietigd, aangezien de tegenpartij beslist heeft om de beslissingen ten aanzien van de geslaagden te behouden.

Gelet op de arresten van de Raad van State moest het OFO een nieuwe beslissing nemen voor elke cursist die het daartoe in gebreke stelde. De administratie baseerde zich daarvoor op nieuwe correctiecriteria. Het OFO zou echter geweigerd hebben om deze mogelijkheid aan alle cursisten mee te delen. Enkel de mensen die een verzoek ingediend hadden bij de Raad van State zouden officieel, via het arrest, op de hoogte zijn gebracht van de verplichting voor het OFO om een uitspraak te doen over de test.

devoir d'information active et au respect du principe d'égalité et qu'il a également fait peser sur les participants les conséquences des défaillances de son test ?

Par conséquent, l'IFA n'a-t-il donc pas manqué aux principes de proportionnalité et de légalité ? Des mesures ont-elles été prises pour valider les tests avant que les épreuves ne soient présentées aux candidats ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Il est exact que la majorité des réclamations adressées en 2009 à l'Institut de formation de l'administration fédérale concernaient le test concluant la formation certifiée « Application des principes généraux du droit fiscal », destinée aux agents du SPF Finances.

En effet, suite au constat selon lequel ce test contenait plusieurs questions devant être invalidées, deux experts ont été désignés à l'initiative de l'administration elle-même. Le résultat de leur analyse a effectivement conduit à l'annulation du test pour l'ensemble des candidats y ayant échoué.

L'IFA a effectivement offert la possibilité à ces candidats de recommencer une nouvelle formation, avec maintien de la date de validité initiale pour l'octroi de l'allocation. Il me semble que c'était la décision la plus raisonnable à prendre en pareil cas.

Je tiens à préciser que 76 participants, et non 458, ont introduit un recours auprès du Conseil d'État.

Je me permets d'insister également sur le fait que l'IFA applique comme règle absolue de ne faire aucune distinction parmi les candidats ayant échoué selon qu'ils ont, ou non, introduit un recours auprès du Conseil d'État. Tous les candidats reçoivent la même information et leurs dossiers sont traités de manière identique. Je pense donc que l'IFA a agi dans le respect strict du principe d'égalité.

Le Conseil d'État a rejeté l'ensemble des requêtes introduites. Je pense donc pouvoir affirmer que l'IFA, confronté à une situation tout à fait exceptionnelle, a fait tout ce qui était humainement possible pour réagir de la façon la plus correcte, et dans le respect de l'ensemble des candidats, aux problèmes liés à l'annulation de cette formation certifiée.

Depuis l'instauration des formations certifiées, de nombreuses mesures ont été et continuent à être prises pour garantir la validité des tests avant l'organisation des épreuves. Une équipe de docimologues a été spécialement recrutée à cet effet. J'ai le plaisir d'affirmer que le travail de cette équipe porte ses fruits dans une très large majorité des cas.

La situation problématique liée à la formation certifiée « Application des principes généraux du droit fiscal », couvrant un domaine très spécifique et d'une haute technicité, ne s'est heureusement jamais reproduite.

Mme Fabienne Winckel (PS). – Les réponses de la ministre me rassurent : tout le monde a été traité sur le même pied et les 76 personnes ont reçu des informations ; en outre, des mesures ont été prises et du personnel engagé afin que ce type de problème malheureux ne se reproduise plus.

Kan de minister dit bevestigen?

Zo ja, vindt ze niet dat het OFO is tekortgeschoten in zijn actieve informatieplicht, het gelijkheidsbeginsel heeft geschonden en de gevolgen van de gebrekkige test heeft afgewenteld op de cursisten?

Heeft het OFO aldus het proportionaliteitsbeginsel en het legaliteitsbeginsel niet geschonden? Werden maatregelen genomen om de geldigheid van de tests te toetsen voordat ze worden afgenomen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Het klopt dat het merendeel van de klachten die in 2009 aan het Opleidingscentrum van de Federale Overheid werden gericht de test betroffen ter afsluiting van de gecertificeerde opleiding 'Toepassing van de algemene principes van het fiscale recht' bedoeld voor personeelsleden van de FOD Financiën.*

Toen werd vastgesteld dat verschillende vragen van deze test als ongeldig moesten worden beschouwd, werden door de administratie zelf twee deskundigen aangesteld. Het resultaat van hun analyse was inderdaad dat de test voor alle niet-geslaagde kandidaten werd geannuleerd.

Het OFO heeft de kandidaten de mogelijkheid geboden om een nieuwe opleiding te volgen met behoud van de eerste geldigheidsdatum voor de toekenning van de premie. Dit lijkt mij de meest redelijke beslissing die in zulk een geval kon genomen worden.

Ik wil wel aanstippen dat 76 en niet 458 cursisten een verzoek hebben ingediend bij de Raad van State.

De OFO maakt onder de niet-geslaagde kandidaten ook geen enkel onderscheid tussen cursisten die al of niet een verzoek hebben ingediend bij de Raad van State. Alle kandidaten krijgen dezelfde informatie en hun dossiers worden op dezelfde wijze behandeld. Ik denk dus dat het OFO het gelijkheidsbeginsel in acht heeft genomen.

De Raad van State heeft alle verzoeken verworpen. Ik denk dus te mogen stellen dat het OFO in deze uitzonderlijke situatie al het mogelijke gedaan heeft om zo correct mogelijk, met inachtneming van alle kandidaten, te reageren op de problemen met deze gecertificeerde opleiding.

Sedert de invoering van de gecertificeerde opleidingen worden nog steeds vele maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de tests geldig zijn voordat ze worden afgenomen. Een team van examenkundigen werd speciaal daarvoor in dienst genomen. Het werk van dat team werpt in de meeste gevallen ook vruchten af.

Een probleemsituatie zoals met de gecertificeerde opleiding 'Toepassing van de algemene principes van het fiscale recht', over een zeer specifieke en uiterst technische materie, heeft zich gelukkig nooit meer voorgedaan.

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *Het antwoord van de minister stelt mij gerust: iedereen werd gelijk behandeld en de 76 betrokkenen werden geïnformeerd; bovendien werden er maatregelen genomen en werd personeel aangetrokken opdat dit soort problemen niet meer zou voorkomen.*

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les critères qui ont conduit au choix de localisation des cabines de signalisation du réseau Infrabel» (n° 5-798)

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Il y a quelques semaines, je me permets, madame la ministre, d'attirer votre attention sur le projet d'Infrabel visant à concentrer d'ici à 2020 l'ensemble des cabines de signalisation du réseau ferré au nord du sillon Sambre-et-Meuse.

Cette nouvelle restructuration qui vient s'ajouter aux précédentes aurait pour conséquence de réduire de près de moitié le nombre des agents affectés aux cabines de commande. L'entreprise promet de passer le cap sans aucun licenciement. On peut donc être rassuré en ce qui concerne l'emploi.

Sur le plan de la gestion du trafic, l'automatisation et la concentration des cabines doivent permettre d'améliorer la capacité du rail, la sécurité et la ponctualité du train. Ce n'est donc pas une mauvaise chose.

Le véritable problème que pose le plan 2020 se situe ailleurs. Pour la Wallonie, il se traduit en effet par une concentration de l'ensemble des moyens sur un tiers du territoire, laissant les deux autres tiers en friche. Quatre provinces wallonnes sur cinq sont concernées.

Ce désengagement annoncé d'Infrabel n'est pas acceptable et ce, pour trois bonnes raisons au moins.

La première concerne l'éloignement des centres de coordination et de décision. Chaque cabine de signalisation est un centre nerveux où se concentre la coordination entre les différents intervenants du rail, y compris pour la gestion de la caténaire, la surveillance générale et technique, etc. C'est vrai au quotidien en période normale mais encore plus en cas d'incident ou d'accident. N'est-il pas déraisonnable d'éloigner autant la coordination et la décision du terrain des deux tiers de la Wallonie ?

La deuxième raison touche à la responsabilité sociétale de l'entreprise. En Wallonie rurale, nous savons bien ce que représente le désengagement progressif du service et des entreprises publiques, difficile à vivre et particulièrement à l'œuvre dans nos régions. Depuis plusieurs années, de multiples décisions prises par le Groupe Infrabel-SNCB vont bien dans le sens d'un abandon du territoire du sud de la Belgique. Or Infrabel n'est pas une entreprise comme les autres. Elle reste une société publique et se doit dès lors d'assumer une responsabilité sociétale. Elle a le devoir de garantir une présence et une activité pérenne sur l'ensemble du territoire wallon.

L'emploi constitue la troisième raison. Même si Infrabel se veut rassurante dans son volet social et même si la réorganisation était assortie de compensations sous la forme de localisation d'emplois en Luxembourg notamment, ces postes ne se situeront pas dans les mêmes niveaux de qualification. Quelle carrière pourra-t-on bientôt proposer à

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de criteria op basis waarvan is gekozen op welke plaatsen de seininrichtingen van het Infrabelnet worden geplaatst» (nr. 5-798)

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – Enkele weken geleden vestigde ik de aandacht van de minister op het plan van Infrabel om alle seininrichtingen van het net tegen 2020 ten noorden van Samber en Maas te concentreren.

Die nieuwe herstructurering komt bovenop de vorige en zou ertoe kunnen leiden dat het aantal ambtenaren dat in de controlecentra werkt, bijna wordt gehalveerd. Infrabel belooft de hervorming zonder een enkel ontslag te zullen doorvoeren. Wat de tewerkstelling betreft mogen we dus gerust zijn.

De automatisering en de concentratie van de seinhuizen moeten het mogelijk maken de capaciteit op het net, de veiligheid en de stiptheid van de treinen te verhogen. Dat is dus geen slechte zaak.

Het echte probleem met het plan-2020 ligt elders. In Wallonië zullen alle middelen op een derde van het grondgebied worden geconcentreerd en wordt twee derde verwaarloosd. Vier van de vijf Waalse provincies worden getroffen.

Die aangekondigde terugtrekking is om minstens drie redenen onaanvaardbaar.

Een eerste reden is de verwijdering van de coördinatie- en beslissingscentra. Elke seininrichting is een zenuwcentrum waar de coördinatie van de belangrijkste onderdelen van het spoor geconcentreerd zijn, met inbegrip van het beheer van de bovenleidingen, de algemene en technische bewaking enzovoort. Dat geldt des te meer in geval van een incident of een ongeluk. Is het niet onredelijk om de coördinatie en de besluitvorming op het terrein zo ver te verwijderen van twee derde van Wallonië?

De tweede reden is de maatschappelijke verantwoordelijkheid van het bedrijf. Vooral in het landelijke deel van Wallonië weten we maar al te goed wat de geleidelijke terugtrekking van overheidsbedrijven en -diensten betekent. De NMBS Groep heeft de afgelopen jaren verschillende beslissingen genomen die in de richting gaan van het verlaten van het zuidelijke deel van België. Infrabel is echter geen bedrijf als de andere. Het is een overheidsbedrijf en draagt dus een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Het moet dan ook een duurzame aanwezigheid en activiteit op het volledige Waalse grondgebied waarborgen.

De derde reden is de werkgelegenheid. Infrabel uitte geruststellende woorden over het sociale deel van het plan en de hervorming ging gepaard met de verplaatsing van banen naar Luxemburg, maar voor die banen zijn minder hoge kwalificaties vereist. Welke carrièremogelijkheden zijn er nog voor Luxemburgse jongeren die bij de spoorwegen willen werken, maar niet willen verhuizen?

In mijn vorige vraag heb ik de vergelijking gemaakt met de keuze die in Vlaanderen is gemaakt. Het seinhuis in

nos jeunes qui veulent entrer aux chemins de fer mais ne souhaitent pas s'expatrier ?

Lorsque je vous ai interrogée, il y a peu, j'ai déjà fait le parallèle avec le choix réalisé en Flandre. À peine construite, pas encore inaugurée, la cabine de Libramont qui a coûté la bagatelle de 5 millions d'euros serait abandonnée et son activité délocalisée à Namur, dont l'équipement est à la fois vétuste et à l'étroit sur le site actuel. En Flandre, où Hasselt et Louvain sont dans des situations assez comparables, le choix s'est porté sur Hasselt, qui n'est pourtant pas un nœud ferroviaire important comparé à Louvain.

Le souci de bonne gouvernance et de gestion parcimonieuse et responsable des deniers publics n'imposerait-il pas le choix de Libramont ? Et ce, d'autant que d'autres considérations peuvent légitimement faire douter du caractère judicieux des localisations choisies. Parmi les principes avancés par Infrabel, le premier est la « gestion d'un axe de trafic au départ d'un même poste de signalisation ».

Libramont gère les lignes 166 et 167 de bout en bout, la ligne 43 de Jemelle à Rivage et la ligne 162 de Sterpenich à Aye. Prolonger jusqu'à l'entrée de Namur n'ajoute qu'un nombre limité de kilomètres – 46 – sans aucune complication et va bien dans le sens de l'objectif annoncé de gérer « un axe de trafic », en l'occurrence la ligne 162 de bout en bout.

Je note que cet argument est battu en brèche par le plan 2020 lui-même, puisque si je ne m'abuse, l'un des principaux sillons, la dorsale wallonne qui relie la frontière allemande à la France, serait pris en charge par pas moins de quatre postes : Liège, Namur, Charleroi et Mons ! Est-ce vraiment ainsi que l'on va gérer « un grand axe de trafic au départ d'un même poste de signalisation » ?

Le second principe avancé par Infrabel est la « gestion de nœuds régionaux importants au départ d'un même poste ».

La zone gérée par la salle de commande de Libramont compte plusieurs nœuds ferroviaires : le branchement – déjà évoqué – vers l'Athus-Meuse à Libramont, le retour de l'Athus-Meuse vers la ligne 162 au sud d'Autelbas, les infrastructures et le terminal conteneurs d'Athus, le branchement industriel de Longlier qui doit être ouvert d'ici peu, la gestion des points frontières.

Comme je le disais, ni Hasselt ni Namur, dans la mesure où la dorsale wallonne et les lignes 161 et 162 se croisent mais sous un tunnel, ne sont des nœuds régionaux plus importants que Libramont.

Sur le plan de l'accessibilité – troisième principe cité par Infrabel –, située au carrefour des autoroutes de Namur, Luxembourg, Liège et des routes rapides vers Marche, Liège et Sedan, Libramont est idéalement localisée en dehors de toute agglomération, donc sans embouteillages urbains et facilement accessible, même en hiver.

Enfin, la gestion de l'Athus-Meuse d'Anseremme à la frontière luxembourgeoise permet de rencontrer le principe lié au trafic marchandises, cinquième principe cité par Infrabel.

Infrabel nous dit que la capacité en postes de travail à Libramont est insuffisante. Cette question mérite un peu d'attention. Eu égard à la charge de travail confiée à Libramont sur la base du plan de 1995, c'est-à-dire la

Libramont is pas voltooid en is nog niet officieel geopend. Het heeft vijf miljoen euro gekost en zal nu worden verlaten. De activiteiten worden verplaatst naar Namen, waar de uitrusting verouderd is en nu al te weinig plaats is. In Vlaanderen bevonden Leuven en Hasselt zich in een vergelijkbare situatie. Daar werd voor Hasselt gekozen, hoewel Leuven een belangrijker spooknooppunt is.

Was, met het oog op goed bestuur en een spaarzaam en verantwoordelijk beheer van overheidsmiddelen, niet beter voor Libramont gekozen? Er zijn ook andere overwegingen waardoor met reden kan worden betwijfeld of de locaties oordeelkundig zijn gekozen. Het eerste principe van Infrabel is het beheer van een verkeersas vanuit eenzelfde seininrichting.

Libramont beheert de lijnen 166 en 167 van begin tot eind, lijn 43 van Jemelle tot Rivage en lijn 162 van Sterpenich tot Aye. Een verlenging tot Namen zou slechts 46 extra kilometers betekenen, zonder enige complicatie. Het zou aansluiten bij het principe van het beheer van een verkeersas, in casu lijn 162 van begin tot einde.

Dat argument wordt nu door het plan-2020 zelf aangetast, omdat de Waalse as die Duitsland met Frankrijk verbindt, door niet minder dan vier seinhuizen zou worden beheerd: Luik, Namen, Charleroi en Bergen. Is dat wat wordt bedoeld met het beheer van een grote verkeersas vanuit eenzelfde seinhuis?

Het tweede principe dat Infrabel naar voren schuift is het beheer van belangrijke regionale knooppunten vanuit eenzelfde centrum.

De zone die vanuit de controlekamer in Libramont wordt beheerd, telt meerdere spooknooppunten: de aansluiting naar de lijn Athus-Meuse in Libramont, de terugweg van de lijn Athus-Meuse naar lijn 162 ten zuiden van Autelbas, de infrastructuur en de containerterminals van Athus, de industriële aansluiting van Longlier die binnenkort wordt geopend, het beheer van de grensposten.

Hasselt en Namen, waar de Waalse as en de lijnen 161 en 162 elkaar onder een tunnel kruisen, zijn geen belangrijker knooppunten dan Libramont.

Het derde principe van Infrabel is de toegankelijkheid. Libramont ligt op het knooppunt van de autowegen naar Namen, Luxemburg en Luik en van de grote wegen naar Marche, Luik en Sedan. Het is ideaal gelegen, buiten verstedelijkt gebied; er zijn dus geen stadfiles en het is, zelfs in de winter, makkelijk bereikbaar.

Met het beheer van de lijn Athus-Meuse van Anseremme tot de Luxemburgse grens kan ook worden tegemoetgekomen aan het vijfde principe van Infrabel met betrekking tot het goederenvervoer.

Infrabel zegt dat in Libramont niet voldoende werkposten zijn. Ik betwijfel dat. Krachtens het plan van 1995 worden de seinhuizen van de provincie Luxemburg, en in het bijzonder Bertrix, en de mogelijkheid om de seininrichting van Athus vanop afstand te beheren, in Libramont geconcentreerd. Hoe komt het dat door de toevoeging van 46 kilometer spoorweg tussen Aye en Jambes een aantal extra werkposten moeten worden gecreëerd? In de plannen van de controlekamer is in zestien werkposten voorzien. Als het echt de bedoeling is om

concentration des postes de la province de Luxembourg, en particulier Bertrix, et la capacité de gérer à distance les tâches du poste de signalisation d'Athus, je m'interroge. Comment expliquer que l'ajout de quelque quarante-six kilomètres de voie entre Aye et Jambes nécessiterait la création d'un nombre important de postes supplémentaires ? Les plans de la salle de commande en prévoient seize. Néanmoins, si la volonté de localiser un poste au sud du sillon Sambre et Meuse est réelle, on peut y ajouter les trois postes dédiés à la formation. Enfin, si ces dix-neuf postes sont encore insuffisants, un léger réaménagement des cloisonnements internes, sans transformations lourdes, permettrait de dégager l'espace pour accroître ce nombre de trois encore. En outre, un agrandissement du bâtiment situé dans un espace dégagé le long de la voie poserait très certainement beaucoup moins de difficultés, notamment sur le plan urbanistique, que les aménagements qui seront nécessaires, particulièrement en gare de Namur.

J'en viens à mes questions. Madame la ministre, face à la situation que je viens d'exposer, considérez-vous que les choix d'Infrabel pour la Wallonie sont les plus judicieux et répondent aux impératifs de l'entreprise, en particulier en ce qui concerne la bonne gouvernance et la gestion parcimonieuse et responsable de l'argent public, sans oublier le déploiement de ses moyens sur l'ensemble du territoire national ?

Infrabel n'en est pas à sa première réforme et celle de 1995 n'est pas encore arrivée à terme. Dans ces conditions, comment expliquer que la réflexion à l'horizon 2020, qui n'a pas débuté hier, n'ait été nullement anticipée à la faveur de la récente construction du bâtiment de Libramont ?

Si l'on veut bien considérer comme inconcevable que la salle de commande de Libramont ait été sous-dimensionnée dès sa conception, comment expliquer que le nombre de postes soit aujourd'hui insuffisant dès lors qu'il s'agirait d'ajouter quelques kilomètres de voie, le tronçon d'Aye à Jambes ne représentant que quarante-six kilomètres ? Au-delà des critères avancés, la volonté de l'entreprise ne serait-elle pas plutôt de se concentrer dans le centre du pays ? Seule Ostende ferait exception à cette règle implicite.

Cette situation nous ramène à notre argument de la nécessité de maintenir une présence et une activité pérenne sur l'ensemble du territoire national, liée de manière indissociable aux missions d'une entreprise publique.

Madame la ministre, ma dernière interrogation porte sur les chiffres d'emploi planifiés par Infrabel. Dès 2021, ils se stabilisent à 2410 agents. Dans quelles catégories ces postes se répartissent-ils ? Selon mes informations, un poste en cabine nécessite en effet 5,8 agents. Comment Infrabel compte-t-elle répartir ces 2410 emplois dans les diverses catégories d'emploi et les différentes implantations des cabines ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – J'ai expliqué le 17 février en réunion plénière du Sénat le motif de ce projet de concentration des postes de signalisation et l'existence de certaines mesures d'accompagnement. Je vous renvoie au compte-rendu de la séance pour cette partie de votre demande d'explications.

een seinhuis te plaatsen ten zuiden van Samber en Maas, dan kunnen de drie werkposten voor de rangering daaraan worden toegevoegd. Mochten die negentien werkposten nog onvoldoende zijn, dan kan met enkele kleine interne verschuivingen ruimte worden gecreëerd voor nog drie werkposten. Bovendien zou de uitbreiding van het gebouw dat naast de spoorweg ligt minder problematisch zijn dan de verbouwingen die vooral in het station van Namen nodig zijn.

Meent de minister dat Infrabel voor Wallonië een verstandige keuze heeft gemaakt? Komt die tegemoet aan de eisen van goed bestuur en van een duurzaam en spaarzaam beheer van de middelen? Ook de verspreiding van die middelen over het nationale grondgebied mag niet worden vergeten.

Infrabel is niet aan een eerste hervorming toe; die van 1995 is nog niet afgerond. Waarom is niet nagedacht over de horizon 2020 voordat het gebouw in Libramont werd gebouwd?

Als de controlekamer in Libramont dan echt te klein is geconcentreerd, hoe komt het dan dat er momenteel niet genoeg werkposten zijn? De toevoeging van het stuk van Aye naar Jambes heeft slechts betrekking op 46 kilometer. Wil de onderneming zich niet vooral op het centrum van het land concentreren? Alleen Ostende lijkt de uitzondering op die regel.

Een overheidsbedrijf heeft de plicht om een blijvende aanwezigheid en activiteit te behouden over het hele grondgebied.

Infrabel stelt dat het vanaf 2021 op stabiele wijze 2410 medewerkers nodig heeft. Volgens mijn informatie zijn per functie in een seinhuis 5,8 mensen nodig. Hoe gaat Infrabel die 2410 banen over de verschillende personeelscategorieën en de verschillende seinhuizen verdelen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Op 17 februari heb ik in de Senaat al toegelicht waarom de controlecentra worden geconcentreerd en gezegd dat er begeleidingsmaatregelen worden genomen. Ik verwijs dan ook naar het verslag van die vergadering.*

De technische installaties in de seininrichting van Libramont-Chevigny zullen blijven werken en de vier

Je peux répondre en détail à vos autres questions.

