

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2011-2012



5-124COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 15 février 2012

Séance du matin

Annales

Handelingen

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

Woensdag 15 februari 2012

Ochtendvergadering

5-124COM

Belgische Senaat
Gewone Zitting 2011-2012

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**Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les suicides sur les voies ferrées de la SNCB» (n° 5-1830)5</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les problèmes d'évacuation des usagers du rail» (n° 5-1793)6</p> <p>Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'offre ferroviaire du week-end» (n° 5-1822)8</p> <p>Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'électrification de la voie ferrée Herentals-Mol» (n° 5-1823)10</p> <p>Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les agressions à l'encontre du personnel ferroviaire» (n° 5-1824)12</p> <p>Demande d'explications de M. Patrick De Groote au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la suppression des passages à niveau» (n° 5-1828)13</p> <p>Demande d'explications de M. Richard Miller au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les ratés de la politique culturelle fédérale» (n° 5-1829)15</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la décision de la Commission européenne imposant à bpost le remboursement de 415 millions d'euros d'aides d'État» (n° 5-1834)17</p> <p>Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'impact de la modification des horaires de la SNCB» (n° 5-1841)19</p> <p>Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les retards chroniques des trains à destination du Luxembourg» (n° 5-1857)19</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la politique de sponsoring de Belgacom» (n° 5-1846).....23</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de zelfmoorden op de spoorlijnen van de NMBS» (nr. 5-1830)..... 5</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de evacuatieproblemen van treinreizigers» (nr. 5-1793)..... 6</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de spoorbediening tijdens het weekend» (nr. 5-1822) 8</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de elektrificatie van de spoorlijn Herentals-Mol» (nr. 5-1823) 10</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de agressie tegenover treinspersoneel» (nr. 5-1824) 12</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het wegwerken van spoorwegovergangen» (nr. 5-1828) 13</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Richard Miller aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de strubbelingen van het federale cultuurbeleid» (nr. 5-1829) 15</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de beslissing van de Europese Commissie dat bpost 415 miljoen euro staatssteun moet terugstorten» (nr. 5-1834) 17</p> <p>Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de impact van de nieuwe uurregeling van de NMBS» (nr. 5-1841) 19</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de aanhoudende vertragingen van de treinen naar Luxemburg» (nr. 5-1857)..... 19</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het sponsoringsbeleid van Belgacom» (nr. 5-1846)..... 23</p>
---	--

Demande d'explications de M. Patrick De Grootte au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les budgets d'investissements de la SNCB» (n° 5-1849)26

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Grootte aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de investeringsbudgetten van de NMBS» (nr. 5-1849)..... 26

Présidence de M. Ludo Sannen*(La séance est ouverte à 11 h 20.)***Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur « les suicides sur les voies ferrées de la SNCB » (n° 5-1830)**

M. François Bellot (MR). – Monsieur le ministre, les informations que nous recevons, tant de la presse que des zones de police locale, font état d'une recrudescence de suicides sur le domaine de la SNCB et des voies de chemin de fer gérées par Infrabel.

Outre les drames humains pour les victimes et leurs proches, cette situation est préoccupante au vu de l'impact que cela représente sur les activités de la SNCB. Des suppressions de trains ou des retards importants sont d'ailleurs régulièrement imputés à la SNCB alors que ce sont des éléments externes tels que ceux-là qui en sont la cause.

Il y a quelques mois, j'avais interrogé votre prédécesseur pour savoir quelles mesures la SNCB et Infrabel comptaient mettre en œuvre pour tenter de juguler, voire de diminuer le nombre de tentatives de suicide sur les voies.

Les pays nord-américains, constatant une croissance significative du nombre de suicides sur les voies de chemin de fer, avaient décidé de lancer une vaste campagne de sensibilisation au cours de l'année 2007 et au début de l'année 2008 avec des résultats apparemment satisfaisants, qui évoluent encore aujourd'hui dans le bon sens.

Le groupe SNCB compte-t-il s'inspirer de ce modèle canadien pour lancer une campagne de prévention comparable ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Le plan d'action relatif aux suicides est d'ores et déjà prévu par l'article 18 du contrat de gestion entre l'État et Infrabel.

Infrabel a répertorié les endroits où il y a plus de tentatives de suicide qu'ailleurs et identifié les travaux qui pourraient être réalisés pour diminuer leur nombre, parfois en plaçant simplement une barrière au-dessus d'un pont de manière à rendre l'accès beaucoup plus difficile.

Des concertations avec les autorités locales, les hôpitaux psychiatriques, des institutions telles que le Centre de prévention des suicides et le *Centrum ter preventie van zelfdoding*, des groupes de travail de la KUL et la *Gezondheidsconferentie suïcidepreventie* sont en cours pour analyser le phénomène et sensibiliser le secteur.

Par ailleurs, depuis le mois de mars 2011, Télé-Accueil, Telefonhilfe et Tele-Onthaal apposent des affiches dans un certain nombre de gares pour une période d'un an, à titre expérimental.

Infrabel communique de la manière la plus neutre possible sur ce sujet très sensible et suit les articles relatifs à cette

Voorzitter: de heer Ludo Sannen*(De vergadering wordt geopend om 11.20 uur.)***Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over « de zelfmoorden op de spoorlijnen van de NMBS » (nr. 5-1830)**

De heer François Bellot (MR). – Uit informatie zowel van de pers als van de lokale politiezones vernemen we dat er een toenemend aantal zelfmoorden gebeuren op het domein van de NMBS en op de spoorlijnen die beheerd worden door Infrabel.

Het gaat telkens om een menselijk drama voor de slachtoffers en hun nabestaanden, maar ook de impact op de activiteiten van de NMBS is zorgwekkend. Vaak worden afgeschafte treinen of grote vertragingen trouwens toegeschreven aan de NMBS terwijl net dit soort externe gebeurtenissen de oorzaak zijn.

Enkele maanden geleden heb ik uw voorganger ondervraagd over de maatregelen die de NMBS en Infrabel van plan waren te treffen om het aantal zelfmoordpogingen op de sporen onder controle te krijgen of te doen verminderen.

In Noord-Amerika, waar men een aanzienlijke stijging van het aantal zelfmoorden op de spoorlijnen vaststelde, werd beslist om een grote sensibiliseringscampagne te lanceren in 2007 en begin 2008 die blijkbaar tot goede resultaten heeft geleid en ook nu nog gunstig nawerkt.

Zal de NMBS-groep zich laten inspireren door dit Canadese model om een gelijkaardige preventiecampagne op te zetten?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Het actieplan met betrekking tot zelfdodingen is nu al ingeschreven in artikel 18 van het beheerscontract met Infrabel.*

Infrabel heeft een lijst opgesteld van de plaatsen waar meer zelfmoordpogingen gebeuren en van de werken die dit zouden kunnen verhinderen, bijvoorbeeld door een afsluiting te plaatsen boven een brug, zodat de toegang bemoeilijkt wordt.

Er is overleg met de lokale autoriteiten, psychiatrische ziekenhuizen, instellingen als het Centre de prévention des suicides en het Centrum ter preventie van zelfdoding, werkgroepen van de KUL en de Gezondheidsconferentie suïcidepreventie om het fenomeen te analyseren en de sector te sensibiliseren.

Sedert de maand maart 2011 hangen Télé-Accueil, Telefonhilfe en Tele-Onthaal gedurende een jaar affiches op in een aantal stations als experiment.

Infrabel communiceert zo neutraal als mogelijk over dit delicate onderwerp en volgt de artikelen hierover met het oog op informatieverspreiding. Een interne werkgroep houdt zich bezig met suïcidepreventie. Het bedrijf neemt ook deel aan het

problématique de manière à diffuser l'information. Un groupe de travail interne se penche sur la prévention du suicide. L'entreprise participe à un projet international, le *Reduction of suicides and trespasses on railway property*, afin de collecter toutes les informations et de les diffuser.

En conclusion, une importante politique de sensibilisation est déjà menée. Cela dit, l'augmentation des suicides autour du chemin de fer est proportionnelle à l'augmentation générale du taux de suicides. Le rail ne pose donc pas un problème spécifique.

M. François Bellot (MR). – Je vous remercie, monsieur le ministre. Il s'agit d'un problème délicat, qui est souvent l'expression d'une détresse humaine. Avec ses limites, le modèle canadien donne satisfaction. Je présume que la SNCB et Infrabel s'en inspirent.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les problèmes d'évacuation des usagers du rail» (n° 5-1793)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le 17 janvier dernier, un train a dû interrompre son trajet en raison de problèmes techniques. Des centaines de passagers se sont donc retrouvés bloqués dans les environs de Saint-Nicolas. Ils ont dû attendre deux heures et demie avant d'être évacués et n'ont reçu que des informations très partielles concernant la nature et les conséquences du problème.*

Une telle lenteur dans l'évacuation de voyageurs bloqués est loin d'être une première. J'ai déjà interrogé le prédécesseur du ministre à ce sujet. Je me réfère notamment à ma demande d'explications n° 5-1185 concernant l'incident du 27 juin 2011, à la suite duquel des milliers de personnes sont restées coincées dans le train des heures durant dans une chaleur insupportable.

La SNCB ne tire apparemment pas, en tout cas pas assez, les leçons des graves erreurs commises récemment. Il est surprenant que cette société, pourtant spécialisée en matière de mobilité, fort professionnalisée et dotée des équipements informatiques les plus modernes, ne parvienne ni à briefer correctement le personnel roulant ni à informer convenablement les voyageurs ni à alerter les médias pour rassurer les proches.

