

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011

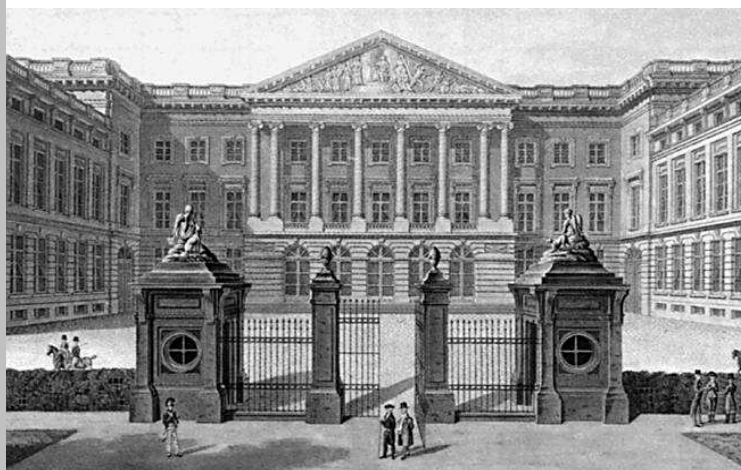
5-78COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 8 juin 2011

Séance de l'après-midi

Annales



Handelingen

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

Woensdag 8 juni 2011

Namiddagvergadering

5-78COM

Belgische Senaat
Gewone zitting 2010-2011

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 au secrétaire d'État à la Mobilité sur «railinvest.be» (n° 5-862) | 4 |
| 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) | 5 |
| Demande d'explications de Mme Cindy Franssen au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le placement de véhicules publicitaires sur la voie publique» (n° 5-980) | 7 |
| Demande d'explications de M. Frank Boogaerts au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le contrôle exercé par l'État du port» (n° 5-1001) | 8 |
| Demande d'explications de Mme Marie Arena à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la libéralisation du secteur du rail» (n° 5-1024) | 10 |
| Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «ses relations avec le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National» (n° 5-873) | 12 |
| Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'utilité et la capacité d'action du régulateur du transport ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National» (n° 5-957) | 12 |

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «railinvest.be» (nr. 5-862) | 4 |
| 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-Luxemburg-Straatsburg-Zwitserland-Italië» (nr. 5-978) | 5 |
| Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de plaatsing van reclamevoertuigen op de openbare weg» (nr. 5-980) | 7 |
| Vraag om uitleg van de heer Frank Boogaerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de havenstaatcontrole» (nr. 5-1001) | 8 |
| Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de liberalisering van de spoorwegsector» (nr. 5-1024) | 10 |
| Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «zijn relatie met de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal» (nr. 5-873) | 12 |
| Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het nut en de slagkracht van de regulator spoorvervoer en nationale luchthaven» (nr. 5-957) | 12 |

Présidence de M. Frank Boogaerts*(La séance est ouverte à 15 h 30.)***Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à la Mobilité sur «railinvest.be» (n° 5-862)**

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le 13 janvier 2010, le SPF Mobilité et transport a annoncé une nouvelle initiative. Dans un but d'une meilleure transparence, on pouvait trouver à partir de cette date des informations sur les investissements en cours ou projetés au niveau de l'infrastructure ferroviaire, du matériel roulant, des bâtiments des gares et des parkings sur le site web www.mobilite.fgov.be/railinvest/fr.*

Ce site web donnait un bon aperçu des projets en cours avec une fiche de projet annuelle – 2008 et 2009 étaient disponibles – que j'ai consultée à plusieurs reprises, en tant que parlementaire, afin d'intégrer des informations détaillées dans les questions écrites et demandes d'explications.

Depuis quelque temps, je constate que ce site web n'est plus en ligne et qu'il a été retiré à peine 15 mois après son lancement. Lorsque nous avons contacté les services, il s'est avéré que le manque de personnel dans le service responsable de la collecte des informations nécessaires pour alimenter ce site web était à la base de cette décision.

Le secrétaire d'État peut-il confirmer ces informations ?

Envisage-t-on de remettre le site web en ligne ? Dans l'affirmative, quand ? À quelle date les informations relatives à 2010 seront-elles disponibles ?

Dans la négative, quelle alternative prévoyez-vous en termes de diffusion des informations afin de pouvoir suivre les projets du SPF Mobilité ?

Normalement, le SPF Mobilité et Transport transmet chaque trimestre un rapport à la ministre des Entreprises publiques sur l'évolution des investissements ferroviaires. Le manque de personnel a-t-il également eu des conséquences à cet égard ? Dans l'affirmative, lesquelles ? À quelle date la ministre des Entreprises publiques a-t-elle reçu les trois derniers rapports sur les investissements ferroviaires ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Le site web « Investissements ferroviaires » a été retiré du net durant le premier trimestre de 2011. Le site web lancé le 13 janvier 2010 visait à informer le citoyen de l'ampleur, de l'approche, du budget et du planning d'un certain nombre de projets d'investissements en cours dans les sociétés du groupe SNCB.*

Le départ de collaborateurs a eu pour conséquence que la mise à jour correcte des fiches publiées ne pouvait plus être garantie. Il a donc été décidé de retirer le site web tant que les fiches de projet ne pouvaient plus être mises à jour à temps et correctement. Les informations relatives aux projets ferroviaires doivent être correctes et complètes afin de pas susciter l'inquiétude.

Le SPF Mobilité et Transport analyse actuellement la manière dont ce produit pourra être relancé.

Les rapports trimestriels sur l'évolution des investissements

Voorzitter: de heer Frank Boogaerts*(De vergadering wordt geopend om 15.30 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «railinvest.be» (nr. 5-862)**

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Op 13 januari 2010 communiceerde de FOD Mobiliteit en Vervoer over een nieuw initiatief. Met het oog op meer transparantie zou vanaf dan op de website www.mobilite.fgov.be/railinvest/nl informatie te vinden zijn over lopende en geplande investeringen op het vlak van spoorweginfrastructuur, rollend materieel, stationsgebouwen en parkeerplaatsen.*

Die website gaf een goed overzicht van de lopende projecten met een jaarlijkse projectfiche – 2008 en 2009 waren beschikbaar – die ik als parlementslid verschillende keren heb geraadpleegd om detailinformatie te verwerken in schriftelijke vragen en vragen om uitleg.

Sinds enige tijd stel ik vast dat deze website niet meer online is. Nauwelijks 15 maanden na de lancering werd de website bewust offline gehaald. Toen we contact opnamen met de diensten, bleek dat personeelsgebrek bij de dienst die instaat voor het verzamelen en bundelen van de informatie die nodig is om de website te voeden de reden zou zijn.

Kan de staatssecretaris die informatie bevestigen?

Is het de bedoeling de website weer online te brengen? Zo ja, wanneer? Wanneer zal de informatie over 2010 dan beschikbaar zijn?

Zo neen, in welke alternatieve informatieverstrekking zult u voorzien om de projecten van de FOD Mobiliteit te kunnen volgen?

De FOD Mobiliteit en Vervoer rapporteert normaal ieder kwartaal ook aan de minister van Overheidsbedrijven over de vooruitgang van de spoorinvesteringen. Heeft het probleem van het personeelsgebrek ook hier gevolgen? Zo ja, welke? Op welke data gebeurden de jongste drie rapporteringen over de spoorweginvesteringen aan de minister van Overheidsbedrijven?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *De website 'Spoorweginvesteringen' werd in het eerste kwartaal van 2011 van het net gehaald. De website, die op 13 januari 2010 werd gelanceerd, beoogde de burger te informeren over de omvang, de aanpak, het budget en de planning van een aantal lopende investeringsprojecten in de vennootschappen van de NMBS Groep.*

Het vertrek van medewerkers leidde ertoe dat de correcte actualisering van de gepubliceerde fiches niet meer kon worden gewaarborgd. Derhalve werd beslist om de website niet meer online te laten zolang de projectfiches niet tijdig op een kwaliteitsvolle manier konden worden geactualiseerd. De informatie over spoorprojecten moet juist en volledig zijn om geen ongerustheid op te wekken.