Les installations techniques mises en place dans la cabine de signalisation de Libramont-Chevigny continueront à fonctionner et les quatre postes de commande seront télécommandés depuis Namur. La réutilisation complète du bâtiment est déjà programmée. En premier lieu, une partie du bâtiment sera toujours occupée par du personnel de la direction « réseau » d'Infrabel chargé de l'entretien et du nettoyage des infrastructures d'accueil et de la gestion locale des incidents techniques. Une autre partie du bâtiment sera utilisée comme antenne locale du centre logistique « infrastructure » et de son centre de formation ainsi que d'un service d'entretien des caténaires. Un parc à conteneurs pour les déchets sera également construit.

Par ailleurs, Libramont reste la base « travaux » pour tous les chantiers situés entre Namur et Arlon. Elle sera modernisée et restera le point de départ de tous les trains de travaux pour les chantiers d'entretien et d'investissement.

Cette centralisation nécessitera la mise à disposition d'une salle de commande équipée de vingt-quatre postes de travail pour permettre de diriger l'ensemble de la zone et d'un espace spécifique pour la gestion de la caténaire.

La salle de commande du bâtiment de Libramont a été conçue pour seize postes de travail. Elle ne pourra donc permettre, dans des conditions ergonomiques répondant à la notion de bien-être au travail, la centralisation de la commande de l'entièreté de la zone finale regroupant Namur, Ottignies et Libramont dont l'importance est sans rapport avec le seul ajout du tronçon d'Aye à Jambes, qui ne constitue qu'une charge supplémentaire minime par rapport à l'ensemble.

J'en viens aux critères de choix et à la répartition du travail. Ce projet de modernisation de la gestion de la commande du trafic à l'horizon 2020 se fonde sur un certain nombre de critères objectifs chiffrés, notamment le nombre de trains circulant quotidiennement dans les zones concernées, qui constituent une base pour calculer la charge de travail par poste et assurer une répartition plus ou moins uniforme sur le réseau.

Pour la zone de Libramont, cette base est de 321 trains, elle est de 611 pour Namur et de 459 pour Ottignies. La desserte de dix postes de signalisation nécessitera une charge de 1224 temps plein assumée par du personnel du mouvement et du personnel administratif spécifique pour la coordination et la diffusion de l'information. La répartition entre les dix postes sera plus ou moins équivalente : on aura entre cent et cent vingt temps plein par poste, à l'exception de Bruxelles et de Gand qui nécessiteront une charge plus importante compte tenu d'une densité supérieure du trafic dans ces zones.

En dehors de la desserte des postes de signalisation, l'organisation et l'encadrement du travail des postes de signalisation et de leur personnel seront assurés par du personnel du mouvement et du personnel administratif, aussi bien au niveau régional qu'au niveau de la direction. Les vingt-neuf permanences d'intervention réparties sur le réseau seront assurées par du personnel du mouvement, chaque équipe de permanence étant constituée de deux agents et pouvant intervenir 24 heures sur 24. Trente-cinq brigades composées de personnel de la catégorie ouvrier assureront

controlecentra zullen vanuit Namen vanop afstand worden bestuurd. Er zijn al plannen om het gebouw volledig te hergebruiken. In een deel van het gebouw zal het personeel van de directie 'net' van Infrabel worden ondergebracht dat instaat voor het onderhoud en de reiniging van de onthaalinfrastructuur en voor de lokale afhandeling van technische incidenten. Een ander deel van het gebouw zal worden gebruikt als lokale post van het logistieke centrum 'Infrastructuur' en zijn opleidingscentrum en van een dienst voor het onderhoud van bovenleidingen. Ook zal een afvalcontainerpark worden aangelegd.

Libramont blijft ook de basis 'werken' voor alle werven tussen Namen en Arlon. Het zal worden gemoderniseerd en van het vertrekpunt blijven van alle werktreinen voor de onderhouds- en investeringswerven.

Voor die centralisatie is een controlezaal nodig met vierentwintig werkposten om de hele zone te kunnen besturen en met specifieke ruimte voor het beheer van de bovenleidingen.

De commandokamer van het gebouw te Libramont is ontworpen voor zestien werkposten. Om ergonomische redenen is het dan ook onmogelijk er het commando te centraliseren van de hele zone Namen-Ottignies-Libramont. Het belang daarvan staat trouwens volledig los van de loutere toevoeging van het stuk tussen Aye en Jambes, dat slechts een kleine bijkomende last betekent.

Het moderniseringsproject voor het beheer van het controle van het verkeer tegen 2020 gaat uit van een aantal becijferde objectieve criteria, zoals het aantal treinen dat dagelijks in de betrokken zones passeert. Die criteria vormen de basis om de werklust per seinhuis te meten en om een min of meer evenwichtige verdeling over het net te waarborgen.

Voor de zone Libramont is die basis 321 treinen, voor Namen 611 treinen en voor Ottignies 459 treinen. Om tien seininrichtingen te bemannen zijn 1224 voltijdse personeelsleden nodig; het gaat hierbij zowel om personeel voor het rollend materieel als om specifiek administratief personeel voor de coördinatie en de verspreiding van de informatie. De personeelsleden zullen min of meer gelijk over de tien seinhuizen worden verdeeld: 100 tot 120 voltijdse werknemers per seinhuis. Alleen in Brussel en Gent zijn er meer nodig omdat er in die zones meer verkeer is.

Het personeel van het rollend materieel en het administratief personeel zullen daarnaast ook de organisatie en de begeleiding van de werking van de seininrichtingen en hun personeel verzekeren, en zowel op regionaal vlak als op directieniveau. De negentwintig interventiepermanenties die over het net zijn verdeeld, zullen door personeelsleden van het rollend materieel worden verzekerd. Elk team bestaat uit twee medewerkers die 24 uur per dag kunnen optreden. Vijfendertig brigades met medewerkers uit de categorie 'arbeiders' zullen instaan voor het onderhoud van de niet-bewaakte stopplaatsen.

l'entretien des points d'arrêt non gardés au niveau du réseau.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Je ne suis pas satisfaite de votre réponse, madame la ministre, car elle est mot pour mot une réponse d'Infrabel. Je ne pense pas que les revendications du terrain soient le moins du monde entendues. En ce qui concerne le bâtiment, on nous dit que la cabine de Libramont sera télécommandée par Namur. Je m'interroge sur l'aspect sécurité. Le matériel utilisé sera vétuste et pas totalement compatible.

Vous nous parlez de la construction d'un parc à conteneurs pour déchets. C'est une compensation dérisoire, humiliante. Je ne comprends pas pourquoi il est tout à coup nécessaire de construire un parc à conteneurs à la cabine de signalisation de Libramont.

Vous aviez annoncé des critères objectifs : les nœuds ferroviaires, les grandes lignes. Aujourd'hui, vous nous présentez un critère objectif supplémentaire, la base de travail. Effectivement, si l'on applique ce nouveau critère, le nombre de trains, 300 à Libramont, nous ne serons jamais concurrentiels. Cela signifiera la mort du train, la mort du rail, la mort des investissements d'Infrabel en zone rurale. Cela me paraît scandaleux. L'investissement du service public pour une responsabilité sociétale, c'est d'aller jusqu'au bout et de continuer à investir. Ce n'est pas une question de sous-localisme mais d'investissements publics du Nord au Sud du pays. Les Flamands ont fait preuve de gestion parcimonieuse en faisant un choix entre Hasselt et Louvain. Il me paraît inconcevable que l'on ne puisse pas maintenir la cabine de Libramont alors qu'il y aura quatre cabines sur 130 kilomètres. Quarante-six kilomètres ne justifient pas l'abandon de la cabine de Libramont.

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'abandon d'un chantier par Infrabel à Marloie» (n° 5-799)

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Afin de répondre aux normes de sécurité imposées par la SNCB, le remplacement d'un pont surmontant les voies du chemin de fer est prévu à Marloie, sous la tutelle d'Infrabel. Le chantier situé dans la rue Henrotin est actuellement à l'arrêt depuis maintenant trois ans. Cette situation a des conséquences importantes pour certains riverains obligés d'effectuer un détour de plusieurs kilomètres, faute de pouvoir utiliser le pont concerné.

Au-delà du caractère inconfortable, la situation pose également des problèmes de sécurité. Les aménagements n'étant pas terminés, le pont situé en biais de la route présente un haut risque d'accidents. Un quotidien relate d'ailleurs en date du 28 mars qu'« un automobiliste a déjà failli se retrouver sur les rails en allant tout droit ».

Bien qu'un conflit judiciaire oppose Infrabel et un riverain, il me semble nécessaire que la sécurité soit assurée à cet endroit.

Madame la ministre, je souhaite vous poser les questions suivantes :

Confirmez-vous que ce chantier est actuellement à l'arrêt ?

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Ik ben niet tevreden met dit antwoord. De minister neemt het antwoord van Infrabel letterlijk over. Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de eisen van de mensen op het terrein. Het seinhuis in Libramont zal vanop afstand vanuit Namen worden bestuurd. Is dat wel veilig? Er zal verouderd en niet helemaal compatibel materieel worden gebruikt.*

De aanleg van een afvalcontainerpark in de seininrichting van Libramont is een bespottelijke en vernederende compensatie. Ik begrijp niet waarom dat nodig is.

De minister kondigde objectieve criteria aan zoals de verkeersknooppunten en de grote lijnen. Nu legt ze een bijkomend objectief criterium op tafel: het dagelijkse aantal treinen. Libramont zal met zijn 300 treinen nooit kunnen concurreren. Dat betekent de doodsteek voor de treinen, het spoor en de investeringen van Infrabel in landelijke gebieden. Dat is een schande. De openbare diensten moeten vanuit een maatschappelijke verantwoordelijkheid blijven investeren. Dat is geen lokale reflex, maar een kwestie van overheidsinvesteringen in het Noorden en het Zuiden van het land. De Vlamingen zijn spaarzaam geweest en hebben een keuze gemaakt tussen Hasselt en Leuven. Het lijkt me ondenkbaar dat het seinhuis van Libramont niet kan worden behouden, terwijl er vier seinhuizen zullen zijn over een afstand van 130 kilometer. Het is niet gerechtvaardigd om het seinhuis van Libramont te sluiten voor 46 kilometer.

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «een door Infrabel verlaten werf in Marloie» (nr. 5-799)

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Om te voldoen aan de veiligheidsnormen van de NMBS zal Infrabel een brug over de spoorweg in Marloie vervangen. Die werf in de Henrotinstraat ligt al drie jaar stil. Dat heeft grote gevolgen voor sommige omwonenden die meerdere kilometers om moeten rijden omdat ze de brug niet kunnen gebruiken.*

Die toestand brengt niet alleen ongemakken met zich mee, maar ook veiligheidsproblemen. De aanpassingen zijn niet voltooid en de brug, die schuin over de weg gaat, vormt een groot risico voor ongevallen. Een krant meldde op 28 maart al dat een automobilist bijna op de sporen was terechtgekomen door rechtdoor te rijden.

Er is een juridisch conflict tussen Infrabel en een aanwonende. Toch moet de veiligheid op die plek worden verzekerd.

Bevestigt de minister dat de werf momenteel stilligt? Zo ja, zullen de werkzaamheden worden heropgestart? Wanneer? Zal Infrabel in afwachting de veiligheid op de werf versterken?

Dans l'affirmative, est-il prévu de continuer les travaux ?
Dans quels délais ?

Dans l'attente d'une issue, Infrabel envisage-t-elle d'intervenir pour renforcer la sécurité sur ce chantier ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Un nouveau pont est nécessaire dans le cadre de l'électrification de l'axe 3 Bruxelles-Namur-Luxembourg. Les autorités communales ne voulant pas interrompre le trafic durant la construction du nouveau pont, celui-ci a été placé à côté de l'ancien, ce qui a nécessité deux expropriations.

La première moitié du pont est terminée. Pour le reste, le chantier est à l'arrêt depuis le 15 février 2008 car la Justice doit encore se prononcer sur les éléments suivants : la fixation des propriétés d'Infrabel et d'un riverain, la délimitation de la superficie du terrain à acquérir et le prix de celui-ci. Le dossier est actuellement soumis à un expert désigné par le tribunal.

Les travaux reprendront le plus rapidement possible, dès que cette affaire aura trouvé son épilogue judiciaire ou qu'une solution amiable sera intervenue.

Dans l'attente d'une issue judiciaire, les services d'Infrabel interviendront à nouveau pour renforcer la sécurité de ce chantier.

Demande d'explications de M. Frank Boogaerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la nécessité d'une transparence accrue en ce qui concerne les délais prévus par l'administration» (n° 5-806)

M. Frank Boogaerts (N-VA). – *Il ressort du rapport annuel de 2010 du médiateur fédéral que les griefs majeurs des citoyens tiennent à la difficulté d'obtenir de l'administration une information fiable sur le délai dans lequel elle traitera leur dossier et au sentiment qui en découle de dépendre du bon vouloir de l'autorité.*

Le médiateur fédéral recommande depuis 2006 déjà que chaque autorité administrative fédérale soit tenue d'indiquer au citoyen le délai dans lequel elle prendra une décision. Je cite la note de politique générale : « Il faut continuellement investir dans une administration qui assure un service de qualité optimale à la société. » Cette note établit neuf priorités stratégiques pour 2010. Selon la priorité n° 3 relative à la « bonne gestion », il est extrêmement important d'assurer la qualité du service à la société. La communication d'un délai dans lequel un dossier sera traité constitue une forme de service qualitatif et donc, selon la note, une priorité.

Je fais également référence à la Charte de l'utilisateur des services publics publiée le 22 janvier 1993 au Moniteur belge. On peut y lire que le principal souci est de procurer un service public adapté aux besoins de chaque utilisateur. La Charte concerne les services publics fédéraux, les administrations, les services des ministères, les établissements scientifiques de l'État et les organismes

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Voor de elektrificatie van as 3 Brussel-Namen-Luxemburg is een nieuwe brug nodig. Omdat het gemeentebestuur niet wou dat tijdens de constructie van de nieuwe brug geen verkeer mogelijk was, werd de brug naast de oude geplaatst. Hiervoor waren twee onteigeningen nodig.*

De eerste helft van de brug is voltooid. Voor het andere deel ligt de werf sinds 15 februari 2008 stil. De rechter moet immers nog de respectieve eigendommen van Infrabel en een aanwonende vaststellen en hij moet de oppervlakte van het terrein dat moet worden aangekocht, en de prijs ervan bepalen. De rechtbank heeft een deskundige aangesteld die het dossier onderzoekt.

De werkzaamheden zullen zo snel mogelijk worden heropgestart, zodra er een rechterlijke beslissing is of de zaak in der minne is geschikt.

In afwachting van een rechterlijke beslissing zal Infrabel de veiligheid op de werf versterken.

Vraag om uitleg van de heer Frank Boogaerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de nood aan meer transparantie op het gebied van de door de administraties gehanteerde termijnen» (nr. 5-806)

De heer Frank Boogaerts (N-VA). – *Uit het jaarverslag van de federale ombudsman 2010 blijkt dat een van de belangrijkste klachten van de burger betrekking heeft op de moeilijkheid om van de administratie betrouwbare informatie te krijgen over de behandeltermijn van zijn dossier en het daarmee samenhangende gevoel afhankelijk te zijn van de goede wil van de overheid.*

De federale ombudsman geeft al sinds 2006 de aanbeveling om iedere federale administratieve overheid te verplichten een beslissingstermijn mee te delen aan de burger waarbij ik verwijs naar de algemene beleidsnota Ambtenarenzaken 2010 waarin staat: 'Er moet blijvend geïnvesteerd worden in een administratie die een kwalitatieve dienstverlening verzekert aan de samenleving ...'. In de nota worden negen strategische prioriteiten voor 2010 bepaald. Volgens prioriteit nummer 3 over 'goed beheer' is het verzekeren van de kwaliteit van de dienstverlening aan de samenleving uitermate belangrijk is. Het communiceren van een behandeltermijn van een dossier is een vorm van kwalitatieve dienstverlening en dus een prioriteit volgens de beleidsnota.

Ik verwijs ook naar het Handvest van de Gebruiker van de Openbare Diensten, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 22 januari 1993, en waarin wordt gezegd dat de voornaamste bekommernis is het aanbieden van een openbare dienstverlening aangepast aan de behoeften van elke

d'intérêt public. Le rapport annuel du médiateur fédéral souligne clairement et à plusieurs reprises que l'utilisateur a besoin que lui soit clairement indiqué le délai dans lequel sera traité son dossier.

Dans sa réponse à la question orale n° 5-92 de Bert Anciaux, la ministre indique toutefois que le SPF Personnel et Organisation n'a pas l'autorité pour imposer des normes absolues relatives à l'information.

Nous faisons ainsi du surplace. Il est reconnu, dans la note de politique et dans la charte, qu'un service et une information de qualité sont nécessaires. En outre, le citoyen a le besoin manifeste et concret de connaître le délai dans lequel sera traité son dossier. Rien ou pas grand-chose n'est manifestement fait pour résoudre ce problème concret.

Il s'avère impossible d'édicter pour toutes les administrations une directive globale reprenant l'obligation.

La ministre reconnaît-elle que la mauvaise communication relative au délai de traitement est problématique ?

Quelles sont les administrations qui sont le plus souvent confrontées à ce problème ?

Pourquoi les administrations ne progressent-elles pas davantage ?

Quelles actions la ministre a-t-elle déjà entreprises pour réaliser la troisième priorité de la note de politique ?

Quelles actions concrètes la ministre a-t-elle entreprises pour résoudre le problème spécifique du délai de traitement ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *La qualité du service offert par les organismes publics me tient en effet à cœur.*

La Charte de l'assuré social prévoit déjà des délais légaux pour la sécurité sociale. La Charte pour une administration à l'écoute des usagers contient elle aussi des directives relatives aux délais de traitement.

La politique de communication et d'information des utilisateurs semble toutefois susceptible d'être améliorée, tant pour l'administration fédérale dans son ensemble que pour chacun des organismes.

Une communication et une information de qualité peuvent contribuer à une bonne entente entre l'administration et le citoyen et permettre d'éviter les plaintes.

Pour améliorer la qualité du service, je pense fortement qu'il convient de responsabiliser le management de chaque organisme et que des directives peuvent y contribuer.

Je ne considère toutefois pas des normes légales globales s'appliquant à toutes les administrations et à tous les processus comme une bonne solution pour l'amélioration immédiate de la qualité.

Nous n'optons pas pour une directive générale mais nous choisissons de partir d'une étude des besoins. L'accessibilité ne signifie pas la même chose pour tout le monde. Pour les

gebruiker. Het handvest is van toepassing op de federale openbare diensten, de besturen, diensten van de ministeries, wetenschappelijke inrichtingen van de staat en de instellingen van openbaar nut. Uit het jaarverslag van de federale ombudsman blijkt duidelijk en herhaaldelijk dat de gebruiker behoefte heeft aan een duidelijk gecommuniceerde behandeltermijn.

In een antwoord aan collega Bert Anciaux op zijn mondelinge vraag 5-92 stelt de minister echter dat de FOD Personeel en Organisatie niet de autoriteit heeft om absoluut geldende normen inzake informatieverstrekking op te leggen.

Zo blijven we natuurlijk ter plaatste trappelen. De beleidsnota en het handvest erkennen dat een kwalitatieve dienstverlening en informatieverstrekking noodzakelijk is. Daarnaast is er de duidelijke en concrete behoefte van de burger om te behandeltermijn van zijn dossier te kennen. Aan dat concrete probleem wordt blijkbaar niets of weinig gedaan.

Het blijkt onmogelijk een overkoepelende richtlijn uit te vaardigen voor alle administraties, waarin de verplichting wordt opgenomen.

Erkent de minister dat de gebrekkige communicatie rond behandeltermijnen problematisch is?

Welke administraties hebben vooral met het probleem te maken?

Waarom wordt er door de administraties niet meer vooruitgang geboekt?

Welke acties heeft de minister al ondernomen om de derde prioriteit uit de beleidsnota te realiseren?

Welke concrete acties heeft de minister genomen om het specifieke probleem van de behandeltermijn op te lossen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De kwaliteit van de dienstverlening door de overheidsorganisaties ligt mij inderdaad na aan het hart.*

Het handvest van de sociaal verzekerde voorziet nu reeds in wettelijke termijnen voor de sociale zekerheid. Ook het handvest voor een klantvriendelijke overheid bevat richtlijnen voor de behandeltermijnen.

Het communicatie- en informatiebeleid naar de gebruikers blijft echter voor verbetering vatbaar, en dat zowel voor de federale overheid in haar geheel als voor elke organisatie afzonderlijk.

Goede communicatie en informatie kunnen bijdragen tot een goede verstandhouding tussen de administratie en de burger en klachten helpen vermijden.

Voor de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening geloof ik sterk in de responsabilisering van het management van elke organisatie en richtlijnen kunnen daarbij helpen.

Globale wettelijke normen die gelden voor alle administraties en alle processen zie ik evenwel niet onmiddellijk als een goede oplossing voor de verbetering van de kwaliteit.

We opteren niet voor een algemene richtlijn, maar verkiezen te vertrekken vanuit een behoefte-onderzoek. Toegankelijkheid betekent niet voor iedereen hetzelfde. Voor

uns, elle est liée à un point de contact physique, pour d'autres aux heures d'ouverture et pour d'autres encore aux informations fournies sur internet. Imposer des règles générales n'entraîne pas nécessairement une amélioration de la qualité mais peut au contraire développer inutilement la bureaucratie et augmenter le prix. Nous vérifions quelles administrations travaillent avec une charte de l'utilisateur et disposent d'une gestion standardisée et de première ligne des plaintes. Le SPF Personnel et Organisation soutient en outre les organismes qui le souhaitent au moyen d'une enquête de satisfaction des clients et de l'analyse de celle-ci. La mesure de la satisfaction du client me semble un bon indicateur de la qualité du service.

Celle-ci dépend notamment de la nature du service auquel il est fait appel, du cadre légal, de l'interaction entre l'administration et le citoyen et des moyens disponibles.

Le service offert diffère assez bien entre les départements. De plus, chaque département est placé sous la responsabilité politique d'un ministre de tutelle déterminé. Ceci ne facilite pas les choses. De grandes différences peuvent également apparaître entre les dossiers individuels. Le délai de traitement dépend de l'administration mais aussi du citoyen concerné et parfois de tiers.

L'élaboration d'une gestion structurée, harmonisée et de première ligne des plaintes, indiquée par tous les services publics fédéraux au moyen d'un logo unique, fait partie des actions entreprises. Viennent ensuite une approche intégrée de l'orientation vers le client à laquelle le SPF Personnel et Organisation offre son soutien – visitez

www.klantgerichtheid.be –, la concertation avec les médiateurs fédéraux au sujet de l'amélioration du service et une actualisation et une amélioration des chartes des utilisateurs dans tous les services publics fédéraux. On est ensuite passé à la contractualisation de la gestion de ces derniers. L'accent est mis sur les contrats de gestion et sur des plans de management intégrés qui prévoient des indicateurs clairs de la qualité du service et de la responsabilisation. Enfin, des bureaux externes offrent leur aide pour professionnaliser l'évaluation de nos managers.