Conscient que le ministre est en fonction depuis peu, je ne le vise pas personnellement. Par contre, la responsabilité de la SNCB – ou du dédale des organismes en charge de notre service ferroviaire – est bel et bien engagée. Par conséquent, je souhaiterais surtout connaître les intentions du ministre concernant les instructions qu'il convient de donner à la SNCB.

Comment le ministre compte-t-il imposer d'emblée à la SNCB la mise en œuvre d'un plan d'évacuation sûr, rapide et efficace en pareilles circonstances ? Le ministre imposera-t-il des directives qualitatives en vue de garantir aux millions d'usagers du rail que des informations correctes et appropriées leur seront communiquées dans les dix minutes

internationale project Reduction of suicides and trespasses on railway property, om zoveel mogelijk informatie te kunnen verzamelen en verspreiden.

Ik besluit. Er wordt bij het spoor al veel ingezet op sensibilisering. Maar de stijging van het aantal zelfdodingen op de spoorlijnen is evenredig met de algemene stijging van het aantal zelfdodingen. De spoorwegen vormen wat dat betreft dus geen specifiek probleem.

De heer François Bellot (MR). – *Ik dank de minister. Het gaat om een delicaat probleem, in de meeste gevallen is het een ultieme noodkreet. Het Canadese model heeft zijn beperkingen, maar leidt tot goede resultaten. Ik neem aan dat de NMBS en Infrabel zich daardoor laten inspireren.*

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de evacuatieproblemen van treinreizigers» (nr. 5-1793)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Op dinsdag 17 januari jongstleden kwam een trein in de problemen en moest hij zijn traject staken. Daardoor kwamen honderden reizigers in de buurt van Sint-Niklaas vast te zitten. Pas na twee en een half uur werden ze geëvacueerd, terwijl ze erg gebrekkig werden geïnformeerd over wat er aan de hand was en wat er verder zou gebeuren.

Dit is het zoveelste voorval waarbij de evacuatie van geblokkeerde reizigers bijzonder lang duurt. Eerder stelde ik daarover reeds een bijzonder kritische vraag aan de voorganger van de huidige minister. Ik verwijs onder andere naar mijn vraag om uitleg 5-1185 over het voorval van 27 juni 2011 waarbij duizenden mensen urenlang in een ondraaglijke hitte in de trein geïmmobiliseerd bleven.

Blijkbaar blijft de NMBS hardleers en trekt ze geen of onvoldoende lessen uit de ernstige fouten uit het recente verleden. Het blijft ook verbazingwekkend dat de NMBS, toch gespecialiseerd in mobiliteit, sterk geprofessionaliseerd en uitgerust met de modernste informatica, er niet in slaagt om het personeel op de trein correct te brieven, de reizigers adequaat te informeren over wat de situatie en de media op de hoogte te brengen zodat ook het thuisfront kan worden gerustgesteld.

Ik weet dat de minister nog maar kort verantwoordelijkheid draagt en wrijf hem dit euvel zeker niet persoonlijk aan. De NMBS – of de wirwar van organisaties die zich met onze treindienstverlening onledig houden – zijn echter wel verantwoordelijk. Daarom wens ik vooral te peilen naar de wijze waarop de minister de NMBS zal instrueren.

Op welke wijze zal de minister, aan het begin van zijn ambtsperiode, de NMBS verplichten om in geval van een geïmmobiliseerde trein met honderden reizigers, een veilig, snel, adequaat en efficiënt evacuatieplan in werking te stellen? Zal de minister de NMBS kwaliteitsrichtlijnen opleggen, waardoor hij de miljoenen treinreizigers kan

suivant l'incident, que les médias et, à travers ceux-ci, leurs proches seront avertis et qu'ils seront tous évacués le plus rapidement, dans un délai d'une heure maximum.

Le ministre interrogera-t-il les dirigeants de la SNCB concernant cette incapacité à tirer des accidents antérieurs les leçons qui s'imposent ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Une panne de locomotive est à l'origine de l'arrêt de ce train. L'accompagnateur a donc disposé d'informations en temps réel concernant l'incident et la progression des réparations.*

Lorsqu'un conducteur de train constate une panne, il doit immédiatement s'atteler personnellement aux travaux de réparation. Si après 30 minutes, ses tentatives sont restées vaines, il doit signaler que le train est en détresse. L'évacuation peut être organisée dès que l'information parvient à la direction du trafic. C'est la procédure habituelle.

Le conducteur du train était convaincu qu'il pouvait réparer la panne lui-même ou avec l'aide d'un technicien.

Le service de presse de la SNCB, chargé d'informer les médias, a tout de suite été averti – avec une actualisation à intervalles réguliers – par le dispatching Voyageurs.

On ne peut prendre les mesures d'évacuation adéquates et fournir une information correcte aux voyageurs qu'à partir du moment où il apparaît que la panne ne peut être réparée sur place.

Je plaide pour une modification de la procédure relative au signalement des trains en détresse, afin de pouvoir gagner du temps en vue de l'évacuation éventuelle des voyageurs.

Aucun matériel de secours n'étant disponible, la direction du trafic avait déjà préparé l'évacuation, de sorte qu'à 17 h 58, un autre train est arrivé sur place. Une passerelle a permis aux voyageurs de changer de train. Ils sont arrivés à Saint-Nicolas à 18 h 35.

L'évacuation de voyageurs coincés dans un train dépend de l'endroit où le train est bloqué. Il est, à cet égard, essentiel de déterminer la manière dont les voyageurs peuvent être évacués le plus rapidement possible en toute sécurité. Infrabel et la SNCB travaillent en étroite concertation sur le sujet. La SNCB est responsable de la sécurité et de l'évacuation des voyageurs, ainsi que de l'information des usagers.

Un autre élément détermine la vitesse d'évacuation : la disponibilité des moyens d'évacuation. Il est impossible de garantir que l'évacuation pourra, en toutes circonstances, être organisée en moins d'une heure.

L'une des priorités d'Infrabel et de la SNCB est de fournir des informations.

verzekeren dat in geval van calamiteiten er binnen de tien minuten correcte en relevante informatie aan alle passagiers wordt verstrekt, dat de media hierover doeltreffend worden ingelicht zodat ook het thuisfront op de hoogte wordt gebracht, en dat binnen het uur alle reizigers op een zo vlot mogelijke wijze worden geëvacueerd?

Zal de minister de NMBS-top bevragen over het gebrek aan leercompetenties dat nogmaals blijkt uit de onbekwaamheid om uit eerdere calamiteiten de noodzakelijke lessen te trekken?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De oorzaak van het oponthoud van de trein die op 17 januari 2012 in de buurt van Sint-Niklaas stilviel, was een defect aan de trein zelf. De treinbegeleider beschikte dus over realtime-informatie over het voorval en de vordering van de herstelling.

Wanneer een treinbestuurder een defect aan zijn trein vaststelt, moet hij onmiddellijk zelf de herstellingswerken aanvatten. Als hij daar na een 30-tal minuten niet in slaagt, dient hij zijn trein in nood te verklaren. Zodra dit bericht bij de verkeersleiding aankomt, kan de evacuatie worden georganiseerd. Dat is de normale procedure.

De treinbestuurder was ervan overtuigd dat hij erin zou slagen de trein zelf of met de hulp van een technicus te herstellen.

Tevens werd de persdienst van de NMBS, die als taak heeft de media in te lichten, door de reizigersdispatching op de hoogte gebracht met regelmatige updates over de evolutie.

Het is pas vanaf het moment dat vastgesteld wordt dat de trein niet ter plaatse kan worden hersteld dat de juiste evacuatiemaatregelen en een correcte informatie van de reizigers kunnen worden uitgevoerd.

Ik pleit ervoor om de procedure voor het definitief in nood verklaren van een trein in de toekomst te wijzigen, zodat we tijd kunnen winnen voor de eventuele evacuatie van de reizigers.

Aangezien er geen hulpmaterieel ter beschikking was om de trein te gaan halen, had de verkeersleiding de evacuatie al voorbereid, zodat om 17.58 uur een trein naast de defecte trein arriveerde. Met een loopbrug konden de reizigers overstappen. Ze kwamen in Sint-Niklaas aan om 18.35 uur.

De evacuatie van reizigers in een geblokkeerde trein hangt af van de plaats waar de trein geblokkeerd is. Hierbij is het van essentieel belang te weten hoe de treinreizigers zo vlug mogelijk in alle veiligheid geëvacueerd kunnen worden. Voor de evacuatie van de reizigers werken Infrabel en de NMBS nauw samen. De NMBS is daarbij verantwoordelijk voor de veiligheid en de evacuatie van de reizigers, alsook voor het informeren van de reizigers in de trein.

Andere elementen die bepalen hoe vlug reizigers kunnen geëvacueerd worden, zijn de plaats waar de trein zich bevindt en de beschikbaarheid van evacuatiemiddelen. Garanderen dat de evacuatie in alle omstandigheden binnen het uur gebeurt, is niet mogelijk.

