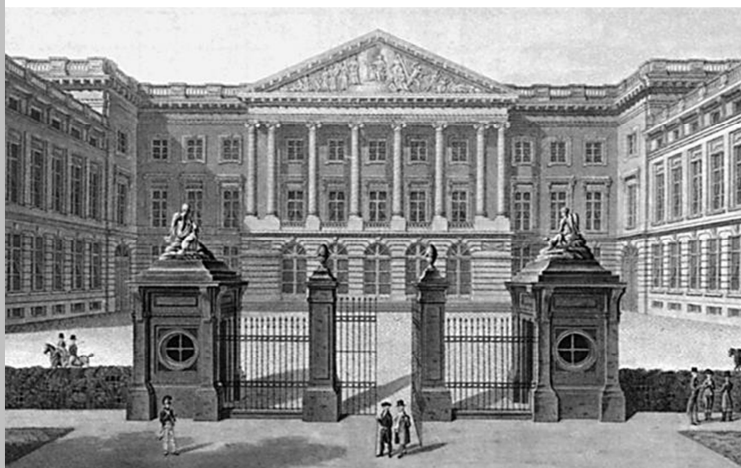


Sénat de Belgique

Session ordinaire 2011-2012



5-160COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mardi 12 juin 2012

Séance du matin

Annales

Belgische Senaat

Gewone Zitting 2011-2012

Handelingen

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

Dinsdag 12 juni 2012

Ochtendvergadering

5-160COM

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 M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la ponctualité sur le rail» (n° 5-1937) | 4 |
| Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'avenir du Thalys Namur-Charleroi-Mons-Paris» (n° 5-1969) | 5 |
| Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les actions de recrutement du groupe SNCB» (n° 5-2064) | 7 |
| Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «le poids du secteur fret dans l'endettement de la SNCB et la révision de la clé de répartition des investissements» (n° 5-2182)..... | 8 |
| Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les cadres linguistiques à la SNCB» (n° 5-2183)..... | 10 |
| Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «le projet de réorganisation des gestions régionales Infrabel» (n° 5-2297)..... | 11 |
| Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la Haute Représentation belge pour la politique spatiale» (n° 5-2341) | 12 |

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de stiptheid van de treinen» (nr. 5-1937) | 4 |
| Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de toekomst van de Thalys Namen-Charleroi-Bergen-Parijs» (nr. 5-1969) | 5 |
| Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de rekruteringsacties van de NMBS-groep» (nr. 5-2064)..... | 7 |
| Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het aandeel van de goederensector in de schuldenlast van de NMBS en de herziening van de verdeelsleutel voor de investeringen» (nr. 5-2182)..... | 8 |
| Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de taalkaders bij de NMBS» (nr. 5-2183) | 10 |
| Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het reorganisatieproject van de gewestelijke beheren Infrabel» (nr. 5-2297)..... | 11 |
| Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de Belgische Hoge Vertegenwoordiging voor het ruimtevaartbeleid» (nr. 5-2341) | 12 |

Présidence de M. Ludo Sannen*(La séance est ouverte à 10 h 15.)***Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur « la ponctualité sur le rail » (n° 5-1937)**

M. François Bellot (MR). – En 2011, selon les statistiques officielles publiées récemment, la ponctualité des trains est passée de 85,7% à 87%, soit une amélioration de 1,3%.

Le groupe SNCB s'en sort donc mieux qu'en 2010, année où il a enregistré le pire résultat depuis quinze ans en termes de ponctualité.

Cependant de sérieuses nuances doivent être apportées, notamment en heures de pointe. À ces heures, la ponctualité des trains chute de façon significative le matin mais surtout le soir pour passer à 81,6%, soit un train sur cinq affichant plus de six minutes de retard – sans compter les trains supprimés, qui se comptent par centaines chaque mois !

À cela s'ajoute le mode de calcul des minutes de retard. Les statistiques officielles ne révèlent en effet qu'une partie de l'iceberg. Un certain nombre de retards ne sont pas comptabilisés ; ces derniers représenteraient à eux seuls 39% du retard total en 2011.

Le contrat de gestion dressait des objectifs de ponctualité précis : 91% en 2009, 91,5% en 2010 et 92% en 2011. Avec les 87% enregistrés, le groupe SNCB semble donc être loin du compte. Cependant, à entendre le CEO de la SNCB, le contrat de gestion serait respecté, certains retards devant encore être soustraits des retards attribués.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'éclairer sur l'interprétation correcte des statistiques ? Une révision du mode de calcul des retards est-elle envisagée ? Pourquoi notre pays continue-t-il à ne comptabiliser que les retards de plus de six minutes alors que les statistiques des autres États membres de l'Union prennent en compte les retards à partir de cinq minutes et une seconde ?

Dans le cadre de la préparation du nouveau contrat de gestion, quels sont les objectifs envisagés par le gouvernement en termes de ponctualité ? Le « plan ponctualité » de la SNCB sera-t-il suivi tel quel ? Pour rappel, le plan n'est pas très ambitieux puisqu'il ne prévoit qu'un objectif de ponctualité de 90% pour 2013, soit un recul de 2% par rapport aux objectifs prévus initialement dans le contrat de gestion pour 2011.

Enfin, au-delà des chiffres et de leur interprétation, pour tous les navetteurs une évidence s'impose : la ponctualité ne cesse de se dégrader. Quelles mesures envisagez-vous afin de restaurer la confiance de l'utilisateur ? Comment comptez-vous remettre le voyageur au centre des enjeux ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Il est délicat de comparer le

Voorzitter: de heer Ludo Sannen*(De vergadering wordt geopend om 10.15 uur.)***Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over « de stiptheid van de treinen » (nr. 5-1937)**

De heer François Bellot (MR). – Volgens officiële statistieken die onlangs werden gepubliceerd ging de stiptheid van de treinen er in 2011 op vooruit: van 85,7% naar 87%, een verbetering van 1,3%.

De NMBS-groep doet het dus beter dan in 2010, het jaar met het slechtste stiptheidsresultaat sinds vijftien jaar.

Dit moet echter ernstig worden genuanceerd, in het bijzonder tijdens de spitsuren. Tijdens de spitsuren daalt de stiptheid aanzienlijk, vooral 's avonds. Dan zouden nog maar 81,6% van de treinen op tijd rijden. Eén trein op vijf heeft meer dan zes minuten vertraging, zonder de treinen mee te tellen die afgeschaft worden, en dat zijn er honderden per maand!

Voorts moet rekening worden gehouden met de berekeningswijze van de minuten vertraging. De officiële statistieken tonen nog maar een top van de ijsberg. Een aantal vertragingen zijn niet meegerekend; deze laatste alleen al maken 39% uit van de totale vertraging in 2011.

Het beheerscontract stelde duidelijke stiptheidsdoelstellingen voorop: 91% in 2009, 91,5% in 2010 en 92% in 2011. Met 87% lijkt de NMBS-groep deze doelstellingen dus helemaal niet te halen.

Volgens de CEO van de NMBS zou het beheerscontract zijn nagekomen, omdat sommige vertragingen nog in mindering moeten worden gebracht.

Mijnheer de minister, kunt u ons meedelen hoe deze statistieken correct moeten worden geïnterpreteerd? Zal de berekeningswijze van de vertragingen worden herzien? Waarom telt ons land alleen maar de vertragingen van meer dan zes minuten, terwijl de statistieken van de andere Europese lidstaten vertragingen meetellen vanaf vijf minuten en één seconde?