Les délais concrets de traitement par type de processus relèvent de la responsabilité politique du ministre de tutelle qui se concerte à cet effet avec son management. Ces délais de traitement peuvent être consignés dans les plans opérationnels qui font régulièrement l'objet de rapports.

Deux actions ont été entreprises à ce sujet : d'une part, la contractualisation dont je viens de parler et à l'occasion de laquelle des accords clairs ont été conclus au sujet de la qualité du service et les moyens nécessaires à cet effet et, d'autre part, le développement du soutien nécessaire des services publics fédéraux à la demande des organismes, par exemple à l'occasion de l'élaboration de leurs contrats d'administration et de leurs plans de management, ainsi que la mesure de la charge de travail en objectivant leurs besoins en personnel à l'aune de la qualité à assurer.

Le défi reste difficile mais il reçoit toute notre attention. Une fois encore, nous n'optons pas pour une réglementation générale mais nous souhaitons plutôt stimuler et responsabiliser à partir de la base.

de enen heeft het te maken met een fysiek contactpunt, voor de anderen met openingsuren, en voor nog anderen met informatie via internet. Het opleggen van algemene regels leidt niet noodzakelijk tot een verbetering van de kwaliteit, maar kan integendeel onnodige bureaucratie en een hogere kostprijs meebrengen. We controleren welke administraties met een gebruikerscharter werken en over een gestandaardiseerd eerstelijnsklachtenmanagement beschikken. Bovendien ondersteunt de FOD Personeel en Organisatie de organisaties die dat wensen bij een enquête naar de klanttevredenheid en de analyse daarvan. De meting van de klanttevredenheid lijkt me een goede indicator voor de kwaliteit van de dienstverlening.

De kwaliteit van de dienstverlening is onder meer afhankelijk van de aard van de dienst waarop een beroep wordt gedaan, het wettelijk kader, de interactie tussen administratie en burger en de beschikbare middelen.

De aangeboden dienstverlening verschilt nogal tussen de departementen. Voor elk departement is telkens een specifieke, toezichthoudende minister politiek verantwoordelijk. Dat maakt de zaken niet gemakkelijker. Ook tussen de individuele dossiers kunnen er grote verschillen optreden. De behandeltermijn is afhankelijk van de administratie, maar ook van de betrokken burger zelf en soms van derden.

Tot de genomen acties behoort de uitbouw van een gestructureerd, geharmoniseerd eerstelijnsklachtenmanagement, dat door alle federale overheidsdiensten met een eenvormig logo wordt geafficheerd. Daarnaast is er een geïntegreerde aanpak van de klantgerichtheid, waarvoor de FOD Personeel en Organisatie ondersteuning biedt (zie www.klantgerichtheid.be), overleg met de federale ombudsmannen rond de verbetering van de dienstverlening en een actualisering en verbetering van de gebruikerscharters in alle federale overheidsdiensten. Vervolgens is overgegaan tot de contractualisering van het beheer van de federale overheidsdiensten. De klemtoon wordt gelegd op bestuurscontracten en geïntegreerde managementplannen die duidelijke indicatoren bevatten over de kwaliteit van de dienstverlening en de responsabilisering. Tenslotte bieden externe bureaus bijstand om de evaluatie van onze managers verder te professionaliseren.

De concrete behandeltermijnen per type proces behoren tot de politieke verantwoordelijkheid van de toezichthoudende minister, die hiervoor overlegt met zijn management. Die behandeltermijnen kunnen worden opgenomen in de operationele plannen waarover regelmatig wordt gerapporteerd.

In dat verband werden twee acties genomen: de daarnet besproken contractualisering waarbij duidelijke afspraken worden gemaakt over de kwaliteit van dienstverlening en de daarvoor benodigde middelen, en de uitbouw van de nodige ondersteuning aan de federale overheidsdiensten op vraag van de organisaties, bijvoorbeeld bij de opmaak van hun bestuursovereenkomsten en managementplannen, de werklustmeting om hun personeelsnoden te objectiveren in het licht van de te leveren kwaliteit.

De uitdaging blijft moeilijk, maar krijgt al onze aandacht. Nogmaals we opteren niet voor een algemene reglementering,

M. Frank Boogaerts (N-VA). – *Je remarque que la ministre est attentive à la qualité du service et que des plans d'action ont été lancés. Je regrette toutefois qu'aucune mesure générale ne soit prise. J'ai appris ce matin que beaucoup d'entreprises et de services ont signé une charte qui impose notamment un temps d'attente maximal pour les appels téléphoniques. De telles actions sont déterminantes pour la satisfaction du client. Certains services publics sont toutefois trop peu conscients d'être au service des citoyens.*

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Les pouvoirs publics ont bien entendu divers clients. L'utilisation de chartes est aussi intégrée parmi eux. Qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet. Il existe une différence entre la stimulation au moyen de chartes et une intervention législative.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la disparition du train Benelux» (n° 5-813)

Demande d'explications de Mme Freya Piryns à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la suppression du train Benelux entre Bruxelles et Amsterdam» (n° 5-915)

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *À partir de l'année prochaine, le train Benelux traditionnel sera remplacé par le train plus rapide Fyra. Celui-ci roulera bientôt seize fois par jour entre Bruxelles et Amsterdam. L'association belge TrainTramBus et l'association néerlandaise d'usagers Rover estiment, tout comme moi, qu'il s'agit d'une très mauvaise idée. Un trajet en train ne sera pas seulement plus cher, mais exigera aussi une réservation. Pour ceux qui estiment qu'un billet est trop cher ou qui ne peuvent pas réserver à temps, il ne restera que l'omnibus d'Anvers à Roosendaal, avec dix arrêts intermédiaires, après quoi il faudra passer sur le réseau néerlandais. On peut aussi prendre la voiture, ce qui aggrave le problème de la formation de files et des émissions de gaz à effet de serre.*

Le train Benelux actuel est un train populaire, intensément utilisé par des travailleurs frontaliers, des touristes, des hommes d'affaires, des étudiants et des scientifiques. Cette évolution risque de faire perdre aux chemins de fer une partie de ces voyageurs. En outre, l'ensemble de la société en souffrirait. L'organisation d'un transport public est et reste par excellence une tâche des autorités. En effet, il y a un monopole naturel car il n'existe qu'un seul chemin de fer et les gens prennent le premier train qu'ils peuvent se permettre. En outre, les chemins de fer renforcent aussi le lien social. Ils créent des liens dans la population et entre les différentes

maar wensen eerder van onderuit te stimuleren en te responsabiliseren.

De heer Frank Boogaerts (N-VA). – Ik merk dat de minister aandacht heeft voor de kwaliteit van de dienstverlening en dat er actieplannen worden opgestart. Anderzijds betreur ik dat er geen algemene maatregelen worden genomen. Vanmorgen vernam ik dat een heleboel bedrijven en diensten een charter hebben ondertekend dat, onder meer, een maximumwachtijd oplegt voor telefoonoproepen. Dergelijke acties zijn bepalend voor de klanttevredenheid. Sommige overheidsdiensten zijn er zich evenwel te weinig van bewust dat ze ten dienste staan van de burgers.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – De overheid heeft uiteraard diverse klanten. Het gebruik van charters is ook bij de overheid ingeburgerd. Laat daar geen misverstanden over bestaan. Er is evenwel een verschil tussen het stimuleren van charters en wetgevend optreden.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het verdwijnen van de Beneluxtrein» (nr. 5-813)

Vraag om uitleg van mevrouw Freya Piryns aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de afschaffing van de Beneluxtrein tussen Brussel en Amsterdam» (nr. 5-915)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Vanaf volgend jaar vervangt de snellere Fyratrein de traditionele Beneluxtrein. Fyra spoort straks zestien keer per dag tussen Brussel en Amsterdam. De Belgische vereniging TrainTramBus en de Nederlandse reizigersvereniging Rover vinden dat een zeer slecht idee, net zoals ik. Een treinrit wordt niet alleen duurder, maar zal ook een reservering vereisen. Voor wie een ticket te duur is of wie niet tijdig kon reserveren, rest enkel een stoptrein van Antwerpen naar Roosendaal, met tien tussenliggende haltes, waarna moet worden overgestapt op het Nederlandse net. Men kan ook de auto nemen, waardoor het probleem van de filevorming en de broeikasgassenuitstoot wordt aangedikt.

De huidige Beneluxtrein is een populaire trein en wordt intens gebruikt door pendelende grensarbeiders, rugzaktoeristen, zakenlui, studenten, wetenschappers en Nederlandse en Belgische dagjestoeristen. Door die nieuwe ontwikkeling dreigen de spoorwegen een deel van die reizigers te verliezen. Daarnaast lijdt ook de samenleving als geheel. Het organiseren van openbaar vervoer is en blijft bij uitstek een overheidstaak. Er is immers een natuurlijk monopolie want er is maar één spoor en de mensen nemen de eerst mogelijke trein die ze zich kunnen veroorloven. Bovendien heeft het spoor ook een maatschappelijk opbouwende functie. Het verbindt de bevolking en de verschillende steden en waarborgt basismobiliteit voor iedereen.

villes et garantissent à chacun la mobilité de base.

C'est à nouveau l'argument maintenant bien connu qui est avancé : l'Europe l'exige ! Le trafic international entre la Belgique et les Pays-Bas doit être « libéralisé ». Ceux qui pensaient que libéraliser est synonyme de faciliter, de supprimer des règles contraignantes, d'assurer un meilleur accès pour davantage de personnes ou un meilleur rapport qualité-prix se font à nouveau rouler. En effet, dans ce contexte, la libéralisation signifie que les autorités publiques se désengagent lentement, que les entreprises, dans une logique purement commerciale, sont libres de faire ce qu'elles veulent. Les exemples étrangers de privatisation du rail n'augurent rien de bon : l'offre a diminué, les prix ont augmenté de manière spectaculaire et les infrastructures se sont détériorées à un niveau lamentable et dangereux. Seules les lignes densément utilisées et rentables subsistent. Le reste est supprimé. À bas le rail en tant que projet créateur de lien social, vive l'individualisme et l'utilisation de la voiture ! C'est une terrible illustration du désengagement des autorités et de la primauté désastreuse du marché libre.

En outre, je suppose que la suppression du train Benelux est contraire au contrat de gestion.

La ministre comprend-elle l'inquiétude des organisations d'utilisateurs ? La ministre confirme-t-elle qu'il y aura une obligation de réserver pour le Fyra et qu'un billet sera nettement plus cher ? La ministre peut-elle m'indiquer la différence de prix ? La ministre approuve-t-elle l'analyse des associations d'utilisateurs qui estiment que la combinaison d'une augmentation de prix et d'une obligation de réserver entraînera une perte d'utilisateurs des chemins de fer et une hausse de l'utilisation de la voiture ? La ministre estime-t-elle comme moi que la suppression du train Benelux signifie une détérioration d'un service de base et constitue une perte pour l'ensemble de la société ? La ministre envisage-t-elle de suivre la proposition des organisations d'utilisateurs consistant à laisser aux voyageurs le choix entre le train Benelux classique, au même niveau de prix et de qualité que maintenant, et le train à grande vitesse ? La ministre examinera-t-elle au moins cette option ? Est-elle disposée à l'aborder et la défendre au niveau européen ?

Mme Freya Piryns (Groen!). – *Je partage l'inquiétude de M. Anciaux. Je suis récemment allée à Amsterdam. J'avais reçu un appel téléphonique à six heures et à neuf heures j'étais à destination, ayant encore pu prendre ce train Benelux. Si ce train est supprimé, les gens seront obligés de réserver à l'avance, ce qui rendra les choses inutilement plus complexes et plus chères. Cela ne peut absolument pas être l'objectif. Pour le reste, je me rallie simplement aux questions de M. Anciaux.*

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Nous pouvons procéder à une analyse politique à ce sujet et elle ne sera pas fort différente de celle des intervenants. Malheureusement, je n'ai pas la compétence nécessaire pour modifier les choses dans ce domaine. Vous vous référez à l'Europe. En effet, à un moment donné on a clairement défini au niveau européen ce qui relevait ou non des activités de service public et ce qui relevait des marchés libéralisés et commerciaux. J'ai mon opinion à ce sujet, nous pouvons en parler calmement, mais nous ne pouvons pas jeter de la poudre aux yeux. J'essaie de*

Blijkbaar geldt opnieuw het ondertussen bekende argument: het moet van Europa! Het internationaal verkeer tussen België en Nederland moet worden 'vrijgemaakt'. Wie dacht dat vrijmaken synoniem staat voor gemakkelijker maken of lastige regels opheffen of een betere toegang voor meer mensen of een betere prijs-kwaliteitverhouding, komt weer bekocht uit. In deze context betekent vrij immers dat de overheid zich langzaam terugtrekt, dat bedrijven, met een puur commerciële logica, wel vrij zijn te doen wat ze willen. Voorbeelden uit het buitenland met betrekking tot de privatisering van het spoor beloven niet veel goeds: het aanbod verschaalde, de prijzen stegen spectaculair en de infrastructuur verkommerde tot een pijnlijk en gevaarlijk niveau. Enkel de veelgebruikte en rendabele lijnen overleven. De rest wordt weggesnoeid. Weg met het spoor als maatschappijopbouwend project, leve het individualisme en het autogebruik. Het is een ontstellende illustratie van de terugtrekking van de overheid en het desastreuze primaat van de vrije markt.

Bovendien vermoed ik dat de afschaffing van de Beneluxtrein in tegenspraak is met de beheersovereenkomst.

Begrijpt de minister de ongerustheid van de reizigersorganisaties? Bevestigt de minister dat er voor de Fyra een reserveringsplicht zal bestaan en dat een ticket een stuk duurder zal worden? Kan de minister mij een indicatie geven van het prijsverschil? Beamt de minister de analyse van de reizigersverenigingen die stelt dat de combinatie van een prijsverhoging en een reserveringsplicht een verlies aan treinreizigers meebrengt en het autogebruik doet stijgen? Onderschrijft de minister mijn beoordeling dat de afschaffing van de Beneluxtrein een verschraling van een basisdienstverlening betekent en dat dit een verlies is voor de samenleving in zijn geheel? Overweegt de minister het voorstel van de reizigersorganisaties om de reizigers de keuze te laten tussen de klassieke Beneluxtrein, met hetzelfde prijs- en kwaliteitsniveau als nu, en de hogesnelheidstrein? Zal de minister dit op zijn minst onderzoeken? Is de minister bereid om dit te aan te kaarten en te verdedigen op Europees niveau?

Mevrouw Freya Piryns (Groen!). – Ik sluit mij aan bij de ongerustheid van collega Anciaux. Ik ben onlangs nog naar Amsterdam geweest. Ik had om zes uur een telefoontje gekregen en om negen uur was ik daar, omdat ik nog snel die Beneluxtrein kon halen. Als die trein wordt afgeschaft, worden de mensen verplicht vooraf te reserveren, wat de zaken nodeloos moeilijker en duurder maakt. Dat kan absoluut niet de bedoeling zijn. Verder sluit ik mij gewoon aan bij de vragen van collega Anciaux.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – We kunnen hierover een politieke analyse maken, en die zal niet veel verschillen van die van de vragenstellers. Jammer genoeg heb ik niet de bevoegdheid om op dat gebied een wijziging aan te brengen. U verwijst naar Europa. Op Europees niveau is inderdaad op een bepaald ogenblik duidelijk beslist wat wel en wat niet tot de activiteiten van de openbare dienst behoort, en wat behoort tot de geliberaliseerde en commerciële markten. Ik heb daarover mijn opinie, we kunnen daar gerust over spreken, maar we mogen geen zand in de ogen strooien. Daar probeer ik mij aan

m'y tenir dans cette commission, parfois à l'agacement et la frustration de certains, mais nous partageons tous cette frustration. Nous devons essayer d'apporter des réponses correctes dans les matières où nous pouvons agir ou non. Je ne veux pas donner l'impression qu'en tant que ministre compétente pour la SNCB, je peux offrir des solutions, alors que le cadre réglementaire actuel ne le permet pas. Le débat sur une libéralisation plus poussée est toujours d'actualité et continue à être mené en Europe avec beaucoup de passion.

En exécution de la Convention de 1996, le train intercity Bruxelles-Amsterdam actuel, appelé le train Benelux, disparaîtra dès qu'une nouvelle offre existera avec le train Fyra Bruxelles-Amsterdam, via la ligne à grande vitesse L4 en Belgique et le TGV-Sud aux Pays-Bas. Les trains Fyra ne seront opérationnels qu'en décembre 2011 au plus tôt.

Le trafic voyageurs international est une activité non subsidiée. Cela signifie entre autres qu'il applique des prix conformes au marché couvrant au moins ses frais d'exploitation et à l'amélioration du temps de trajet et au confort offert.

Je ne suis pas au courant de la future tarification de Fyra. Cependant, un train à grande vitesse n'est pas nécessairement plus cher que le train Benelux actuel. Bien sûr, il faut réserver à l'avance et les tarifs les moins chers ne sont disponibles que de manière limitée. Cela demande effectivement une adaptation du comportement des usagers. Ceux qui veulent voyager à peu de frais doivent réserver suffisamment longtemps à l'avance. Je le déplore également, mais je n'ai aucune compétence à ce sujet.

La SNCB me signale qu'une étude de marché approfondie montre que la clientèle internationale préfère une obligation de réserver pour le Fyra afin de s'assurer une place assise. Cela concorderait avec les études de marché semblables effectuées pour d'autres trains à grande vitesse. En revanche, aucune obligation de réserver ne s'appliquera à l'utilisation intérieure de ce train.

Fyra raccourcira d'une heure environ la durée du trajet. Selon la SNCB, on demandera un prix conforme au marché, tenant compte de l'amélioration du temps de parcours et du confort. La SNCB et son partenaire néerlandais ont également développé une structure tarifaire élargie offrant de nombreuses réductions sur la base de caractéristiques sociales ou démographiques, de manière à satisfaire les différents groupes cibles, mais il s'agit d'une activité commerciale.

Selon la SNCB, une étude récente du bureau Intraplan montre explicitement que, grâce à l'obligation de réserver et aux prix offerts par le service Fyra, les usagers seront attirés et l'utilisation de la voiture diminuera.

Le contrat de gestion entre l'État et la SNCB impose des conditions auxquelles le service public de la SNCB doit satisfaire.

Il s'agit ici du trafic voyageurs intérieur et du trafic régional transfrontalier ; pour ce dernier, l'Europe impose d'autres règles, qui figurent dans les contrats de gestion. Pour les Pays-Bas, il s'agit de Roosendaal et de Maastricht.

Entre Anvers et Roosendaal, il y a toujours un omnibus par

te houden in deze commissie, soms tot frustratie en ergernis van sommigen, maar die frustratie delen we dan samen. We moeten proberen correcte antwoorden te geven over de aangelegenheden waaraan we wel of niets kunnen doen. Ik wil niet de indruk geven dat ik als bevoegd minister voor de NMBS in staat ben bepaalde oplossingen te geven wanneer het huidige regelgevend kader dat niet mogelijk maakt. Het debat over verdere liberalisering is nog steeds actueel en wordt in Europa met veel passie verder gevoerd.

In uitvoering van het Verdrag van 1996 vervalt de huidige intercitytrein Brussel-Amsterdam, de zogenaamde Beneluxtrein, zodra er een nieuw treinaanbod met Fyratreinen Brussel-Amsterdam komt via de hogesnelheidslijn L4 in België en de HSL-Zuid in Nederland. De Fyra's zullen pas ten vroegste tegen december 2011 operationeel zijn.

Het internationaal reizigersverkeer is een niet-gesubsidieerde activiteit. Dat betekent onder andere dat zij een marktconforme prijsstelling hanteert om minstens haar exploitatiekosten te dekken, en die in overeenstemming is met de verbeterde reistijd en het comfort dat aangeboden wordt.

Ik ben niet op de hoogte van de toekomstige tarifiering van de Fyra. Een hogesnelheidstrein is echter niet noodzakelijk duurder dan de huidige Beneluxtrein. Wel moet vooraf worden gereserveerd en de goedkoopste tarieven zijn maar beperkt beschikbaar. Dit vraagt dan inderdaad wel een gedragsaanpassing van de reizigers. Iemand die goedkoop wil reizen, moet voldoende lang vooraf reserveren. Ik betreur dit ook, maar ik heb daar geen enkele bevoegdheid over.

De NMBS meldt mij dat na grondig marktonderzoek blijkt dat het internationaal cliënteel zijn voorkeur uitspreekt voor een reserveringsplicht voor de Fyra om met zekerheid een zitplaats te hebben. Dat zou in de lijn liggen van vergelijkbaar marktonderzoek over andere hogesnelheidstreinen. Voor binnenlands medegebruik van deze trein zal daarentegen geen reserveringsplicht gelden.

Fyra zal de reistijd met circa één uur inkorten. Volgens de NMBS zal een marktconforme prijs worden gevraagd, rekening houdend met de verbeterde reistijd en comfort. Er werd ook een uitgebreide tariefstructuur ontwikkeld door de NMBS en haar Nederlandse partner, die rekening houdt met talrijke kortingen op basis van sociale of demografische kenmerken, zodat de verschillende doelgroepen hun gading vinden, maar dat is een commerciële activiteit.

Volgens de NMBS blijkt uit een recente studie door het bureau Intraplan ondubbelzinnig dat dankzij de reserveringsplicht en de prijsstelling voor de geboden Fyradienst, reizigers zullen worden aangetrokken en het autogebruik zal dalen. Het gaat hier met andere woorden niet over een verschraling maar een verrijking van de dienstverlening.

Het beheerscontract tussen de staat en de NMBS stelt voorwaarden waaraan de openbare dienstverlening van de NMBS moet voldoen.

Het gaat hier over het binnenlands reizigersverkeer en het regionaal grensoverschrijdend verkeer, en voor dit laatste legt Europa andere regels op, die opgenomen zijn in de beheerscontracten. Voor Nederland gaat het hier om Roosendaal en Maastricht.

heure. On satisfait ainsi aux conditions du contrat de gestion.

Le trafic voyageurs international est une activité commerciale dans laquelle l'État ne peut pas intervenir financièrement. Par conséquent, aucune condition n'est prévue à cet égard dans le contrat de gestion.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je n'admets pas le constat suivant lequel nous ne pouvons rien faire, alors que le débat est encore en cours au niveau européen. Je ne veux naturellement pas que vous jetiez de la poudre aux yeux, mais certaines choses sont quand même plus réalisables qu'il n'y paraît à première vue. Au niveau européen également nous devons oser taper du poing sur la table. Je me demande qui ose encore contrer les sacro-saints principes libéraux. Je n'admets pas que nous devions rester des spectateurs impuissants. L'Europe, c'est nous-mêmes. Il faut naturellement des liaisons internationales mais elles ne doivent pas être uniquement confiées au secteur commercial et les autorités ne peuvent pas se désengager. Si la Belgique ne peut pas s'y investir, l'Europe doit le faire. Nous pouvons aussi lancer un débat européen à partir de ce pays. Je suis persuadé que les Pays-Bas et le Luxembourg nous suivront en cela. Nous avons déjà vu que cette libéralisation allait trop loin. Commençons donc à donner un petit coup de frein.*

Demande d'explications de M. Huub Broers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'éventuelle liaison TGV entre Francfort et Londres» (n° 5-821)

Demande d'explications de M. Hassan Bousetta à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la liaison ferroviaire entre Francfort et Londres» (n° 5-939)

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Huub Broers (N-VA). – *Le lundi 11 avril, j'ai lu dans le Aachener Zeitung que la Deutsche Bahn a, après l'ouverture du tunnel sous la Manche à d'autres sociétés qu'Eurotunnel, l'intention d'établir pour la fin de 2013 une liaison TGV entre Francfort et Londres. Cette nouvelle ligne devrait concurrencer le trafic aérien entre les deux villes boursières. On aurait déjà procédé à des tests en octobre de l'année dernière.*

Sur cette nouvelle ligne, des arrêts seraient uniquement prévus à Cologne et à Bruxelles. L'option d'Aix reste soumise à discussion. Si cet arrêt était créé, il deviendrait certainement un concurrent sérieux à l'exploitation des lignes passant par Liège-Guillemins.