Informatieverstrekking is een van de prioriteiten van Infrabel en de NMBS.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *J'ai l'impression d'avoir entendu la réponse de la SNCB. J'ai beaucoup d'estime pour vous, monsieur le ministre, mais vous allez devoir apprendre à imposer votre volonté à la SNCB et non le contraire. Il est un peu trop facile pour cette société de prétendre que ces mesures sont trop compliquées et que les moyens d'évacuation ne sont pas toujours disponibles. Se trouver dans un train ou dans un tram à l'heure de pointe donne l'impression d'être dans une bétailère. Il est inacceptable de rester enfermé une heure dans une telle situation.*

Je suis persuadé que vous êtes d'accord avec moi. Vous ne pouvez tout simplement pas accepter une telle réponse de la SNCB. Il faut la rappeler à l'ordre. Elle doit prévoir des plans d'évacuation. Évacuer en moins d'une heure ne me semble pas impossible. Vous devez l'imposer et en outre, la SNCB doit informer correctement les voyageurs dans les dix minutes suivant l'incident. Elle ne le fait toujours pas. Les responsables de la SNCB ne doivent pas vous en faire accroire.

D'ailleurs, je ne suis pas du tout favorable à l'autonomie de la SNCB. Cette société devrait être reprise fermement en main. La SNCB n'a qu'un seul maître, c'est vous.

Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'offre ferroviaire du week-end» (n° 5-1822)

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Un des objectifs du plan IC/IR initial de 1984 était d'uniformiser le service ferroviaire afin que les voyageurs puissent organiser plus facilement leurs déplacements.*

À l'origine, il n'y avait pratiquement aucune différence entre l'horaire de semaine et celui du week-end, à l'exception des heures de pointe. Au fil des ans, le plan a subi plusieurs adaptations et, depuis, il y a deux horaires tout à fait distincts : un pour la semaine et un pour le week-end. Certaines gares et lignes ne sont plus du tout desservies le week-end, d'autres sont desservies moyennant d'autres liaisons, à d'autres heures et à d'autres fréquences.

La SNCB est en train d'élaborer de nouveaux horaires qui seront mis en œuvre à l'issue d'importants travaux d'infrastructure. Il semble dès lors souhaitable de revoir et d'harmoniser les horaires pratiqués en semaine et durant le week-end.

Je souhaiterais obtenir une réponse aux questions suivantes :

Veillera-t-on, lors de l'élaboration des nouveaux horaires à harmoniser les horaires de semaine et du week-end ?

Prévoit-on, lors de l'élaboration des nouveaux horaires, de desservir durant le week-end des lignes qui ne sont pas desservies actuellement le week-end, notamment les lignes 52 Anvers-Boom-Puurs, 96 Mons-Quévy et 15 Lierre-Malines ?

Le ministre estime-t-il que le réseau ferroviaire est exploité de

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Dit lijkt heel sterk op een antwoord van de NMBS. Mijnheer de minister, ik waardeer u heel erg, maar u zult moeten leren om de NMBS te laten doen wat u wil en niet andersom. De NMBS maakt er zich een beetje gemakkelijk vanaf door te zeggen dat het allemaal heel moeilijk is en dat, zoals u letterlijk zegt, 'de beschikbaarheid van evacuatiemiddelen niet altijd aanwezig is'. Als men op het spitsuur in een trein of tram zit, heeft men het gevoel opgesloten te zijn in een beestenwagen. Ik hoop dat ik de enige ben die last heeft van claustrofobie, want in dergelijke omstandigheden een uur lang opgesloten worden vanwege de veiligheid vind ik onaanvaardbaar.

Ik ben ervan overtuigd dat u dat ook vindt. U mag een dergelijk antwoord van de NMBS gewoonweg niet aanvaarden. De NMBS moet op de vingers worden getikt. Ze moet zorgen voor evacuatieplannen. Binnen het uur lijkt me dan niet te veel gevraagd. U moet dat opleggen, en ook dat de NMBS binnen de tien minuten de reizigers correct moet informeren. Ook dat doet ze vandaag niet. U moet zich dat niet laten wijsmaken door de bazen van de NMBS.

Overigens ben ik helemaal niet voor een autonomie van de NMBS. Die zou opnieuw steviger in handen van de overheid moeten komen. Er is maar één baas over de NMBS en dat bent u.

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de spoorbediening tijdens het weekend» (nr. 5-1822)

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – Bij de opmaak van het initiële IC/IR-plan in 1984 was een van de doelstellingen uniformiteit in de dienstverlening, zodat reizigers op een eenvoudiger wijze hun reis zouden kunnen plannen. Oorspronkelijk waren er nauwelijks verschillen tussen de bediening tijdens de week en die tijdens het weekend met uitzondering van de piekurtreinen. Doorheen de jaren werd het plan verschillende keren aangepast en intussen zijn er twee duidelijk te onderscheiden dienstregelingen: één tijdens de week en één tijdens de weekends. Sommige stations en lijnen worden tijdens de weekends helemaal niet bediend, andere worden bediend via andere verbindingen, op andere tijdstippen en met andere frequenties.

De NMBS is intussen volop bezig met de opmaak van een totaal nieuwe dienstregeling, die na afloop van verschillende belangrijke infrastructuurwerken ingang zal vinden. Het lijkt daarom wenselijk om de dienstverlening tijdens de week en die tijdens het weekend samen te herbekijken om ze zodoende beter op elkaar af te stemmen.

Graag kreeg ik van de minister een antwoord op volgende vragen:

Wordt er bij de opmaak van de volledig vernieuwde dienstregeling naar gestreefd om de week- en weekenddienstregeling beter op elkaar af te stemmen?

Wordt er bij de opmaak van de volledig vernieuwde

façon optimale durant le week-end ? Les voyageurs ou groupes d'intérêts déposent-ils souvent des plaintes à ce sujet ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La SNCB mène effectivement une politique visant à systématiser l'offre de trains et a donc pour objectif de pratiquer des horaires identiques tous les jours de la semaine. Le nombre de clients est cependant beaucoup moins élevé le week-end qu'en semaine. Sur certains axes, il est légitime de mettre deux trains en circulation les jours de semaine mais, le week-end, une seule liaison peut être suffisante. Dans ce cas, il faut adapter l'offre de trains et revoir les arrêts et les horaires afin de garantir les correspondances. Les horaires de la semaine ne peuvent donc pas être appliqués purement et simplement sur toutes les lignes durant le week-end.*

Dans le contexte budgétaire actuel, la SNCB ne peut se permettre des horaires de week-end sur les lignes qui, aujourd'hui, ne sont pas ou plus desservies et qui sont utilisées de façon modérée durant la semaine comme, par exemple, la ligne Anvers-Boom-Puurs et la ligne Mons-Quévy. La SNCB me signale qu'il est possible de se rendre de Lierre à Malines en train le week-end mais en changeant de train à Anvers.

Aucun train ne circule le week-end sur certaines lignes, ce qui n'est certes pas optimal. Toutefois, selon les statistiques des plaintes, il n'y a pas de demande de desserte de ces lignes le week-end.

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Je remercie le ministre de sa réponse.*

Je crains cependant qu'il m'ait mal comprise. Je n'ai jamais prétendu que les horaires de semaine et de week-end devaient être exactement les mêmes. Il me semble logique qu'il y ait moins de trains de voyageurs le week-end.

Initialement, la SNCB estimait qu'il fallait desservir les mêmes lignes et les mêmes parcours durant le week-end, mais à une fréquence moins élevée.

Maintenant, c'est le chaos. Un voyageur qui veut se rendre le week-end de Turnhout à Bruxelles doit suivre un parcours totalement différent : pendant la semaine, il y a une liaison ferroviaire directe par Lierre mais, le week-end, il faut d'abord rejoindre Anvers et y changer de train.

Je ne demande donc pas autant de trains par jour le week-end, mais bien un horaire uniforme. Je ne sais pas comment cela se passe sur la ligne Mons-Quévy, mais il n'est pas correct de prétendre que la ligne Lierre-Malines est peu utilisée le week-end.

Le ministre pourrait-il demander à la SNCB de proposer des offres de trains plus uniformes ?

dienstregeling overwogen om lijnen die op dit moment tijdens het weekend niet worden bediend, zoals onder andere Lijn 52 Antwerpen-Boom-Puurs, Lijn 96 Mons-Quévy, Lijn 15 Lier-Mechelen, tijdens het weekend wel te bedienen?

Is de minister van mening dat het spoorwégnet tijdens het weekend optimaal wordt uitgebaat? Zijn hieromtrent vaak klachten of bemerkingen van reizigers of belangengroeperingen?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De NMBS voert wel degelijk een beleid om het treinaanbod te systematiseren en streeft dus naar identieke dienstregelingen voor elke dag van de week. In het weekend verplaatsen zich echter aanzienlijk minder klanten dan in de week. Op bepaalde assen is het gerechtvaardigd om op wekdagen twee treinen in te leggen, maar kan in het weekend een enkele verbinding volstaan. In dat geval moet men het treinaanbod aanpassen en ook de haltes en dienstregeling herbekijken teneinde de aansluitingen te waarborgen. In het weekend kan een strikte toepassing van de weekdienstregelingen dus niet op alle lijnen worden toegepast.

In de huidige budgettaire context kan de NMBS zich geen weekenddienstregelingen veroorloven op lijnen die vandaag niet of niet meer worden bediend en waarvan tijdens de week maar matig gebruik gemaakt wordt, zoals de lijn Antwerpen-Boom-Puurs en de lijn Mons-Quévy. De NMBS signaleert me dat men in het weekend wel met de trein van Lier naar Mechelen kan rijden, mits men overstapt in Antwerpen; dat is uiteraard niet zo aantrekkelijk.