De FOD Mobiliteit en Vervoer analyseert nu op welke manier dit product opnieuw kan worden gelanceerd.

ferroviaires n'ont pas été transmis à la ministre des Entreprises publiques par manque de personnel. Les trois derniers rapports trimestriels relatifs aux investissements, reprenant donc l'état de la situation à la fin mars 2010, fin juin 2010 et fin septembre 2010 ont été respectivement transmis au cabinet de la ministre Vervotte les 30 septembre 2010, 11 février 2011 et 14 avril 2011. Le SPF Mobilité et Transport est en train de traiter les données des dossiers jusques et y compris décembre 2010 en vue de transmettre le rapport trimestriel y afférent d'ici au 15 juillet 2011.

En d'autres termes, les informations ne se trouvent plus sur le site web, mais elles sont encore tenues à jour. En temps que ministre compétente pour les entreprises publiques, la ministre Vervotte dispose de toutes les données. Pour des informations concrètes, je conseille par conséquent à Mme Maes de s'adresser à la ministre.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le secrétaire d'État comprendra que j'aurais préféré obtenir une autre réponse car il s'agissait d'un site web assez intéressant. Je m'étonne aussi qu'il faille sept mois avant que les rapports trimestriels soient transmis. Je pensais qu'ils l'étaient immédiatement à l'issue du trimestre.*

M. Etienne Schouppe, *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Les informations figurant sur l'ancien site web étaient beaucoup plus volumineuses et beaucoup plus de temps était donc nécessaire. L'objectif est de reprendre à nouveau le fil dès que le SPF Mobilité se sera organisé pour gérer les données. Le SPF assure toujours le traitement a posteriori mais il est actuellement impossible de tenir les données à jour.*

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)

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – *Ma question concerne la mise en service du train pendulaire sur la ligne Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg–Suisse–Italie.*

Même rectifiée, la ligne 162 (Namur–Luxembourg) restera sinieuse. La solution technique à cette réalité est le train pendulaire, promu depuis longtemps par mon parti et objectif commun de tous les responsables politiques au Sud de la région Sambre et Meuse.

Ces dernières années, comme d'autres, j'ai régulièrement interpellé les responsables de ce dossier sur les travaux d'infrastructure indispensables à la circulation du train pendulaire ainsi que sur la nécessité de parvenir à un engagement des différents opérateurs concernés, en particulier la SNCB, dans un accord qui permette la circulation de ces trains entre les trois capitales européennes, la Suisse et l'Italie.

De driemaandelijkse rapportering over de vooruitgang van de spoorweginvesteringen aan de minister van Overheidsbedrijven heeft niet onder het personeelsgebrek geleden. De drie laatste kwartaalrapporten over de investeringen, dus met een stand van zaken tot en met maart 2010, juni 2010 en september 2010 werden respectievelijk op 30 september 2010, 11 februari 2011 en 14 april 2011 overgemaakt aan de beleidscel van minister Vervotte. De FOD Mobiliteit en Vervoer is momenteel bezig met de verwerking van de dossiergegevens tot en met december 2010 met het oog op het overmaken van het bijbehorende kwartaalrapport tegen 15 juli 2011.

Met andere woorden, de informatie staat niet meer op de website, maar ze wordt nog altijd bijgehouden. Minister Vervotte beschikt als minister bevoegd voor de overheidsbedrijven over alle gegevens. Voor concrete informatie verwijs ik mevrouw Maes dan ook naar haar.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *De staatssecretaris zal begrijpen dat ik liever een ander antwoord had gekregen want het ging om een vrij interessante website. Het verbaast me ook dat het zeven maanden duurt voor de kwartaalrapporten worden doorgestuurd. Ik dacht dat dit onmiddellijk na afloop van het kwartaal kon gebeuren.*

De heer Etienne Schouppe, *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *De informatie op de oude website was veel omvangrijker en er was dus veel meer tijd voor nodig. Het is de bedoeling om de draad weer op te pakken zodra de FOD Mobiliteit zich heeft georganiseerd om de gegevens te beheren. De FOD doet nog altijd de verwerking a posteriori, maar het is momenteel onmogelijk de gegevens actueel bij te werken.*

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-Luxemburg-Straatsburg-Zwitserland-Italië» (nr. 5-978)

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Ook na rechtekking zal lijn 162 tussen Namen en Luxemburg bochtig blijven. De technische oplossing daarvoor, een kantelbaktrein, wordt al sinds lang bepleit, zowel door mijn partij als door alle politieke verantwoordelijken ten zuiden van Sambre en Maas.*

De jongste jaren heb ik geregeld vragen gesteld over de infrastructuurwerken die nodig zijn voor de ingebruikname van een kantelbaktrein en om de verschillende betrokken operatoren, in het bijzonder de NMBS, ertoe aan te zetten een overeenkomst af te sluiten waardoor die treinen tussen de drie Europese hoofdsteden, Zwitserland en Italië zouden rijden.

De infrastructuurwerken zijn nu aan de gang. Er moet echter nog een en ander gerealiseerd worden.

De NMBS heeft mij verzekerd dat zij aan de exploitatie deelneemt als ook de andere operatoren deelnemen. Ik heb vernomen dat de operatoren hun principeakkoord hebben

Aujourd'hui, les travaux d'infrastructure sont en bonne voie. Il reste cependant un petit « paquet » à réaliser.

Sur le plan de l'exploitation, j'ai reçu ici toutes les assurances relatives à une adhésion de la SNCB à l'accord dans la mesure où les autres réseaux seraient également partants. D'après les informations dont je dispose, ces opérateurs ont donné un accord de principe à l'exception de la SNCF, qui se positionne cependant désormais comme favorable à l'exploitation de la relation Bruxelles–Strasbourg par des trains pendulaires.

Jusque dans un passé récent, on a souvent rétorqué aux partisans du pendulaire que la qualité de la relation TGV entre Paris et Strasbourg était telle que l'itinéraire nord-sud n'était pas concurrentiel. Aujourd'hui, nous savons que les deux options se rapprochent dans une fourchette de temps de parcours relativement serrée. Nous savons aussi que l'axe nord-sud sera moins cher en termes d'exploitation, puisque plus court et réalisé sur des lignes classiques et/ou TGV existantes et donc moins chères.

Monsieur le secrétaire d'État, il est temps que ce dossier, présenté à l'Europe voici près de dix ans, puisse enfin aller de l'avant, maintenant que l'essentiel de l'investissement a été réalisé par Infrabel. Le train pendulaire offre désormais une alternative crédible de développement de l'axe ferroviaire nord-sud, mettant Luxembourg à deux heures de Bruxelles. Ce pas en avant est d'autant plus important que, comme nous le savons tous, le chemin de fer à grande vitesse est destiné à supplanter l'avion pour les distances courtes et moyennes.

Il me reste deux questions. Pourriez-vous me communiquer le calendrier prévu pour les derniers travaux d'infrastructures nécessaires au passage du train pendulaire ? Pourriez-vous en outre me rassurer quant aux moyens budgétaires disponibles pour ces travaux ?

En ce qui concerne la SNCB, pourriez-vous me faire savoir quelle est la situation ? Quelle est sa position dans les pourparlers avec les autres opérateurs ? Peut-on déjà esquisser un agenda ? Quelles sont les difficultés qui pourraient encore se dresser sur la voie d'un accord ? En un mot, à quand le passage de la première rame pendulaire ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – 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 années de travaux, 32 ouvrages d'art sur 50 sont renouvelés ou modernisés, 8 passages à niveau sur 24 sont supprimés, 54 kilomètres de voies sur 175 sont modernisés. Ces travaux de modernisation seront assurément terminés à l'horizon actuellement envisagé pour la mise en service des trains pendulaires.

La réalisation des adaptations de tracés spécifiquement nécessaires au train pendulaire sera intégrée au chantier de modernisation de l'axe. Selon le planning réactualisé, ces travaux vont débiter fin 2011.

La SNCB, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), les Chemins de fer luxembourgeois et la SNCF ont signé un accord de confidentialité selon lequel toute information technique, commerciale, stratégique ou financière en rapport avec le projet est confidentielle et ne peut être communiquée

gegeven, met uitzondering van de NMBS, die nochtans beweert voorstander te zijn van de ingebruikname van kantelbaktreinen op de lijn Brussel-Straatsburg.