Cette gare liégeoise ne serait même pas prévue dans le schéma contrairement à Lille. Elle constitue pourtant le carrefour vers Maastricht et d'autres villes et gares comme

Tussen Antwerpen en Roosendaal blijft nog steeds elk uur een stoptrein rijden. Hiermee is aan de voorwaarden van het beheerscontract voldaan.

Het internationaal reizigersverkeer is een commerciële activiteit waarin de staat financieel niet mag tussenkomen. Hiervoor zijn bijgevolg ook geen voorwaarden gesteld in het beheerscontract.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik ben het niet eens met de stelling dat we er niets kunnen aan doen, terwijl het debat op Europees niveau nog aan de gang is. Ik wil uiteraard niet dat u de mensen zand in de ogen zou strooien, maar sommige zaken zijn toch wel beter haalbaar dan het op het eerste zicht lijkt. Ook in Europa moeten we durven op tafel te slaan. Ik vraag me af wie nog tegen de heilige liberale principes durft in te gaan. Ik ben het er niet mee eens dat we machteloos moeten toekijken. Europa zijn wij zelf. Er moeten natuurlijk internationale verbindingen zijn, maar dat mag niet enkel aan de commercie worden overgelaten en de overheid mag zich daar niet uit terugtrekken. Als België er niet in kan investeren, moet Europa dat doen. We kunnen ook vanuit dit land een Europees debat op gang brengen. Ik ben ervan overtuigd dat Nederland en Luxemburg ons daarin zullen volgen. We hebben al gezien dat die liberalisering te ver gaat. Laat ons dan nu een beetje tegengas beginnen geven.

Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mogelijke hst-verbinding tussen Frankfurt en Londen» (nr. 5-821)

Vraag om uitleg van de heer Hassan Bousetta aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de treinverbinding tussen Frankfurt en Londen» (nr. 5-939)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer Huub Broers (N-VA). – Maandag 11 april las ik in de *Aachener Zeitung* dat de Deutsche Bahn na de vrijgave van de Noordzeetunnel voor andere maatschappijen dan Eurotunnel, de bedoeling heeft om tegen eind 2013 een hst-verbinding te maken tussen Frankfurt en Londen. De nieuwe lijn zou de concurrentie moeten aangaan met het luchtverkeer tussen de twee beursofstededen van beide landen. Testen zouden al zijn uitgevoerd in oktober van vorig jaar.

Op deze nieuwe lijn zouden er slechts haltes komen in Keulen en Brussel. De optie Aken blijft ter bespreking. Als die halte er zou komen, dan is dat zeker een zware concurrent voor de exploitatie van de lijnen via Liège-Guillemins.

Dit station zou zelfs niet in het schema zijn opgenomen, Rijsel om de een of andere reden wel. Het Luikse station is nochtans het knooppunt naar Maastricht en andere steden en

Eupen pour les Cantons de l'Est. Cette gare est en outre énormément utilisée par les navetteurs des provinces de Liège et du Limbourg. Pour pouvoir prendre le TGV à partir de ces dernières, on devrait donc se rendre à Cologne ou à Bruxelles. Toute la région risque ainsi de « rater le train » du désenclavement européen grâce aux transports publics et ceci au moment même où toute l'Europe réclame à corps et à cris de meilleurs transports en commun.

Connaissez-vous les intentions de la Deutsche Bahn vis-à-vis de ce trajet ? Vous ou vos services avez-vous été consultés ?

Quels sont, le cas échéant, les accords à ce sujet ?

Envisagez-vous encore des discussions ? S'efforcera-t-on encore d'obtenir un arrêt dans la gare de Liège, la plus moderne de la région et peut-être aussi de tout le pays ?

M. Hassan Bousetta (PS). – Je suis heureux de constater que M. Broers est d'accord avec moi sur la nécessité du retour à Liège d'un arrêt de train ! À l'occasion d'un test mené le 19 octobre dernier, la Deutsche Bahn a fait circuler pour la première fois un train de voyageurs sous La Manche. Les derniers obstacles en termes de sécurité dans le tunnel ont, semble-t-il, été levés par l'Agence européenne du rail en mars dernier. Depuis lors, les responsables de la société ferroviaire allemande manifestent la volonté d'accélérer leur projet d'une liaison entre Francfort et Londres.

Initialement annoncée pour 2014, la presse internationale parle aujourd'hui d'un calendrier fixé sur l'année 2013, voire 2012, compte tenu des Jeux Olympiques de Londres de 2012.

Ce projet a suscité de nombreuses réactions citoyennes en Belgique et à Liège en particulier. Une pétition pour obtenir de la Deutsche Bahn un arrêt à Liège a ainsi recueilli plusieurs milliers de signatures en quelques jours.

Si nous n'y prenons garde, la libéralisation du rail entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2010 pourrait entraîner de nouvelles inégalités en termes de mobilité.

Ce projet de liaison entre Francfort et Londres projeté par la Deutsche Bahn en est une parfaite illustration. Si l'on peut comprendre la volonté des Allemands d'amener Francfort à cinq heures de Londres, on ne peut accepter la position allemande qui ouvre aujourd'hui le jeu pour un arrêt éventuel à Aix-la-Chapelle mais qui exclut l'idée d'un arrêt en gare de Liège-Guillemins. Après avoir consenti des investissements considérables pour y aménager une gare de niveau international, nous devons faire le constat amer que se crée sous nos yeux une liaison majeure sur le plan européen qui va traverser le territoire de la Région wallonne de part en part sans s'y arrêter une seule fois. Je précise que la Région flamande est également concernée par ce problème, pour d'autres lignes.

Si nous acceptons aujourd'hui que Liège soit tenue à l'écart de ce qui deviendra demain un réseau européen à grande vitesse, nous devons demain accepter les conséquences économiques négatives que cela aura sur le développement territorial de tout l'est du pays.

Madame la ministre, êtes-vous en mesure de nous indiquer le calendrier dans lequel la liaison Francfort Londres est envisagée par la Deutsche Bahn ? Des contacts ont-ils été pris

andere stations zoals Eupen voor de Oostkantons. Bovendien wordt dit station ook enorm veel gebruikt voor pendelaars uit andere provincies, onder meer Luik en Limburg. Om vanuit deze provincies de hst te nemen zou men dus al naar Keulen of Brussel moeten. De totale regio riskeert daardoor letterlijk de trein te missen op het vlak van de Europese ontsluiting via openbaar vervoer en dit in tijden dat heel Europa schreeuwt om meer en beter openbaar vervoer.

Kent u de plannen van de Deutsche Bahn over dit traject? Waren uzelf of uw diensten erbij betrokken?

Welke zijn in voorkomend geval de afspraken hierover?

Plant u hieromtrent nog gesprekken en zullen er nog inspanningen gedaan worden om een halte te hebben in het modernste station van de regio en misschien wel van het hele land, met name dat van Luik?

De heer Hassan Bousetta (PS). – *Het verheugt mij dat de heer Broers het met mij eens is over de noodzaak om een treinhalte te behouden in Luik. Bij een test die op 19 oktober jongstleden werd uitgevoerd, heeft de Deutsche Bahn voor de eerste maal een reizigerstrein laten rijden onder Het Kanaal. Het Europees Spoorwegagentschap lijkt in maart jongstleden de laatste hinderpalen inzake veiligheid in de tunnel te hebben weggewerkt. Sedertdien geven de leidinggevenden van de Duitse spoorwegmaatschappij te kennen dat ze hun plan voor de verbinding tussen Frankfurt en Londen willen bespoedigen.*

Oorspronkelijk werd die verbinding in het vooruitzicht gesteld tegen 2014, maar nu is in de internationale pers sprake van 2013, of zelfs 2012, met het oog op de Olympische Spelen van Londen in 2012.

Dat plan heeft heel wat reacties losgeweekt bij de burgers in België, en vooral in Luik. Zo heeft een petitie om van de Deutsche Bahn te verkrijgen dat de trein in Luik zou stoppen op enkele dagen tijd duizenden handtekeningen verzameld.

Als we niet opletten, zou de liberalisering van het spoor, die op 1 januari 2010 in voege is getreden, nieuwe ongelijkheden op het gebied van mobiliteit met zich kunnen meebrengen.

Deze door de Deutsche Bahn geplande verbinding tussen Frankfurt en Londen is daarvan een schoolvoorbeeld. We kunnen wel begrijpen dat de Duitsers de afstand tussen Frankfurt en Londen graag op vijf uur tijd willen afleggen, maar we kunnen niet aanvaarden dat ze de deur op een kier zetten voor een halte in Aix-la-Chapelle terwijl ze het idee van een halte in het station Liège-Guillemins uitsluiten. Nadat we aanzienlijke investeringen gedaan hebben om een station met internationale allures te bouwen, moeten we met lede ogen aanschouwen dat er een Europese verbinding tot stand wordt gebracht die het Waals Gewest volledig zal doorkruisen zonder er ook maar eenmaal halt te houden. Ook het Vlaams Gewest wordt met dit probleem geconfronteerd, op andere lijnen.

Als we vandaag aanvaarden dat Luik wordt uitgesloten van een Europees hogesnelheidsnet in wording, zullen we morgen de nadelige economische gevolgen moeten aanvaarden die daarmee gepaard gaan voor de territoriale ontwikkeling in het oosten van het land.

Kunt u ons melden binnen welke termijn de Deutsche Bahn de

pour envisager un arrêt en gare de Liège-Guillemins ? Le gouvernement fédéral pourrait-il s'engager à ouvrir sans délai un dialogue avec les promoteurs de la ligne, les autres opérateurs concernés ainsi qu'avec les régions, en vue de garantir à nos concitoyens le maintien de la meilleure offre de mobilité ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Je répète que je ne suis pas compétente à ce sujet. Je peux toutefois vous donner les informations que m'a communiquées la SNCB.*

La Deutsche Bahn envisage de faire rouler un train ICE entre Francfort et Londres à partir de 2013, à raison de trois fois par jour. Elle n'a pas encore communiqué son plan de transport ; l'arrêt en gare d'Aix 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 le début de 2010. Chaque société ferroviaire est autorisée à demander une licence d'exploitation dans n'importe quel pays membre de l'Union européenne. Dès qu'elle dispose de cette licence, elle peut demander des sillons et une autorisation pour son matériel et son personnel de trains dans le pays de son choix. C'est ce que la Deutsche Bahn fait dans le cadre d'une future liaison Francfort-Londres.

En tant que ministre de tutelle de la SNCB pour le service public, je n'ai aucune connaissance des intentions des opérateurs étrangers. Je comprends qu'une liaison directe Liège-Londres serait intéressante pour la région mais je n'ai aucune compétence pour intervenir dans ce dossier. Nous espérons seulement que les décisions qui seront prises nous seront favorables mais je ne suis pas compétente pour forcer une décision.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les liaisons ferroviaires vers Etterbeek» (n° 5-833)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le campus de la VUB à Etterbeek est un des nombreux lieux de concentration à Bruxelles où des Flamands arrivent quotidiennement de toutes les provinces pour y travailler ou étudier. Le campus n'est pas vraiment situé dans le centre. Les trois grandes gares de chemin de fer bruxelloises – Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi – ne le relient pas directement. Quiconque veut s'y rendre en métro doit descendre à la station de métro Pétilion ou Delta et encore marcher pendant une quinzaine de minutes. Il y a évidemment des liaisons tram ou bus.*

Heureusement, la gare SNCB d'Etterbeek, qui se situe dans les environs immédiats du campus, permet de résoudre les problèmes de mobilité de milliers de navetteurs. Enfin, jusqu'à présent !

La desserte de la gare d'Etterbeek est confrontée à une série de problèmes. Depuis l'incendie de la cabine de signalisation

verbinding tussen Frankfurt en Londen in het vooruitzicht stelt? Is al contact opgenomen met het oog op een halte in het station Liège-Guillemins? Kan de federale regering zich ertoe verbinden onverwijld in dialoog te treden met de initiatiefnemers van De Lijn, de andere betrokken operatoren en de gewesten, teneinde onze burgers de best mogelijke mobiliteit te kunnen blijven bieden?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Ik herhaal dat ik ter zake niet bevoegd ben. Niettemin wil ik de informatie die de NMBS mij gaf, meedelen.

Ik verneem van de NMBS dat de Deutsche Bahn overweegt om vanaf 2013 een ICE-trein te laten rijden tussen Frankfurt en Londen en dit drie keer per dag. De Deutsche Bahn heeft haar vervoersplan nog niet gecommuniceerd; de halte in het station Aachen is dus geenszins gewaarborgd.

Zoals u weet werd in het kader van de Europese wetgeving het internationaal reizigersvervoer sedert begin 2010 geliberaliseerd. Elke spoorwegonderneming is gemachtigd een exploitatielicentie aan te vragen in om het even welke EU-lidstaat. Vanaf het moment dat zij over die licentie beschikt, mag de onderneming rijpaden aanvragen evenals een vergunning voor zijn materieel en treinpersoneel in het land van haar keuze. Het is deze handelswijze die de Deutsche Bahn volgt in het kader van een toekomstige verbinding Frankfurt-Londen.

Als voogdijminister van de NMBS voor de openbare dienst, ben ik niet op de hoogte van de intenties van buitenlandse operatoren. Ik begrijp dat een directe verbinding Luik-Londen interessant zou zijn voor de regio, maar ik heb geen enkele bevoegdheid om in dit dossier te interveniëren. Wij hopen alleen dat de beslissingen die zullen worden genomen gunstig zullen zijn voor ons, maar ik ben niet bevoegd om een beslissing af te dwingen.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de treinverbindingen naar Etterbeek» (nr. 5-833)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De VUB-campus Etterbeek is een van die vele concentratieplaatsen in Brussel waar Vlamingen uit alle provincies hun dagelijkse arbeid verrichten of studeren. De campus ligt niet zo centraal. De drie grote Brusselse spoorwegstations Noord, Centraal en Zuid sluiten er niet rechtstreeks op aan en wie er met de metro naartoe wil, moet uitstappen in de metrostations Pétilion of Delta van waar het nog vijftien minuten wandelen is. Uiteraard zijn er ook nog tram- en busverbindingen.

Gelukkig biedt het NMBS-station Etterbeek, dat in de onmiddellijke omgeving van de campus ligt, een oplossing voor de mobiliteitsproblemen van de duizenden forenzen. Toch tot voor kort!

Het lijkt bijna op een samenzwering, maar de bediening van het station Etterbeek lijdt onder een opeenstapeling van problemen. Sinds de brand in het seinhuis Etterbeek in maart verdubbelde de reistijd vanuit bepaalde bestemmingen.

d'Etterbeek en mars dernier, le temps de parcours a doublé. Dans le même temps, un certain nombre de liaisons directes ont disparu, par exemple, les trains P à partir d'Anvers.

Je peux illustrer cette évolution peu confortable. Tous les trains circulant entre Alost et Etterbeek sont détournés vers Bruxelles-Ouest et passent donc par Bruxelles-Nord. La durée du trajet de nombreux voyageurs passe de ce fait de moins de 40 minutes à une heure vingt minutes. Il y a bien d'autres liaisons, notamment à 8 h 08, 9 h 06, 15 h 53, 16 h 15 et 16 h 45 qui, théoriquement, ramènent la durée du trajet à un peu moins d'une heure, mais qui ont pratiquement toujours un retard quotidien de dix minutes. Seul le train de 15 h 15 effectue le trajet en 38 minutes, ce qui prouve que c'est possible. La réparation de la cabine d'aiguillage devrait être terminée en octobre 2011, mais la SNCB est sceptique quant à cette date limite.

Quand verra-t-on la fin des retards auxquels les navetteurs se rendant au campus de la VUB sont confrontés ?

À ce moment, les trains seront-ils à nouveau rétablis comme précédemment et la durée des trajets reviendra-t-elle à la normale ?

Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas pris des mesures pour aider les voyageurs se rendant à Etterbeek afin de limiter les inconvénients des retards apparemment inévitables ?

Pourquoi la SNCB ne met-elle pas en compensation des trains supplémentaires, notamment entre Bruxelles-Nord et Etterbeek ? Pourquoi la SNCB n'offre-t-elle pas aux voyageurs se rendant à Etterbeek un titre de transport spécial pour utiliser le métro ou les bus afin, par exemple, qu'ils se rendent directement de Bruxelles-Central à la station de métro Pétilion ?

Les trains P, comme celui qui relie directement Anvers à Etterbeek seront-ils restaurés lorsque la cabine d'aiguillage fonctionnera à nouveau ?

La ministre peut-elle garantir qu'elle-même et la SNCB accorderont une attention particulière à l'accessibilité optimale des destinations bruxelloises de la SNCB à partir de divers endroits de la Flandre ?

La ministre est-elle consciente que la SNCB cause de nombreux désagréments aux nombreux étudiants et travailleurs qui se rendent quotidiennement au campus de la VUB ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Je connais très bien la situation des transports dans le voisinage parce que j'ai fait mes études à la VUB. Nous regrettons bien entendu cette situation mais, à la suite de l'incendie survenu le 13 mars dernier dans la cabine d'aiguillage d'Etterbeek, la SNCB a été contrainte d'adapter le service des trains aux possibilités réduites, avec des conséquences pour les trains circulant sur certains axes.*

Depuis l'incendie, certains trains de pointe ne peuvent plus circuler ou ont un itinéraire adapté. Il va de soi que cette situation a des répercussions sur l'accessibilité à la VUB, ce que nous déplorons bien entendu. Toutefois, dans le courant du mois d'avril, la situation s'est quand même déjà en partie améliorée, notamment parce que certains trains P desservent à nouveau Etterbeek et que de nombreux trains effectuant la

Tegelijkertijd verdween een aantal rechtstreekse verbindingen, bijvoorbeeld vanuit Antwerpen, de zogenaamde P-treinen.

Ik kan die weinig comfortabele evolutie illustreren. Alle treinen van Aalst naar Etterbeek worden nu omgeleid naar Brussel-West en gaan dus via Brussel-Noord. De reistijd van de vele reizigers gaat hierdoor van minder dan veertig minuten naar één uur en twintig minuten. Er zijn nog wel enkele verbindingen, onder andere om 8.08 uur, 9.06 uur, 15.53 uur, 16.15 uur en 16.45 uur die de afstand theoretisch op iets minder dan een uur afleggen, maar die hebben bijna dagelijks een vertraging van tien minuten. Enkel de trein van 15.15 uur doet het in 38 minuten, wat meteen bewijst dat het traject geen uur of meer in beslag moet nemen. Het seinhuis zou hersteld zijn in oktober 2011, maar de NMBS is zelf zeer sceptisch over die deadline.

Wanneer komt er een einde aan de vertragingen waarmee de pendelaars richting VUB campus nu te maken hebben?

Zullen op dat moment de treinen weer worden ingelegd zoals voorheen en zullen de reistijden dezelfde zijn als vroeger?

Waarom nam de NMBS geen maatregelen om de reizigers voor Etterbeek te helpen om de nadelen van de blijkbaar onvermijdbare vertragingen te beperken?

Waarom zet de NMBS ter compensatie geen extra treinen in tussen bijvoorbeeld Brussel-Noord en Etterbeek? Waarom biedt de NMBS de reizigers voor Etterbeek geen speciaal reisbewijs om de metro of bussen te gebruiken, zodat ze vanuit bijvoorbeeld Brussel-Centraal rechtstreeks naar het metrostation Pétilion kunnen rijden?

Zullen de P-treinen, zoals die die Antwerpen rechtstreeks verbinden met Etterbeek, weer worden ingevoerd nadat het seinhuis opnieuw volwaardig functioneert?

Kan de minister waarborgen dat zij en de NMBS met grote waakzaamheid de optimale bereikbaarheid opvolgen van de Brusselse NMBS-bestemmingen vanuit diverse plaatsen uit Vlaanderen?

Beseft de minister dat de NMBS de vele studenten en werknemers die dagelijks naar VUB campus pendelen, veel ellende aandeed?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Ik ken de verkeerssituatie in de buurt zeer goed, want ik heb aan de VUB gestudeerd. Uiteraard betreuren we wat er gebeurt, maar ten gevolge van de brand in het seinhuis van Etterbeek op 13 maart jongstleden was de NMBS verplicht de treindienst aan te passen aan de ingeperkte mogelijkheden met gevolgen voor de treinen op een aantal assen.

Een aantal piekurtreinen kan sinds de brand niet meer rijden of heeft een aangepaste reisweg. Vanzelfsprekend betekent de situatie een achteruitgang voor de bereikbaarheid van de VUB, wat uiteraard te betreuren is, maar in de loop van de maand april is de situatie toch al gedeeltelijk verbeterd ten opzichte van de toestand van net na de brand, onder meer doordat enkele P-treinen opnieuw Etterbeek aandoen en een

liaison entre Bruxelles, Ottignies, Namur et Dinant/Liers effectuent un arrêt supplémentaire à Etterbeek. Les alternatives proposées par M. Anciaux ont été examinées, mais ne sont pas possibles en raison des travaux effectués le long de certains trajets et du fait qu'une seule voie est mise à disposition à cet endroit.

Il y a déjà eu une concertation entre la SNCB et la VUB.

Les voyageurs venant de Hal et de Braine-l'Alleud et des gares situées sur la ligne Malines–Hal ont également la possibilité de voyager jusqu'à Boondaal où, avec un titre de transport SNCB valable, ils peuvent prendre le tram 25 jusqu'à Etterbeek sans supplément STIB.

La circulation des trains pourrait revenir à la normale à partir du 1^{er} octobre 2011. Entre-temps, l'offre sera encore améliorée en fonction des possibilités techniques. Les voyageurs sont tenus au courant de l'offre adaptée par le biais de différents canaux de communication.

Je suis évidemment la situation de près et j'insiste pour que l'on propose un maximum de solutions.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *J'attends le 1^{er} octobre et espère entre-temps que l'on fera encore des efforts pour trouver des solutions supplémentaires. Cette date n'est donc pas aussi irréaliste comme certains le prétendent à la SNCB. J'espère que les problèmes seront résolus au début de l'année académique et compte sur l'intervention de la ministre en ce sens.*

Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la grève spontanée du 8 avril 2011» (n° 5-847)

M. François Bellot (MR). – *Le 8 avril dernier au matin, une poignée de travailleurs du Groupe SNCB, particulièrement d'Infrabel, ont déclenché une grève surprise, et donc sauvage, prenant en otage plusieurs milliers de navetteurs désireux de se rendre soit à l'école, soit au travail, soit à des activités de loisir.*

Manifestement, la direction de la SNCB n'avait pas prévu l'importance de ce mouvement, pas plus d'ailleurs que les organisations syndicales.