Welke stiptheidsdoelstellingen stelt de regering voorop in het kader van de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract? Zal het 'stiptheidsplan' van de NMBS als zodanig worden gevolgd? Het plan is overigens niet heel ambitieus, want het voorziet maar in een stiptheidsdoelstelling van 90% voor 2013, dat is een achteruitgang van 2% tegenover de initiële doelstellingen in het beheerscontract 2011.

Naast de cijfers en de interpretatie ervan is er voor alle pendelaars één ding duidelijk: de stiptheid gaat steeds achteruit. Welke maatregelen zult u nemen om het vertrouwen van de treingebruikers te herstellen? Hoe zult u de reiziger weer centraal stellen?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Het is moeilijk om het cijfer van 87%

chiffre de 87% auquel vous avez fait référence avec les objectifs fixés dans le contrat de gestion. En effet, ce taux de 87% représente la ponctualité en 2011 avant la neutralisation de certains facteurs de retards tels qu'accidents de personnes (dont les suicides), vols de câbles, dégâts causés par des entreprises externes lors de travaux, circonstances météo extrêmes, actes de malveillance, agressions sur des accompagnateurs de trains, etc. alors que les objectifs fixés dans le contrat de gestion prennent ces neutralisations en compte, d'où un écart généralement significatif entre ces deux pourcentages.

Les statistiques sont conformes aux directives de l'Union internationale des chemins de fer. Il est toutefois vrai que certains pays établissent des statistiques sur la base d'un retard de cinq minutes et une seconde, d'autres fixent le seuil à cinq minutes et trente secondes, tandis que d'autres encore, dont la Belgique, ont opté pour cinq minutes et cinquante-neuf secondes. Le mécanisme actuel est sans aucun doute correct sur le plan purement technique mais il est tout aussi vrai que ce modèle reflète insuffisamment le niveau de qualité perçu par le voyageur. Le « plan ponctualité » de la SNCB servira probablement de base pour la définition des objectifs futurs, qui ne sont toutefois pas encore fixés.

À cet égard, je souhaite rappeler qu'à l'instar de la sécurité, la qualité du service offert aux voyageurs – plus particulièrement la ponctualité – constitue une de mes priorités. Je veillerai notamment et tout particulièrement à ce que la ponctualité des trains de voyageurs et la façon de la mesurer soient un fil conducteur des dossiers dont je suis en charge, tels le nouveau contrat de gestion SNCB, le plan décennal d'investissement, en cours d'analyse, ou la réforme des structures du Groupe SNCB, laquelle sera bientôt débattue ici.

M. François Bellot (MR). – Je vous remercie, monsieur le ministre, et j'espère que vos intentions seront suivies d'effets.

Rappelons toutefois que l'ERA, organisme européen de contrôle des compagnies nationales, prône une standardisation des paramètres, notamment de ponctualité, de qualité de service, d'incidents et d'accidents. La Belgique devrait donc adopter la norme européenne en matière de ponctualité, laquelle est intimement liée à la sécurité.

Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'avenir du Thalys Namur-Charleroi-Mons-Paris» (n° 5-1969)

M. François Bellot (MR). – Monsieur le ministre, je voudrais vous entretenir d'un nouvel épisode de la saga relative au Thalys sur la dorsale wallonne.

Depuis quelques mois, les décisions de Thalys International, dont l'un des actionnaires de référence est la SNCB, semblent toutes se diriger vers un seul et même objectif : dégoûter la clientèle wallonne. De là à penser que la stratégie est utilisée afin de démontrer que la desserte Thalys Wallonie-Paris n'est

waarnaar u verwijst te vergelijken met de doelstellingen vastgelegd in het beheerscontract. De 87% geeft de stiptheid weer in 2011, vóór het neutraliseren van bepaalde vertragingfactoren zoals persoonsongevallen, waaronder zelfmoorden, kabeldiefstallen, schade veroorzaakt door externe ondernemingen tijdens werken, buitengewone weersomstandigheden, boos opzet, agressie tegenover treinbegeleiders, enzovoort. De doelstellingen vastgelegd in het beheerscontract houden echter wel rekening met die neutralisatie, waardoor er een belangrijke afwijking is tussen beide percentages.

De statistieken zijn conform de richtlijnen van de Internationale Spoorwegunie. Sommige landen maken inderdaad statistieken op basis van een vertraging van vijf minuten en één seconde, andere leggen de grens op vijf minuten en dertig seconden terwijl andere, waaronder België, gekozen hebben voor vijf minuten en negenenvijftig seconden. Het huidige mechanisme is zuiver technisch gezien ongetwijfeld correct, maar het is evenzeer waar dat dit model het kwaliteitsniveau dat de reiziger waarneemt, onvoldoende weergeeft. Het 'stiptheidsplan' van de NMBS zal waarschijnlijk als basis dienen voor de toekomstige doelstellingen; die zijn nog niet vastgelegd.

Ik wens eraan te herinneren dat, net als de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers, in het bijzonder de stiptheid, één van mijn prioriteiten is. Ik zal erop toezien dat de stiptheid van de reizigerstreinen en de wijze waarop die gemeten wordt de rode draad vormt van de dossiers waarmee ik belast ben, zoals het nieuwe beheerscontract van de NMBS, het tienjarig investeringsplan, dat nog onderzocht wordt, of de hervorming van de structuren van de NMBS-groep, die hier binnenkort zal worden besproken.

De heer François Bellot (MR). – Ik dank de minister voor zijn antwoord en hoop dat zijn plannen zullen worden gerealiseerd.

Het Europees Spoorwegbureau (ESB) pleit voor een standaardisering van de parameters, in het bijzonder de stiptheid, de kwaliteit van de dienstverlening, de incidenten en ongevallen. België moet dus de Europese stiptheidsnorm invoeren, die nauw verbonden is met de veiligheid.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de toekomst van de Thalys Namen-Charleroi-Bergen-Parijs» (nr. 5-1969)

De heer François Bellot (MR). – Mijnheer de minister, ik zou het graag met u hebben over een nieuwe episode in de saga van de Thalysverbinding over de Waalse as.

Sinds enkele maanden blijken de beslissingen van Thalys International, waarvan de NMBS een van de referentieaandeelhouders is, allemaal op een en hetzelfde doel gericht te zijn: de Waalse klant de lust ontnemen die verbinding nog te nemen. De volgende gedachtesprong laat

pas viable pour ensuite la supprimer, il n’y a qu’un pas.

Je m’explique : après avoir connu des modifications dans les horaires entre septembre et décembre 2011, des difficultés à réserver des billets en ligne et un ralentissement de la desserte – plus ou moins 14 minutes sans explications réelles –, l’usager wallon doit maintenant faire face aux suppressions « hivernales ».

Malgré des centaines de billets vendus depuis plus de deux mois, Thalys International a décidé unilatéralement de supprimer les trains au départ et à destination de Namur, Charleroi et Mons sur la période du 7 au 11 février 2012, période ensuite prolongée jusqu’au 17 février 2012. Thalys justifie ces suppressions en invoquant des problèmes de maintenance dus aux mauvaises conditions météorologiques. Cependant, à ma connaissance, aucune opération de ce type ne touche la desserte Bruxelles-Paris ni celle vers Essen.