Dat op sommige lijnen geen weekendtreinen rijden, is uiteraard niet optimaal, maar uit de klachtenstatistieken blijkt niet dat er vraag is naar treinbediening op die lijnen tijdens het weekend.

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Ik vrees echter dat hij me verkeerd begrepen heeft. Ik heb nooit beweerd dat de dienstregeling in de week en in het weekend exact dezelfde hoort te zijn. Het lijkt me logisch dat er minder treinreizigers zijn in het weekend.

Oorspronkelijk bestond bij de NMBS de idee dat in het weekend dezelfde lijnen en dezelfde trajecten worden bediend, maar met een lagere frequentie.

Nu is er echter een complete chaos. Een reiziger die in het weekend van Turnhout naar Brussel wil rijden, moet een totaal ander traject volgen: In de week is er een rechtstreekse treinverbinding over Lier, maar in het weekend moet men eerst tot Antwerpen rijden en daar overstappen.

Ik vraag dus niet evenveel treinen per dag in het weekend, maar wel een uniforme dienstregeling. Ik weet niet hoe het gesteld is op de lijn Mons-Quévy, maar beweren dat de lijn Lier-Mechelen in het weekend weinig gebruikt wordt, is niet correct. Het is dan ook volkomen onlogisch dat er in het weekend op die lijn geen verbindingen zijn.

Zou de minister bij de NMBS kunnen aandringen op meer uniformiteit in het treinaanbod?

Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'électrification de la voie ferrée Herentals-Mol» (n° 5-1823)

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *L'électrification de la voie ferrée Herentals-Mol est un point très sensible dans la région. L'absence d'électrification a pour conséquence la mise en service de matériel diesel ancien et parfois défectueux, ce qui entraîne beaucoup de problèmes pour les usagers. Heureusement, on a décidé à un moment donné d'électrifier la ligne et de procéder à une adjudication. Le 1^{er} décembre, j'ai posé une question orale sur ce dossier en séance plénière à votre prédécesseur, Mme Vervotte. Elle m'a alors assuré que l'électrification de la voie ferrée Herentals-Mol serait effectuée comme prévu initialement. Elle a ajouté que le 13 octobre, le conseil d'administration d'Infrabel avait décidé de confier l'exécution des travaux à un entrepreneur, dans le cadre du planning prévu, à savoir de 2012 à 2014.*

Cependant, on a appris depuis lors qu'Infrabel n'a jamais envoyé la lettre d'adjudication des travaux. Malgré les promesses répétées de traiter en priorité l'électrification de cette voie ferrée, rien n'a encore été fait. C'est une gifle pour les voyageurs campinois.

Pourquoi la direction d'Infrabel n'a-t-elle pas envoyé la lettre d'adjudication ? Je peux tout à fait comprendre qu'il s'agisse d'un manque de moyens financiers. Toutefois, je trouve cette excuse insuffisante après les nombreux engagements pris. La ministre de l'époque, le conseil d'administration et l'exploitant de la SNCB ont-ils été mis au courant de cette décision ?

Pour quel montant le conseil d'administration a-t-il adjugé les travaux le 13 octobre ? Ce montant coïncidait-il avec l'estimation préétablie ?

Quel est le calendrier fixé à présent pour passer à l'électrification ?

Cette adjudication comprenait-elle aussi l'électrification d'un aiguillage entre Kruisberg et Herentals, un tronçon de dix mètres qui ne demande pas beaucoup de moyens en soi mais causerait d'énormes problèmes dans la gare d'Herentals s'il n'était pas électrifié ? L'électrification de cet aiguillage est-elle aussi reportée ?

M. le président. – *La Campine ne s'arrête pas aux frontières provinciales, et cette électrification n'a d'utilité que si elle est prolongée jusqu'à Neerpelt. Or, je ne sais pas si cette prolongation est prévue dans le planning. J'ai lu aujourd'hui que les Pays-Bas voudraient aussi prolonger la ligne de Neerpelt jusqu'à Weert, mais que la SNCB refuse de réaliser ce travail transfrontalier. Il serait intéressant d'obtenir une réponse à ce sujet. La ligne de marchandises passe déjà la frontière, mais ce n'est pas le cas de la ligne pour le transport de voyageurs. Pourquoi ne pas étudier cette question ?*

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de elektrificatie van de spoorlijn Herentals-Mol» (nr. 5-1823)

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – *De elektrificatie van de spoorlijn Herentals-Mol is in de regio een heel oud zeer. De non-elektrificatie heeft tot gevolg dat oud, en soms defect dieselmaterieel wordt ingezet, wat voor de reizigers heel wat problemen met zich meebrengt. Gelukkig werd op een bepaald ogenblik beslist voortgang te maken met de elektrificatie van de lijn en werd overgegaan tot gunning. Op 1 december heb ik over dit dossier in de plenaire vergadering een mondelinge vraag gesteld aan uw voorgangster, mevrouw Vervotte. Zij verzekerde mij toen dat de elektrificatie van de spoorlijn Herentals-Mol zou worden uitgevoerd zoals oorspronkelijk was gepland en ze voegde eraan toe dat op 13 oktober de raad van bestuur van Infrabel beslist had over te gaan tot de gunning van de werkzaamheden aan een aannemer, volgens de vooropgestelde planning van 2012 tot 2014.*

Intussen is echter bekend geraakt dat Infrabel de brief om de gunning toe te wijzen nooit heeft verstuurd. Ondanks de herhaalde beloften en engagementen om de elektrificatie van deze spoorlijn prioritair te behandelen, wordt op dit ogenblik niets gedaan. Dit is een slag in het gezicht van de Kempense treinreizigers.

Waarom heeft de directie van Infrabel de brief om de gunning toe te wijzen niet verstuurd? Ik kan mij indenken dat het om een gebrek aan financiële middelen gaat en daar heb ik alle begrip voor. Toch vind ik dit een mager excuus, na de herhaalde beloften. Werden de toenmalige minister, de raad van bestuur en de exploitant van de NMBS van deze beslissing op de hoogte gebracht?

Voor welk bedrag werden de werken op 13 oktober door de raad van bestuur gegund? Paste dit bedrag in de vooropgestelde raming?

Van welke timing wordt nu uitgegaan om het traject alsnog te elektrificeren?

In deze gunning was ook de elektrificatie opgenomen van een wissel tussen Kruisberg en Herentals, een stukje van tien meter dat op zich niet veel middelen vergt, maar enorme problemen zou veroorzaken in het station van Herentals indien het niet wordt gerealiseerd. Is deze elektrificatie nu ook uitgesteld?

De voorzitter. – *De Kempen zijn niet beperkt tot aan de provinciegrens, en deze elektrificatie heeft alleen nut als ze wordt doorgetrokken tot Neerpelt. Ik weet niet of dit werk opgenomen is in de planning. Ik heb vandaag gelezen dat er ook vanuit Nederland belangstelling is om de lijn Neerpelt door te trekken tot Weert, maar dat de NMBS weigert deze grensoverschrijding te realiseren. Het zou interessant zijn om ook daar een antwoord op te krijgen. De goederenlijn loopt al door, maar de lijn voor het reizigersvervoer niet. Waarom zouden we niet ingaan op die vraag?*

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Le 13 octobre 2011, le conseil d'administration d'Infrabel a donné son aval pour l'adjudication des travaux d'électrification de la voie ferrée Herentals-Mol, prévus pour la période 2012-2014. Il s'agit d'un investissement d'environ 8 millions d'euros.*

Les perspectives budgétaires incertaines ont poussé Infrabel à attendre prudemment avant de confier les travaux définitivement à un entrepreneur. En effet, ce projet d'électrification couvre les années 2013 et 2014. Or, au moment où je vous parle, aucun budget n'est clairement établi. Infrabel ne peut donc pas se lancer dans ce projet sans savoir si un budget pourra y être alloué pour ces deux années. Ce ne serait pas faire preuve de gouvernance d'entreprise efficace.

L'adjudication définitive n'a pas encore été accordée à l'entrepreneur, ce qui signifie qu'aucune indemnisation ne devra être payée.

Ce projet pour le carrefour stratégique que constitue Herentals reste une priorité pour Infrabel.

Infrabel est naturellement attentif à la position importante qu'occupe Herentals au sein du réseau belge de voies ferrées et attache de l'importance à l'orientation client du service pour les usagers campinois. Ce report ne signifie aucunement que j'ai l'intention de remettre ce projet aux calendes grecques. Je reste en contact avec Infrabel pour examiner les solutions budgétaires que nous pourrions apporter à cette affaire. Si la SNCB apprend officiellement par Infrabel que les travaux d'électrification entre Herentals et Mol sont reportés pour une longue période, – ce que je ne souhaite pas – les mesures nécessaires seront prises immédiatement pour rétablir les horaires d'avant le 12 décembre 2011.

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Je remercie le ministre pour sa réponse. Je me joins aux remarques de M. Anciaux, bien qu'il s'agisse ici d'une réponse d'Infrabel et non de la SNCB. Je ne veux pas aller aussi loin que M. Anciaux dans sa dernière remarque, mais ce dossier montre tout de même qu'en tant que ministre, vous devez manifestement contrôler davantage la SNCB. En effet, je n'ai reçu aucune réponse quant à savoir si vous étiez au courant que l'adjudication n'avait pas été accordée, ce que je trouve éloquent. À votre place, je n'apprécierais pas cela.*

Vous n'avez pas non plus répondu à ma question de savoir si l'adjudication, d'un montant de 8 millions d'euros, coïncidait à l'estimation préalable. Je pensais qu'il s'agissait d'une autorisation de 12 millions. Dans ce cas, la somme de 8 millions est inférieure à ce qui était prévu et je pense que cette dépense est possible.