Faut-il rappeler l'accord passé, voici deux ans, entre ces dernières et vous-même, madame la ministre, accord par lequel les organisations syndicales refusaient dorénavant de couvrir les grèves sauvages et s'engageaient à ne pas indemniser les travailleurs syndiqués pour ces journées de travail perdues.

Cet accord intervenait dans le cadre de la négociation en vue d'éviter la mise en place d'un service minimum, la concertation sociale étant certainement garante du respect des formes et des normes relatives à l'exercice du droit de grève.

Au cours de cette journée, des navetteurs ont été priés de descendre de certains trains, les accompagnateurs prétextant que ceux-ci étaient trop remplis et ne pouvaient pas démarrer.

groot aantal treinen van de verbinding Brussel — Ottignies — Namur — Dinant/Liers een bijkomende stop maken te Etterbeek. De alternatieven die de heer Anciaux heeft vermeld, werden onderzocht, maar zijn niet mogelijk, mede vanwege werkzaamheden aan bepaalde trajecten, waardoor er slechts een spoor ter beschikking is.

Er heeft ook reeds overleg plaatsgevonden tussen de NMBS en de VUB.

Reizigers vanuit richting Halle, Eigenbrakel en vanuit de stations op de lijn Mechelen — Halle kunnen ook tot Boondaal reizen, waar ze met een geldig spoorkaartje tram 25 kunnen nemen tot Etterbeek zonder MIVB-toeslag.

Het treinverkeer zou vanaf 1 oktober 2011 weer kunnen verlopen als voor de brand. Intussen zullen, indien mogelijk, nog meer verbeteringen aan het aanbod worden voorgesteld, naargelang van de technische mogelijkheden. De reizigers worden op de hoogte gehouden van het aangepaste aanbod via diverse communicatiekanalen.

Uiteraard volg ik de situatie nauwgezet en dring ik aan op een zo groot mogelijk aantal oplossingen.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Ik kijk uit naar 1 oktober en hoop dat inmiddels toch inspanningen worden gedaan met het oog op bijkomende oplossingen. Blijkbaar is die datum toch niet zo onrealistisch als sommigen bij de NMBS beweren. Ik reken erop dat de problemen bij het begin van het academiejaar opgelost zijn en reken daarvoor op de tussenkomst van de minister.*

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de spontane staking van 8 april 2011» (nr. 5-847)

De heer François Bellot (MR). – *De ochtend van 8 april jongstleden hebben een aantal werknemers van de NMBS Groep, meer bepaald van Infrabel, een wilde staking gelanceerd en aldus duizenden pendelaars gegijzeld die naar school, naar hun werk of een vrijetijdsbesteding wilden gaan.*

De directie van de NMBS had duidelijk niet de omvang van die beweging ingeschat, net zo min overigens als de vakbondsorganisaties.

Dient nog te worden herinnerd aan de overeenkomst die de vakbondsorganisaties twee jaar geleden met u gesloten hebben, die inhield dat ze niet langer wilde stakingen zouden erkennen en zich ertoe verbonden de aangesloten werknemers niet te vergoeden voor de verloren werkdagen?

Die overeenkomst werd gesloten in het kader van de onderhandelingen die werden gevoerd om de invoering van een minimale dienstverlening te vermijden, omdat het sociaal overleg garant staat voor de naleving van de vormen en de normen met betrekking tot de uitoefening van het stakingsrecht.

Die dag werd de pendelaars gevraagd uit te stappen uit bepaalde treinen, onder het voorwendsel van de treinbegeleiders dat ze te vol waren en niet konden

Cette instruction a donné lieu à des réactions tant verbales que physiques. Ce fut notamment le cas en gare de Namur.

Madame la ministre, pouvez-vous faire le point sur cette situation ?

Les organisations syndicales confirment-elles qu'elles n'indemniseront pas les travailleurs en grève ce jour-là ?

Avez-vous fait le point avec le Groupe SNCB et ce dernier l'a-t-il fait avec les organisations syndicales pour tenter de comprendre le mouvement de ce 8 avril et les raisons de son absence de contrôle par les organisations syndicales, alors qu'elles interdisaient toute grève sauvage ?

Quelles sont les instructions en matière de densité et de nombre de voyageurs dans les différents trains pouvant conduire les accompagnateurs à empêcher le train de démarrer ou à obliger des navetteurs à descendre ?

Avez-vous obtenu une estimation du nombre de grévistes qui ont bloqué tant les postes de signalisation que les trains ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – L'action menée le 8 avril 2011 dans le secteur marchandises avait fait l'objet d'un préavis et a été reconnue par les deux organisations syndicales.

En revanche, les actions sociales spontanées menées dans certaines cabines de signalisation sur le réseau ferroviaire n'ont pas été reconnues par les organisations syndicales. Elles portaient sur le mécontentement de certains membres du personnel des cabines de signalisation à propos de leur rémunération.

Dans le cadre de l'accord relatif aux interruptions de travail au sein du Groupe SNCB et aux procédures correspondantes, le comité de pilotage s'est réuni le 13 avril 2011 et s'est penché sur ces actions sociales spontanées. Au cours de cette réunion, tant la direction que les organisations reconnues ont exprimé leur désapprobation formelle quant à l'organisation de telles actions sociales sans préavis, ayant un impact considérable sur la prestation de services.

Le comité de pilotage a pris acte de la décision de la direction de réprimander formellement et individuellement le personnel concerné. Les agents ne sont pas rémunérés pour la durée de l'interruption de travail et une retenue sur leur prime de productivité de 12,50 euros est appliquée. La décision de donner une réprimande simple a été annoncée le 12 avril.

Les membres du comité de pilotage ont profité de l'occasion pour se pencher sérieusement sur la problématique relative à la complexité des activités dans les cabines de signalisation ayant fait l'objet d'actions.

Le 8 avril dernier, cinquante-cinq membres du personnel ont participé aux actions de grève spontanée dans les cabines de signalisation.

L'accompagnateur ne doit pas vérifier si la capacité de places debout du train est dépassée. Un accompagnateur de train est donc habilité à donner le départ, même en cas de suroccupation. Il doit cependant s'assurer que les portes peuvent être fermées de manière sûre et qu'il peut exécuter la procédure de départ en toute sécurité.

vertrekken.

Dat bevel heeft geleid tot verbale en fysieke reacties, vooral in het station van Namen.

Bevestigen de vakbondsorganisaties dat ze de werknemers die op die dag gestaakt hebben, niet zullen vergoeden?

Hebt u die zaak besproken met de NMBS Groep en heeft deze laatste dat ook gedaan met de vakbondsorganisaties om enig inzicht te krijgen in de actie van 8 april en te begrijpen waarom de vakbondsorganisaties er geen controle op hadden, terwijl ze elke wilde staking verboden hadden?

Wat zijn de instructies aan de begeleiders op het gebied van densiteit en van aantal reizigers in de treinen, om te beslissen dat een trein niet kan vertrekken of de pendelaars te verplichten uit te stappen?

Hebt u een raming gekregen van het aantal stakers die de seinhuizen en de treinen geblokkeerd hebben?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Voor de actie van 8 april 2011 in het goederenvervoer was een aanzegging ingediend en die actie werd erkend door de twee vakbondsorganisaties.

De spontane sociale acties in bepaalde seinhuizen op het spoorweginet daarentegen werden niet erkend door de vakbondsorganisaties. Ze hadden te maken met het ongenoegen van bepaalde personeelsleden van de seinhuizen over hun bezoldiging.

In het kader van de overeenkomst met betrekking tot de werkonderbrekingen binnen de NMBS Groep en de overeenstemmende procedures, is het sturingscomité op 13 april 2011 samengekomen om zich te buigen over deze spontane sociale acties. Op die vergadering hebben, zowel de directie als de erkende vakbondsorganisaties, hun formele afkeuring geuit voor de organisatie van dergelijke sociale acties zonder aanzegging, die een grote invloed hebben op de dienstprestaties.

Het sturingscomité heeft akte genomen van de beslissing van de directie om de betrokken personeelsleden formeel en individueel te berispen. De personeelsleden werden niet betaald voor de duur van hun werkonderbreking en op hun productiviteitspremie werd een inhouding van 12,50 euro verricht. De beslissing om een gewone berisping te geven, werd aangekondigd op 12 april.

De leden van het sturingscomité hebben de gelegenheid te baat genomen om zich ernstig te buigen over de problematiek van de complexe activiteiten in de seinhuizen waar acties gevoerd werden.

Op 8 april jongstleden hebben vijftig personeelsleden deelgenomen aan de spontane stakingsacties in de seinhuizen.

De treinbegeleider moet niet nagaan of de capaciteit van de staanplaatsen in de trein overschreden is. Een treinbegeleider mag dus het vertreksein te geven, ook bij overbezetting. Hij moet zich er evenwel van vergewissen dat de deuren veilig kunnen worden gesloten en dat hij de vertrekprocedure in alle veiligheid kan verzekeren.

Demande d'explications de M. Philippe Mahoux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la circulation de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg» (n° 5-628)

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la mise en service du train pendulaire dans la relation Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg–Suisse–Italie» (n° 5-978)

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Philippe Mahoux (PS). – Vous connaissez bien entendu l'importance de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg et la nécessité d'en améliorer le temps de parcours. Les conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel ont projeté de réaliser des investissements permettant le passage d'un train pendulaire et des travaux ont été effectués.

Cette amélioration du trajet revêt une importance fondamentale, pas uniquement pour les navetteurs, mais aussi parce que la durée actuelle de la liaison vers Strasbourg est telle que les usagers privilégient la voiture. De plus, les solutions passant par Paris court-circuitent complètement cette région.

Je voudrais donc savoir quand exactement les utilisateurs pourront bénéficier de cette économie de temps sur le trajet Bruxelles-Luxembourg.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Je rappelle que tous les partis réclament une ligne internationale Bruxelles-Strasbourg. Même si la décision de la SNCB est tributaire des autres réseaux, il importe aujourd'hui de faire le point concernant ce dossier qui a été présenté à l'Union européenne voici dix ans déjà.

Madame la ministre, quel est le calendrier prévu pour les derniers travaux d'infrastructure nécessaires au passage du train pendulaire ?

Pouvez-vous me rassurer quant à la disponibilité budgétaire liée à ces travaux ? Où en sont les pourparlers avec les autres opérateurs ? Quelles difficultés pourraient-elles encore surgir à propos de ce projet ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Les travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg se poursuivent à un rythme soutenu sur le territoire belge.

À ce jour, soit après quatre ans de travail, 32 ouvrages d'art sur 50 ont été renouvelés ou modernisés ; 8 passages à niveau sur 24 ont été supprimés et 54 kilomètres de voies sur 175 ont été modernisés.

Ces travaux de modernisation seront assurément terminés à la

Vraag om uitleg van de heer Philippe Mahoux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het inleggen van kantelbaktreinen op de lijn Brussel-Luxembourg» (nr. 5-628)

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de ingebruikname van een kantelbaktrein op de verbinding Brussel–Luxembourg–Straatsburg–Zwitserland–Italië» (nr. 5-978)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer Philippe Mahoux (PS). – *U kent uiteraard het belang van de lijn Brussel-Luxembourg-Straatsburg en de noodzaak om de reistijd ervan te verbeteren. De raden van bestuur van de NMBS en Infrabel hebben investeringen in het vooruitzicht gesteld om de doortocht van een kantelbaktrein mogelijk te maken en er zijn werkzaamheden uitgevoerd.*

Die verbetering van het traject is van fundamenteel belang, niet alleen voor de pendelaars, maar ook omdat de huidige verbinding naar Straatsburg zo lang duurt dat de mensen de wagen verkiezen. Bovendien dwarsbomen de trajecten via Parijs deze regio volledig.

Wanneer zullen de gebruikers kunnen rekenen op de tijdwinst via het traject Brussel-Luxembourg?

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Alle partijen zijn voorstander van een internationale verbinding Brussel-Straatsburg. Ook al hangt de beslissing van de NMBS af van de andere netten, toch moeten we nu de stand van zaken opmaken van dit dossier dat tien jaar geleden reeds bij de Europese Unie werd ingediend.*

Welk tijdschema is voorzien voor de laatste infrastructuurwerken die nodig zijn voor de doortocht van een kantelbaktrein?

Zijn de nodige middelen voor deze werkzaamheden beschikbaar? Hoe ver staan de onderhandelingen met de andere operatoren? Welke moeilijkheden zouden zich nog kunnen voordoen in dit project?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De moderniseringswerken op de as Brussel-Luxembourg vorderen gestaag op het Belgisch grondgebied.*

Na vier jaar zijn 32 van de 50 kunstwerken vernieuwd of gemoderniseerd; 8 van de 24 overwegen afgeschaft en 54 van de 175 de sporen gemoderniseerd.

Deze moderniseringswerken zullen zeker voltooid zijn tegen de datum die werd vastgesteld voor de ingebruikname van

date envisagée pour la mise en service de trains pendulaires. La réalisation des adaptations de tracés spécifiquement nécessaires aux trains pendulaires sera intégrée au chantier de modernisation de l'axe dans le cadre du calendrier des travaux réactualisés qui débiteront fin 2011.

Après la réalisation des travaux de modernisation entre Bruxelles et Arlon, les trains nationaux et internationaux à destination de Luxembourg connaîtront une amélioration de leur temps de parcours de 23 minutes à la suite des travaux de modernisation proprement dits et à la suppression des tampons travaux et de 8 minutes à la suite de l'utilisation éventuelle de matériel pendulaire pour les trains internationaux.

En ce qui concerne le tronçon Luxembourg-Strasbourg, rien que la circulation à 250 kilomètres à l'heure sur la ligne à grande vitesse Est permettra un gain de temps additionnel de 23 minutes.

Avec le type de matériel envisagé – des automotrices pendulaires à grande vitesse ne nécessitant plus de changement de locomotive à Luxembourg – et les améliorations des infrastructures en Belgique et en France, on pourrait réduire le temps de parcours actuel entre Bruxelles et Strasbourg d'une heure vingt.

Entre Bruxelles et Zurich, le gain sera de deux heures et vingt minutes par rapport au temps de parcours actuel grâce aux améliorations précitées, à la suppression du changement de locomotive à Bâle et à un sillon plus performant en Suisse.

L'agenda pour le lancement d'une nouvelle offre de train dépend, d'une part, de la conclusion d'un accord final entre les parties et du calendrier d'acquisition du matériel par les quatre partenaires – CFL, CFF, SNCB et SNCF – et, d'autre part, de la finalisation des travaux d'infrastructure et de la réalisation des différents chantiers tant en Belgique que dans les autres pays concernés.

Comme je l'ai déjà dit, c'est un dossier que je discute régulièrement avec les responsables des cellules stratégiques. Je le suis dès lors de près et il me tient à cœur.

M. Philippe Mahoux (PS). – Les travaux de modernisation reprendront donc dès la fin de 2011. Le gain de temps est parfois relatif, même si les chiffres que vous citez sont assez impressionnants. Pour l'ensemble de cet axe, l'opération est en fait aussi importante d'un point de vue stratégique. Grâce aux économies de temps, ce trajet deviendra concurrentiel par rapport au contournement de cet axe.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Nous souhaitons rendre un caractère international à cette ligne et garantir des investissements futurs continus. Les gains de temps permettent de faire de cette ligne une véritable alternative au TGV et à l'avion. Nous comptons sur votre bonne volonté dans ce dossier, madame la ministre.

kantelbaktreinen. De aanpassingen van de tracés die specifiek nodig zijn voor kantelbaktreinen zullen worden geïntegreerd in de moderniseringswerken van de as bij het opstellen van het tijdschema voor de bijgestelde werkzaamheden, die eind 2011 zullen aanvangen.

Na afloop van de moderniseringswerken tussen Brussel en Aarlen zal de reistijd van de nationale en internationale treinen met bestemming Luxemburg 23 minuten minder bedragen als gevolg van de eigenlijke moderniseringswerken en de afschaffing van de bufferwerken en 8 minuten minder als gevolg van het eventuele gebruik van kantelbakmaterieel voor de internationale treinen.

Op het traject Luxemburg-Straatsburg zal nog 23 minuten extra kunnen worden gewonnen, gewoon al omdat de trein tegen 250 kilometer per uur kan rijden op de hogesnelheidslijn Oost.

Door het inzetten van kantelbakrijtuigen aan hoge snelheid, waarvan de locomotief niet meer moet worden vervangen in Luxemburg en de verbeterde infrastructuur in België en Frankrijk, zou de huidige reistijd tussen Brussel en Straatsburg met één uur en twintig minuten kunnen dalen.

Tussen Brussel en Zürich zal de tijdwinst twee uur en twintig minuten bedragen ten opzichte van de huidige reistijd, dankzij de genoemde verbeteringen, het niet langer vervangen van de locomotief in Bazel en een efficiënter rijpad in Zwitserland.

De agenda voor de lancering van een nieuw treinaanbod hangt, enerzijds, af van het sluiten van een slotovereenkomst tussen de partijen en het tijdschema voor de aankoop van het materieel door de vier partners – CFL, CFF, NMBS en SNCF – en, anderzijds, de afronding van de infrastructuurwerken en de verwezenlijking van verschillende andere werkzaamheden, zowel in België als in de andere betrokken landen.

Zoals ik eerder ook al zei, is dit een dossier dat ik geregeld bespreek met de verantwoordelijken in de beleidscellen. Ik volg het dus van nabij en het ligt me na aan het hart.

De heer Philippe Mahoux (PS). – *De moderniseringswerken worden dus eind 2011 hervat. De tijdwinst is soms relatief, ook al geeft u indrukwekkende cijfers. Voor het geheel van deze as is de operatie eigenlijk even belangrijk uit strategisch oogpunt. Vanwege de tijdwinst zal dit traject interessanter worden dan het ontwijken van deze as.*

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Wij willen deze lijn een internationaal karakter geven en garanderen dat er voortdurend wordt geïnvesteerd. Dankzij de tijdwinst kan deze lijn concurreren met de HST en met het vliegtuig. Wij rekenen in dit dossier op de goede wil van de minister.*

Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'évolution des comptes du groupe SNCB» (n° 5-850)

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la situation financière précaire de la SNCB et de la SNCB Logistics» (n° 5-958)

Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le gouffre financier à la suite des audits au sein de la SNCB» (n° 5-964)

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. François Bellot (MR). – Nous avons eu des auditions la semaine dernière, nous aimerions maintenant avoir l'opinion du gouvernement, même s'il s'agit d'un gouvernement en affaires courantes.

Alors que les résultats annuels de l'opérateur ferroviaire SNCB semblent enregistrer une amélioration, son endettement aurait augmenté de 287 millions d'euros pour atteindre 782 millions au 31 décembre 2010 alors qu'il était de 53 millions deux ans plus tôt.

Pour rappel, l'endettement du Groupe SNCB ne devrait pas dépasser les 2,7 milliards d'euros maximum, faute de quoi le mécanisme de boule-de-neige d'accroissement de la dette et de ses charges pour le groupe serait enclenché.

Madame la ministre, quelles mesures comptez-vous demander aux commissaires du Gouvernement de répercuter auprès de l'opérateur SNCB afin de contenir cette dette dans les limites fixées initialement ?

Il est surprenant de constater qu'alors que la ponctualité et la qualité de service se détériorent de manière constante au cours des dernières années, les moyens réellement consacrés à la modernisation du matériel roulant sont de 77 millions d'euros pour une prévision budgétaire de 244,4 millions d'euros. Quand on connaît la vétusté et la fréquence des pannes d'un certain nombre de matériels roulants encore en exploitation sur les lignes, on doit s'interroger sur les raisons de ce retard d'utilisation des budgets.

Madame la ministre, je me permets également de revenir sur un sujet qui me paraissait inquiétant en 2010 puisque je vous avais déjà interpellée à l'époque afin d'attirer votre attention quant au recours systématique par certaines entreprises publiques, et tout particulièrement la SNCB, aux services de sociétés d'audit et de consultance.

Je constate que l'on n'a pas pris en compte nos inquiétudes, suggestions et recommandations, puisque la SNCB n'a jamais

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de evolutie van de rekeningen van de NMBS Groep» (nr. 5-850)

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de precaire financiële situatie van de NMBS en NMBS Logistics» (nr. 5-958)

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de financiële put ten gevolge van de audits bij de NMBS» (nr. 5-964)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer François Bellot (MR). – *Vorige week hebben we hierover een hoorzitting gehad, nu zouden we graag het standpunt van de regering horen, ook al is het een regering van lopende zaken.*

De jaarresultaten van spoorwegoperator NMBS lijken te verbeteren, maar de schulden zouden met 287 miljoen euro zijn gestegen tot een totaal van 782 miljoen euro op 31 december 2010, terwijl ze twee jaar eerder maar 53 miljoen euro bedroegen.

Als men wil vermijden dat de rentesnieuwbal begint te rollen, mogen de schulden van de NMBS Groep niet boven de 2,7 miljoen euro uitstijgen.

Welke maatregelen denkt u via de regeringscommissaris aan de NMBS op te leggen om de schuld binnen de voorheen vastgelegde grenzen te houden?

De stiptheid en de kwaliteit van de dienstverlening zijn er de afgelopen jaren gestaag op achteruitgaan. Toch is er maar 77 miljoen besteed aan de modernisering van het rollend materieel terwijl er in een budget van 244,4 miljoen euro was voorzien. Sommige treinstellen zijn fel verouderd en er doen zich veelvuldige pannes voor. Men kan zich dan ook afvragen waarom die budgetten met zoveel vertraging worden aangewend.

Ik wil ook nog eens terugkomen op een punt dat me eerder al verontrustte en waarover ik u in 2010 al vragen heb gesteld, namelijk het feit dat sommige overheidsbedrijven en in het bijzonder de NMBS, systematisch een beroep doen op de diensten van audit- en consultancybedrijven.

Ik stel vast dat geen rekening werd gehouden met onze bezorgdheden, suggesties en aanbevelingen, daar de NMBS nog nooit zoveel geld heeft uitgegeven aan consultancy.

We stevenen af op een zorgwekkende budgettaire periode, die vergelijkbaar is met de slechte jaren vóór de oprichting van

consacré autant d'argent pour financer de la consultance.

Se dirigeant allègrement vers une période budgétaire alarmante et identique aux mauvaises années précédant la création des trois entités, le Groupe SNCB aura consacré près de 225 millions d'euros à la consultance et à l'audit.

Pourquoi, alors que le Groupe compte plus de 30 000 collaborateurs, est-il resté, semble-t-il, un adepte du recours systématique à des sociétés d'audit et de consultance alors qu'il compte dans son personnel des personnes engagées et qualifiées pour mener à bien ces études et audits ?

Dès lors, madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer pourquoi la SNCB Holding, la SNCB Exploitation et Infrabel se retrouvent dans une telle situation ?

Pouvez-vous me communiquer l'importance exacte des frais d'audit et de consultance pour les années 2009, 2010 et début 2011 pour la SNCB Holding, la SNCB Exploitation et Infrabel ?

Pouvez-vous m'indiquer dans quel domaine ces activités de consultance sont menées ?