Tot in een recent verleden heeft men de voorstanders van de kantelbaktrein altijd voorgehouden dat het noord-zuidtraject niet kon concurreren met de TGV-lijn tussen Parijs en Straatsburg. Vandaag weten we dat beide opties qua reistijd betrekkelijk dicht bij elkaar liggen. Wij weten ook dat de exploitatie van de noord-zuidas minder zal kosten, aangezien hij korter is en op de bestaande klassieke en/of TGV-lijnen zal worden gerealiseerd.

Er moet nu schot komen in dit dossier, dat bijna tien jaar geleden aan Europa werd voorgelegd, nu Infrabel de belangrijkste investeringen heeft gedaan. De kantelbaktrein biedt een geloofwaardig alternatief voor de ontwikkeling van de noord-zuidspoorweg, waardoor Luxemburg op twee uur van Brussel zal liggen. Bovendien weet iedereen dat voor korte en middellange afstanden, de hogesnelheidstrein het vliegtuig zal verdringen.

Wanneer zijn de laatste infrastructuurwerken gepland die nodig zijn voor de kantelbaktrein? Kunt u mij geruststellen dat de budgettaire middelen voor die werken beschikbaar zijn?

Welk standpunt neemt de NMBS in bij de onderhandelingen met de andere operatoren? Is in een timing voorzien? Welke problemen kunnen een overeenkomst nog in de weg staan? Kortom, wanneer zal de eerste kantelbaktrein rijden?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *De moderniseringswerken aan de as Brussel-Luxembourg worden op het Belgische grondgebied gestaag voortgezet. Na vier jaar werken zijn nu 32 kunstwerken op de 50 vernieuwd of gemoderniseerd, werden 8 overwegen op de 24 afgeschaft en 54 km sporen op de 175 gemoderniseerd. De moderniseringswerken zullen zeker beëindigd zijn op de vooropgestelde datum van ingebruikname van de kantelbaktreinen.*

De aanpassing van de tracés voor de kantelbaktrein zal een onderdeel vormen van de moderniseringswerken. Volgens de aangepaste planning zullen die werken eind 2011 aanvangen.

De NMBS en de Zwitserse, Luxemburgse en Franse spoorwegen hebben een geheimhoudingsovereenkomst ondertekend volgens welke elke technische, commerciële, strategische en financiële informatie in verband met het project vertrouwelijk is en tot 31 december 2011 niet aan derden kan worden meegedeeld. De timing voor een nieuwe

à un tiers jusqu'au 31 décembre 2011. Toutefois, le calendrier du lancement d'une nouvelle offre de trains dépend, d'une part, de la conclusion d'un accord final entre les parties et de la mise à disposition du matériel nécessaire 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. Cela nous amène à fin 2016 au plus tôt.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – À votre tour, donc, monsieur le secrétaire d'État, d'être muet. Si j'ai bien compris, vous êtes aussi lié par cet accord de confidentialité. J'espère que celui-ci sera un gage de réussite de ce dossier.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Pour la partie qui nous concerne, les travaux de modernisation seront réalisés en respectant strictement ce qui a été convenu. Nous nous sommes engagés à intégrer les aménagements nécessaires dans les travaux. En dehors de la Belgique, des travaux doivent aussi être réalisés au Luxembourg et en France. C'est à ce sujet-là qu'il a été convenu de respecter la confidentialité. Les compagnies concernées doivent encore se concerter. En effet, il ne s'agit pas d'un service public mais d'une liaison internationale. Le choix du matériel et d'autres points posent encore problème, d'où la revendication de la confidentialité.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Vous aurez apprécié qu'en tant que Luxembourgeoise, je n'ai pas posé de question concernant la gare où s'arrêterait le pendulaire. Ce n'est évidemment pas l'enjeu actuellement. Nous souhaitons une liaison internationale, une alternative à l'avion entre Bruxelles et Strasbourg. Il s'agit réellement d'un défi européen.

Demande d'explications de Mme Cindy Franssen au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le placement de véhicules publicitaires sur la voie publique» (n° 5-980)

Mme Cindy Franssen (CD&V). – *L'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique prévoit qu'un véhicule publicitaire ne peut stationner plus de trois heures consécutives sur la voie publique. Cette disposition date du 20 juillet 1990, époque où les véhicules publicitaires avaient souvent pour seul but de faire de la publicité, notamment le long des voies d'accès.*

Depuis lors, beaucoup de choses ont changé. Actuellement, de nombreux véhicules, tant des voitures particulières que des camionnettes et des camions, font de la publicité d'une manière ou d'une autre, notamment de la publicité d'entreprise et des annonces pour toutes sortes d'activités, pas toujours à caractère commercial. Ces voitures sont en premier lieu un moyen de transport que l'on utilise également pour faire passer un message publicitaire. C'est la conséquence des nouvelles techniques de lettrage et de la baisse des prix.

La réalité a dépassé la législation. Il existe une marge d'interprétation considérable en ce qui concerne la définition d'un véhicule publicitaire. L'interprétation subjective des instances verbalisantes diffère par conséquent fortement

aanbesteding voor de treinen hangt allereerst af van het afsluiten van een eindovereenkomst tussen de partijen en de terbeschikkingstelling van het nodige materieel en vervolgens van de beëindiging van de infrastructuurwerken en de verschillende werven, zowel in België als in de andere betrokken landen. Dat zal op zijn vroegst eind 2016 zijn.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Als ik goed begrijp, is de staatssecretaris gebonden door de geheimhoudingsovereenkomst. Ik hoop dat dit het welslagen van het dossier ten goede komt.*

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Wat ons aandeel betreft, zullen de moderniseringswerken precies verlopen zoals overeengekomen. We hebben ons ertoe verbonden de noodzakelijke aanpassingen in de werken op te nemen. Buiten België zijn ook werken nodig in Luxemburg en Frankrijk. De betrokken maatschappijen moeten nog overleg plegen. Het gaat inderdaad niet om een openbare dienst, maar om een internationale verbinding. Er zijn nog problemen in verband met de keuze van het materieel en andere punten, vandaar de vraag om geheimhouding.*

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *U zult gemerkt hebben dat ik, als Luxemburgse, geen vraag heb gesteld over het station waar de kantelbaktrein zal stoppen. Dat is nu uiteraard niet aan de orde. Wij staan achter een internationale verbinding tussen Brussel en Straatsburg die een alternatief biedt voor het vliegtuig. Het gaat wel degelijk om een Europese uitdaging.*

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de plaatsing van reclamevoertuigen op de openbare weg» (nr. 5-980)

Mevrouw Cindy Franssen (CD&V). – Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg schrijft voor dat een reclamevoertuig niet langer dan drie opeenvolgende uren op de openbare weg mag parkeren. Deze bepaling dateert van 20 juli 1990, toen reclamevoertuigen vaak als enig doel hadden publiciteit te maken, onder meer langs invalswegen.

Inmiddels is er veel veranderd. Momenteel maken vele wagens, zowel personenauto's als bestel- en vrachtwagens, op een of andere manier publiciteit, zoals bedrijfsreclame, aankondigingen van allerlei activiteiten, niet altijd met commerciële doeleinden. Deze wagens zijn in eerste instantie een vervoersmiddel waarvan men ook gebruik maakt voor het aankondigen van een reclameboodschap. Dat is het gevolg van de nieuwe beletteringstechnieken en de gedaalde kostprijs.

De realiteit heeft de wetgeving achterhaald. Er is een enorme interpretatiemarge ontstaan over de omschrijving van een reclamevoertuig. De subjectieve interpretatie van de verbaliserende instanties verschilt dan ook sterk van

d'une zone de police à l'autre et d'une commune à l'autre.

Je souhaiterais savoir si le secrétaire d'État est disposé à examiner la manière dont l'arrêté royal peut être modifié ou supprimé. Comment pourrait-on apporter une solution à la confusion régnante ? Existe-t-il des propositions valables qui permettent d'aborder ce problème ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *La notion de « véhicule publicitaire » n'est pas définie de manière plus précise dans le code de la route que dans le dictionnaire. On ne trouve pas non plus d'information sur cette notion dans la jurisprudence. Il y a donc effectivement pas mal de marge d'interprétation.*

Ce problème a été abordé durant les travaux d'un groupe de travail chargé de la révision du code de la route. Le groupe de travail proposait d'ajouter les mots « à des fins publicitaires » afin de faire une nette distinction entre les véhicules (d'entreprise) qui sont parfois pourvus de lettrage et les véhicules qui sont réellement destinés à des fins publicitaires. Les véhicules destinés à des fins publicitaires sont, par exemple, les minicamionnettes qui circulent dans les centres villes avec un panneau d'affichage sur lequel sont reproduits des messages publicitaires. La limitation de la durée de stationnement à trois heures sera par conséquent seulement applicable à ce type de véhicules.