Je voudrais demander au ministre de donner la priorité à ces projets, surtout à l'aiguillage.

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De raad van bestuur van Infrabel heeft op 13 oktober 2011 ingestemd met de gunning van de elektrificatiewerken van de spoorlijn Herentals-Mol. De realisatie was gepland voor de periode 2012-2014. Het gaat om een investering van ongeveer 8 miljoen euro.

Wegens de onzekere budgetvooruitzichten voor de komende periode wacht Infrabel voorzichtigheidshalve met de definitieve gunning aan de aannemer. Aangezien dit elektrificatieproject over de jaren 2013 en 2014 loopt en er op dit ogenblik geen budgettaire duidelijkheid over bestaat, zou het niet getuigen van efficiënt corporate governance van Infrabel om dit project nu aan te vatten zonder te weten of er voor die twee jaren een budget beschikbaar is.

De definitieve gunning werd nog niet verleend aan de aannemer, wat betekent dat er geen schadevergoedingen moeten worden betaald.

Dit project voor het strategisch knooppunt Herentals blijft een prioriteit voor Infrabel.

Infrabel heeft uiteraard oog voor de belangrijke positie van Herentals binnen het Belgische spoornet en de klantgerichte dienstverlening voor de Kempense reiziger. Uitstel is geen afstel en het is niet de bedoeling dit project op de lange baan te schuiven. Ik blijf in contact met Infrabel om na te gaan hoe we deze zaak budgettair kunnen oplossen. Zodra de NMBS officieel van Infrabel verneemt dat de elektrificatiewerken tussen Herentals en Mol voor lange tijd zouden worden uitgesteld, – wat ik niet hoop – zullen de nodige maatregelen getroffen worden om de dienstregeling van vóór 12 december 2011 opnieuw in te voeren.

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Anciaux, hoewel dit geen antwoord is van de NMBS, maar van Infrabel. Ik wil niet zo ver gaan als de heer Anciaux in zijn laatste opmerking, maar dit dossier toont toch aan dat u als minister duidelijk meer toezicht moet houden op de NMBS. Ik kreeg immers geen antwoord op de vraag of u op de hoogte was van het feit dat de gunning niet was verleend, wat ik veelzeggend vind. In uw plaats zou ik dit niet appreciëren.

U hebt evenmin een antwoord gegeven op mijn vraag of de gunning, ten bedrage van 8 miljoen euro, in de vooropgestelde raming past. Ik dacht dat het om een vergunning van 12 miljoen ging. In dat geval is de 8 miljoen lager dan gepland en denk ik dat die uitgave mogelijk is.

Ik zou de minister willen vragen prioriteit te geven aan deze projecten, en zeker aan de kruising.

Demande d'explications de Mme Martine Taelman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur « les agressions à l'encontre du personnel ferroviaire » (n° 5-1824)

Mme Martine Taelman (Open Vld). – *Le 11 janvier, une accompagnatrice de train a été victime d'une agression entre les gares de Vilvorde et de Malines. Elle a été menacée avec une arme et a même reçu des coups. Le porte-parole de la SNCB a indiqué que de tels faits d'agression « ne se produisaient heureusement pas tous les jours ». Il ne manquerait plus que cela.*

On m'a fait remarquer de différentes parts que si cela ne se produit pas tous les jours, il s'agit quand même du troisième fait semblable en trois semaines au même endroit. Ce n'est donc pas si exceptionnel.

Combien de faits d'agression à l'encontre du personnel ferroviaire ont-ils été relevés en 2011 ? Ce chiffre est-il comparable à celui des années précédentes ou a-t-il évolué ? J'aimerais aussi recevoir la même information pour les cas d'agressions armées et d'agressions ayant entraîné une incapacité de travail.

Sur quelles lignes la plupart des faits d'agression à l'encontre du personnel ferroviaire sont-ils concentrés ? Est-il exact qu'ils se produisent surtout autour de Bruxelles, Vilvorde et Braine-l'Alleud ? Y a-t-il une explication à cela ?

Des mesures spécifiques ont-elles déjà été prises pour endiguer les agressions contre le personnel ferroviaire ? Dans la négative, quelles sont mesures envisageables ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Je ferai parvenir à Mme Taelman un relevé du nombre total de cas d'agression à l'encontre du personnel de la SNCB, tant des trains et des gares que de la sécurité, pour la période de janvier à novembre 2011. Il en ressort que le nombre de faits est passé de 1 357 en 2010 à 1 432 en 2011.*

Je fournirai également un tableau des cas d'agression contre le personnel ferroviaire où des armes ont été utilisées. Là aussi, nous observons une augmentation par rapport aux deux années précédentes. Il faut signaler ici que la notion « d'arme » est prise au sens large. Ainsi, il est également tenu compte des faits au cours desquels des objets ont été jetés, comme des canettes et des stylos.

Le nombre de cas d'agression ayant entraîné une incapacité de travail est passé de 227 en 2009 à 250 en 2010 et à 314 en 2011.

Pour les détails des lignes concernées, je renvoie au rapport annuel de la SNCB, disponible sur le site web.

Les agressions et les atteintes à l'intégrité physique du personnel du Groupe SNCB sont la principale priorité du Corporate Security Service. C'est pourquoi les patrouilles de

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Taelman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over « de agressie tegenover treinpersoneel » (nr. 5-1824)

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – *Op 11 januari werd een treinbegeleidster tussen de stations van Vilvoorde en Mechelen het slachtoffer van agressie. Ze werd bedreigd met een wapen en kreeg zelfs verschillende klappen. De woordvoerder van de NMBS wist echter te melden dat dergelijke feiten van agressie 'gelukkig niet elke dag voorkomen'. Dat zou er nog moeten bijkomen.*

Ik kreeg echter van verschillende kanten de opmerking dat dit misschien wel niet elke dag gebeurt, maar dat het in drie weken tijd wel het derde gelijkaardige feit op dezelfde plaats was. Echt uitzonderlijk blijkt het dus ook niet te zijn.

Graag kreeg ik van de minister dan ook een antwoord op volgende vragen.

Hoeveel feiten van agressie tegenover treinpersoneel werden in 2011 gemeld? Is dat cijfer vergelijkbaar met de voorgaande jaren of is er een evolutie merkbaar? Graag ook dezelfde informatie voor gevallen van agressie met wapens en van agressie die tot arbeidsongeschiktheid heeft geleid.

Op welke lijnen zijn de meeste feiten van agressie tegenover treinpersoneel geconcentreerd? Klopt het dat ze vooral gebeuren rond Brussel, Vilvoorde en Eigenbrakel? Is daar een verklaring voor?

Zijn er al specifieke maatregelen genomen om agressie tegenover treinpersoneel in te dijken? Zo neen, welke maatregelen kunnen eventueel worden overwogen?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Ik zal mevrouw Taelman een tabel bezorgen met een overzicht van het totaal aantal gevallen van agressie tegenover NMBS-personeel, zowel trein- stations- en veiligheidspersoneel, voor de periode januari-november 2011. Uit de inventarisatie blijkt dat het aantal feiten is gestegen van 1357 in 2010 tot 1432 in 2011.*

Ik bezorg eveneens een tabel met de feiten van agressie tegenover treinpersoneel waarbij wapens werden gebruikt. Ook daar zien we een stijging ten opzichte van de twee voorgaande jaren. We moeten hier wel bij opmerken dat het begrip 'wapen' zeer ruim wordt opgevat. Zo worden ook de feiten waarbij wordt gegooid met voorwerpen zoals blikjes en pennen meegeteld.

Het aantal gevallen van agressie met arbeidsongeschiktheid tot gevolg steeg van 227 in 2009, naar 250 in 2010 tot 314 in 2011.

Voor de details van de betrokken lijnen verwijs ik naar het jaarverslag van de NMBS, dat op de website beschikbaar is.

Agressie tegenover het personeel en inbreuken op de fysieke integriteit van het personeel van de NMBS-Groep blijft de hoogste prioriteit voor de Corporate Security Service. Daarom

Securail ont été optimisées et la SNCB a conçu un Masterplan anti-agression, qui est un instrument stratégique. Les mesures proactives, préventives et curatives du Masterplan sont des dispositions structurelles à moyen et long terme. Lors des réunions trimestrielles, les différentes mesures sont évaluées et corrigées en fonction de l'évolution de certains dossiers. Dans ce sens, des éléments relatifs aux formations, aux tarifs et à la prestation de serment des accompagnateurs de trains ont entre autres été adaptés.

Outre les mesures structurelles du Masterplan, une structure de concertation opérationnelle a aussi été mise en place. Cette concertation opérationnelle au plan local peut ajuster certaines mesures ou actions à très court terme. Les actions se déroulent toujours en concertation avec tous les services concernés du Groupe SNCB et de la police des Chemins de fer.

Pour plus de détails, je renvoie à la réponse donnée à l'interpellation n° 5 et aux questions orales n° 8688, 8710, 8736, 8737 et 8802 en commission de l'Infrastructure de la Chambre le 25 janvier 2012.