Pouvez-vous identifier les organismes de consultance et indiquer où sont installés physiquement les principaux centres d'activités des consultants et auditeurs ?

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Récemment, les médias ont annoncé que les réviseurs d'entreprise refusaient d'approuver les comptes de la SNCB. Ils posaient des conditions strictes, à savoir que la SNCB Holding devait se porter garante de la continuité de la SNCB. La SNCB Holding a, à son tour, posé des conditions à cette garantie, en exigeant de la SNCB et de la SNCB Logistics, la filiale marchandises, un plan rigoureux de réforme afin de limiter à 48 millions d'euros la perte opérationnelle en 2012. La SNCB Logistics, créée voici quelques mois, a déjà de graves problèmes de liquidités et a elle-même confirmé, par la voix de sa présidente et porte-parole, que sa situation était précaire.*

La ministre accepte-t-elle les conditions imposées par les réviseurs d'entreprise ? Comment évalue-t-elle et apprécie-t-elle leurs incertitudes ? Comment se fait-il que la SNCB et ses organisations satellites donnent toujours l'image d'un gouffre financier, d'une perte ingérable, d'un cafouillage et d'un gâchis désespérants ? Combien de temps encore la ministre devra-t-elle subir les critiques dures et justifiées émises à l'encontre de la SNCB et de ses satellites ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Je tiens tout d'abord à souligner que je ne colle certainement pas l'étiquette « affaires courantes » sur ce dossier. Je le prends très au sérieux et je le suis de très près. Je suis plus rigoureuse dans mon interprétation des affaires courantes lorsqu'il s'agit de faire des choix politiques et de développer des idées et des projets d'investissement à réaliser par un prochain gouvernement. Nous n'avons pas sous-estimé l'importance de ce dossier et nous nous en occupons à peu près tous les jours.*

Je tiens avant tout à préciser que je regrette les informations qui ont été lancées à un moment donné à propos de la SNCB. Lors de l'approbation des comptes, il est en effet apparu que

de drie entiteiten, maar de NMBS Groep zal bijna 225 miljoen euro hebben besteed aan consultancy en audits.

De NMBS Groep telt meer dan 30 000 personeelsleden, maar blijkbaar blijft de groep systematisch een beroep doen op audit- en consultancybedrijven, terwijl de organisatie zelf gedreven en gekwalificeerde mensen in dienst heeft die dergelijke opdrachten kunnen uitvoeren.

Waarom bevinden de NMBS Holding, de spoorwegoperator NMBS en Infrabel zich in deze situatie ?

Wat is het exacte bedrag van de kosten voor audit en consultancy voor 2009, 2010 en begin 2011 voor de NMBS Holding, de spoorwegoperator NMBS en Infrabel ?

In welke domeinen worden consultancyopdrachten uitgevoerd ?

Kunt u de consultancybedrijven identificeren en aangeven waar de voornaamste activiteitencentra van de audit- en consultancybedrijven gevestigd zijn ?

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Recent meldden de media dat de bedrijfsrevisoren weigerden om de rekeningen van de spoorwegmaatschappij NMBS goed te keuren. Ze stelden hoge voorwaarden, onder andere dat de NMBS Holding zich garant zou stellen voor de continuïteit van de spoorwegmaatschappij NMBS. NMBS Holding stelt op haar beurt voorwaarden aan deze waarborg en eiste van NMBS en NMBS Logistics, de goederendochter, een drastisch hervormingsplan om het operationele verlies in 2012 tot 48 miljoen euro te beperken. NMBS Logistics werd enkele maanden geleden gecreëerd en hapt nu al naar financiële adem, wordt ernstig bedreigd door liquiditeitsproblemen en bevestigde zelf, bij monde van haar voorzitter en woordvoerder, dat haar situatie precair is.

Aanvaardt en begrijpt de minister de voorwaarden van de bedrijfsrevisoren? Hoe evalueert en apprecieert ze hun fundamentele twijfels? Hoe komt het toch dat de NMBS en al haar satellietorganisaties steeds opnieuw een beeld geven van een financieel moeras, een onbeheersbaar verlies, kortom een bijna hopeloos geknoei en gebroddel? Hoe lang nog moet de minister de harde en gerechtvaardigde kritiek op de NMBS en haar satellieten ondergaan?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om te benadrukken dat ik op dit dossier zeker niet het etiket 'lopende zaken' kleef. Ik neem dit dossier zeer ernstig en volg het van zeer nabij. Ik ben strikter in mijn interpretatie van 'lopende zaken' wanneer het gaat om het maken van beleidskeuze en het ontwikkelen van visies en investeringsplannen, die voor een volgende regering zijn. Maar het belang van dit dossier hebben we echt niet onderschat en we zijn er zowat dagelijks mee bezig.

Voor ik op alle details inga, wil ik er nog zeggen dat ik de opiniemakerij die op een bepaald moment rond de NMBS ontstaan is, betreurt. Bij de goedkeuring van de rekeningen

la situation n'était pas aussi mauvaise qu'on l'avait dit. Mais entre-temps, on avait créé l'impression que la SNCB était confrontée à des chiffres dramatiques. Je ne veux toutefois pas tomber dans l'excès inverse. La situation est grave. Nous avons demandé aux différentes entités de la SNCB de prendre des mesures claires pour améliorer la situation, ce qui a été fait. Les mesures ont été prises et produisent leurs résultats mais il est évident que nous avons encore du chemin à parcourir.

J'en arrive aux questions concrètes.

Le Groupe SNCB est confronté depuis longtemps à un défi financier. Ainsi, il porte encore une partie de la dette historique. Lors de l'élaboration des contrats de gestion, en 2008, on a été attentif à un climat financier sain et stable. Pour offrir à l'entreprise un avenir à plus long terme, il a été convenu de stabiliser la dette du Groupe. Le contrat de gestion a naturellement été rédigé à un moment où il n'y avait pas encore de crise économique. Cet aspect a également été pris en compte dans les contacts entre l'autorité et les différentes entités. Au moment où le contrat de gestion a été conclu, le climat économique était différent. Cet élément intervient surtout dans le transport de marchandises et moins dans le transport de personnes.

Pour éviter les surprises, la SNCB Holding a été chargée de prévenir le ministre en cas d'évolution négative de la situation financière. Lorsque la crise économique a éclaté en 2008 et 2009, le rail a aussi été durement touché. Après mon retour en tant que ministre, fin 2009, la SNCB Holding m'a mise au courant de la situation financière du Groupe SNCB. À ce moment-là, il apparaissait déjà que la SNCB subirait de lourdes pertes dans le secteur du transport de marchandises et dans le service public.

J'insiste sur ce point car d'aucuns laissent entendre que nous faisons des économies au niveau du transport de voyageurs parce que le secteur du transport de marchandises est en difficulté. C'est précisément pour clarifier la situation et permettre une totale transparence que nous avons introduit des comptes séparés. Nous sommes intervenus pour la première fois et avons filialisé la division marchandises. Toutes les recettes et dépenses sont à présent enregistrés dans des comptes séparés qu'il s'agisse du transport de marchandises ou du service public. Nous pouvons dès lors faire une distinction claire.

J'ai demandé par courrier le 8 janvier 2010 aux trois CEO et aux présidents des conseils d'administration d'élaborer un texte en concertation afin de procéder à un assainissement budgétaire et de respecter l'objectif de stabilisation de la dette. C'est en effet une responsabilité commune des trois entités. Je n'entrerai pas dans le jeu qui consiste à rejeter la responsabilité de pertes sur le compte de l'autre et à exiger que la solution soit trouvée auprès de ce dernier. La situation financière est et reste celle qui a été convenue dans les contrats de gestion et intégrée dans les critères d'appréciation des trois CEO dans le système de bonus. J'ai indiqué aux CEO et aux conseils d'administration que la restructuration de la division marchandises est essentielle mais qu'il faut également s'attaquer aux déficits dans le service public. Priorité devra être donnée à des gains en efficacité qui n'ont aucun effet sur le service global à la clientèle. On a donc bien pris des mesures. Le Groupe SNCB

bleek immers dat de soep niet zo heet is gegeten als ze werd opgediend. Maar intussen was wel de perceptie gecreëerd dat de NMBS met 'dramatische cijfers' geconfronteerd werd. Ik wil echter ook niet in het ander uiterste vervallen. De situatie is ernstig. We hebben de verschillende entiteiten van de NMBS gevraagd duidelijke maatregelen te nemen om de situatie te verbeteren en dat is ook gebeurd. Eigenlijk is de situatie inderdaad al verbeterd, maar blijkbaar komt het nu over alsof we opeens met een kater wakker worden en dat is helemaal niet het geval. De maatregelen zijn genomen en werpen hun resultaten af, maar het is evident dat we nog een traject te gaan hebben.

Dan kom ik tot de concrete vragen.

De NMBS Groep wordt al langer geconfronteerd met een financiële uitdaging. Zo draagt ze nog steeds een deel van de historische schuld mee. Bij de opmaak van de huidige beheerscontracten, in 2008, is veel aandacht gegaan naar een gezond en stabiel financieel klimaat. Om het bedrijf een toekomst op langere termijn te bieden, is toen de afspraak gemaakt om de schuld van de Groep te stabiliseren. De beheersovereenkomst is natuurlijk opgemaakt op een moment dat er nog geen economische crisis was. Ook dat aspect is meegenomen in de contacten tussen de overheid en de verschillende entiteiten. We weten dat op het moment dat de beheersovereenkomst werd gesloten, het economisch klimaat anders was. Dat speelt vooral in de goederenafdeling een rol en minder in het personenvervoer.

Om verrassingen te vermijden, kreeg de NMBS Holding ook de opdracht om bij een negatieve evolutie van de financiële toestand de minister op de hoogte te brengen. Toen in 2008 en 2009 de economische crisis toesloeg, kreeg ook het spoor het zwaar te verduren. Na mijn terugkeer als minister, eind 2009, bracht de NMBS Holding me op de hoogte van de financiële situatie van de NMBS Groep. Op dat ogenblik bleek al dat de NMBS zware verliezen zou lijden bij het goederenvervoer en in de openbare dienst.

Ik wil hier de nadruk op leggen, omdat men soms met een erg sterke flou artistique spreekt en gemakkelijk zegt dat we bij het reizigersvervoer besparen omdat het goederenvervoer in de problemen zit. Precies om die situatie uit te klaren en om een volledige transparantie te krijgen, hebben we aparte rekeningen geïntroduceerd. We zijn voor het eerst opgetreden. We hebben de goederensectie gefilialiseerd. Alle opbrengsten en uitgaven worden nu op aparte rekeningen geboekt, hetzij van het goederenvervoer, hetzij van de openbare dienst. We kunnen nu dus een duidelijk onderscheid maken.

Ik heb de drie CEO's en de voorzitters van de raden van bestuur op 8 januari 2010 per brief gevraagd om in onderling overleg een plan op te stellen om de financiële gezondmaking te realiseren en de doelstelling over het stabiliseren van de schuld na te leven. Ik heb er telkens op gewezen dat dit een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de drie entiteiten is. Ik wens namelijk niet terecht te komen in een spel, waarin de ene verliezen op de rekening van een andere afschuift en eist dat de oplossing ook bij die andere wordt gezocht. Het is en blijft de financiële situatie zoals afgesproken in de beheersovereenkomsten en zoals meegenomen in de beoordelingscriteria van de drie CEO's in het bonussysteem. Ik heb de CEO's en de raden van bestuur erop gewezen dat de herstructurering van de goederenafdeling essentieel is, maar dat

a fait appel au Boston Consulting Group pour procéder à une analyse et définir une trajectoire qui mènerait à un assainissement financier. Après que cette analyse m'a été communiquée, j'ai à nouveau envoyé une lettre au management du Groupe SNCB pour le remercier mais également pour l'exhorter à formuler des propositions concrètes.

La SNCB Holding, la SNCB et Infrabel ont alors proposé conjointement une trajectoire qui mènerait à un résultat positif de 150 millions d'euros en 2012, résultat qui permettrait de stabiliser la dette du Groupe.

Pour atteindre cet objectif, on a fait en 2010 beaucoup d'efforts de restructuration de l'activité marchandises. Comme je l'ai dit, tout a commencé avec la crise économique qui a mené à l'effondrement du transport marchandises. À ce moment, l'ancien B-Cargo a été confronté à de graves problèmes. Le 16 octobre 2008, j'ai fait part une première fois, par lettre, de ma préoccupation quant à cette évolution au président du conseil d'administration. Étant donné que le transport des marchandises est un marché libéralisé, cette activité ne peut recevoir aucun soutien de l'autorité. L'Europe a cependant décidé qu'une dernière intervention unique était possible, à condition que cette activité soit filialisée et assainie.

Nous n'en sommes pas restés là. Le 23 décembre 2009, j'ai déposé auprès des instances européennes un dossier qui a été approuvé en mai 2010. Après de longues négociations où j'ai toujours facilité la concertation, un accord social a été conclu fin novembre.

Début février, la filiale indépendante SNCB Logistics a dès lors démarré. Une solution claire est ainsi proposée et on a scindé l'activité voyageurs et l'activité marchandises. L'activité marchandises fonctionne comme une entreprise privée avec des objectifs propres et des comptes séparés.

Tout cela a permis d'améliorer considérablement les résultats de la SNCB en 2010. La perte, comparée à 2009, a diminué de moitié. Tant le trafic national que le trafic international et le transport de marchandises ont enregistré une croissance. Pourtant, la situation financière est restée préoccupante et on s'est mis à douter que le Groupe SNCB puisse atteindre l'objectif d'un résultat positif de 150 millions d'euros. J'ai de nouveau envoyé une lettre au management et aux conseils d'administration, rappelant à chacun les engagements souscrits et la nécessité de les honorer.

La SNCB a alors décidé de prendre des mesures supplémentaires en vue de réaliser l'assainissement budgétaire, à la suite de quoi l'assemblée générale de la SNCB Holding a approuvé les résultats financiers du Groupe SNCB.

Avons-vous atteint notre objectif ? Certainement pas. L'assainissement demandera encore beaucoup d'efforts de la part de tous les intéressés. À ma demande, un monitoring continu des résultats financiers sera effectué dans les conseils d'administration afin que nous puissions intervenir si nécessaire.

Si une mesure déterminée doit engendrer une économie, nous devons également savoir pour quand celle-ci sera réalisée. Si la SNCB ne peut respecter le calendrier, des propositions

ook de tekorten in de openbare dienst moeten worden aangepakt. Er dient prioriteit te worden gegeven aan efficiëntiewinsten die geen effect hebben op de globale dienstverlening aan de klanten.

Er is dus wel degelijk gehandeld. De NMBS Groep heeft de Boston Consulting Group onder de arm genomen om een analyse te maken en een traject uit te tekenen dat zou leiden tot een financiële gezondmaking. Nadat deze analyse mij was bezorgd, heb ik op 18 maart opnieuw een brief gestuurd aan het management van de NMBS Groep, waarin ik bedankte voor de analyse, maar ook opriep om concrete voorstellen te doen.

De NMBS Holding, de NMBS en Infrabel hebben dan gezamenlijk een traject voorgesteld, dat zou leiden tot een gezamenlijk positief operationeel resultaat van 150 miljoen euro in 2012. Met dit resultaat zou de schuld van de Groep stabiliseren.

Om dat doel te bereiken is in 2010 veel inzet gegaan naar de herstructurering van de goederenactiviteit. Zoals ik al zei, begon het verhaal met de economische crisis, die leidde tot het ineenstorten van het goederenvervoer. Op dat ogenblik kwam het vroegere B-Cargo zwaar in de problemen. Op 16 oktober 2008 heb ik een eerste maal in een brief aan de voorzitter van de raad van bestuur mijn bezorgdheid over deze evolutie geuit. Aangezien het goederenvervoer een vrijgemaakte markt is, mag deze activiteit geen financiële steun van de overheid krijgen. Europa heeft wel besloten dat een laatste, eenmalige ingreep mogelijk was op voorwaarde van een sanering en filialisering van de activiteit.

Ook daar zaten we niet stil. Op 23 december 2009 heb ik hiervoor bij Europa een dossier ingediend dat in mei 2010 werd goedgekeurd. Na lange onderhandelingen, waarbij ik steeds het overleg gefaciliteerd heb, is in november een sociaal akkoord gesloten.

Begin februari is het zelfstandige filiaal NMBS Logistics dan ook gestart. Hierdoor wordt er voor de eerste keer een duidelijke oplossing geboden en is er een scheiding gekomen tussen de reizigers- en de goederenactiviteit. De goederenactiviteit functioneert als een privéonderneming met eigen doelstellingen en aparte rekeningen.

Dit alles heeft er mee toe bijgedragen dat de resultaten van NMBS in 2010 al een stevige verbetering kenden. Het verlies is in vergelijking met 2009 gehalveerd. Zowel het nationaal als het internationaal reizigersverkeer en het goederenvervoer kenden een groei. Toch bleef de financiële toestand zorgen baren en rees er ook twijfel over de te bereiken doelstelling van een positief resultaat voor de NMBS Groep van 150 miljoen euro. Opnieuw heb ik dan een brief gericht aan het management en de raden van bestuur. Hierin heb ik iedereen herinnerd aan de aangegane verbintenissen en de noodzaak deze te honoreren.

De NMBS heeft daarop besloten bijkomende maatregelen te treffen om de financiële gezondmaking te realiseren. Het heeft ertoe geleid dat de algemene vergadering van de NMBS Holding de financiële resultaten van de NMBS Groep heeft goedgekeurd.

Zijn we er nu? Zeker niet. De gezondmaking zal nog veel inspanningen vragen van alle betrokkenen. Op mijn vraag zal

complémentaires devront être faites car l'autorité ne veut plus discuter des objectifs. Ceux-ci sont clairs. Il appartient maintenant au management et aux conseils d'administration de les atteindre et d'agir de manière conséquente. Le commissaire du gouvernement suivra cette affaire de près.

Je comprends que les réviseurs d'entreprise, après un déficit financier de la SNCB qui a duré plusieurs années, veuillent que la SNCB évolue de nouveau vers une situation financière saine. Il est également logique que la SNCB Holding, avant de délivrer pour la deuxième année consécutive une lettre de garantie, impose à la SNCB de respecter les engagements pour 2012 et de garantir une évolution vers un résultat opérationnel positif en 2015. Ils sont tous, comme moi-même, préoccupés par l'avenir de la SNCB et de l'ensemble du Groupe SNCB.

Les comptes sectoriels de B-Cargo ont été présentés au conseil d'administration du 6 mai dernier. Le transport de marchandises a enregistré en 2010 un chiffre d'affaires de 293,4 millions d'euros, soit une augmentation de 10% par rapport à 2009. L'EBITDA a présenté, pour le transport de marchandises, un déficit de 73 millions d'euros dans les comptes sectoriels, soit une amélioration de 59 millions d'euros.

Il faut noter que la nouvelle filiale SNCB Logistics SA opère dans un environnement commercial, avec les restrictions qui en découlent en matière de communication des informations.

La restructuration de l'activité de fret se poursuit entre-temps. Compte tenu des importants moyens financiers investis en la matière, de l'approbation du plan au niveau européen et de l'aide de l'État, le plan stratégique doit être rigoureusement respecté et satisfaire à un certain nombre de conditions.

La restructuration reste un exercice très difficile. Un groupe de travail s'occupe encore de la concrétisation des mesures du plan social de novembre 2010. La SNCB Logistics a elle aussi un plan d'économie supplémentaire avec pour objectif de réaliser également l'assainissement promis à l'Europe pour 2012.

J'ai également indiqué qu'il s'était aussi passé beaucoup de choses en matière d'infrastructure. Des accords ont été conclus entre les entreprises ; il y a eu des Service Level Agreements ainsi qu'une coordination. Cela a conduit à un certain nombre d'améliorations et d'accords. Je me réfère à ce sujet aux propos tenus par M. Haeck en commission réunie. D'autres adaptations sont nécessaires mais peuvent difficilement être apportées sous un gouvernement en affaires courantes.

Il est vrai qu'une partie du matériel roulant de la SNCB est vétuste et tombe fréquemment en panne. En 2010, suite à l'accident de Buizingen, priorité a été donnée à l'installation de TBL1+ sur le matériel roulant de la SNCB suivant un

een continue monitoring van de financiële resultaten in de raden van bestuur gebeuren, zodat we bijkomend kunnen ingrijpen wanneer nodig.

Als een bepaalde maatregel een besparing moet opleveren, moeten we ook weten tegen wanneer dat geld zal bespaard zijn. Als de NMBS het tijdschema niet kan naleven, moeten er nieuwe, bijkomende voorstellen komen, want de overheid wil niet meer discussiëren over de doelstellingen. De doelstellingen zijn duidelijk. Het is nu aan het management en de raden van bestuur om ze te bereiken en in dit kader consequent te handelen. De regeringscommissaris zal dit van nabij volgen.

Ik kan begrijpen dat de bedrijfsrevisoren, na enkele jaren van een financieel deficit bij de NMBS, een garantie willen dat de NMBS weer naar een gezonde financiële situatie zal evolueren. Het is tevens logisch dat de NMBS Holding, alvorens voor het tweede jaar op rij een garantiebrief te geven, aan de NMBS voorwaarden stelt om de verbintenissen voor 2012 na te komen en een evolutie naar een positief operationeel resultaat in 2015 te garanderen. Ze zijn allen, net als ikzelf, bezorgd om de toekomst van de NMBS en de hele NMBS Groep.

De sectorale rekeningen van B-Cargo werden voorgelegd aan de raad van bestuur van 6 mei jongstleden. Het goederenvervoer realiseerde in 2010 een omzet van 293,4 miljoen euro. Een toename met 10% tegenover 2009. De EBITDA voor het goederenvervoer vertoonde een deficit van 73 miljoen euro in de sectorrekeningen, een verbetering met 59 miljoen euro.

Er moet wel worden genoteerd dat de nieuwe dochteronderneming NMBS Logistics nv in een commerciële omgeving opereert, met de daaraan verbonden noodzakelijke beperkingen betreffende de informatie die publiek gemaakt kan worden.

De herstructurering van de vrachttactiviteit gaat intussen voort. Gelet op de belangrijke financiële middelen die hierin werden geïnvesteerd, de Europese goedkeuring van het plan en de staatshulp, moet het strategisch plan strikt worden nageleefd en moeten het aan een aantal voorwaarden voldoen.

De herstructurering blijft een zeer moeilijke oefening. Een werkgroep is nog bezig met de concretisering van de maatregelen van het sociaal plan van november 2010. Ook NMBS Logistics heeft een bijkomend besparingsplan, met als doelstelling de aan Europa beloofde gezondmaking voor 2012 ook te realiseren.

Ik heb er vroeger al op gewezen dat er ook inzake de infrastructuur al heel wat gebeurd is. Er werden van gezamenlijke afspraken gemaakt tussen de bedrijven; er kwamen *Service Level Agreements* en een coördinatie. Dat leidde tot een aantal verbeteringen en afspraken. Ik verwijs in dit verband naar de uitspraken van de heer Haeck in de gezamenlijke commissie. Verdere aanpassingen zijn noodzakelijk, maar kunnen moeilijk met een regering in lopende zaken.