Mme Cindy Franssen (CD&V). – *Le secrétaire d'État a clairement expliqué l'article en question et la proposition de modification du code de la route. Je n'en attendais pas moins de lui. Cette explication aidera déjà les services de police à interpréter plus facilement ledit article.*

(Mme Cindy Franssen prend place au fauteuil présidentiel.)

Demande d'explications de M. Frank Boogaerts au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le contrôle exercé par l'État du port» (n° 5-1001)

M. Frank Boogaerts (N-VA). – *La Commission européenne a notamment prié la Belgique d'élaborer, en exécution du nouveau système européen relatif au contrôle exercé par l'État du port, une législation nationale afin de satisfaire à la législation de l'Union européenne. La demande a la forme d'un « avis motivé » dans le cadre de procédures d'infraction européennes. Si la Belgique n'informe pas la Commission des mesures prises dans les deux mois, la Commission peut saisir la Cour de Justice du dossier.*

La législation de l'Union européenne relative au contrôle exercé par l'État du port a déjà été approuvée en 2009 dans le cadre du troisième paquet « Sécurité maritime ». En vertu de cette directive, l'inspection des navires qui entrent dans les ports des États membres doit satisfaire à des obligations plus draconiennes depuis le 1^{er} janvier 2011. La nouvelle législation prévoit des inspections plus fréquentes des navires à risque élevé et un renforcement de l'interdiction d'accès aux navires qui ne répondent pas aux normes. Apparemment, la Belgique n'a communiqué que partiellement les mesures d'exécution à la Commission.

politiezone tot politiezone en van gemeente tot gemeente.

Ik had graag vernomen of de staatssecretaris bereid is te onderzoeken hoe het koninklijk besluit kan worden aangepast of afgeschaft. Hoe kan een oplossing worden geboden voor de heersende verwarring? Zijn er valabele voorstellen om bovenstaand probleem aan te pakken?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Het begrip 'reclamevoertuig' wordt in het verkeersreglement niet nader omschreven en in het woordenboek evenmin. Ook in de rechtspraak is er omtrent dit begrip geen informatie te vinden. Het gevolg daarvan is dat er inderdaad nogal wat interpretatiemarge is.

Dit probleem is aan bod gekomen tijdens de werkzaamheden van een werkgroep die zich bezighield met de herziening van het verkeersreglement. De werkgroep stelde voor de woorden 'voor publicitaire doeleinden' toe te voegen om zo het onderscheid duidelijk te maken tussen bedrijfswagens die soms voorzien zijn van belettering, en voertuigen die echt bedoeld zijn voor publicitaire doeleinden. Voertuigen bedoeld voor publicitaire doeleinden zijn bijvoorbeeld de minivrachtwagentjes die in stadscentra rondrijden met een billboard waarop reclameboodschappen worden weergegeven. De beperking van de parkeertijd tot drie uur zal dan ook alleen op dergelijke voertuigen van toepassing zijn.

Mevrouw Cindy Franssen (CD&V). – De staatssecretaris heeft het bewuste artikel en het voorstel voor de wijziging van het verkeersreglement duidelijk toegelicht. Ik had ook niets anders van hem verwacht. Die toelichting zal het de politiediensten al makkelijker maken om het bewuste artikel te interpreteren.

(Voorzitter: mevrouw Cindy Franssen.)

Vraag om uitleg van de heer Frank Boogaerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de havenstaatcontrole» (nr. 5-1001)

De heer Frank Boogaerts (N-VA). – De Europese Commissie heeft onder meer België verzocht nationale wetgeving uit te werken in uitvoering van het nieuwe EU-stelsel van havenstaatcontrole om zo aan de wetgeving van de Europese Unie te voldoen. Het verzoek heeft de vorm van een 'met redenen omkleed advies' in het kader van de Europese inbreukprocedures. Indien België de Commissie niet binnen twee maanden in kennis stelt van de genomen maatregelen, kan de Commissie de zaak bij het Hof van Justitie aanhangig maken.

Al in 2009 werd de EU-wetgeving inzake havenstaatcontrole goedgekeurd in het kader van het derde pakket maritieme veiligheid. Krachtens deze richtlijn gelden sinds 1 januari 2011 strengere verplichtingen voor de inspectie van vaartuigen die de havens van de lidstaten aandoen. De nieuwe wetgeving voorziet in frequentere inspecties van schepen met een hoger risico en in een uitbreiding van het toegangsverbod voor schepen die niet aan de normen voldoen. België heeft blijkbaar slechts gedeeltelijke uitvoeringsmaatregelen aan de Commissie gemeld.

Lorsque certains États membres n'exécutent pas la directive, cela diminue naturellement la sécurité en mer et dans les ports et peut également fausser la concurrence. L'objectif de faire inspecter individuellement par les États membres 25% des navires qui entrent dans leurs ports a été modifié. Le nouveau système prévoit un objectif collectif, pour l'ensemble de l'Europe, visant à inspecter 100% de ces navires. Si tous les États membres n'appliquent pas les mesures, l'objectif des 100% de navires à contrôler ne sera évidemment pas atteint, ce qui représente un risque potentiel pour la navigation et l'environnement.

D'où les questions suivantes.

Quelles mesures d'exécution le secrétaire d'État a-t-il communiquées à la Commission ?

Pour quelle raison ces mesures ne répondent-elles que partiellement au nouveau système de l'Union européenne relatif au contrôle exercé par l'État du port ?

À quels aspects du nouveau système ne satisfait-on pas encore provisoirement ?

Quelles démarches le secrétaire d'État entreprend-il pour répondre totalement à la demande de la Commission et quand compte-t-il les entreprendre ?

Quels éléments empêchent-ils éventuellement l'exécution complète des mesures imposées ?

À quelles conséquences le secrétaire d'État s'attend-il si la Belgique, en tant qu'État membre européen, ne répond pas entièrement à la demande de la Commission européenne ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *L'arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle exercé par l'État du port transposant la directive 2009/16/CE dans la réglementation a été publié le 29 décembre 2010. L'arrêté a été notifié le 30 décembre 2010 à la Commission européenne. La transposition a donc été faite par le biais d'un arrêté royal et communiquée à temps à la Commission européenne pour ce qui concerne les compétences de mon département et des autres services fédéraux.*

L'affaire n'est pas totalement réglée pour autant. Il s'agit d'une directive à compétences mixtes. Les trois régions doivent donc prendre leurs propres mesures d'exécution pour les aspects de la directive qui relèvent de leurs compétences. La transposition de la directive 2009/16/CE ne sera pas complète tant que la législation des trois régions ne sera pas également modifiée, conformément aux dispositions de la directive.

Une réunion de concertation, à laquelle étaient conviées les trois régions, a été organisée le 26 octobre 2009 à l'initiative du SPF Mobilité et Transport. Un tableau relatif à la répartition des compétences a été établi à cette occasion. Les compétences suivantes relèvent exclusivement des régions et n'ont pas encore été transposées.

– *L'obligation des autorités portuaires de transmettre les informations qu'elles reçoivent des navires susceptibles de faire l'objet d'une inspection renforcée au service du Contrôle exercé par l'État du port de la direction générale Transport maritime ;*

Wanneer bepaalde lidstaten de richtlijn niet uitvoeren, dan vermindert uiteraard de veiligheid op zee en in de havens en kan ook de mededinging worden verstoord. Het streefdoel dat de afzonderlijke EU-lidstaten 25% van de buitenlandse schepen die hun havens aandoen, inspecteren, wordt in het nieuwe stelsel vervangen door een collectief streefdoel voor heel Europa om 100% van deze vaartuigen te inspecteren. Wanneer niet alle lidstaten de maatregelen toepassen, kan de doelstelling om 100% van de schepen te controleren uiteraard niet worden gehaald en dat vormt een potentieel risico voor scheepvaart en milieu.

Vandaar volgende vragen.

Welke uitvoeringsmaatregelen heeft de staatssecretaris aan de Commissie gemeld?