Bien que le trafic ferroviaire international soit une activité commerciale et libéralisée ne relevant pas du contrat de gestion, cette décision paraît tout à fait déraisonnable à une époque où les politiques de mobilité, les questions d’aménagement du territoire et de développement socio-économique des régions constituent des enjeux fondamentaux. Supprimer cette desserte couperait un peu plus la Wallonie d’un centre de décision comme Paris, en laissant notamment sur le carreau de nombreux cadres de grands groupes industriels franco-belges.

Monsieur le ministre, je voudrais savoir ce que vous inspire la décision de Thalys International.

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Les désagréments rencontrés durant la première quinzaine de février par les utilisateurs de la dorsale Thalys Wallonie-Paris sont de pure circonstance et les équipes de la SNCB et de Thalys International – filiale commune de la SNCB, SNCF et Deutsche Bank, chargée du développement de l’offre Thalys – mettent tout en œuvre pour produire, sur cette liaison quotidienne, un service de qualité.

Cette liaison est d’ailleurs celle qui affiche la meilleure régularité de l’ensemble des trains Thalys : 91,5% de ces trains sont arrivés à l’heure en 2011 pour 87,5% sur l’ensemble du réseau Thalys.

Votre question soulève deux points auxquels je souhaite apporter les réponses suivantes.

Tout d’abord, en ce qui concerne l’horaire 2012 de la dorsale wallonne, à la suite de modifications indispensables pour continuer à assurer le service, il n’a pas été possible d’ouvrir les ventes avant début novembre. Dans le sens Liège-Paris, le parcours a dû être allongé de neuf minutes mais ce nouvel horaire permet à nos concitoyens d’être à Paris peu après 9 heures, au lieu de 10 heures auparavant, et dans le sens du retour, le temps de parcours n’est pas allongé pour la semaine.

Ensuite, en ce qui concerne les récents allègements de début février, ceux-ci ont non seulement porté sur la dorsale wallonne mais aussi sur la dorsale flamande ainsi que sur des trains Paris-Bruxelles. En effet, les conditions climatiques exceptionnelles que nous avons connues ont nécessité un programme accru de maintenance sur les trains Thalys : par

me dan veronderstellen dat de strategie erin bestaat om aan te tonen dat de Thalysverbinding Wallonië-Parijs niet leefbaar is.

Ik verklaar me nader: na de wijzigingen in de dienstregeling tussen september en oktober 2011, de problemen om online een plaatsbewijs te reserveren en de vertraging op de verbinding – ongeveer 14 minuten zonder echte verklaring –, moet de Waalse treinreiziger nu aanzien tegen ‘winterse’ afschaffingen.

Hoewel honderden treinkaartjes verkocht waren, heeft Thalys International eenzijdig beslist om treinen van en naar Namen, Charleroi en Bergen gedurende de periode van 7 tot 11 februari 2012 en vervolgens tot 17 februari 2012 af te schaffen. Voor die afschaffingen roept Thalys onderhoudsproblemen in ten gevolge van de slechte weersomstandigheden. Nochtans worden de verbindingen Brussel-Parijs, noch Brussel-Essen, bij mijn weten, niet door soortgelijke afschaffingen getroffen.

Hoewel het internationale spoorverkeer een vrijgemaakte handelsactiviteit is, die niet onder het beheerscontract valt, lijkt die beslissing volkomen onredelijk in een tijd waarin het mobiliteitsbeleid, de ruimtelijke ordening en de socio-economische ontwikkeling van de regio’s fundamentele uitdagingen vormen. De verbinding afschaffen zou Wallonië nog een beetje meer afsnijden van een beslissingscentrum als Parijs en tevens talloze stafleden van Frans-Belgische industriële groepen in de kou laten staan.

Mijnheer de minister, ik zou graag weten wat u denkt van de beslissing van Thalys International.

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De problemen waarmee de Thalysreizigers op de as Wallonië-Parijs gedurende de eerste helft van februari kregen af te rekenen, waren louter toevallig en de teams van de NMBS en van Thalys International – gemeenschappelijk filiaal van de NMBS, de SNCF en Deutsche Bank, die instaan voor de uitbreiding van het Thalysaanbod – stellen alles in het werk om op die dagelijkse verbinding een kwaliteitsservice aan te bieden.

Die verbinding is overigens de meeste stipte van alle Thalysverbindingen: in 2011 reden 91,5% van de treinen op tijd, tegenover een gemiddelde van 87,5% voor het hele Thalysnet.

Met uw vraag werpt u twee problemen op, waarop ik kan antwoorden wat volgt.

Door noodzakelijke wijzigingen in de dienstregeling 2012 voor de Waalse as kon de verkoop van treinkaartjes niet vóór begin november worden geopend. In de richting Luik-Parijs duurt de reis nu negen minuten langer, maar dankzij die nieuwe dienstregeling komen onze medeburgers iets na negen uur in Parijs aan in plaats van om 10 uur; de terugreis in de week duurt niet langer.

Verder vonden de recente afschaffingen van begin februari niet alleen plaats op de Waalse as, maar ook op de Vlaamse as en voor de treinen Parijs-Brussel. De uitzonderlijke weersomstandigheden vereisten inderdaad een intensiever onderhoudsprogramma voor de Thalystreinen: een treinstel dat tegen 300 kilometer per uur door een vrieskou van min

moins 10° C extérieurs, la température ressentie par nos rames roulant à 300 km/h est de moins 30° C, d'où certains problèmes techniques. Ces problèmes ont imposé des réparations spécifiques sur toute une série de rames Thalys, ce qui explique la diminution de l'offre de transport.

Sachez en tout cas que toutes les dispositions ont été prises pour assurer la meilleure information possible aux voyageurs : mise à jour du site internet Thalys, annonces et affiches dans les gares, renseignements par les personnels en gare, envoi de SMS aux clients, renforcement des agents au Service Clientèle de Thalys International.

M. François Bellot (MR). – Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces explications.

Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les actions de recrutement du groupe SNCB» (n° 5-2064)

M. François Bellot (MR). – D'ici à 2020, 55% des 36 000 personnes actuellement employées par le groupe SNCB partiront à la retraite. Pour faire face à ces départs naturels, la SNCB devra recruter 1300 personnes en 2012.

La SNCB-Holding, responsable de la sélection du personnel pour l'ensemble des filiales du groupe, utilise des méthodes originales de recrutement, notamment pour les métiers techniques « en pénurie ». À côté des campagnes de grande échelle ciblées particulièrement sur les nouveaux modes de communication, le système « Refer a friend » ou, dernière en date, la diffusion dans les trains d'annonces invitant les voyageurs à postuler à des emplois de conducteur ou d'accompagnateur, la holding organise des « Job Days ». Ces journées ciblées assurent aux personnes sélectionnées d'être engagées avant la fin de la journée : l'an dernier, le « Job Day » de Schaerbeek a permis l'engagement de 32 personnes en une seule journée.

Monsieur le ministre, pour 2012, différents « Job Days » sont prévus à Anvers, Gand et Malines. Au moment où j'ai rédigé cette question, rien n'était prévu du côté francophone. La SNCB a-t-elle l'intention de programmer des « Job Days » en Wallonie ? Dans l'affirmative, dans quel délai ? Dans la négative, quelles sont les raisons justifiant ce choix ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Au stade actuel, la SNCB-Holding ne prévoit pas d'organiser durant le premier semestre 2012 d'autres « Job Days ».