Mme Martine Taelman (Open Vld). – La réponse à ma question relative aux lignes sur lesquelles les agressions se produisent principalement se trouverait donc dans le rapport annuel. Nous devons alors à nouveau étudier celui-ci car nous ne l'y avons pas trouvée.

Demande d'explications de M. Patrick De Groote au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la suppression des passages à niveau» (n° 5-1828)

M. Patrick De Groote (N-VA). – Il y a actuellement en Belgique 1 650 passages à niveau, hormis les passages à niveau privés.

Le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel veut diminuer ce nombre et supprimer chaque année 15 à 20 passages à niveau. Le porte-parole d'Infrabel, M. Frédéric Petit, estime que la fermeture de passages à niveau n'est pas seulement bénéfique à la sécurité, mais a aussi un impact favorable sur la ponctualité des trains. On parle aussi de collaboration avec les communes. Cependant, l'asbl Trage Wegen y voit surtout des conséquences négatives, principalement pour les usagers de la route vulnérables.

Il est question de 15 millions d'euros pour 2012. Est-ce un montant récurrent ? Jusqu'à quand ce plan pluriannuel s'étend-il ?

Dans quelle mesure ces investissements sont-ils source d'économies à plus long terme ? A-t-on réalisé une analyse coûts-bénéfices ?

Infrabel a-t-il établi une liste de priorités ? Dans l'affirmative quels étaient/sont les critères pour l'établir ? Est-ce le nombre d'accidents, la concentration de passages à niveau dans une commune déterminée, ou d'autres critères interviennent-ils ?

Comment la concertation avec la commune débute-t-elle et

werden de patrouilles van Securail geoptimaliseerd en heeft de NMBS een Masterplan antiagressie opgesteld, dat een strategisch beleidsinstrument is. De proactieve, preventieve en curatieve maatregelen van het Masterplan zijn structurele maatregelen op middellange en lange termijn. Tijdens de trimestriële vergaderingen worden de verschillende maatregelen geëvalueerd en bijgestuurd op basis van de evolutie in bepaalde dossiers. In die zin werden onder andere actiepunten rond opleidingen, tarieven, beëdiging van treinbegeleiders, aangepast.

Naast de structurele maatregelen van het Masterplan is er ook een operationele overlegstructuur opgezet. Dat lokaal operationeel overleg kan op zeer korte termijn bepaalde maatregelen of acties aanpassen. De acties verlopen altijd in overleg met alle betrokken diensten van de NMBS-Groep en de spoorwegpolitie.

Voor meer details verwijst ik naar het antwoord op de interpellatie nummer 5 en de mondelinge vragen nummers 8688, 8710, 8736, 8737 en 8802 in de kamercommissie voor de Infrastructuur van 25 januari 2012.

Mevrouw Martine Taelman (Open Vld). – Het antwoord op mijn vraag over de lijnen waarop de agressie zich vooral situeert, zou dus in het jaarverslag te vinden zijn. Dat moeten we dan nog eens opnieuw bestuderen, want wij hadden het daarin niet teruggevonden.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het wegwerken van spoorwegovergangen» (nr. 5-1828)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Momenteel zijn er in België 1650 spoorwegovergangen, exclusief private overwegen.

Spoorwegnetbeheerder Infrabel wil dit aantal verminderen en daarom elk jaar 15 tot 20 spoorwegovergangen afschaffen. De Infrabel-woordvoerder, de heer Frédéric Petit, stelt dat het afsluiten van overwegen niet alleen beter is voor de veiligheid, maar ook de stiptheid van de treinen ten goede komt. Men spreekt ook over samenwerking met de gemeenten. De vzw Trage Wegen ziet echter vooral negatieve gevolgen voor voornamelijk de zwakke weggebruikers.

Er is sprake van 15 miljoen euro voor 2012. Is dit een recurrent bedrag? Tot hoe lang strekt dit meerjarenplan?

In hoever zijn deze investeringen kostenbesparend op langere termijn? Is dit berekend in een kosten-batenanalyse?

Heeft Infrabel een prioriteitenlijst opgesteld? Zo ja, wat waren/zijn de criteria voor het bepalen van deze prioriteitenlijst? Is dat het aantal ongelukken, de bundeling van overwegen in één bepaalde gemeente of spelen er nog andere criteria mee?

Hoe wordt het overleg met de gemeente opgestart en in welke gemiddelde tijdsperiode worden dergelijke projecten gerealiseerd, van contact tot uitvoering?

dans quels délais en moyenne de tels projets sont-ils réalisés, depuis la prise de contact jusqu'à l'exécution ?

Comment la part de la commune dans les moyens budgétaires nécessaires aux adaptations est-elle déterminée ?

Comment et par qui l'étude déterminant si un passage à niveau est ou non remplacé par un pont ou un tunnel est-elle menée ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *En 2012, Infrabel a prévu un budget de 17,5 millions pour la suppression de passages à niveau. Ces suppressions sont reprises dans son plan pluriannuel 2013-2025 actuellement en négociation.*

Outre une économie de frais d'entretien, des avancées sont réalisées sur le plan de la sécurité et de la ponctualité, qui ne peuvent être exprimées en euros. Comme le stipule le contrat de gestion, Infrabel a conçu un plan pour des passages à niveau sûrs. Ce plan s'étend de 2008 à 2015 et vise une diminution de 25% du nombre de victimes dans les accidents survenant à des passages à niveau. Un des éléments de ce plan est la suppression progressive des passages à niveau lorsque c'est possible.

La concertation avec la commune commence dès le début. Le délai entre le premier contact avec la commune et la suppression effective d'un passage à niveau dépend de différents facteurs, notamment la faisabilité de la suppression, l'accord de la commune sur le projet, l'obtention d'un permis de bâtir, la réalisation des expropriations par le Comité d'acquisition d'immeubles, la coordination avec les travaux routiers, la disponibilité de moyens budgétaires.

La commune intervient dans l'adaptation d'un passage à niveau lorsqu'elle la souhaite elle-même.

Infrabel fournit à la commune une proposition de suppression, qui fait ensuite l'objet d'une discussion.

M. Patrick De Grootte (N-VA). – *Infrabel a l'intention de supprimer 15 à 20 passages à niveau par an, et ce en étroite collaboration et en concertation avec les communes. C'est certainement positif en soi, d'autant plus que cela s'inscrit dans un projet global.*

On note cependant quelques réactions, entre autres de l'asbl Trage Wegen. En effet, les statistiques des accidents de la route montrent que ce sont en grande majorité des voitures particulières qui sont impliquées. Les touristes et les personnes devant se rendre régulièrement à l'école ou au travail devront se déplacer davantage sur des routes plus fréquentées et plus dangereuses. Ils devront parcourir des distances plus grandes et se déplacer davantage en voiture. Comme les ponts et les tunnels pour cyclistes sont très coûteux, je m'interroge au sujet de ces investissements d'Infrabel.

Le ministre dit aussi qu'un long délai s'écoulera entre le premier contact et l'exécution de l'adaptation et il avance à ce propos toute une série de facteurs. Je puis confirmer de ma propre expérience que la délivrance d'un permis, par exemple, peut demander beaucoup de temps.

Hoe wordt het aandeel van de gemeente in de budgettaire noden voor de aanpassingen bepaald?

Hoe en door wie wordt het onderzoek gevoerd dat bepaalt of een overgang al dan niet een alternatief krijgt in de vorm van een brug of een tunnel?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *In 2012 heeft Infrabel een budget van 17,5 miljoen euro uitgetrokken voor de afschaffing van overwegen. Deze afschaffingen worden opgenomen in het meerjarenplan 2013-2025 van Infrabel waarover momenteel wordt onderhandeld.*

Naast een besparing op de onderhoudskosten, is er vooruitgang op het vlak van veiligheid en stiptheid die niet in euro's kan worden uitgedrukt. Zoals gevraagd in het beheerscontract, heeft Infrabel een plan voor veilige overwegen opgesteld. Dat plan loopt van 2008 tot 2015 en beoogt een daling van het aantal slachtoffers bij ongevallen aan overwegen met 25%. Een van de elementen van dat plan is de progressieve afschaffing van overwegen waar dat mogelijk is.

Het overleg met de gemeente start al vanaf het begin. De tijdsperiode tussen het eerste contact met de gemeente en de effectieve afschaffing van een overweg hangt af van verschillende factoren, met name de haalbaarheid van de afschaffing, het akkoord van de gemeente voor het project, het verkrijgen van een bouwvergunning, de realisatie van de onteigeningen door het Comité tot Aankoop van Onroerende Goederen, de coördinatie met wegenwerken, de beschikbaarheid van budgettaire middelen.

De gemeente komt tussenbeide in de aanpassing van een overweg wanneer ze daar zelf vragende partij voor is.

Infrabel bezorgt de gemeente een voorstel tot afschaffing, waarover nadien gediscussieerd wordt.

De heer Patrick De Grootte (N-VA). – *Infrabel is van plan om 15 à 20 overwegen per jaar te sluiten, dit in nauwe samenwerking met en met inspraak van de gemeenten. Dat is op zich zeker positief, te meer omdat het deel uitmaakt van een totaalpakket.*

Toch komt er enige reactie, onder andere van vzw Trage Wegen. Uit statistieken van verkeersongevallen blijkt immers dat in de grote meerderheid daarvan er personenwagens bij betrokken zijn. De recreanten en mensen die zich op een duurzame manier naar hun school of werk begeven, moeten zich meer en meer verplaatsen over drukkeren en onveiligere autowegen. Ze zullen grotere afstanden afleggen en zich ook meer met de auto verplaatsen. Aangezien viaducten en fietstunnels zeer duur zijn, heb ik toch wat vragen bij die Infrabelinvestering.