Om welke reden of redenen beantwoorden deze maatregelen slechts gedeeltelijk aan het nieuwe EU-stelsel van de havenstaatcontrole?

Aan welke aspecten van het nieuwe stelsel wordt voorlopig nog niet voldaan?

Welke stappen onderneemt de staatssecretaris om volledig te beantwoorden aan de vraag van de Commissie en wanneer?

Welke elementen belemmeren eventueel de volledige uitvoering van de opgelegde maatregelen?

Welke gevolgen verwacht de staatssecretaris indien België als Europese lidstaat niet volledig beantwoordt aan de vraag van de Europese Commissie?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Het koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole zet richtlijn 2009/16/EG om in regelgeving en is gepubliceerd op 29 december 2010. Het besluit werd op 30 december 2010 aan de Europese Commissie genotificeerd. Voor alle bevoegdheden die tot mijn departement en de andere federale diensten behoren, is de omzetting via dat koninklijk besluit dus gebeurd en dat werd tijdig aan de Europese Commissie gemeld.

Maar daarmee is de hele zaak nog niet geregeld. Het betreft een richtlijn met gemengde bevoegdheden, waarbij de drie gewesten hun eigen omzettingsmaatregelen moeten nemen voor die aspecten van de richtlijn die tot hun bevoegdheden behoren. De omzetting van richtlijn 2009/16/EG is niet volledig zolang ook de wetgeving van de drie gewesten niet is aangepast conform de bepalingen van de richtlijn.

Op 26 oktober 2009 heeft op initiatief van de FOD Mobiliteit en Vervoer een overlegvergadering plaatsgevonden waarop de drie gewesten waren uitgenodigd. Bij die gelegenheid werd een tabel met de bevoegdheidsverdeling opgesteld. Volgende bevoegdheden zijn exclusief gewestelijk en werden nog niet omgezet.

– De verplichting van de havenkapiteindiensten om de melding die zij ontvangen van schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie, door te sturen aan de dienst Havenstaatcontrole van het directoraat-generaal Maritiem Vervoer;

– De verplichting van de havenkapiteindiensten en de loodsen

- *L'obligation des autorités portuaires et des pilotes de communiquer les anomalies qu'ils constatent au service du Contrôle exercé par l'État du port afin que celui-ci puisse procéder à une inspection ;*
- *L'obligation de veiller à ce que les heures effectives d'arrivée et de départ des navires soient enregistrées sur le SAFESEANET, un système européen ;*
- *L'obligation de communiquer, au service du Contrôle exercé par l'État du port, les navires qui ont appareillé sans autorisation.*

Parallèlement, il y a encore d'autres compétences mixtes telles que : l'obligation de communiquer au service Contrôle exercé par l'État du port des navires qui n'ont pas satisfait à l'obligation en matière d'élimination des déchets maritimes ; la prise de mesures visant à empêcher qu'un navire qui a été arrêté appareille à nouveau et à éviter qu'un navire qui a été refusé dans les eaux européennes ait accès aux ports belges.

Il ressort de ce qui précède que les régions doivent encore transposer quelques points très importants. L'absence des ces dispositions empêche le fonctionnement du service Contrôle exercé par l'État du port.

Pour ce qui concerne le niveau fédéral, je ne peux entamer de nouvelles actions. L'arrêté royal du 22 décembre 2010 nous permet d'être prêts avec la transposition dans la législation fédérale. Je ne peux qu'insister auprès des ministres régionaux compétents pour une transposition rapide dans la réglementation régionale. La question de savoir s'il existe d'éventuels obstacles ou éléments à la mise en œuvre des mesures prises doit être posée aux ministres des régions compétents.

À l'issue du délai de deux mois dans lequel il doit être répondu à l'avis motivé, la Commission européenne peut procéder à une citation devant la Cour de justice. Enfin, en cas de transposition tardive de la directive par les régions, la Belgique peut être condamnée à une astreinte.

M. Frank Boogaerts (N-VA). – *Je remercie le secrétaire d'État de la précision de sa réponse. J'apprécierais qu'il veuille bien insister auprès des régions pour qu'elles transposent la directive.*

(M. Frank Boogaerts prend place au fauteuil présidentiel.)

Demande d'explications de Mme Marie Arena à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la libéralisation du secteur du rail» (n° 5-1024)

Mme Marie Arena (PS). – Nous avons eu, hier, l'occasion d'entendre les quatre représentants du rail belge, qui nous ont dressé un tableau un peu inquiétant de la situation. Nous avons entendu des constats ; je voudrais vous interroger sur les pistes d'avenir.

Selon certaines sources, vous avez affirmé récemment que « les esprits se sont faits à l'idée que la libéralisation n'est pas une machine de guerre contre les travailleurs ». Ce n'est

om anomalieën die zij vaststellen, te melden aan de dienst Havenstaatcontrole zodat die kan gaan inspecteren;

- De verplichting dat de werkelijke aankomst en vertrektijd van schepen in SAFESEANET, een Europees systeem, worden ingevoerd;
- De verplichting om aan de dienst Havenstaat controle de schepen te melden die zijn uitgevaren zonder toestemming.

Daarnaast zijn er nog gemengde bevoegdheden zoals: de verplichting om schepen te melden aan de dienst Havenstaatcontrole, die niet voldaan hebben aan de verplichting tot het afgeven van scheepsafval; het nemen van maatregelen om te beletten dat een aangehouden schip opnieuw uitvaart en het voorkomen dat een schip dat geweigerd wordt in de Europese wateren, toegang zou krijgen tot een Belgische haven.

Uit het voorgaande blijkt dat de gewesten nog enkele zeer belangrijke punten moeten omzetten. Het uitblijven van die bepalingen belemmert de werking van de dienst Havenstaatcontrole.

Voor wat het federale niveau betreft, kan ik geen verdere actie meer ondernemen. Met het koninklijk besluit van 22 december 2010 zijn we klaar met de omzetting in federale wetgeving. Ik kan bij de gewestelijke bevoegde ministers enkel aandringen op een spoedige omzetting in gewestelijke regelgeving. De vraag of er eventuele belemmeringen of elementen zijn die de invoering van de opgelegde maatregelen in de weg staan, moet worden gesteld aan de bevoegde ministers van de gewesten.

Na afloop van de termijn van twee maanden waarin er geantwoord moet worden op het met redenen omkleed advies, kan de Europese Commissie overgaan tot een dagvaarding voor het Hof van Justitie. Tot slot kan ik er nog op wijzen dat bij een niet tijdige omzetting van de richtlijn door de gewesten, België tot een dwangsom kan worden veroordeeld.

De heer Frank Boogaerts (N-VA). – Ik dank de staatssecretaris voor het duidelijke antwoord. Ik zou het appreciëren als hij bij de gewesten zou willen aandringen op de omzetting van de richtlijn.

(Voorzitter: de heer Frank Boogaerts.)

Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de liberalisering van de spoorwegsector» (nr. 5-1024)

Mevrouw Marie Arena (PS). – *De vier vertegenwoordigers van de Belgische spoorwegen hebben gisteren een wat verontrustend beeld opgehangen van de toestand. We hebben hun vaststellingen gehoord; ik wil u ondervragen over de toekomst.*

Volgens sommige bronnen hebt u recent verklaard dat 'in de geesten de overtuiging groeit dat de liberalisering geen oorlogsmachine is tegen de werknemers'. Dat is duidelijk niet

manifestement pas l'opinion de nombreux cheminots qui sont descendus dans la rue ces derniers jours pour exprimer leur inquiétude et parfois leur colère face aux restructurations annoncées dans le secteur du rail, et plus particulièrement de la logistique et de la partie soumise à la libéralisation. Ces restructurations, on le sait, sont pour la plupart justifiées par un impératif de compétitivité lié à la libéralisation du secteur ferroviaire.

Afin de dénoncer une politique économique jugée inacceptable, des manifestations ont notamment eu lieu à Ronet, à Malines et aussi devant le Parlement européen.

Quelles suites ont été données à ces manifestations ? Quel bilan la Belgique dresse-t-elle de la politique menée ces dernières années par l'Union européenne ? La Belgique a-t-elle réagi au Livre blanc du transport pour 2050, présenté en mars par la Commission européenne ?