La SNCB-Holding appréciera en fonction des engagements effectués au cours du premier semestre 2012 s'il y a lieu d'organiser d'autres « Job Days ». Par ailleurs, la période des vacances de juillet et août est peu propice à l'organisation de tels événements.

Les campagnes de recrutement et de communication associées sont ciblées en fonction des besoins spécifiques par la Direction des Ressources humaines.

10 graden rijdt, verliest evenveel warmte als een stilstaande trein bij min 30° C, met alle technische problemen van dien. Om het hoofd te kunnen bieden aan allerlei specifieke problemen met de treinstellen moest het aanbod dus afgeslankt worden.

Alles werd echter in het werk gesteld om de reizigers zo goed mogelijk te informeren: updates van de Thalyswebsite, aankondiging en affichering in de stations, voorlichting door het stationspersoneel, sms'jes aan de klanten, versterking van de klantendienst van Thalys International.

De heer François Bellot (MR). – Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitleg.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de rekruteringsacties van de NMBS-groep» (nr. 5-2064)

De heer François Bellot (MR). – Tegen 2020 zal 55% van het personeel dat nu bij de NMBS-groep werkt met pensioen zijn. Om die natuurlijke afvloeiing op te vangen zal de NMBS 1300 mensen moeten aanwerven in 2012.

De NMBS-Holding, die verantwoordelijk is voor de selectie van het personeel voor al de dochterondernemingen van de groep, maakt gebruik van originele rekruteringsmethodes, met name voor technische knelpuntjobs. Naast gerichte grootschalige campagnes die zich toespitsen op de nieuwe communicatiemiddelen, het Refer a friend-systeem en aankondigingen in de treinen die reizigers uitnodigen om te solliciteren voor de job van treinbestuurder of treinbegeleider, organiseert de Holding ook Job Days. Op die dagen kunnen de geselecteerde personen dezelfde dag nog worden aangeworven: vorig jaar werden op de Job Day in Schaerbeek op één dag 32 mensen aangenomen.

In 2012 zijn verschillende Job Days gepland in Antwerpen, Gent en Mechelen. Op het moment dat ik deze vraag opstelde, was er evenwel niets gepland in het Franstalig landsgedeelte. Is de NMBS van plan om Job Days te organiseren in Wallonië? Zo ja, wanneer? Zo niet, waarom niet?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Momenteel zijn er bij de NMBS-Holding geen plannen om tijdens het eerste semester van 2012 andere Job Days te organiseren.

De NMBS-Holding zal na de aanwervingen die in het eerste semester van 2012 worden gedaan, oordelen of er nog meer Job Days dienen te worden georganiseerd. Het zou trouwens niet erg nuttig zijn om dit tijdens de vakantieperiode, in juli of augustus, te doen.

Met de gerichte gezamenlijke rekruterings- en communicatiecampagnes speelt de Directie Human Resources in op de bestaande specifieke noden.

Pour cette année, il y a un important besoin de recrutement de conducteurs de train néerlandophones, d'où les annonces ciblées, notamment dans les trains. Il est à noter que l'organisation d'examens de sélection de conducteurs de train remporte toujours un franc succès auprès des candidats francophones et ce, même sans grande campagne de communication.

contrario, dans la région d'Arlon, des campagnes plus ciblées encore sont organisées en vue du recrutement d'accompagnateurs de train.

Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «le poids du secteur fret dans l'endettement de la SNCB et la révision de la clé de répartition des investissements» (n° 5-2182)

M. François Bellot (MR). – Ma question traite d'un sujet qui est à nouveau d'actualité.

Depuis de nombreuses années, la SNCB doit faire face à un endettement massif.

Certains choix en matière de gestion posent question et ne sont pas étrangers à la situation : citons notamment le « gouffre ABX », les investissements de prestige dans les gares, les frais de consultance...

La dette est également en partie conjoncturelle ; la crise économique a en effet entraîné un ralentissement important des activités de fret qui a plombé les comptes du groupe. L'absence de reprise dans ce secteur tire les finances de l'entreprise vers le bas.

Aujourd'hui, la recapitalisation du secteur du fret se fait au détriment de l'offre aux voyageurs et donc des missions de service public de la SNCB.

Monsieur le ministre, pourriez-vous m'indiquer le poids que représente le secteur du fret dans l'endettement du groupe en 2011 et l'évolution de celui-ci au cours des quinze dernières années ?

Par ailleurs, le nouveau plan d'investissement est actuellement à l'étude. À cette occasion, la question de l'éventuelle révision de la clé de répartition des investissements entre la Flandre et la Wallonie (60/40) est posée. En effet, cette clé se fonde principalement sur les populations flamande et wallonne sans tenir compte du territoire, plus étendu au sud du pays. Plus de 55% des voies se trouvent en Wallonie, ce qui implique un coût d'entretien au kilomètre nettement plus élevé pour la Wallonie... Certains éléments objectifs essentiels ne sont donc pas pris en compte dans la clé actuelle.

De plus, il n'est pas inutile de rappeler les concessions faites à la Flandre lors de l'élaboration du précédent plan d'investissement. De nombreux investissements ont été « sortis » de la clé au détriment de la Wallonie qui n'a pas obtenu une totale compensation des concessions faites,

Dit jaar dienen er vooral Nederlandstalige treinconducteurs te worden aangeworven, vandaar de gerichte aankondigingen, bijvoorbeeld in de treinen. Wanneer selectieproeven worden gehouden voor Franstalige treinconducteurs doen daar altijd veel kandidaten aan mee, ook als daar geen grote communicatiecampagne voor wordt gevoerd.

In de streek van Aarlen zullen er evenwel gerichte campagnes worden gevoerd voor de aanwerving van treinbegeleiders.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het aandeel van de goederensector in de schuldenlast van de NMBS en de herziening van de verdeelsleutel voor de investeringen» (nr. 5-2182)

De heer François Bellot (MR). – Mijn vraag gaat over een onderwerp dat opnieuw actueel is.

De NMBS wordt al jaren geconfronteerd met een enorme schuldenlast.

Sommige beleidskeuzes roepen vragen op en hangen samen met die situatie. Denk maar aan het geldverslindende ABX, de prestige-investeringen in de stations, de consultancykosten ...

De schuld is voor een deel conjunctureel. De economische crisis veroorzaakt immers een belangrijke vertraging in de vrachtactiviteiten, wat de rekeningen van de groep heeft verzwaard. Het uitblijven van een heropleving in die sector is nadelig voor de financiën van de onderneming.

De herkapitalisatie van de vrachtsector gaat ten koste van het reizigersaanbod en dus van de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS.

Welk aandeel had de vrachtsector in de schuldenlast van de groep in 2011 en hoe is dat aandeel de voorbije vijftien jaar geëvolueerd?

Daarnaast wordt het nieuwe investeringsplan momenteel onderzocht. Naar aanleiding daarvan rijst de vraag naar een eventuele herziening van de verdeelsleutel voor de investeringen tussen Vlaanderen en Wallonië. Die sleutel is in de eerste plaats gebaseerd op de bevolking in Vlaanderen en Wallonië, zonder rekening te houden met het grondgebied, dat uitgestrekter is in het zuiden van het land. Meer dan 55% van de sporen bevindt zich in Wallonië, wat betekent dat het aantal kilometers te onderhouden spoor aanzienlijk hoger is in Wallonië. In de huidige verdeelsleutel wordt dus geen rekening gehouden met sommige objectieve essentiële elementen.