De minister zegt ook dat er heel wat tijd zal verlopen tussen het eerste contact en de uitvoering van de aanpassing en hij haalt daar een hele reeks van factoren voor aan. Uit eigen ervaring kan ik bevestigen dat bijvoorbeeld een vergunning heel wat tijd in beslag kan nemen.

Ik had gehoopt in het antwoord van de minister concretere

J'avais espéré trouver des informations plus concrètes dans la réponse du ministre, entre autres sur les économies réalisées. Il s'avère maintenant qu'une analyse coûts-bénéfices n'a jamais été faite et qu'il s'agit essentiellement d'une approximation.

Il dit aussi que l'économie à plus long terme ne s'exprime pas en euros.

Je note que les investissements amélioreront la ponctualité des trains, mais je crains que nous devions encore attendre pour savoir si la sécurité augmentera aussi.

Demande d'explications de M. Richard Miller au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur « les ratés de la politique culturelle fédérale » (n° 5-1829)

M. Richard Miller (MR). – Monsieur le ministre, je sais que vous venez d'hériter de ce dossier. Donc, loin de moi l'idée de vous imputer les ratés mentionnés dans le titre. Je me suis rendu compte que le mot était encore plus ronflant en néerlandais. *De strubbelingen*. Quel beau mot ! Extraordinaire.

En tant que nouveau ministre en charge des établissements scientifiques fédéraux, vous avez indiqué les orientations que vous entendez promouvoir en ce domaine où règne depuis longtemps une querelle d'écoles, mais aussi de personnes, voire de personnalités, quant à la question de savoir s'il faut plus ou moins de synergies entre les établissements. Certains voudraient un seul pôle, avec à la clé un seul directeur. D'autres voudraient maintenir l'autonomie des établissements.

Selon le journal *La Libre Belgique* du 19 janvier, vous seriez davantage tenté par la ligne recommandée par M. Mettens, directeur du département, et par M. Draguet, directeur du Musée des Beaux-Arts. Vous avez déclaré : « Il me paraît que d'importants effets d'échelle, que de précieuses économies et que de nécessaires redéploiements de collections pourraient être générés par une réforme du dispositif actuel. Je demanderai sans tarder à l'administration de me fournir une étude détaillée présentant les avantages et inconvénients des différents scénarios ».

Sans me prononcer sur ce qui serait recommandable ou non, puisque les informations qui vous seront communiquées, de façon objective je l'espère, par l'administration devraient permettre d'y voir plus clair, je ne peux que vous encourager à attaquer ce dossier dans les plus brefs délais car la situation de non-décision est dommageable pour nos musées et pour la politique culturelle fédérale en général. Je ne regrette pas la communautarisation des compétences culturelles. Je suis même allé jusqu'à dire qu'il faudrait peut-être songer à la régionalisation pour les industries culturelles mais c'est un autre dossier.

Il est regrettable que les collections du Musée d'art moderne de Bruxelles ne puissent plus être vues. Il est catastrophique pour la politique culturelle fédérale, et pour la capitale européenne qu'est Bruxelles, que deux grandes expositions

informatie te krijgen, onder andere over de kostenbesparing. Nu blijkt dat er nooit een kosten-batenanalyse is gemaakt en dat het vooral om nattevingerwerk gaat.

Hij zegt ook dat de kostenbesparing op langere termijn niet is uitgedrukt in euro's.

Ik neem aan dat de investering de stiptheid van de treinen wel ten goede komt, maar of dat ook voor de veiligheid het geval is, zullen we nog moeten afwachten, vrees ik.

Vraag om uitleg van de heer Richard Miller aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over « de strubbelingen van het federale cultuurbeleid » (nr. 5-1829)

De heer Richard Miller (MR). – *Ik wil u helemaal niet de schuld geven voor de strubbelingen van het federale cultuurbeleid, want u hebt dit dossier pas onlangs geërfd.*

Als nieuwe minister belast met de federale wetenschappelijke instellingen, hebt u de beleidslijnen toegelicht die u wil volgen in dit domein, waar sedert lang tussen personen en zelfs leidende figuren een strijd woedt over de vraag of er meer dan wel minder synergie moet komen tussen de instellingen. Sommigen zouden één enkele pool willen, met slechts één directeur. Anderen zouden de autonomie van de instellingen willen behouden.

Volgens La Libre Belgique van 19 januari zou u meer neigen naar de strekking die wordt aanbevolen door de heer Mettens, directeur van het departement, en de heer Draguet, directeur van het Museum voor Schone Kunsten. U hebt verklaard dat volgens u belangrijke schaalvoordelen, belangrijke besparingen en noodzakelijke herschikkingen van collecties zouden kunnen worden verwezenlijkt door een hervorming van de huidige voorziening. U hebt ook gezegd dat u de administratie onverwijld zou vragen u een gedetailleerde studie te bezorgen over de voordelen en de nadelen van de verschillende scenario's.

Ik wil me niet uitspreken over wat al dan niet aanbevelenswaardig zou zijn, aangezien de, hopelijk objectieve, informatie die de administratie u zal bezorgen, u een duidelijker beeld zou moeten geven. Ik kan u alleen maar aanmoedigen dit dossier zo spoedig mogelijk aan te pakken, want het feit dat geen beslissing wordt genomen is nadelig voor onze musea en voor het federaal cultuurbeleid in het algemeen. Ik betreur de communautarisering van de culturele bevoegdheden niet. Ik heb zelfs gezegd dat misschien moet worden gedacht aan de regionalisering van de cultuurindustrie, maar dat is een ander dossier.

Het is betreurenswaardig dat de collecties van het Museum voor Moderne Kunst te Brussel niet meer kunnen worden getoond. Voor het federale cultuurbeleid en voor Brussel als Europese hoofdstad is het rampzalig dat twee grote internationale tentoonstellingen, de ene georganiseerd in samenwerking met het Museum Belvedere van Wenen, de andere die betrekking moest hebben op het surrealisme, vlak

internationales, l'une organisée en collaboration avec le Musée du Belvédère de Vienne, l'autre qui devait avoir trait au surréalisme, aient dû être supprimées coup sur coup. Quelle est votre analyse du dossier ? Avez-vous déjà introduit une demande auprès de votre administration ? Disposez-vous d'éléments d'information supplémentaires ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Monsieur Miller, le 30 janvier, j'ai participé à une réunion des directeurs généraux de la Politique scientifique fédérale. Il m'est apparu que la très grande majorité des responsables des établissements scientifiques fédéraux étaient favorables à une vaste réorganisation du département pour réaliser d'importantes économies, créer un ensemble plus cohérent, renforcer leur présence et résister à d'éventuelles forces centrifuges. Je n'avais pas compris que vous ne vouliez régionaliser que l'industrie culturelle. La régionalisation de la culture m'enthousiasme beaucoup moins que vous.

L'administration m'a remis deux documents, l'un présentant une esquisse du contrat d'administration qu'ils me soumettront, l'autre présentant les différentes étapes permettant d'arriver à une plus grande intégration des établissements scientifiques et, donc, d'améliorer l'efficacité de l'ensemble. La note à laquelle vous faites allusion, qui décrira de façon approfondie les avantages et inconvénients d'une réorganisation sur les plans budgétaire et organisationnel est en préparation au SPP Politique scientifique. Le président du comité de direction me l'a confirmé ce matin.

Je partage votre point de vue selon lequel cette instabilité ne peut durer beaucoup plus longtemps. Il faut arrêter de « foufeler ». J'ai évidemment besoin d'un peu de temps pour consulter et analyser la situation mais je m'exprimerai très rapidement sur la structure qui me semblera la mieux adaptée et sur le phasage des différentes actions qu'il conviendra d'entreprendre pour y parvenir.

J'en viens aux collections d'art moderne des Musées Royaux des Beaux-Arts que vous souhaitez, comme moi, pouvoir revoir au plus vite.

J'ai rencontré Michel Draguet le 26 janvier. Le 1^{er} février, nous avons visité avec des représentants des autorités bruxelloises différents lieux pouvant accueillir les œuvres. Le même jour, j'ai reçu le collectif « Musée sans Musée ». J'ai également pris contact avec les autorités régionales et de la Ville de Bruxelles.

Je proposerai très rapidement un lieu où l'on pourra exposer, dans de bonnes conditions de conservation, de sécurité et de visite, sans occasionner de surcoûts, les œuvres qui étaient jadis exposées au Musée d'art moderne. Quelle que soit la solution retenue, des travaux d'aménagement seront nécessaires. Il m'est donc difficile d'annoncer quand, précisément, nous pourrions retrouver ces œuvres. Un délai d'un an à un an et demi me paraît raisonnable.