La Belgique s'est-elle opposée au fait que la Commission a cessé depuis 2007 de publier un rapport annuel évaluant les performances du secteur des chemins de fers – et de l'ensemble des services d'intérêt économique général –, notamment en matière d'emploi et de satisfaction des usagers ? A-t-elle plaidé, depuis lors, pour une évaluation au niveau européen du processus de libéralisation du secteur du rail et de sa performance actuelle sur un plan économique, social et environnemental ?

Sachant que vous êtes un adepte de la transparence, j'aimerais avoir votre point de vue sur un secteur important pour l'emploi, mais aussi pour l'environnement et pour la mobilité douce – dont nous avons parlé tout à l'heure – et pour le développement économique, vu l'engorgement actuel du trafic routier auquel le trafic ferroviaire pourrait apporter une solution.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – En ce qui concerne le secteur des marchandises qui suscite l'inquiétude des cheminots, il faut se souvenir que cette activité découle de l'activité industrielle et économique. Cela vaut d'ailleurs aussi pour les transports routiers et les transports maritimes.

De par leur nature, les chemins de fer permettent de transporter de grandes quantités sur de longues distances. Aujourd'hui, on ne mobilise plus un train, comme à la fin du 19^{ème} siècle ou au début du 20^{ème}, pour transporter des marchandises entre deux villes proches d'un même pays. La dernière crise économique a certes eu un impact significatif sur les volumes à transporter et les prix des transports. Cette crise a non seulement frappé le secteur marchandises de la SNCB mais également les autres entreprises ferroviaires de transport de marchandises, que le capital soit public, privé ou mixte.

On ne peut certainement pas dire que la crise du secteur marchandises de la SNCB résulte directement de la libéralisation. Au départ, elle s'expliquerait plutôt par la situation industrielle et économique du pays.

En ce qui concerne Ronet et Malines, nœuds ferroviaires bien connus, je ne puis me prononcer sur cette matière qui relève directement des conseils d'administration de la SNCB et de la SNCB Logistics qui ont fait leurs propres choix.

En ce qui concerne les publications de la Commission

de mening van het spoorwegpersoneel dat onlangs betoogd heeft om uiting te geven aan zijn ongerustheid en vaak ook woede over de aangekondigde herstructurerings in de spoorwegsector, meer bepaald in de afdelingen die in aanmerking komen voor liberalisering. Die herstructurerings zijn grotendeels nodig om concurrentieel te kunnen blijven in een geliberaliseerde spoorwegsector.

Om dat onaanvaardbaar geachte economisch beleid te hekelen, werd betoogd in Ronet, Mechelen en voor het Europees Parlement.

Welk gevolg werd gegeven aan die betogingen? Welke conclusies trekt België uit het beleid dat de Europese Unie de voorbije jaren heeft gevoerd? Heeft ons land gereageerd op het Witboek Vervoer 2050, dat in maart door de Europese Commissie werd voorgesteld?

Heeft België zich ertegen verzet dat de Commissie sinds 2007 geen jaarverslag meer publiceert dat de prestaties evalueert van de spoorwegsector – en van het geheel van de diensten van algemeen economisch belang – op het vlak van de werkgelegenheid en reizigerstevredenheid? Heeft ons land sindsdien gepleit voor een Europese evaluatie van het liberaliseringsproces in de spoorwegsector en zijn actuele prestaties op het economische, sociale en milieuvlak?

Omdat ik weet dat u voor transparantie bent, wens ik te vernemen wat uw standpunt is over een sector die belangrijk is voor de werkgelegenheid, maar ook voor het milieu en de zachte mobiliteit en voor de economische ontwikkeling, gezien de oplossing die de spoorweg kan bieden voor het vastlopende wegvervoer.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De goederenafdeling, die voor onrust zorgt bij het spoorwegpersoneel, hangt samen met de industriële en economische activiteit. Dat geldt overigens ook voor het wegvervoer en de scheepvaart.

Via de spoorweg kunnen grote volumes over lange afstanden worden vervoerd. Vandaag gebruikt men geen treinen meer om goederen tussen twee steden op korte afstand van elkaar in hetzelfde land te vervoeren, zoals dat op het eind van de 19^{de} of het begin van de 20^{ste} eeuw het geval was.

De economische crisis heeft ongetwijfeld gevolgen gehad voor de te transporteren volumes en de vervoerprijzen. Niet alleen de goederenafdeling van de NMBS werd getroffen, maar ook andere openbare, particuliere en gemengde spoorwegmaatschappijen die goederen vervoeren.

De crisis in de goederenafdeling van de NMBS is zeker geen rechtstreeks gevolg van de liberalisering. Aanvankelijk lag de oorzaak veeleer in de industriële en economische toestand van het land.

Over de spoorwegknooppunten Ronet en Mechelen kan ik niets zeggen omdat de raden van bestuur van de NMBS en NMBS Logistics rechtstreeks bevoegd zijn en ter zake keuzes hebben gemaakt.

Het komt een vertegenwoordiger van een land niet toe de opportuniteit van de voortzetting van publicaties van de

européenne, il n'appartient pas au représentant d'un pays de juger de l'opportunité de les poursuivre.

Mme Marie Arena (PS). – Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, mais je dois avouer que je reste sur ma faim parce que je n'ai pas vraiment reçu de réponses concrètes à mes différentes questions.

Autant je peux comprendre l'attitude politique par rapport à une décision d'un Conseil d'administration sur Ronet et Malines, autant nous devons insister pour que la Commission reprenne un certain nombre d'évaluations. Nous avons la possibilité de le faire au niveau des conseils auxquels vous assistez en tant que représentant du gouvernement belge. Même si nous sommes en affaires courantes, je sais que vous participez à un certain nombre de conseils européens. La Belgique doit plaider pour davantage d'informations et de transparence.

M. Descheemaeker nous disait hier que la Commission européenne prépare une nouvelle communication sur la libéralisation du secteur passagers et, par conséquent, sur *Mobility SNCB*, qui entrera en vigueur en 2017. Nous devons donc, le plus rapidement possible, évaluer les libéralisations opérées dans d'autres secteurs, voire dans le secteur du rail, pour apprécier au mieux ce qu'il y aurait lieu de faire.

Nous avons souvent tendance à reporter à l'Europe les décisions qui ne nous plaisent pas. Nous savons aujourd'hui que l'Europe prépare une communication à propos d'une libéralisation pour 2017. Nous sommes en 2011. Il est très important que nous ayons, chacun à notre niveau, un certain nombre d'exigences à ce sujet.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «ses relations avec le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National» (n° 5-873)

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'utilité et la capacité d'action du régulateur du transport ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National» (n° 5-957)

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

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le directeur du régulateur chargé de l'aéroport de Bruxelles-national met lui-même en question la survie de son service dans une interview à la radio le lundi 2 mai. Le motif d'une telle attitude est évident : le secrétaire d'État venait d'annuler une décision légitime du régulateur sur les tarifs. Le régulateur s'est adressé au Conseil d'État et s'appuie sur le fait qu'un régulateur dans ce genre de dossier ne peut jamais dépendre d'un membre du gouvernement sous peine de perdre sa raison d'être. Bref, le directeur de l'organe de régulation affirme que le secrétaire d'État a annulé irrégulièrement une de ses décisions et a imposé sa*

Europese Commissie te beoordelen.

Mevrouw Marie Arena (PS). – *Ik dank de staatssecretaris, ofschoon hij niet concreet heeft geantwoord op mijn vragen.*

Evenzeer als ik de politieke houding kan begrijpen tegenover een beslissing van de raad van bestuur over Ronet en Mechelen, evenzeer moeten we aandringen op de hervatting door de Europese Commissie van een aantal evaluaties. Wij kunnen dat doen in de Europese raden waaraan u deelneemt als vertegenwoordiger van de Belgische regering. België moet daar pleiten voor meer informatie en transparantie.

De heer Descheemaeker zei ons gisteren dat de Europese Commissie een nieuwe mededeling voorbereidt over de liberalisering van het reizigersvervoer en dus over NMBS Mobility dat in 2017 in werking treedt. Wij moeten de liberalisering in de andere sectoren zo snel mogelijk evalueren om te weten wat ons te doen staat.