Bovendien mogen we de toegevingen aan Vlaanderen bij de opmaak van het vorige investeringsplan niet vergeten. Veel investeringen werden uit de verdeelsleutel gehaald ten koste van Wallonië, dat geen volledige compensatie heeft gekregen voor de gedane toegevingen, in het bijzonder in het kader van de werken voor de verbinding met de luchthaven

notamment dans le cadre des travaux de la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National et des parties des lignes Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Ottignies à réaliser en Région flamande.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si une révision de la clé de répartition des investissements entre la Flandre et la Wallonie est envisagée ? Si oui, dans quel sens ira cette révision ? Comment comptez-vous prendre en considération les différents éléments soulignés, notamment les investissements réalisés « hors clé de répartition » sur le territoire flamand ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Le groupe SNCB m'indique que de 1996 à 2011, la dette du groupe SNCB (SNCB-Holding et SNCB) relative au secteur d'activité marchandises a progressé de 1 770 676 458,88 euros.

Suivant l'accord de coopération entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, qui a été adopté en juillet 2001, le financement des investissements est assuré selon la clé de répartition de 60% pour la Région flamande et de 40% pour la Région wallonne, à l'exception des investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et des investissements en matériel roulant.

Cette clé est à respecter pour chaque année civile entre 2001 et 2012.

Un nouveau plan d'investissement pour la période 2013-2025 est en préparation. Il devra, selon l'accord de gouvernement, respecter la clé de répartition 60/40. Les négociations sur ce plan d'investissement sont en cours et nous devons, avant la fin de cette année, conclure un nouvel accord de coopération pour cette période qui consacrera cette clé tant sur le principe que pour l'ensemble des investissements prévus dans le plan.

M. François Bellot (MR). – Vous n'apportez pas de réponse à ma question sur la compensation des concessions faites dans le plan d'investissement 2001-2012 : certains investissements ont été réalisés à charge de l'enveloppe globale, hors clé de répartition, sur le territoire flamand.

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Je vous ai répondu que sont déduits de la clé de répartition l'achat de matériel roulant et les investissements réalisés dans la Région de Bruxelles-Capitale. Pour le reste, la clé de répartition s'applique. Je ne peux répondre à votre assertion que sur la base des informations que m'a communiquées le groupe SNCB et qui ne confirment pas vos propos.

Vous pouvez bien sûr toujours organiser une audition des responsables de la SNCB à ce sujet.

M. François Bellot (MR). – Je vous présenterai les pièces qui démontrent que l'on a opéré, hors clé de répartition, un glissement de certains investissements dits « nationaux » vers le territoire flamand. S'il existe un accord politique sur une

Brussel-Nationaal en van delen van de lijnen Brussel-Nijvel en Brussel-Ottignies, die in het Vlaamse Gewest moeten worden uitgevoerd.

Wordt een herziening van de verdeelsleutel van de investeringen tussen Vlaanderen en Wallonië overwogen? Zo ja, in welke zin zal de verdeelsleutel worden herzien? Hoe denkt de minister de verschillende elementen, in het bijzonder de investeringen die 'buiten de verdeelsleutel' op Vlaams grondgebied gebeurd zijn, in rekening te brengen?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De NMBS-groep deelt me mee dat de schuld van de NMBS-groep (NMBS-Holding en NMBS) met betrekking tot de goederenactiviteit tussen 1996 en 2011 is aangegroeid tot 1 770 676 458,88 euro.

Volgens het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS, dat in juli 2001 werd goedgekeurd, wordt de financiering van de investeringen verzekerd volgens de verdeelsleutel 60% voor het Vlaams Gewest en 40% voor het Waals Gewest, met uitzondering van de investeringen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de investeringen in het rollend materieel.

Die verdeelsleutel moet elk kalenderjaar tussen 2001 en 2012 worden nageleefd.

Een nieuw investeringsplan voor de periode 2013-2025 wordt momenteel voorbereid. Daarbij moet, in overeenstemming met het regeerakkoord, de verdeelsleutel 60/40 in acht worden genomen. De onderhandelingen over het investeringsplan zijn aan de gang en voor eind dit jaar zou een nieuw samenwerkingsakkoord voor die periode moeten worden gesloten. Daarin zal die verdeelsleutel worden behouden, zowel wat het principe betreft als voor alle investeringen die in het plan worden opgenomen.

De heer François Bellot (MR). – Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de compensatie van de toegevingen die in het investeringsplan 2001-2012 zijn gedaan: sommige investeringen op Vlaams grondgebied werden gedaan ten laste van het globale budget, buiten de verdeelsleutel.

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Ik heb geantwoord dat het rollend materieel en de investeringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest buiten de verdeelsleutel gebeuren. Voor het overige wordt de verdeelsleutel toegepast. Ik kan alleen maar antwoorden op basis van de informatie die me door de NMBS-Groep werd meegedeeld. Die informatie bevestigt uw uitspraken niet.

U kunt natuurlijk altijd een hoorzitting over dit onderwerp met de verantwoordelijken van de NMBS organiseren.

De heer François Bellot (MR). – Ik zal de minister de stukken bezorgen die aantonen dat er zogenaamde 'nationale' investeringen buiten de verdeelsleutel zijn afgeleid naar Vlaams grondgebied. Als er een politiek akkoord is over de

clé de répartition de 60/40, je m’y sou mets mais je tiens alors à ce que les investissements soient clairement et correctement imputés et réalisés conformément à l’accord, ni plus ni moins.

Demande d’explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les cadres linguistiques à la SNCB» (n° 5-2183)

M. François Bellot (MR). – En vertu de l’article 36, paragraphe premier, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, les entreprises publiques autonomes, ainsi que leurs filiales qu’elles associent à la mise en œuvre de leurs tâches de service public et dans lesquelles la participation des autorités publiques dépasse 50%, sont soumises aux dispositions des lois sur l’emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966.

À ce titre, les sociétés du groupe SNCB sont tenues de disposer d’un cadre linguistique valable sans lequel elles ne peuvent légalement fonctionner. En effet, les lois linguistiques étant d’ordre public, le service en défaut ne peut en principe nommer ou accorder de promotion à son personnel sous peine de voir ces actes cassés par le Conseil d’État sur requête de toute personne intéressée.

Monsieur le ministre, les sociétés du groupe SNCB disposent-elles toutes d’un cadre linguistique valable, approuvé et d’application ? Dans la négative, quelles sont les raisons justifiant cette violation des lois linguistiques ? Envisagez-vous des mesures spécifiques à ce sujet ? Pourriez-vous nous communiquer la répartition actuelle des emplois, par degré de hiérarchie aux niveaux N-1, N-2 et N-3 (N étant l’administrateur délégué), entre le cadre linguistique francophone et le cadre linguistique néerlandophone pour la SNCB, Infrabel, et la SNCB-Holding ? Qu’en est-il des cadres linguistiques dans les autres entreprises publiques ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Le groupe SNCB ne dispose pas actuellement de cadres linguistiques. L’arrêté royal du 1^{er} décembre 1993 fixant les cadres linguistiques de l’Administration centrale de la Société nationale des chemins de fer belges a été annulé par le Conseil d’État, à la suite d’un recours du ‘Verbond van het Vlaams Overheidspersoneel’ (VVO), par l’arrêt du 15 mars 1999. Il n’a pas été établi de nouveau cadre linguistique par la suite.