Het is juist dat een deel van het rollend materieel van de NMBS verouderd is en dat er vaak pannes zijn. In 2010 werd na het ongeval in Buizingen voorrang verleend aan de versnelde installatie van de TBL1+ op de treinstellen van de

planning accéléré fixé dans le texte de vision datant de mars 2010, que vous connaissez bien.

Par ailleurs, le matériel nécessite une réparation rapide vu le nombre élevé de pannes dues aux circonstances climatiques de l'hiver et de sa vétusté. Ces deux aspects causent un retard dans les travaux de rénovation du matériel, qui doivent être réalisés dans les mêmes ateliers que la réparation et l'installation de TBL1+ à laquelle nous avons donné la priorité.

Les frais de consultance se divisent pour chacune des entités du groupe ferroviaire en deux volets, 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 de consultance externe et en a revu le montant 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 187,5 millions. Pour le groupe, la part des services informatiques dans ce total est de 118 millions, soit 63%. Elle concerne principalement des prestations informatiques d'ICTRA pour des activités d'exploitation, des études et des projets. Le développement du système ERP en occupe une part non négligeable.

Les chiffres des services ICTRA prestés pour les trois entités du groupe SNCB en 2009 s'élevaient à 39 millions d'euros pour la SNCB Holding et autant pour la SNCB, 24 millions pour Infrabel, soit 102 millions au total pour le groupe, représentant également 63% du total de 161 millions d'euros pour les frais de consultance de services informatiques et de firmes externes.

En 2010, l'ICTRA a presté pour 38 millions de services informatiques pour la SNCB Holding, ainsi que des services pour Infrabel à concurrence de 32 millions d'euros, pour la SNCB pour 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, pour 12 millions. De par l'introduction simultanée de SAP et des nouveaux contrats intragroupes SLA, ces prestations, bien qu'effectuées, n'ont pas pu leur être facturées.

Entre 2009 et 2010, un changement de normes comptables vers les IFRS s'est produit. Beaucoup de projets, 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 toute la variation voire davantage, 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 des IFRS, un montant de 60,8 millions d'euros a été transféré de la dotation d'investissement vers la dotation d'exploitation.

En 2010, à ma demande, 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 suite au diagnostic posé

NMBS volgens het tijdsplan vastgelegd in de visietekst van maart 2010.

Het grote aantal pannes ten gevolge van slechte weersomstandigheden en de veroudering van het materieel vereisen bovendien een snelle herstelling. Door die twee aspecten loopt de vernieuwing van het materieel vertraging op, aangezien dat in dezelfde ateliers moet gebeuren als het herstellingswerk en de installatie van TBL1+, waaraan we voorrang willen geven.

De kosten voor consultancy vallen voor elk van de entiteiten van de spoorweggroep uiteen in twee delen: enerzijds de informaticadiensten geleverd door ICTRA, de informaticadienst van de NMBS Holding en anderzijds de overige externe consultancykosten.

De cijfers voor 2010 werden herzien in vergelijking met de toestand die aan de Raad van Bestuur van de NMBS Holding werd voorgelegd op 13 mei 2011. Infrabel stelde immers een boekhoudkundige invoerfout vast inzake externe consultancy en het bedrag werd teruggebracht tot 20,2 miljoen euro. Bijgevolg bedraagt de totale stijging van de consultancykosten voor de groep in 2010 26,2 miljoen euro in plaats van 58 miljoen euro, en bedraagt het totaal 187,5 miljoen euro. Het aandeel van de informatica hierin bedraagt 118 miljoen euro, of 63%. Het gaat vooral om informaticadiensten door ICTRA voor de exploitatie, voor studies en voor projecten. Een niet onaanzienlijk deel daarvan gaat naar de ontwikkeling van het ERP-systeem.

De cijfers voor de prestaties van ICTRA aan de drie entiteiten bedragen voor 2009: 39 miljoen euro voor de NMBS Holding, evenveel voor de NMBS, en 24 miljoen voor Infrabel, hetzij samen 102 miljoen euro, dat eveneens goed is voor 63% van het totaal van 161 miljoen euro aan consultancykosten voor informatica en extern advies.

In 2010 leverde ICTRA voor 38 miljoen euro aan informaticadiensten aan de NMBS Holding, voor 32 miljoen euro aan Infrabel, en voor 35 miljoen aan de NMBS, en voor 12 miljoen euro niet gespecificeerde informaticadiensten, die verband hielden met prestaties die grotendeels ten goede kwamen aan Infrabel en aan de NMBS. Door de gelijktijdige invoering van SAP en van de nieuwe SLA-overeenkomsten voor de hele groep werden die prestaties wel geleverd maar niet gefactureerd.

Tussen 2009 en 2010 werd de boekhoudkundige standaard gewijzigd, namelijk naar IFRS. Veel projecten, haalbaarheidsstudies, informatica-aanpassingen die in 2009 als investering waren opgenomen, worden voortaan als bedrijfskosten in de boeken opgenomen. Dit element verklaart wellicht het resterende verschil, of zelfs meer, maar is moeilijk precies te berekenen. Om een idee te krijgen van de orde van grootte, dient gezegd dat in 2010, om de impact van de IFRS-omschakeling te dekken, een bedrag van 60,8 miljoen euro werd overgedragen van de investeringsdotatie naar de exploitatiedotatie.

In 2010 heeft de maatschappij op mijn vraag een besparingsplan aangenomen met als doel het aantal consultants evenals hun kostprijs per dag te verminderen. Dat plan werd in de loop van het tweede semester 2010 opgestart, met name ten gevolge van de diagnose van de Boston Consulting Group over de financiële situatie van de groep.

par Boston Consulting Group sur la situation financière du groupe. Il sort ses premiers effets à partir du dernier trimestre 2010 et particulièrement au 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 2010 et 2009 et s'élèvent à 125 millions d'euros, dont 79 millions pour les services informatiques d'ICTRA, ou encore 63% du total.

En résumé, la situation est suivie de près. La future évolution de la SNCB Logistics est cruciale. Pour la première fois, il y a une séparation totale entre le transport voyageurs et le transport marchandises. En ce qui concerne les consultants, il importe de mettre en exergue des données supplémentaires. La publication dans la presse d'articles sans nuance a en effet suscité des doutes.

M. François Bellot (MR). – Je remercie la ministre de sa réponse qui complète les informations que nous avons obtenues.

Selon moi, il est rarement arrivé dans l'histoire d'une entreprise publique que le gouvernement fédéral dispose de tous les éléments pour orienter sa politique. On est en train de réécrire le contrat de gestion 2013-2018 et le plan d'investissement 2013-2025 ; la déclaration de politique générale sera bien présentée un jour ou l'autre et, enfin, les trois conseils d'administration vont être renouvelés. Jamais, quelle que soit la composition du gouvernement fédéral, le pouvoir politique ne pourra donner autant d'impulsions à un moment aussi critique pour la vie de l'entreprise. L'évolution des comptes n'est effectivement pas tellement favorable.

Selon ses dirigeants, la SNCB est la compagnie ferroviaire qui a connu la plus forte augmentation du nombre de voyageurs au cours des sept ou huit dernières années et, selon l'étude réalisée à ce sujet, on attend une croissance de 70% dans les vingt-cinq prochaines années.

Ce matin, la presse relevait que Bruxelles était une des capitales des pays de l'OCDE les plus embouteillées, devant Varsovie et Londres. L'attente quant à des transports publics de qualité, en tout cas des chemins de fer, est donc forte. Le pouvoir politique a aujourd'hui tous les outils en main, à la fois la stratégie et les personnes qui doivent porter ce projet fondamental pour l'avenir.

En ce qui concerne la logistique, l'ouverture du marché a été consécutive à une crise économique majeure, avec une diminution de la masse à transporter. Espérons que l'entreprise pourra s'en sortir.

Voici trois ans, les chemins de fer des Pays-Bas ont revendu leur activité logistique à DB Schenker. N'avons-nous pas manqué une opportunité ? Je sais que le débat était assez difficile entre les organisations représentatives des travailleurs.

Aux Pays-Bas, le transport de marchandises a augmenté de 30% alors qu'il diminuait chez nous. Il faut parfois oser franchir des étapes, même si ce n'est facile pour personne. Ce n'est pas une question d'idéologie mais bien de choix stratégique.

Les Pays-Bas ont fait un choix, ce que nous n'avons pas fait, et nous devons poursuivre dans cette voie. Logistics est une

Het heeft effect vanaf het laatste trimester van 2010 en in het bijzonder in het eerste trimester van 2011. Toen is het aantal consultants gedaald met 100 voltijdsequivalenten in vergelijking met het eerste trimester van 2010. Voor 2011 is er een nettodaling van de budgetten voor consultancy van de groep in vergelijking met 2010 en 2009, tot 125 miljoen euro, waarvan 79 miljoen voor de informaticadiensten van ICTRA, of 63% van het totaal.

Ik vat samen. De situatie wordt van nabij gevolgd. De verdere evolutie van NMBS Logistics is cruciaal. Voor de eerste keer is er een totale opsplitsing van het reizigers- en goederenvervoer. Wat de consultants betreft, is het belangrijk op bijkomende gegevens te wijzen. Na ongenueanceerde berichten in de pers waren hierover immers twijfels gerezen.

De heer François Bellot (MR). – *Het antwoord van de minister vult de gegevens aan die we hadden gekregen.*

Volgens mij is het zelden voorgekomen in de geschiedenis van een overheidsbedrijf dat de federale regering over alle gegevens beschikt om haar beleid te bepalen. Het beheerscontract 2013-2018 wordt voorbereid, evenals het investeringsplan 2013-2025, de algemene beleidsnota zal vroeg of laat worden voorgesteld en de drie raden van bestuur zullen opnieuw worden samengesteld. Op geen enkel ogenblik, ongeacht hoe de federale regering is samengesteld, kan de politiek zoveel impulsen geven op een zo kritiek moment van het leven van het bedrijf. De evolutie van de jaarrekeningen is immers niet zo rooskleurig.

Volgens de top van de NMBS is het reizigersaantal van de maatschappij het sterkst toegenomen tijdens de zeven of acht voorbije jaren en uit een studie blijkt dat men een stijging met 70% verwacht in de komende 25 jaar.

Uit persberichten van vanochtend bleek dat Brussel het grootste fileleed kent van Europa, gevolgd door Warschau en Londen. De verwachtingen inzake kwaliteitsvol openbaar treinvervoer zijn zeer hoog. De politiek heeft vandaag alle instrumenten in handen om zowel de strategie als de personen, die dit belangrijke project in de toekomst moeten waarmaken, aan te sturen.

Wat het goederenvervoer betreft, volgde de openstelling van de markt op een economisch dieptepunt, dat het volume drastisch deed dalen. Hopelijk komt het bedrijf dit nog te boven.

Drie jaar geleden verkochten de Nederlandse Spoorwegen hun logistieke activiteiten aan DB Schenker. Hebben we daar geen kans gemist? Ik weet dat dit zeer moeilijk ligt bij de vakbonden.

In Nederland is het goederenvervoer met 30% toegenomen terwijl het bij ons is gedaald. Soms moet men een sprong wagen, ook al is dat voor niemand gemakkelijk. Het is niet zozeer een ideologische dan wel een strategische keuze.

Nederland heeft hiervoor gekozen, wij niet, en we moeten nu verder op de ingeslagen weg. Logistics is een onafhankelijk bedrijf dat op eigen kracht verder moet. Het is van groot belang voor de haven van Antwerpen en voor het goederenvervoer, alleen al wegens de evolutie van de

entreprise indépendante qui doit voler de ses propres ailes. C'est très important pour l'avenir du port d'Anvers et le transport de marchandises, ne fût-ce qu'en raison de l'évolution du coût du pétrole et des émissions de CO₂.

J'encourage les équipes en place à bien préparer ce dossier avant la constitution du prochain gouvernement. Je sais que vous vous y employez, madame la ministre.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *La réponse de la ministre était explicite et éclairante. J'espère que l'avenir est bien préparé.*

Demande d'explications de M. Piet De Bruyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la campagne d'affichage au profit de lignes d'assistance téléphonique menée dans certaines gares de la SNCB» (n° 5-864)

M. Piet De Bruyn (N-VA). – *En janvier, dans cette même commission, j'avais déjà posé une question au sujet du plan d'action de la SNCB en vue de réduire le nombre de suicides et de tentatives de suicides sur les voies ferrées. La ministre avait alors annoncé plusieurs mesures parmi lesquelles une campagne d'affichage au profit de lignes d'assistance téléphonique.*

J'ai constaté qu'actuellement une campagne d'affichage de Tele-Onthaal est en cours dans certaines gares de la SNCB. Je suppose que dans la partie francophone du pays, il en est de même pour Télé-Accueil et Telefonhilfe.

S'agit-il de la campagne d'affichage évoquée en janvier par la ministre ? La ministre avait parlé alors de certaines lignes d'assistance. D'autres campagnes suivront-elles pour des lignes d'assistance spécifiquement centrées sur la prévention du suicide ? La ministre avait fait référence à la concertation organisée régulièrement par la SNCB avec les partenaires experts dans le cadre du plan d'action de la SNCB. Je trouverais un peu étrange que la campagne se limite à celle actuellement en cours. La campagne pour Tele-Onthaal, qui est d'ailleurs très bonne, est en effet très éloignée du thème du suicide. Je n'en attends donc aucun effet sur le nombre de suicides sur les voies ferrées. Pour quel motif la ministre a-t-elle opté pour cette campagne ?

Mes autres questions étant secondaires, la ministre pourra éventuellement y répondre par écrit. Dans quelles gares de la SNCB la campagne est-elle menée ? Quel est le budget disponible pour la communication ?

Par contre, je demande à la ministre de me préciser si cette campagne fait l'objet d'une évaluation.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *La campagne en cours est en effet celle annoncée en janvier. Elle est menée en collaboration avec Tele-Onthaal, Télé-Accueil et Telefonhilfe. Actuellement, aucune autre campagne de prévention du suicide n'est en cours.*

J'ai demandé pour quelle raison la collaboration se limitait à ces organisations. Infrabel a déclaré que l'intention est de collaborer avec des organisations représentatives des trois

petroleumprijzen en de CO₂-uitstoot.

Ik wil de betrokkenen aanmoedigen om dit dossier goed voor te bereiden vóór de vorming van de volgende regering. Ik weet dat de minister dat ook doet.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het antwoord van de minister was duidelijk en verhelderend. Ik hoop dat de toekomst goed wordt voorbereid.

Vraag om uitleg van de heer Piet De Bruyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de affichecampagne voor hulplijnen in bepaalde NMBS-stations» (nr. 5-864)

De heer Piet De Bruyn (N-VA). – Mijn vraag sluit aan op een vraag die ik in januari in deze commissie heb gesteld over het actieplan van de NMBS om het aantal zelfdodingen en zelfdodingspogingen op het spoor terug te dringen. De minister kondigde toen enkele maatregelen aan, waaronder een affichecampagne voor telefonische hulplijnen.

Ik heb gezien dat er in een aantal NMBS-stations momenteel een affichecampagne van Tele-Onthaal loopt. Ik veronderstel dat in het Franstalige landsgedeelte hetzelfde gebeurt voor Télé-Accueil en Telefonhilfe.

Is deze campagne de affichecampagne waar de minister in januari naar verwees? De minister sprak toen over 'bepaalde hulplijnen'. Volgen er nog campagnes voor hulplijnen die specifiek gericht zijn op het voorkomen van zelfdoding? De minister verwees naar het overleg dat de NMBS regelmatig met de deskundige partners heeft georganiseerd in het kader van het actieplan van de NMBS. Ik zou het een beetje vreemd vinden mocht de campagne beperkt blijven tot de campagne zoals ze nu loopt.. De campagne voor Tele-Onthaal, die overigens zeer goed is, staat immers ver van het thema zelfdodingen, zodat ik er geen impact van verwacht op het aantal zelfdodingen op het spoor. Wat is de motivatie van de minister voor haar keuze voor die campagne?

Mijn andere vragen zijn van ondergeschikt belang en kunnen eventueel schriftelijk worden beantwoord. Ik vroeg onder meer nog in welke NMBS-stations de campagne loopt en welk communicatiebudget ter beschikking is.

Ik had wel graag een antwoord op de vraag of deze campagne wordt geëvalueerd.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – De lopende campagne betreft inderdaad de campagne die in januari werd aangekondigd. Deze campagne loopt in samenwerking met Tele-Onthaal, Télé-Accueil en Telefonhilfe. Momenteel lopen er geen andere campagnes ter preventie van zelfmoord.

Ik heb gevraagd waarom uitsluitend met die organisaties werd samengewerkt. Infrabel heeft geargumenteed dat het de bedoeling is samen te werken met verenigingen die

communautés du pays. La campagne doit inciter les personnes à demander une assistance, ce qui est précisément le but poursuivi par les associations précitées. Plutôt que de renseigner différents numéros, il est plus logique de fournir aux personnes ayant des problèmes un seul numéro par langue.

J'ai demandé à la cellule stratégique de mener cette campagne en collaboration avec les communautés. Je comprends qu'Infrabel et la SNCB visent la cohérence mais les communautés ont aussi une vision et une politique au sujet de ce problème. J'ai demandé que la SNCB se concertent avec les ministres compétents pour les organisations reconnues. Le principal souci de la SNCB était d'éviter une cacophonie de numéros de téléphone. Le choix de la SNCB doit être étudié plus en détail. Il est préférable de mener une telle campagne en collaboration avec les ministres qui choisissent les organisations reconnues dans les communautés. Grâce à la concertation, il est possible de chercher une solution aux problèmes pratiques, comme la profusion de numéros d'appel.

La campagne est menée dans les gares les plus fréquentées ou dans les gares plus sensibles dans lesquelles ou à proximité desquelles des suicides sont survenus ces dernières années. Les affiches resteront visibles pendant un an sur les panneaux du réseau Publifer. La campagne a débuté en mars 2011. Le budget de la campagne s'élève à 25 000 euros pour l'ensemble de l'année.

L'influence réelle d'une telle campagne peut difficilement être évaluée. C'est la raison pour laquelle il sera procédé a posteriori à l'évaluation de la collaboration avec les partenaires afin de déterminer si les affiches dans les gares ont exercé un effet sur le nombre et la nature des appels entrants des différentes associations.

M. Piet De Bruyn (N-VA). – *Je remercie la ministre de sa constante préoccupation concernant ce thème.*

Cependant, certains points me semblent particulièrement étranges. Le groupe de travail de la SNCB qui s'occupe de ce thème collabore de manière structurelle non seulement avec, entre autres, le Werkgroep Verder et le Centrum ter Preventie van Zelfdoding, qui sont des organisations flamandes, mais aussi avec le CPS, Centre de prévention du suicide. Il existe donc une collaboration avec les experts en la matière mais il n'est procédé à aucune concertation avec eux au sujet de l'élaboration de la campagne d'affichage. Je le déplore. Je perçois que la ministre est sensible à cette préoccupation. J'espère que cette question sera abordée lors de l'évaluation. J'insiste d'ailleurs sur le fait qu'en soi, cette campagne ne pose pas de problème.

Encore un mot à propos de la cacophonie des numéros de téléphone. Actuellement, il est également fait usage de différents numéros. Le numéro de Tele-Onthaal est le 106 et celui de Télé-Accueil le 107. De plus, CPS et CPZ sont aussi reconnus comme numéros nationaux d'assistance. Il existe donc une base fédérale permettant de collaborer avec ces organisations. C'est aussi le cas actuellement pour le plan d'action plus large mais pas pour cette campagne d'affichage que la ministre situe pourtant dans le plan de prévention du suicide. Je regrette que l'on ait manqué l'occasion d'associer les centres et services spécialisés.

representatief zijn voor de drie gemeenschappen van het land. De campagne moet de mensen aanzetten om hulp te zoeken, wat aansluit bij het streven van de verenigingen Telefonhulp, Télé-Accueil en Tele-Onthaal. In plaats van verschillende nummers op te geven, is het logischer om personen met problemen één telefoonnummer per taal te geven.

Ik heb in de beleidscel gevraagd om deze campagne in samenwerking met de gemeenschappen te voeren. Ik begrijp dat Infrabel en de NMBS coherentie nastreven, maar de gemeenschappen hebben ook een visie en een beleid aangaande dat probleem. Ik heb gevraagd dat de NMBS overleg zou plegen met de ministers bevoegd voor de erkende organisaties. De grootste bekommernis van de NMBS was een kakofonie van telefoonnummers te voorkomen. De keuze van de NMBS moet nader worden bekeken. Een dergelijke campagne gebeurt beter in samenwerking met de ministers, die erkende organisaties in de gemeenschappen aanduiden. In overleg kan worden gezocht naar een oplossing voor de praktische problemen, zoals een overvloed aan telefoonnummers.

De campagne wordt gevoerd in de drukste of de meest gevoelige stations waarin of waarrond de voorbije jaren zelfmoorden plaatsvonden. De affiches zullen een jaar lang te zien zijn op de borden van het Publifernetwerk. De campagne ging van start in maart 2011. Het campagnebudget bedraagt 25 000 euro voor het hele jaar.

De werkelijke invloed van een dergelijke campagne kan moeilijk worden ingeschat. Daarom komt er achteraf een evaluatie van de samenwerking met partners om samen met hen te bepalen of de affiches in de stations het aantal en de aard van de binnenkomende oproepen bij de verschillende verenigingen hebben beïnvloed.

De heer Piet De Bruyn (N-VA). – Ik dank de minister voor haar antwoord en haar blijvende bekommernis voor dit thema.

Er zijn echter een aantal zaken die ik bijzonder vreemd vind. De werkgroep van de NMBS die zich met dit thema bezighoudt, werkt structureel samen, niet alleen met onder andere de Werkgroep Verder, het Centrum ter Preventie van Zelfdoding, allemaal organisaties die Vlaamsgeoriënteerd zijn, maar ook met CPS, Centre de Prévention du Suicide. Er wordt dus samengewerkt met de deskundigen ter zake, maar bij het opzetten van deze affichecampagne werd met hen geen overleg gepleegd. Ik betreur dat. Ik ontwaar bij de minister een gevoeligheid voor deze bekommernis. Ik hoop dat dit bij de evaluatie aan bod komt. Ik beklemtoon trouwens dat er op zich niets fout is met deze campagne.

Nog even iets over de kakofonie aan telefoonnummers. Er wordt ook nu gebruik gemaakt van verschillende nummers. Het nummer van Tele-Onthaal is 106, dat van Télé-Accueil is 107. Bovendien zijn CPS en CPZ ook erkend als nationaal noodnummer. Er is dus een federale basis om wel degelijk samen te werken met deze organisaties. Dat is nu ook het geval voor het ruimere actieplan, maar niet voor deze affichecampagne, die de minister nochtans situeert in het plan rond zelfmoordpreventie. Ik vind het dus een gemiste kans dat de gespecialiseerde centra en diensten hier niet bij betrokken werden.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'avenir de la gare du Midi» (n° 5-895)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Après la gare de Bruxelles-Central, la gare de Bruxelles-Midi est la plus fréquentée de Belgique. Cette gare et son environnement immédiat sont les premières portions de la Belgique et de Bruxelles que découvrent de nombreux touristes. Chacun comprendra que cette image n'est pas unanimement positive. Comme souvent à proximité des gares, ce quartier n'a pas connu un développement heureux. C'est le chaos en raison d'un aménagement du territoire ingérable, d'une congestion permanente du trafic, de la malpropreté des établissements horeca et de la forte concentration de personnes vivant dans la pauvreté ou de sans-abris. La gare a aussi la réputation d'être peu sûre, surtout aux heures creuses.