We hebben vaak de neiging de beslissingen die ons niet bevallen, naar Europa af te schuiven. We weten dat Europa een mededeling voorbereidt over een liberalisering in 2017. We zijn nu in 2011. Het is belangrijk dat we, elk op ons niveau, een aantal eisen stellen.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «zijn relatie met de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal» (nr. 5-873)

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het nut en de slagkracht van de regulator spoorvervoer en nationale luchthaven» (nr. 5-957)

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

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De directeur van de regulator bevoegd voor de Luchthaven Brussel-Nationaal stelde zelf het voortbestaan van zijn dienst ter discussie. Hij deed dat tijdens een radio-interview op maandag 2 mei. De aanleiding tot die ultieme zelfrelativering lag voor de hand. De staatssecretaris maakte namelijk een rechtmatige beslissing van de regulator over de tarieven ongedaan. De regulator trekt met die vaststelling naar de Raad van State en stelt daarbij dat een regulator in dat soort zaken nooit afhankelijk van een regeringslid kan zijn, zo niet verdwijnt de essentiële relevantie van een regulator. Kortom, de directeur van de regulator stelt dat de staatssecretaris onterecht een van zijn

propre décision.

Apparemment la tension entre l'organe de régulation et l'autorité de tutelle est un élément typique de leur relation. Nous avons déjà vu cela avec la CREG.

Par ailleurs, je tiens à signaler que le secrétaire d'État a lui-même récemment restreint les pouvoirs du régulateur de l'aéroport national en publiant deux arrêtés royaux sur la politique tarifaire de Brussels Airport. Désormais le Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National ne peut intervenir dans la politique tarifaire que sur plainte d'au moins deux usagers, dans ce cas de deux sociétés de transport aérien, qui doivent en outre représenter au moins 25% du trafic de l'aéroport. Et même dans ce cas, le ministre compétent ou le secrétaire d'État peut encore apporter ultérieurement des corrections.

Cette décision modifie fondamentalement l'impact du régulateur car jusqu'à présent l'aéroport devait d'abord soumettre ses tarifs à l'organe de régulation. C'est ce qui s'est encore passé l'année dernière. Le régulateur s'était opposé à la proposition pour la période 2011-2016 et a proposé une baisse de prix à la place de la forte hausse parce que certains coûts avaient été injustement imputés.

Les transporteurs, qui représentent 90% du trafic, étaient pourtant d'accord sur la proposition de l'aéroport. Il va de soi que les clients individuels des sociétés de transport aérien seront touchés par une hausse du tarif, par exemple par l'augmentation de la taxe d'embarquement incluse dans le billet. Le Conseil d'État a suivi l'argumentation de Brussels Airport contre la décision du régulateur parce que celui-ci faisait partie de l'autorité fédérale. Le Conseil d'État avait dès lors conclu que le régulateur n'était de jure pas un organe indépendant.

Pour ces deux demandes d'explications, j'ai une série de questions à poser.

Comment le secrétaire d'État évalue-t-il les déclarations du directeur de « son » organe de régulation qui l'accuse publiquement de comportement impropre, voire illégal ? Comment le secrétaire d'État compte-t-il se défendre de ces accusations et assumer une éventuelle condamnation par le Conseil d'État ? Comment le secrétaire d'État explique-t-il la détérioration de la relation avec l'organe de régulation alors que celui-ci a été conçu comme un partenaire important de l'action publique ? Comment le secrétaire d'État pense-t-il gérer ce dossier tant en ce qui concerne la question spécifique des tarifs de Bruxelles-National que dans d'autres dossiers ? Le secrétaire d'État comprend-il que pareil spectacle ne donne pas l'image d'une autorité crédible, ni aux membres du parlement ni surtout au public ?

Le secrétaire d'État estime-t-il lui aussi que ses deux arrêtés royaux récents ont fortement limité l'impact du régulateur de l'aéroport national ? Pourquoi a-t-il pris ces décisions ? Est-il mécontent de l'annonce d'un avis divergent du régulateur, en faveur des clients individuels et au détriment des transporteurs ? Le secrétaire d'État reconnaît-il que la décision de rogner les ailes au régulateur a été motivée par la défense des intérêts de la grande industrie contre ceux des citoyens individuels, qui devront en conséquence payer plus cher leur billet d'avion ?

beslissingen ongedaan maakte en zijn eigen beslissing oplegde.

Blijkbaar is de spanning tussen een regulator en de toezichhoudende politicus typisch voor hun relatie. We zagen het al bij de CREG, nu ook bij de regulator voor mobiliteit.

Vervolgens wil ik erop wijzen dat de staatssecretaris zelf onlangs de invloed van de regulator van de nationale luchthaven beknotte door een recente publicatie van twee koninklijke besluiten over het tarievenbeleid van Brussels Airport. Vanaf nu kan de Dienst Regulering van het Spoorvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal in dat prijsbeleid alleen optreden na een klacht van minstens twee gebruikers, in dit geval luchtvaartmaatschappijen, en moeten ze minstens 25% van de luchthaventrafiëk vertegenwoordigen. En zelfs dan kan de bevoegde minister of staatssecretaris achteraf corrigeren.

Die beslissing wijzigt ingrijpend de impact van de regulator, want tot nog toe moest de luchthaven haar tarieven eerst voorleggen aan de regulator. Dat gebeurde ook eind vorig jaar. De regulator verzette zich tegen het voorstel voor de periode 2011-2016 en stelde een prijsdaling in plaats van een stevige verhoging voor omdat bepaalde kosten ten onrechte werden doorgerekend.

De carriers, die 90% van de trafiëk vertegenwoordigen, waren het wel eens met het voorstel van de luchthaven. Het hoeft geen betoog dat ook de individuele klanten van de luchtvaartmaatschappijen een tariefverhoging zullen voelen, bijvoorbeeld door een hogere inschepingstaks verrekend in het ticket. De Raad van State volgde de klacht van Brussels Airport tegen de beslissing van de regulator omdat die deel uitmaakt van de federale overheid. Daarmee oordeelde de Raad van State dat de regulator de jure niet onafhankelijk is.

Ik heb bij deze twee vragen om uitleg een hele reeks vragen.

Hoe evalueert de staatssecretaris de uitspraken van de directeur van 'zijn' regulator die hem publiekelijk beschuldigt van oneigenlijk en zelfs onwettig gedrag? Hoe zal de staatssecretaris zich verdedigen tegen die aantijgingen en hoe zal hij een eventuele veroordeling door de Raad van State verwerken? Hoe verklaart de staatssecretaris die scheefgelopen relatie, terwijl de regulator werd geconcipieerd als belangrijke bondgenoot voor de publieke zaak? Hoe denkt de staatssecretaris nu verder te handelen, zowel in de specifieke zaak rond de tarieven voor Brussel-Nationaal als in andere zaken? Begrijpt de staatssecretaris dat een dergelijk schouwspel geen beeld geeft van een geloofwaardige overheid, niet aan de parlementsleden en zeker niet aan het brede publiek?

Is de staatssecretaris het met me eens dat zijn twee recente koninklijke besluiten de impact van de regulator voor de Nationale Luchthaven sterk beperken? Waarom besliste hij daartoe? Is hij misnoegd omdat de regulator een afwijkende mening verkondigde, die weliswaar in het voordeel van de individuele klanten maar in het nadeel van de carriers was? Beaat de staatssecretaris dat de beslissing om de regulator te kortwieken werd bepaald door de belangen van de grootindustrie en inging tegen de belangen van de individuele burgers, die als gevolg meer voor een vliegticket moeten betalen?

Quelle utilité le secrétaire d'État reconnaît-il encore à « son » organe de régulation, dont les ailes ont été rognées et qui a été réduit à un dispositif administratif peut-être superflu ? C'est pourtant le secrétaire d'État qui a voulu un tel régulateur.

Pourquoi installer un régulateur et ensuite le rendre superflu ? Je vois cela comme une pratique politique et administrative préoccupante, comme un exemple d'un bricolage douteux des institutions visant à neutraliser d'éventuelles opinions divergentes.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Quoique les demandes d'explications aient trait aux activités liées au transport aérien du Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, je me limiterai au domaine de l'aviation.*

À propos de la question sur la requête en suspension et en annulation qui a été déposée au Conseil d'État par le Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, je puis dire que cette assemblée n'est pas le forum adéquat pour révéler en détail les arguments du conseil de l'État belge en réfutation de la plainte pour excès de pouvoir déposée par ce service. Je puis toutefois garantir que le nécessaire a été fait pour défendre adéquatement les intérêts de l'État belge.