Afin de permettre concrètement la fixation de cadres linguistiques au sein du groupe SNCB – ce qui n’est assurément pas évident depuis la scission de l’ex-SNCB en trois sociétés avec effet au 1^{er} janvier 2005 –, la SNCB-Holding a proposé une procédure simplifiée aux différents ministres en charge des entreprises publiques. Cette procédure simplifiée s’est inspirée de l’avis n° 29 291 du 22 juin 2004 de la Commission permanente de Contrôle linguistique qui plaide, pour certaines entreprises publiques économiques, en faveur de l’élaboration d’un règlement

verdeelsleutel 60/40 zal ik me daarbij neerleggen, maar ik dan sta ik erop dat de investeringen duidelijk en correct worden aangerekend en worden uitgevoerd in overeenstemming met het akkoord, niet meer en niet minder.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de taalkaders bij de NMBS» (nr. 5-2183)

De heer François Bellot (MR). – Krachtens artikel 36, §1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, zijn de autonome overheidsbedrijven, alsmede hun dochterondernemingen die zij betrekken bij de uitvoering van hun taken van openbare dienst en waarin het belang van de overheid in het kapitaal meer dan 50% bedraagt, onderworpen aan de bepalingen van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966.

De bedrijven van de NMBS-Groep moeten dus over een geldig taalkader beschikken om wettig te kunnen functioneren. De taalwetten zijn immers van openbare orde en indien een overheidsbedrijf daaraan niet voldoet, dreigen benoemingen of promoties van personeel op verzoek van elke belanghebbende te worden vernietigd door de Raad van State.

Beschikken alle bedrijven van de NMBS-Groep over een geldig, goedgekeurd en operationeel taalkader? Zo niet, waarom worden de taalwetten niet nageleefd? Overweegt u in dit verband specifieke maatregelen? Wat is, per hiërarchisch niveau, voor de niveaus N-1, N-2 en N-3 – N is de administrateur-generaal –, de verdeling tussen het Nederlandstalig taalkader en het Franstalig taalkader bij de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding? Hoe zit het met de taalkaders in de andere overheidsbedrijven?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De NMBS-Groep beschikt momenteel niet over taalkaders. Het koninklijk besluit van 1 december 1993 tot vaststelling van de taalkaders van het hoofdbestuur van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd vernietigd door een arrest van de Raad van State, afdeling administratie van 15 maart 1999, na een rechtsmiddel ingediend door het Verbond van het Vlaams Overheidspersoneel (VVO). Er werd vervolgens geen nieuw taalkader opgesteld.

Om de vaststelling van taalkaders bij de NMBS-groep mogelijk te maken, wat niet zo gemakkelijk is sedert de splitsing op 1 januari 2005 van de NMBS in drie componenten, heeft de NMBS-Holding een vereenvoudigde procedure voorgesteld aan de opeenvolgende ministers van overheidsbedrijven. Deze vereenvoudigde procedure is gebaseerd op advies nr. 29 291 van 22 juni 2004 van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht dat voor sommige economische overheidsbedrijven een minimaal taalreglement aanbeveelt

linguistique minimum qui soit plus précis et mieux adapté aux conditions d'exploitation dans lesquelles ces entreprises fonctionnent.

Pour répondre à vos demandes de chiffres, je dispose d'un tableau reprenant le personnel employé à l'administration centrale du groupe SNCB au 1^{er} mars 2012. Celui-ci pourrait présenter certains déséquilibres dus aux vacances d'emplois. Ce tableau comporte les chiffres en fonction des degrés linguistiques de la hiérarchie, car le respect de la répartition des cadres linguistiques est déterminé en fonction de ces degrés.

M. François Bellot (MR). – Je vous remercie, monsieur le ministre. J'examinerai vos documents.

Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «le projet de réorganisation des gestions régionales Infrabel» (n° 5-2297)

M. François Bellot (MR). – Il me revient qu'Infrabel envisage une réorganisation de gestion régionale en cinq réseaux sur le territoire belge dont deux du côté wallon.

Pour rappel, le réseau « Infrastructures » est actuellement réparti sur cinq zones pour la Wallonie.

Le but, selon le responsable d'Infrabel, est de renforcer la sécurité et la ponctualité.

Les personnels des gestions régionales Infrabel réseau rejoindront les aires de Liège et de Charleroi. Ainsi, les GRI de Namur et d'Arlon seront rassemblées à Liège tandis que les GRI de Charleroi et de Mons se retrouveront à Charleroi.

Selon les informations qui m'ont été communiquées, 45 agents namurois et 32 Arlonais devraient rejoindre Liège pour exercer les fonctions qu'ils assuraient jusque-là à Namur et à Arlon.

Le regroupement de tout le réseau sur un faible nombre de cabines peut paraître intéressant aux yeux des managers de la SNCB, mais les opérateurs qui se trouveront parfois à plus de 100 km de l'endroit où ils manœuvrent un aiguillage auront-ils une connaissance précise du réseau ?

Qu'en sera-t-il du déplacement des agents appelés ? Pour les Arlonais, le trajet Arlon-Liège sur un réseau ferré qui, dans cette partie, est particulièrement confronté à un manque de ponctualité, représentera quotidiennement de nombreuses heures de déplacement.

À terme, ce sont à nouveau des emplois publics qui vont disparaître des zones concernées, particulièrement issues des zones rurales des provinces de Namur et du Luxembourg. La stratégie de regroupement dans les grands sites urbains entraîne donc une réduction de l'offre d'emplois publics dans les zones rurales un peu plus éloignées.

Quelles conclusions tirez-vous d'un tel projet, eu égard à la politique de gestion des ressources humaines et d'un égal accès des citoyens de l'ensemble du territoire à des emplois

dat duidelijker en beter aangepast is aan de exploitatievoorwaarden die kenmerkend zijn voor die bedrijven.

Wat de cijfergegevens betreft, bezorg ik u een tabel met cijfers over het personeel dat op 1 maart is tewerkgesteld bij het hoofdbestuur van de NMBS. Vacante betrekkingen kunnen enkele onevenwichten tot gevolg hebben. Deze tabel geeft cijfers weer van de taalrollen van de hiërarchische graden, want de verdeling van de taalkaders hangt van die graden af.

De heer François Bellot (MR). – Ik dank u. Ik zal dit document aandachtig bekijken.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het reorganisatieproject van de gewestelijke beheren Infrabel» (nr. 5-2297)

De heer François Bellot (MR). – Ik heb vernomen dat Infrabel een reorganisatie overweegt van het gewestelijk beheer in vijf netwerken op het Belgisch grondgebied, waarvan twee in Wallonië.

Het netwerk Infrastructuur is thans over vijf zones verdeeld voor Wallonië.

Volgens de leidinggevend ambtenaar van Infrabel is het de bedoeling de veiligheid en de stiptheid te verbeteren.

De personeelsleden van de gewestelijke beheren Infrabel Net worden overgeplaatst naar de werkplaatsen in Luik en Charleroi. De gewestelijke beheren Infrabel van Namen en Aarlen worden dus samengebracht in Luik en de gewestelijke beheren Infrabel van Charleroi en Aarlen worden ondergebracht in Charleroi.

Volgens de informatie waarover ik beschik, zouden 45 personeelsleden uit Namen en 32 uit Aarlen naar Luik moeten gaan om de functies uit te oefenen die ze tot dusver in Namen en in Aarlen uitoefenden.