Voici près de deux décennies, la SNCB a transformé une partie de la gare en un terminal moderne pour les trains à grande vitesse, aménageant aussi une zone kiss-and-ride. Les travaux en sont toutefois restés là et la nouvelle architecture voisine donc avec des quais délabrés. L'achèvement des travaux est prévu à partir de 2012, avec le recouvrement des voies par un bâtiment en V, imaginé par l'architecte français Jean Nouvel. La gare marque incontestablement de son empreinte une vaste zone aux alentours mais on n'en a pas tenu compte. Mais il y a du changement dans l'air. Euro Immo Star, une filiale de la SNCB Holding, a organisé dernièrement une conférence de Jean Nouvel. Celui-ci y a présenté ses idées de masterplan concernant tout le voisinage de la gare, fruit de deux ans de travail.

On ne peut sous-estimer l'importance d'un masterplan relatif à la gare du Midi et au quartier avoisinant et ce pour diverses raisons : augmentation de la capacité de la gare, occasion unique d'une urbanisation et d'un aménagement réussis, aspects liés au développement immobilier, au logement, à l'établissement de services, etc.

La ministre peut-elle nous fournir un aperçu précis des aménagements actuellement prévus à la gare de Bruxelles-Midi et aux environs ? Quels sont les travaux concrètement prévus ? Où en sont ces projets ? Quels sont les délais d'exécution ? Quelles modifications apportera-t-on à l'infrastructure de la SNCB dans les prochaines années ? Dans quelle vision le projet s'inscrit-il et quel est le calendrier prévu ?

À quel niveau le masterplan est-il élaboré ? Quel est le statut de la mission confiée par Euro Immo Star à Jean Nouvel ? Pouvons-nous considérer cette mission comme un travail exploratoire sans engagement ou bien cet architecte est-il dès à présent engagé par ce projet ? Dans quelle mesure les idées de masterplan sont-elles développées en concertation avec les administrations communales concernées et avec la Région de Bruxelles-Capitale ? Quel rôle la filiale de la SNCB Euro Immo Star joue-t-elle ? Quelle mission s'est-elle vu confier au nom de la SNCB ? Quel est le coût des prestations fournies entre autres par l'architecte Nouvel ? Par qui et de quelle manière Jean Nouvel a-t-il été sélectionné ? Y a-t-il eu un appel d'offres ou une comparaison entre plusieurs

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de toekomst van het station Brussel-Zuid» (nr. 5-895)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het Brusselse Zuidstation bekleedt, na Brussel-Centraal, de tweede plaats op de lijst van meest drukke spoorwegstations in België. Voor tal van toeristen betekenen dit station en de onmiddellijke omgeving de eerste kennismaking met België en Brussel. Iedereen kan zich voorstellen dat dit beeld niet onverdeeld positief zal zijn. Zoals vaak bij spoorwegstations ontwikkelde de buurt zich niet voorspoedig. Chaos overheerst door een blijkbaar onbeheersbare ruimtelijke ordening, een toestand van permanente verkeersindigestie, groezelige horeca en een hoge concentratie van mensen in armoede of thuislozen. Het station draagt ook een reputatie van onveiligheid, zeker op de minder drukke momenten.

Bijna twee decennia geleden bouwde de NMBS een deel van het station om tot een moderne terminal voor de hogesnelheidstrein, met daarbij ook een kiss and ride. Daarbij bleef het, zodat nieuwe architectuur aansluit bij hopeloos verouderde en verkommerde perrons. Blijkbaar voorziet men vanaf 2012 in een verdere afwerking door een V-vormige overkapping van architect Jean Nouvel. Het station drukt onmiskenbaar een bepalende stempel op de brede omgeving, maar dat werd amper of zelfs helemaal niet geregisseerd. Toch lijkt er verandering op til. Recentelijk organiseerde Euro Immo Star, een dochter van de NMBS Holding, een lezing van architect Jean Nouvel. Deze presenteerde zijn ideeën voor een masterplan voor de hele stationsomgeving. Hij kreeg daarvoor een opdracht van Euro Immo Star en werkte er de voorbije twee jaren aan.

Het belang van een masterplan voor het station Brussel-Zuid en de aansluitende buurt kan en mag niet worden onderschat en dat om tal van redenen: meer stationscapaciteit, een unieke kans voor geslaagde urbanisatie en ruimtelijke ordening, aspecten van vastgoedontwikkeling, huisvesting, vestiging van diensten en voorzieningen, enz.

Kan de minister ons een duidelijk overzicht geven van wat er momenteel voor het station Brussel-Zuid en de omgeving ervan wordt gepland? Welke werkzaamheden zijn reeds concreet gepland? In welke fase bevinden die plannen zich? Wat zijn de uitvoeringstermijnen? Wat zal er de komende jaren aan de eigen NMBS-infrastructureur veranderen? Met welke visie en binnen welke timing zal dat gebeuren?

Op welk niveau werkt men momenteel aan een masterplan? Welke status draagt de opdracht die Euro Immo Star aan Jean Nouvel toevertrouwde? Kunnen en mogen we deze opdracht beschouwen als een vrijblijvende verkenning of is deze architect vanaf nu aan dit project verbonden? In welke mate ontwikkelen de ideeën voor een masterplan zich in overleg met de betrokken gemeentebesturen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Welke rol speelt de NMBS-dochter, Euro Immo Star? Welke concrete opdracht werd haar namens de NMBS toevertrouwd? Hoeveel kosten de inspanningen die momenteel onder andere door architect Nouvel worden geleverd? Door wie en op welke wijze werd Jean Nouvel hiervoor geselecteerd; ging dit gepaard met een openbare

candidats ? Euro Immo Star est-elle également soumise à la loi sur les marchés publics ? Quand ce projet débutera-t-il ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Dans le cadre du protocole de coopération « Bruxelles-Midi et ses abords », conclu le 3 juin 2008 entre la Région de Bruxelles-Capitale, Saint-Gilles, Anderlecht, la SNCB Holding et Eurostation, un masterplan a été échauffé qui constitue une première amore du développement du quartier de la gare du Midi, à la fois parce qu'il traduit une vision historique et globale de Bruxelles-Midi et parce qu'il présente diverses propositions. La rénovation de la gare de Bruxelles-Midi s'inscrit dans ce masterplan.*

Le groupe de pilotage, créé dans le cadre de l'accord de coopération et présidé par le ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale, Charles Piqué, suit et oriente les études et les projets qui en découleront éventuellement.

Le projet de rénovation de la gare et de ses abords se compose de trois phases.

La phase 1 concerne les travaux d'amélioration urgents dans la gare qui ne requièrent pas de permis d'urbanisme. Ces travaux ont commencé en 2010, ils courront jusqu'à fin 2011 et ils ont été estimés à environ 5,2 millions d'euros. C'est la SNCB Holding qui en supportera totalement la charge.

La phase 2 concerne la réaffectation et la rénovation de la zone située sous le viaduc ferroviaire et son adaptation aux exigences actuelles en matière de confort. Il s'agit notamment de l'ancienne Poste et de la revalorisation de l'espace public adjacent, qui donnera à la gare une orientation claire vers le centre de la ville et qui intégrera les différents modes de transport au sein d'un centre multimodal de communication. La confection des avant-projets sera entamée cette année.

La phase 3 concerne le réaménagement des espaces adjacents à la gare, tant du côté d'Anderlecht que du côté de Saint-Gilles, et au-dessus de la gare. Cette phase en est actuellement au stade de l'étude de faisabilité.

Les SA Eurostation et Euro Immo Star ont acquis des droits fonciers aux abords de la gare de Bruxelles-Midi et envisagent de construire des bâtiments destinés à accueillir des bureaux et des logements, conformément aux grandes lignes du masterplan et sous le contrôle du groupe de pilotage.

Le 4 mai 2009, la SA Eurostation a conclu avec l'architecte Jean Nouvel un contrat portant sur la conception de bâtiments du côté de l'avenue Fonsny. En collaboration constante avec les spécialistes techniques d'Eurostation/Euro Immo Star, l'avant-projet de son étude sera achevé cette année. La conception architecturale du côté de la rue de France est confiée à une équipe d'Eurostation/Euro Immo Star.

Eurostation et Euro Immo Star veillent à respecter la législation pour chaque volet des tâches qui leur sont confiées, y compris la loi sur les marchés publics. Il est toutefois à signaler qu'Eurostation et Euro Immo Star ne sont pas soumises à cette loi lorsqu'elles agissent en tant qu'entreprises commerciales autonomes, extérieures au

oproep of door een vergelijking tussen verschillende kandidaten? Is Euro Immo Star, ook in deze zaken, gebonden aan de wet op de overheidsopdrachten? Wanneer wordt aan dit project begonnen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – In het kader van het samenwerkingsprotocol Brussel-Zuid en omgeving, dat op 3 juni 2008 werd afgesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Sint-Gillis, Anderlecht, de NMBS Holding en Eurostation, is een masterplan opgesteld dat een eerste aanzet vormt voor de ontwikkeling van de stationsbuurt, zowel door de presentatie van een historische en globale visie op Brussel-Zuid, als door het aanreiken van projectvoorstellen. De renovatie van het station Brussel-Zuid maakt deel uit van dit masterplan.

De stuurgroep, opgericht in het kader van het samenwerkingsakkoord en voorgezeten door de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de heer Charles Piqué, volgt en stuurt de studies en de eventueel daarop volgende projecten.

Het renovatieproject van het station en zijn omgeving bestaat uit drie fasen.

Fase 1 betreft dringende verbeteringswerken in het station waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning is vereist. Deze werkzaamheden zijn gestart in 2010 en lopen tot einde 2011. De bouwkost werd begroot op circa 5,2 miljoen euro en is volledig ten laste van NMBS Holding.

Fase 2 betreft de herbestemming, de renovatie en de aanpassing aan de huidige comforteisen van de zone onder het spoorwegviaduct met onder meer het vroegere postgebouw en de opwaardering van de aangrenzende openbare ruimten, waarbij het station een duidelijke oriëntatie naar het stadscentrum krijgt en de verschillende vervoersmodi worden geïntegreerd tot een multimodaal knooppunt. Dit jaar wordt gestart met de opmaak van de voorontwerpen.

Fase 3 betreft de voorstellen tot herinrichting van de aan het station grenzende ruimten zowel langs de kant van Anderlecht als van de kant van Sint-Gillis en ook boven het station. Deze fase maakt nu het voorwerp uit van een haalbaarheidsstudie.

De NV's Eurostation en Euro Immo Star hebben, als zelfstandige bedrijven, grondrechten verkregen rond het station Brussel-Zuid. In die hoedanigheid plannen zij, conform de krachtlijnen vastgelegd in het masterplan en onder toezicht van de stuurgroep, de realisatie van gebouwen bestemd voor kantoorruimten en woningen.

Met architect Jean Nouvel werd door de NV Eurostation en met instemming van de stuurgroep op 4 mei 2009 een contract afgesloten voor het ontwerpen van gebouwen langs de kant van de Fonsnylaan. Het voorontwerp van zijn studie wordt, in continue samenwerking met de technische specialisten van Eurostation/Euro Immo Star, nog dit jaar afgerond. De architecturale uitwerking van de kant Frankrijkstraat wordt gerealiseerd door een ploeg van Eurostation/Euro Immo Star.

Eurostation en Euro Immo Star zien erop toe dat zij voor ieder onderdeel van de hun toevertrouwde taken de ter zake geldende wetgeving naleven, met inbegrip van de wet op de overheidsopdrachten. Het dient echter opgemerkt te worden

service public.

En fonction des résultats des études de faisabilité, des conditions urbanistiques et de l'apport de chaque partenaire, les phases 2 et 3 pourront encore être sensiblement modifiées si bien qu'il est encore trop tôt pour estimer précisément le coût, pour fixer la part de chaque partenaire au projet et pour déterminer la date du début des travaux.

Quant à l'infrastructure ferroviaire, le Groupe SNCB me communique le calendrier suivant.

La rénovation des quais est un projet distinct, estimé à environ 30 millions d'euros, prévu par le masterplan Bruxelles-Midi. Le conseil d'administration d'Infrabel a décidé de ne pas désigner d'entrepreneur pour le recouvrement des quais tant que le groupe SNCB n'a pas pris de décision définitive concernant le projet Nouvel. En attendant, Infrabel souhaite améliorer l'état des quais par des travaux de rafraîchissement estimés à 1,5 million d'euros et réalisés de 2010 à 2012.

Les adaptations des voies situées au sud et au nord de la gare sont prévues : on a commencé à supprimer plusieurs croisements ferroviaires limitant la capacité de la gare et indirectement de la jonction Nord-Midi. Infrabel adaptera ensuite l'arrivée de quelques autres lignes. Toutes ces modifications prennent des années, non seulement en raison de la complexité de l'opération mais aussi de la nécessité d'assurer l'exploitation des trains durant les travaux en gare.

Infrabel procède aussi à une évaluation fondamentale des besoins futurs d'extension de la capacité de la jonction Nord-Midi et de la nouvelle infrastructure que cela implique. L'infrastructure de Bruxelles-Midi s'inscrit aussi dans cette étude et influencera le masterplan Bruxelles-Midi.

Les choix décisifs devront être opérés dans le programme d'investissements 2013. Il me paraît difficile de me prononcer à ce sujet aujourd'hui et de prendre des engagements. Nous sommes préparés aux choix éventuels. Le nouveau gouvernement devra faire des choix clairs. J'ai demandé aux trois entités de faire le nécessaire pour que l'on ne puisse pas dire ultérieurement que nous n'avons pas évalué correctement l'incidence du projet sur le plan financier ou sur la sécurité et la ponctualité.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *J'espère que le projet se poursuivra et aura toutes les chances d'aboutir. C'est important pour le quartier. Je soutiendrai la ministre par tous les moyens possibles.*

dat Eurostation en Euro Immo Star niet aan de wet op de overheidsopdrachten onderworpen zijn wanneer zij handelen als zelfstandige, commerciële bedrijven buiten de openbare dienst.

Afhankelijk van de resultaten van de haalbaarheidsstudies, de stedenbouwkundige randvoorwaarden en de input van de verschillende partners, kunnen de fasen 2 en 3 nog sterk wijzigen, zodat het vandaag nog te vroeg is om de kostprijs nauwkeurig te ramen, een verdeling per partner vast te leggen en de aanvang van de werkzaamheden te bepalen.

Wat de treininfrastructuur betreft, deelt de NMBS Groep mij de volgende planning mee.

De vernieuwing van de perrons, een project van ongeveer 30 miljoen euro, vormt een afzonderlijk project in het kader van het masterplan Brussel-Zuid. De raad van bestuur van Infrabel heeft beslist geen aannemer voor de overkappingen aan te duiden zolang de NMBS Groep geen definitieve keuze heeft gemaakt over het project-Jean Nouvel boven de perrons. Infrabel wil ondertussen wel de toestand van de perrons verbeteren. Zo werd een opfrissingbeurt van het perron van de sporen 17-18 in 2010 uitgevoerd. De andere perrons zullen op eenzelfde wijze opgefrist worden in 2011 en 2012 voor een totaalbudget van ongeveer 1,5 miljoen euro per perron.

Aanpassingen aan de sporen zuid- en noordkant van het station zijn gepland en in uitvoering voor de afschaffing van meerdere kruisingen van de sporen die de capaciteit van het station en onrechtstreeks van de Noord-Zuidverbinding beperken. Daarna zal Infrabel ook de aankomst van enkele andere lijnen aanpassen. Al die wijzigingen nemen jaren in beslag, niet alleen ten gevolge van de complexiteit van de operatie, maar ook omdat de exploitatie van de treinen moet worden verzekerd tijdens de werkzaamheden aan het station zelf.

Infrabel is ook bezig met een fundamentele evaluatie van de toekomstige noden aan uitbreiding van de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding en van de eraan verbonden nieuwe infrastructuur. De infrastructuur van het station Brussel-Zuid maakt ook deel uit van deze studie. De invloed ervan op het masterplan Brussel-Zuid zal worden geïntegreerd.

De cruciale keuzes zullen moeten worden gemaakt in het investeringsprogramma 2013. Ik vind het vandaag moeilijk om daarover uitspraken te doen of verbintenissen aan te gaan. We zijn voorbereid op de eventuele keuzes die moeten worden gemaakt. Als er een nieuwe regering komt, zal zij dus zeer duidelijke keuzes kunnen maken. Ik heb aan de drie entiteiten gevraagd het nodige te doen, zodat later niet kan worden gezegd dat wij de impact van het project financieel, of wat veiligheid en stiptheid betreft, niet correct hebben ingeschat.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik hoop dat het project verder wordt opgevolgd en alle kansen krijgt. Het is zeer belangrijk voor de buurt. Ik zal de minister steunen met alle mogelijke middelen.

Demande d'explications de Mme Martine Taelman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la limitation de vitesse prévue dans le tunnel ferroviaire entre Anvers Central et Anvers Luchtbal» (n° 5-910)

Mme Martine Taelman (Open Vld). – Selon certaines rumeurs, une limitation de vitesse aurait été instaurée depuis quelques mois dans le tunnel ferroviaire entre Anvers-Central et Anvers-Luchtbal. Il semblerait que les vibrations dans le tunnel occasionnent des dommages aux constructions et aux bâtiments situés au-dessus.

J'aimerais connaître les raisons de la limitation de vitesse dans la liaison Nord-Sud à Anvers. Des dommages ont-ils été observés dans des bâtiments et des constructions au-dessus du tunnel ? Cette limitation de vitesse a-t-elle une influence sur la ponctualité et les horaires des trains qui empruntent ce tunnel ? Si oui, laquelle ? Des mesures ont-elles été prises afin de pouvoir rapidement mettre fin à cette limitation ? De quelles mesures s'agit-il et quel en est le coût ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Il y a quelques mois, une limitation de vitesse a été instaurée parce que, dans les maisons au-dessus des tunnels, les vibrations dues au trafic ferroviaire dépassait le niveau acceptable. À cause d'un mauvais système d'évacuation des eaux dans les tunnels, qui n'emportait pas assez vite ou suffisamment les eaux de surface, celles-ci s'écoulaient immédiatement sur les tapis amortisseurs de vibrations des tunnels. Des forages et des mesures ont montré que ces tapis sont saturés d'eau, ce qui diminue grandement leur pouvoir antivibratoire.

Quoique ces tapis aient initialement bien rempli leur fonction, le niveau de vibration a notablement cru, sans pour autant mettre en péril la stabilité des bâtiments construits au-dessus le tunnel. En réduisant la vitesse des trains de 90 à 40 km/h, le coefficient KB a été ramené sous le seuil de sensation, qui est cinquante fois plus bas que le seuil de dommages.

La limitation temporaire de la vitesse dans le tunnel entraîne un retard d'environ une minute et demie entre Anvers et la frontière, retard qui n'a pu être pris en compte dans l'horaire du Thalys parce que ces horaires ont été fixés alors que la SNCB n'était pas encore au fait du problème. Pour les autres liaisons, ce fut possible en diminuant ou supprimant le temps de réserve dans les horaires.

On est actuellement en plein occupé à l'adaptation et à l'amélioration du système d'évacuation des eaux. Tout est mis en œuvre pour régler le problème avant la fin juin. Le coût des travaux est estimé à environ 200 000 euros.

En première instance, on considère le processus de séchage naturel comme un processus de longue durée. Sans intervention supplémentaire, on estime à plusieurs mois le temps nécessaire pour que l'eau soit totalement exprimée du tapis par le passage des trains. Parallèlement aux travaux de rénovation, on a cherché dès lors une méthode adéquate pour

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de snelheidsbeperking in de spoorwegtunnel tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Luchtbal» (nr. 5-910)

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – In de spoorwegtunnel tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Luchtbal werd naar verluidt reeds enkele maanden geleden een tijdelijke snelheidsbeperking ingevoerd. Blijkbaar zouden de trillingen in de spoorwegtunnel schade veroorzaken aan de bovenliggende gebouwen en constructies.

Graag vernam ik welke de reden is van de snelheidsbeperking in de Antwerpse Noord-Zuidverbinding. Is er inderdaad schade waarneembaar in de gebouwen en constructies boven deze tunnel? Heeft deze snelheidsbeperking een invloed op de stiptheid en dienstregeling van de treinen die gebruik maken van deze tunnel? Zo ja, welke? Worden op korte termijn maatregelen genomen om deze snelheidsbeperking weer te kunnen opheffen? Om welke maatregelen gaat het dan en wat is hiervan de kostprijs?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Enkele maanden geleden werd een snelheidsbeperking ingevoerd omdat de trillingen in de huizen gelegen boven de geboorde kokers als gevolg van het spoorverkeer in de kokers het aanvaardbaar trillingsniveau overschreden. Door een slecht werkend waterafvoersysteem in de tunnels, waarbij het water niet of onvoldoende snel geëvacueerd wordt, is afvloeiend oppervlaktewater terecht gekomen in de trillingsdempende matten van de geboorde tunnelkokers. Uit boringen en metingen is gebleken dat deze matten met water verzadigd zijn, waardoor het trillingsdempend vermogen ervan zeer sterk gereduceerd werd.

Hoewel deze matten hun trillingsdempende functie aanvankelijk goed hebben kunnen vervullen, blijkt nu dat de trillingsniveaus in aanzienlijke mate zijn toegenomen, weliswaar zonder dat daarbij de stabiliteit van de bovenliggende bebouwing ooit in het gedrang gekomen is. Door de snelheid van het treinverkeer te verminderen van 90 tot 40 kilometer per uur werd de zogenaamde KB-waarde teruggebracht tot onder de voelgrens, die vijftig maal lager ligt dan de schadegrens.

De tijdelijke snelheidsbeperking in de tunnel veroorzaakt een vertraging van anderhalve minuut tussen Antwerpen en de grens die niet kan opgenomen worden in de dienstregeling van de Thalys, omdat de uren in Antwerpen en aan de grens vast bepaald werden voordat de NMBS op de hoogte was van het voorval. Voor de andere verbindingen was dit wel mogelijk door de reservertijd in de dienstregeling te verminderen of af te schaffen.

Men is momenteel volop bezig met het aanpassen en verbeteren van het waterafvoersysteem. Alles wordt in het werk gesteld om dit tegen eind juni volledig in orde te brengen. De kostprijs wordt ruwweg geraamd op 200 000

extraire l'eau des tapis plus rapidement. Il est toutefois apparu clairement qu'une telle solution ne va pas de soi.

(La séance est levée à 13 h 10.)

euro.

Een natuurlijk uitdrogingsproces wordt in eerste instantie ingeschat als een langdurend proces. Zonder extra ingrepen wordt verwacht dat het meerdere maanden zal duren voordat het water onder invloed van de treinbelastingen uit de matten geperst wordt en volledig verdampt zal zijn. Er wordt dan ook parallel met de herstellingswerkzaamheden gezocht naar een adequate methode om de verende matten sneller te ontwateren. Het is echter nu al duidelijk dat een dergelijke oplossing niet vanzelfsprekend is.

(De vergadering wordt gesloten om 13.10 uur.)