En ce qui concerne la procédure devant le Conseil d'État, je peux vous informer que l'affaire a été plaidée et est en délibéré. Je n'ai pas l'habitude d'anticiper sur les conséquences d'un arrêt. Il me semble donc indiqué d'attendre sereinement l'arrêt pour examiner les suites à y donner.

Les deux arrêtés royaux sur la politique tarifaire de Brussels Airport découlent de la transposition de la directive 2009/12/CE, du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

En ce qui concerne le rôle du régulateur, une intervention du ministre compétent était déjà prévue auparavant. L'accord entre l'exploitant de l'aéroport et les usagers de l'aéroport est le résultat d'un processus de consultation au cours duquel une éventuelle hausse des tarifs a été mise en balance avec les prestations et les investissements de l'exploitant, dont doivent bénéficier également les clients des sociétés de transport aérien.

Ce nouveau rôle du régulateur s'insère dans une évolution vers une régulation économique ex post de l'Aéroport de Bruxelles-national, en application des règles européennes. Le régulateur intervient donc dans les cas où les usagers et l'exploitant de l'aéroport n'arrive pas à conclure un accord ou lorsqu'une plainte est déposée par l'une ou l'autre partie.

Pour finir, je reste convaincu que le régulateur peut fournir un travail utile mais en même temps il est également de ma mission légale de veiller à ce que l'exécution des tâches du régulateur tienne compte de tous les intérêts légitimes de manière cohérente et en conformité avec la réglementation et les développements européens.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je n'attends absolument pas du*

Welk nut ziet de staatssecretaris nog in 'zijn' regulator, nu helemaal vleuggellam en herleid tot een wellicht overbodige administratieve voorziening? Ik wijs erop dat de staatssecretaris zelf een regulator heeft gewild.

Waarom een regulator installeren om hem daarna helemaal overbodig te maken? Ik zie dat als een bedenkelijke bestuurlijke en politieke praktijk, als een exponent van een dubieuze knutselactiviteit met structuren gericht op het neutraliseren van mogelijk afwijkende opinies.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Daar de vragen om uitleg betrekking hebben op de luchtvaartgerelateerde activiteiten van de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal zal ik mij beperken tot het bevoegdheidsdomein luchtvaart.

In verband met de vraag over het verzoekschrift tot schorsing en nietigverklaring dat door de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal bij de Raad van State werd ingediend, kan ik zeggen dat het hier niet het geschikte forum is om in detail de weerlegging door de raadsman van de Belgische Staat van de door deze dienst voorgehouden bevoegdheidsoverschrijding uit de doeken te doen. Ik kan evenwel verzekeren dat het nodige werd gedaan om de belangen van de Belgische Staat adequaat te verdedigen.

Over de procedure voor de Raad van State kan ik meedelen dat de zaak is gepleit en in beraad is genomen. Het is niet mijn gewoonte vooruit te lopen op een arrest. Het lijkt me dus raadzaam dat arrest af te wachten en vervolgens op een serene manier te bekijken welk gevolg eraan kan worden gegeven.

Beide koninklijke besluiten over het tarievenbeleid van Brussels Airport vloeien voort uit de omzetting van richtlijn 2009/12/EG van de Europese Gemeenschap, van het Europese Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake de luchthavengelden.

In verband met de rol van de regulator was voordien ook al voorzien in een tussenkomst van de bevoegde minister. Het akkoord tussen de luchthavenexploitant en de gebruikers van de luchthaven vloeit voort uit een consultatieproces waarin een eventuele verhoging van de tarieven wordt afgewogen tegenover de prestaties en de investeringen van de luchthavenexploitant, waarvan ook de klanten van de luchtvaartmaatschappijen de vruchten moeten plukken.

Die nieuwe rol van de regulator past in een evolutie naar een ex post economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals bepaald in de Europese regelgeving. De regulator treedt dus op in de gevallen waarin de gebruikers en de luchthavenexploitant er niet in slagen een overeenkomst te bereiken of wanneer er een klacht van een van de partijen is.

Tot slot blijf ik ervan overtuigd dat de regulator nuttig werk kan verrichten, maar tegelijkertijd is het evenzeer mijn wettelijke opdracht erop toe te zien dat bij de uitvoering van de taken van de regulator op een coherente manier en in lijn met de Europese regelgeving en ontwikkelingen rekening wordt gehouden met alle legitieme belangen.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik verwacht absoluut niet van

secrétaire d'État qu'il anticipe sur un arrêt du Conseil d'État encore à prononcer.

Mais j'attends qu'il nous informe du point de vue de l'État belge comme on le lui a demandé. Le secrétaire d'État affirme que ce n'est pas le lieu. Ce n'est pas exact. Le secrétaire d'État représente l'État belge dont nous sommes parties prenantes, ce qui nous donne un droit à l'information. Les arguments qu'invoque le secrétaire d'État au nom de l'État belge devant un tribunal doivent être exposés aux membres du parlement s'ils le demandent.

Je suis d'accord qu'il faut que les tarifs soient fixés au terme d'un processus de consultation et je conçois que ces tarifs dépendent des investissements de l'exploitant de l'aéroport. Cela ne doit cependant pas empêcher le régulateur d'être dans une certaine mesure indépendant de l'autorité, de l'exploitant et des usagers et d'être pour ainsi dire un juge neutre dans l'arbitrage des conflits.

Le secrétaire d'État ne respecte sciemment pas cette règle, soi-disant parce que le régulateur aurait enfreint ses propres règles, ou quelque chose de ce genre. Ce faisant le secrétaire d'État s'oppose à l'institution qu'il a lui-même créée pour exercer un contrôle objectif. Le secrétaire d'État dit que le régulateur conserve encore un rôle. Mais ce rôle doit encore être clarifié, de préférence pas devant un tribunal mais entre les responsables politiques et le régulateur lui-même, sinon nous rencontrerons encore bien des problèmes à l'avenir. Le secrétaire d'État doit justifier ses propos.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Je le ferai sitôt que le Conseil d'État se sera exprimé.*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Sitôt que le Conseil d'État se sera exprimé, nous saurons donc le point de vue adopté par le secrétaire d'État.*

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Exactement.*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Bien, mais ce sera bien tard.*

(La séance est levée à 16 h 20.)

de staatssecretaris dat hij zou vooruitlopen op het arrest dat de Raad van State nog moet vellen.

Ik verwacht wel dat hij het standpunt van de Belgische staat meedeelt als dat hem hier wordt gevraagd. De staatssecretaris zegt dat het hier niet de plaats is om dat te doen. Dat klopt niet. De staatssecretaris is de vertegenwoordiger van de Belgische Staat waarvan wij aandeelhouders zijn die recht hebben op informatie. De argumenten die de staatssecretaris namens de Belgische staat in de rechtbank inroept moet hij aan de parlementsleden meedelen als die erom vragen.

Ik ben het ermee eens dat tariefbepaling te maken heeft met een consultatieproces en besef dat tarieven afhangen van de investeringen door de luchthavenexploitant. Dat doet echter geen afbreuk aan het feit dat een regulator enige onafhankelijkheid moet hebben ten opzichte van de overheid, de exploitant en de gebruikers, en enigszins een neutrale jury moet zijn in het beoordelen van conflicten.

De staatssecretaris gaat daar regelrecht tegen in, zogezegd omdat de regulator de eigen regels zou hebben overtreden. Zodoende gaat de staatssecretaris regelrecht in tegen de instelling die hij zelf heeft opgericht om een objectieve controle uit te oefenen. De staatssecretaris zegt dat de regulator nog een rol heeft. Die moet dan wel worden uitgeklaard, liefst niet voor de rechtbank maar tussen de beleidsverantwoordelijken en de regulator zelf, anders zullen we in de toekomst nog veel problemen ondervinden. De staatssecretaris moet hier wel verantwoorden wat hij zegt.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Dat zal ik wel doen, zodra de Raad van State zich heeft uitgesproken.*

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Zodra de Raad van State zich heeft uitgesproken, zullen we dus weten welk standpunt de staatssecretaris heeft ingenomen.*

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Inderdaad.*

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Goed, maar dat is dan wel laat.*

(De vergadering wordt gesloten om 16.20 uur.)