De hergroepering van heel het netwerk in een klein aantal seinhuizen kan interessant lijken voor de managers van de NMBS, maar zullen de operatoren, die zich soms op meer dan 100 km van de plaats bevinden waar ze een wissel moeten bedienen, het netwerk wel voldoende kennen?

De personeelsleden van Aarlen zullen elke dag verschillende uren onderweg zijn omdat het treinverkeer op het traject Aarlen-Luik niet erg stipt is.

Op termijn zullen opnieuw overheidsbanen verdwijnen in de betrokken zones, vooral in de landelijke zones in Namen en Luxemburg. Door een hergroepering in de grote stedelijke werkplaatsen zullen in de meer afgelegen landelijke gebieden minder overheidsbetrekkingen worden aangeboden.

Welke gevolgen trekt u uit een dergelijk project, gelet op het humanresourcesbeleid en de gelijke toegang van burgers tot

publics ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Pour ce qui concerne la connaissance du réseau par le personnel des cabines, il faut préciser que l'évolution de la concentration des cabines entre 2005 et l'horizon 2020 est combinée à la mise à disposition progressive d'outils modernes de gestion du trafic permettant une assistance efficace à la desserte.

Dans ce cadre, il est à noter que sur des réseaux voisins et comparables, les zones d'action des postes de commande présentent des distances bien souvent nettement plus importantes.

De plus, pour faire face aux particularités de la province du Luxembourg, des permanences d'interventions rapides, avec un personnel ayant une très bonne connaissance des installations, seront maintenues localement dans la région d'Arlon. Celles-ci permettront un relais efficace entre le terrain et le poste de commande centralisé.

Le nombre de transferts vers Liège d'agents actuellement en place dans les GRI-R Arlon et Namur sera fortement limité par rapport aux chiffres mentionnés dans votre question. Pour la région d'Arlon, par exemple, une dizaine d'agents au maximum seraient concernés.

Les déplacements de ce personnel seront bien entendu organisés dans le strict respect de la réglementation des Ressources humaines du groupe SNCB relative aux indemnités de réaffectation et à la limitation du temps d'absence du domicile.

Quant à l'impact de la réorganisation sur l'emploi, il apparaît que ce projet couvre l'ensemble du réseau, aussi bien pour ce qui concerne la concentration des cabines que le regroupement des treize régions en cinq aires. Il est rendu possible et nécessaire par les évolutions technologiques qui permettront d'offrir un service de qualité à un moindre coût d'exploitation.

M. François Bellot (MR). – Je ne suis pas tout à fait convaincu de la pertinence des choix opérés sur le plan technologique, surtout au vu de certains incidents qui se sont produits sur les voies.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la Haute Représentation belge pour la politique spatiale» (n° 5-2341)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *En tant que membre du groupe de travail Espace, j'aimerais savoir qui confie des missions au Haut Représentant pour les questions de politique spatiale et connaître le contenu de ces missions.*

Quelle est la fréquence des concertations organisées avec vous, monsieur le ministre, ou avec vos services ?

Comment le travail est-il évalué ? Un rapport doit-il être

alle verheidsbetrekkingen?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Wat de kennis van het personeel van de seinhuizen betreft, wijs ik erop dat de concentratie van de seinhuizen tussen 2005 en 2020, gepaard gaat met een geleidelijke invoering van moderne verkeersbeveiligingssystemen zodat efficiënt hulp kan worden geboden op de stopplaatsen.*

Op vergelijkbare netwerken in de buurlanden is het actieterrein van de seinhuizen vaak veel groter.

Om in te spelen op het bijzondere karakter van de provincie Luxemburg zullen in de regio Aarlen lokaal snelle interventieteams worden behouden met personeelsleden die de apparatuur goed kennen. Zij kunnen de schakel vormen tussen het terrein en het gecentraliseerde seinhuis.

Er zullen veel minder personeelsleden die thans in dienst zijn bij de GRI-R Aarlen en Namen naar Luik worden overgeplaatst dan het aantal dat u in uw vraag vermeldt. Zo zouden in de regio Aarlen slechts een tiental personeelsleden worden overgeplaatst.

Bij de overplaatsing zal uiteraard de reglementering van de human resources van de NMBS Groep inzake reffectatievergoedingen, en de beperking van de tijd dat ze van huis zijn, strikt worden nageleefd.

Zowel de concentratie van de seinhuizen, als de hergroepering van de dertien regio's in vijf werkplaatsen, zal op het gehele netwerk gevolgen hebben voor de werkgelegenheid. Dit project is noodzakelijk en is ook mogelijk dankzij de technologische evolutie, waardoor een kwalitatief betere dienst kan worden verleend met minder exploitatiekosten.

De heer François Bellot (MR). – *Ik ben niet helemaal overtuigd van de gegrondheid van de keuzes die op technologisch vlak werden gemaakt, vooral gelet op een aantal incidenten op het spoor.*

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de Belgische Hoge Vertegenwoordiging voor het ruimtevaartbeleid» (nr. 5-2341)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Als lid van de werkgroep Ruimtevaart had ik graag vernomen van wie de Hoge Vertegenwoordiger voor de vraagstukken inzake ruimtevaartbeleid opdrachten ontvangt en wat die opdrachten inhouden.

Hoe vaak vindt er overleg plaats met u als minister, of met uw diensten?

régulièrement présenté ? Je n'ai trouvé aucun rapport annuel ?

Par ailleurs, l'article 5 de l'arrêté royal du 8 avril 2003 portant désignation d'un Haut Représentant pour les questions de politique spatiale, publié publiée au Moniteur belge du 28 avril 2003, indique entre autres que : « En accord avec le Ministre, le Haut Représentant peut recevoir des missions de la part d'un autre Ministre, notamment le Ministre des Affaires étrangères, pour autant qu'elles aient trait aux matières dont il a la charge. »

Combien de fois l'article 5 a-t-il déjà été appliqué depuis lors ? De quelles missions s'agissait-il précisément, et qui les a données ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Le contenu et les modalités de la mission sont définis par l'arrêté royal du 8 avril 2003.*

Le ministre chargé de la politique scientifique et le Haut Représentant pour les questions de politique spatiale doivent se rencontrer régulièrement et chaque fois que les circonstances l'exigent, ce qui permet au ministre de déterminer les lignes directrices de la stratégie spatiale de la Belgique et au Haut Représentant de les communiquer et de les défendre auprès des partenaires belges et étrangers.

Il ressort très clairement des tâches confiées au Haut Représentant que celui-ci et le ministre, chacun en ce qui le concerne, sont conscients de la nécessité d'une action coordonnée. Il s'agit de défendre les intérêts belges dans les institutions européennes et internationales qui s'occupent de politique spatiale, en particulier l'Agence spatiale européenne et l'Union européenne ; de recueillir les avis des milieux scientifiques et industriels impliqués dans la recherche aéronautique ou ses applications ainsi que des administrations utilisatrices de l'outil spatial et des informations qu'il génère ; de m'assister, en ma qualité de ministre de la Politique scientifique, pour toutes les questions spatiales ; de me représenter au Conseil de l'Agence spatiale européenne et à l'organe directeur des organisations intergouvernementales ou internationales compétentes en matière de recherche ou d'applications spatiales, conduisant la délégation belge dans ces enceintes ; en accord avec le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Union européenne, de coordonner, dans les matières relevant de ses attributions, l'action des membres de ladite représentation.

L'arrêté royal du 8 avril 2003, précité, ne prévoit pas de système d'évaluation au sens strict. Comme le Haut Représentant est placé en dehors de la hiérarchie administrative et rapporte directement au ministre, l'informe des conclusions des réunions auxquelles il participe et des contacts qu'il noue, et le représente à sa demande, je peux évaluer en continu ses activités.

Ledit arrêté royal du 8 avril 2003 ne prévoit pas de rapport annuel spécifique de la part du Haut Représentant. Il est néanmoins chargé de m'assister dans toutes les questions spatiales et de me faire régulièrement rapport, tâche dont il

Hoe wordt het geleverde werk geëvalueerd?

Moet er regelmatig verslag worden uitgebracht? Ik kon geen jaarverslag vinden.

Voorts heb ik nog een meer specifieke vraag.

Artikel 5 van het koninklijk besluit van 8 april 2003 tot aanwijzing van een Hoge Vertegenwoordiger voor de vraagstukken inzake ruimtevaartbeleid, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 28 april 2003, vermeldt onder andere het volgende: 'In akkoord met de Minister, kan de Hoge Vertegenwoordiger opdrachten ontvangen van een andere Minister, onder meer de Minister van Buitenlandse Zaken, voor zover die betrekking hebben op de aangelegenheden waarmee hij belast is.'

Hoe vaak is artikel 5 sindsdien al van toepassing geweest? Over welke opdrachten ging het dan specifiek en door wie werden ze gegeven?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De inhoud en de regels voor de uitoefening van de opdracht zijn nauwkeurig vastgelegd in het koninklijk besluit van 8 april 2003.

De minister die bevoegd is voor het wetenschapsbeleid en de Hoge Vertegenwoordiger voor de vraagstukken inzake ruimtevaartbeleid zijn verplicht op geregelde tijdstippen en als de omstandigheden het vereisen contacten te hebben, om de minister in staat te stellen de krachtlijnen vast te leggen van de Belgische ruimtevaartstrategie en de Hoge Vertegenwoordiger de kans te geven ze mee te delen en te verdedigen bij de Belgische en buitenlandse partners.

Uit de taken van de Hoge Vertegenwoordiger blijkt hoe de minister en de Hoge Vertegenwoordiger ieder op hun gebied overduidelijk de noodzaak inzien van een perfect gecoördineerd optreden: het verdedigen van de Belgische belangen in de internationale en Europese instellingen die zich bezighouden met vraagstukken inzake ruimtevaartbeleid, in het bijzonder de Europese Ruimtevaartorganisatie en de Europese Unie; de adviezen inwinnen van de wetenschappelijke en industriële kringen die bij het ruimtevaartonderzoek of de ruimtevaarttoepassingen zijn betrokken, alsook van de overheidsbesturen die gebruik maken van het ruimtevaartinstrument en van de informatie die het voortbrengt; mij als minister van Wetenschapsbeleid bijstaan bij alle vraagstukken inzake ruimtevaart; mij vertegenwoordigen in de Raad van de Europese Ruimtevaartorganisatie en in het leidinggevende orgaan van de intergouvernementele of internationale organisaties die bevoegd zijn inzake ruimtevaartonderzoek en -toepassingen, waar de Hoge Vertegenwoordiger de Belgische delegatie leidt; in overeenstemming met de Permanente Vertegenwoordiger van België bij de Europese Unie de activiteiten coördineren van de leden van de genoemde vertegenwoordiging in de aangelegenheden waarvoor hij bevoegd is.

In het voornoemde koninklijk besluit van 8 april 2003 is stricto sensu niet voorzien in een evaluatiesysteem. Daar de Hoge Vertegenwoordiger buiten de administratieve hiërarchie is geplaatst en rechtstreeks aan de minister rapporteert, hem verslag uitbrengt over de besluiten van de vergaderingen

s'acquitte.

Le Haut Représentant n'a pas reçu de mission particulière d'un ministre autre que celui compétent pour la politique spatiale.

En 2009, le Conseil des ministres l'a chargé, sur la proposition des ministres chargés de la mobilité et de la politique scientifique, de présider le groupe de coordination interministériel pour Galileo. Ce groupe, réunissant des représentants des administrations et des cabinets ministériels concernés, doit préparer la défense des intérêts belges dans le développement et l'exploitation du système européen de navigation par satellites et coordonner à l'échelon belge sa mise en œuvre. Ce groupe vient de transmettre à mon collègue secrétaire d'État à la Mobilité et à moi-même un rapport d'activités que nous présenterons prochainement au gouvernement.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *En fait, je voulais surtout savoir ce que le Haut Représentant a déjà réalisé.*

L'arrêté royal n'impose pas la rédaction d'un rapport au Haut Représentant. Que fait-il en réalité dans le domaine essentiel de la politique spatiale ? Je ne trouve aucune information à ce sujet. Vu l'intérêt que je porte à ce secteur, j'espérais apprendre que toutes les possibilités sont exploitées à fond. Le ministre n'a pas réussi à dissiper mes doutes. La version française du site web du Haut Représentant n'a plus été actualisée depuis 2010 et la version néerlandaise est plus ancienne encore.

Je reviendrai sur le sujet.

(La séance est levée à 10 h 50.)

waaraan hij deelneemt en over de contacten die hij legt, en hem vertegenwoordigt op zijn verzoek, kan ik zijn activiteiten continu evalueren.

In het voornoemde koninklijk besluit van 8 april 2003 is ook niet voorzien in een specifiek jaarverslag vanwege de Hoge Vertegenwoordiger. Hij heeft wel de taak mij bij te staan bij alle ruimtevaartvraagstukken en mij geregeld verslag uit te brengen, wat hij ook doet.

De Hoge Vertegenwoordiger heeft geen specifieke opdracht gekregen van een andere minister dan degene die bevoegd is voor het ruimtevaartbeleid.

In 2009 heeft de Ministerraad hem op voorstel van de ministers bevoegd voor de mobiliteit en voor het wetenschapsbeleid gelast de interministeriële coördinatiegroep voor GALILEO voor te zitten. Die groep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken administraties en ministeriële kabinetten en is belast met de voorbereiding van de verdediging van de Belgische belangen bij de ontwikkeling en de exploitatie van het Europese satellietnavigatiesysteem en met de coördinatie van de uitvoering ervan op Belgisch vlak. Die groep heeft mij en mijn collega, de staatssecretaris voor Mobiliteit, zopas een activiteitenverslag ter hand gesteld dat wij binnenkort aan de regering zullen voorleggen.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Eigenlijk wou ik vooral weten wat de Hoge Vertegenwoordiger al effectief heeft gerealiseerd.

Het koninklijk besluit voorziet niet in een verslag vanwege de Hoge Vertegenwoordiger. Wat doet hij eigenlijk voor het zeer belangrijke domein van de ruimtevaart? Ik vind daarover geen enkele informatie. Vanwege mijn bezorgdheid voor de sector had ik graag vernomen dat alle mogelijkheden ten gronde worden benut. De minister is er niet in geslaagd mijn twijfel dienaangaande weg te nemen. De Franse versie van de website van de Hoge Vertegenwoordiger is sedert maart 2010 niet meer geüpdatet. De Nederlandstalige versie is zelfs nog ouder.

Ik zal dit onderwerp opnieuw ter sprake brengen want ik weet enkel wat de Hoge Vertegenwoordiger verondersteld wordt te doen, maar niet wat hij echt doet.

(De vergadering wordt gesloten om 10.50 uur.)