Je suis très favorable, à terme, à ce que ces œuvres soient montrées, avec d'autres, dans un nouveau lieu, qu'il faudra construire ou aménager en profondeur. J'ai pris de nombreux contacts en ce sens et j'ai pu mesurer l'enthousiasme que le projet, très important pour la renommée de Bruxelles et de la

na elkaar moesten worden afgelast. Wat is uw analyse van het dossier? Hebt u de vraag reeds gesteld aan uw administratie? Beschikt u over bijkomende informatie?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Op 30 januari heb ik deelgenomen aan een vergadering van de directeurs-generaal van het Federaal Wetenschapsbeleid. Het komt mij voor dat de grote meerderheid van de leidinggevenden van de federale wetenschappelijke instellingen voorstander waren van een uitgebreide reorganisatie van het departement teneinde belangrijke besparingen te verwezenlijken, een coherenter geheel te creëren, hun aanwezigheid te versterken en bestand te zijn tegen eventuele centrifugale krachten. Ik had niet begrepen dat u de cultuurindustrie zou willen regionaliseren. Ik dweep veel minder met de regionalisering van de cultuur dan u.

De administratie heeft mij twee documenten bezorgd, het ene met een ontwerp van bestuurscontract dat ze me zullen voorleggen, het andere met een voorstel van de verschillende fases die het mogelijk zullen maken een grotere integratie van de wetenschappelijke instellingen te bereiken, en dus de efficiëntie van het geheel te verbeteren. De nota waarnaar u verwijst, die een grondige beschrijving zal geven van de voordelen en nadelen van een organisatie op het vlak van begroting en organisatie, wordt voorbereid door de POD Wetenschapsbeleid. De voorzitter van het directiecomité heeft mij dat vanochtend bevestigd.

Ik ben het met u eens dat deze instabiliteit niet kan blijven duren. Het 'kunst- en vliegwerk' moet ophouden. Ik heb uiteraard wel enige tijd nodig om de situatie te bestuderen, maar ik zal mij zeer spoedig uitspreken over de structuur die me het meest geschikt lijkt en over de fasering van de verschillende acties die moeten worden ondernomen om dat te bereiken.

Ik kom nu tot de collecties moderne kunst van de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten die u, net als ikzelf, zo spoedig mogelijk opnieuw zou willen tentoongesteld zien.

Op 26 januari heb ik Michel Draguet ontmoet. Op 1 februari hebben we samen met vertegenwoordigers van de Brusselse autoriteiten verschillende plaatsen bezocht waar de kunstwerken kunnen worden ondergebracht. Dezelfde dag heb ik het collectief 'Museum zonder Museum' ontvangen. Ik heb ook contact genomen met de gewestelijke autoriteiten en de Stad Brussel.

Ik zal zeer spoedig een plaats voorstellen waar de kunstwerken die vroeger tentoongesteld waren in het Museum voor Moderne Kunst, zonder meerkosten kunnen worden tentoongesteld onder behoorlijke condities van bewaring, veiligheid en bezoek. Welke oplossing ook gekozen wordt, er zullen verbouwingswerken nodig zijn. Ik kan dus nog niet precies zeggen wanneer we die kunstwerken opnieuw zullen kunnen zien. Een termijn van één tot anderhalf jaar lijkt mij redelijk.

Ik ben er ten zeerste voorstander van dat deze kunstwerken, op termijn, samen met andere getoond worden op een nieuwe

Belgique, suscite auprès d'un grand nombre d'acteurs.

Je n'ai rien à ajouter à ce que M. Draguet a déclaré quant à la suppression d'une exposition et au report d'une autre. Le directeur général de l'établissement a estimé qu'il était préférable de prendre ces décisions, ce qui relève de son pouvoir discrétionnaire.

M. Richard Miller (MR). – Je remercie le ministre pour le volontarisme avec lequel il s'attaque à cet important dossier, à mes yeux resté un peu trop longtemps en rade. Pour le reste, je confirme que ce sont juste les industries culturelles dont la régionalisation me paraît intéressante.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la décision de la Commission européenne imposant à bpost le remboursement de 415 millions d'euros d'aides d'État» (n° 5-1834)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Il y a peu, le commissaire européen à la Concurrence, M. Joaquín Almunia, a jugé excessif le soutien de l'État fédéral à bpost. Ce verdict n'apparaît pas seulement comme très négatif et même blessant, il a aussi comme conséquence que bpost doit rembourser 415 millions d'euros d'aide d'État à l'administration fédérale.*

Ce jugement européen est une immixtion radicale dans la relation entre l'autorité fédérale et une entreprise publique. Il apparaît une nouvelle fois que la manière dont la Belgique organise et gère ses affaires domestiques n'est absolument pas conforme aux directives européennes. À nouveau une décision de l'UE exprime une politique ultra-libérale qui condamne systématiquement une politique de services communautaires.

Cette décision crée sans doute de graves problèmes pour bpost entre autres pour l'emploi et la fourniture des services. Elle affaiblit, peut-être même sciemment, la position concurrentielle de l'entreprise publique bpost par rapport aux autres opérateurs sur ce marché. Cela correspond parfaitement à l'actuelle politique de l'UE qui vise à privatiser systématiquement les entreprises publiques alors même qu'on constate que ce genre de libéralisation conduit la plupart du temps à moins de service pour un prix plus élevé. Le ministre sait ce qu'il en est de ce processus grâce à son expérience dans le secteur de l'énergie. Mais cela se vérifie aussi chaque jour dans le secteur des télécommunications au détriment du consommateur et au profit des actionnaires.

Comment le ministre juge-t-il la décision de l'UE d'obliger bpost à rembourser 415 millions d'euros d'aide d'État. Reconnaît-il que cela a des effets radicaux et négatifs sur la relation entre l'État fédéral et une entreprise publique fédérale ?

Confirme-t-il que cela peut compromettre un service public pourtant souhaité par notre État avec en conséquence

plaats, die zal moeten worden opgetrokken of grondig verbouwd. Ik heb veel contacten gehad in die zin en ik heb gezien dat dit project, dat zeer belangrijk is voor de faam van Brussel en België, op heel wat geestdrift kan rekenen bij tal van actoren.

Ik kan niets toevoegen aan wat de heer Draguet verklaard heeft over de afgelasting van een tentoonstelling en het uitstel van een andere. De directeur-generaal van de instelling vond het verkieslijk deze beslissing te nemen, die tot zijn discretionaire bevoegdheid behoort.

De heer Richard Miller (MR). – *Ik dank de minister voor de besluitvaardigheid waarmee hij dit belangrijk dossier aanpakt, dat men volgens mij een beetje te lang heeft laten aanslepen. Voor het overige bevestig ik dat alleen de regionalisering van de cultuurindustrie mij interessant lijkt.*

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de beslissing van de Europese Commissie dat bpost 415 miljoen euro staatssteun moet terugstorten» (nr. 5-1834)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Onlangs heeft de EU-Commissaris voor Concurrentie, Joaquín Almunia, de steun van de Federale Staat aan bpost beoordeeld als excessief. Dit verdict klinkt niet alleen erg negatief en zelfs beledigend, maar heeft ook als gevolg dat bpost verplicht wordt 415 miljoen euro staatssteun terug te betalen aan de federale overheid.

Dit EU-verdict is een drastische inmenging in de relatie tussen de federale overheid en een overheidsbedrijf. Opnieuw blijkt de wijze waarop België zijn huishouden organiseert en ordent, helemaal niet conform de EU-richtlijnen te zijn. Opnieuw betekent een EU-beslissing een emanatie van een ultra-liberale politiek die systematisch een op gemeenschappelijke diensten gericht beleid veroorzaakt.

Deze beslissing veroorzaakt wellicht grote problemen voor bpost, onder andere op het vlak van tewerkstelling en dienstverlening. Ze verzwakt, misschien zelfs bewust, de concurrentiepositie van het overheidsbedrijf bpost ten opzichte van andere marktspelers. Dit past perfect in het vigerende EU-beleid, waarbij overheidsbedrijven systematisch worden geliberaliseerd, terwijl steeds meer blijkt dat dergelijke liberalisering meestal leiden tot minder service aan een hogere prijs. De minister kent dit verhaal via zijn ervaring met de energiesector, maar ook de telecommunicatie bewijst deze stelling dagelijks, op pijnlijke wijze voor de consument, maar op verrijkende wijze voor de aandeelhouders.

Hoe evalueert en apprecieert u de EU-beslissing waardoor bpost 415 miljoen euro staatssteun moet terugbetalen? Beamt u dat de relatie tussen de federale staat en een federaal overheidsbedrijf daardoor drastisch en negatief wordt verstoord? Bevestigt u dat daardoor een door onze staat gewenste publieke dienstverlening mogelijk wordt gefnuikt, met als gevolg dat de concurrentiepositie van 'ons' bedrijf

l'affaiblissement sérieux de la position concurrentielle de « notre » entreprise bpost ? Quelles réponses peut-il donner et est-il autorisé à formuler à propos de cette décision ? Quelles seront les conséquences concrètes qu'aura le remboursement par bpost de cette aide d'État ?

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 décision de la Commission européenne sur l'aide d'État accordée à bpost durant la période 1992-2010, il est bon d'avoir grâce à elle finalement la clarté dans cette procédure complexe qui traîne depuis presque dix ans.*

La Commission a pratiquement accepté toutes les dispositions ad hoc prises par l'État belge depuis 20 ans pour soutenir bpost, à savoir les augmentations de capital en 1997, 2003 et 2006, la reprise de la charge des pensions de retraite pour les années précédant 1997, certaines exonérations de taxes et la reprise de bâtiments en 1992.

La Commission estime toutefois que l'État belge a surcompensé pour un montant de 417 millions d'euros le coût des missions de service public, à savoir la distribution des journaux, le paiement à domicile des pensions, l'acceptation d'argent liquide aux guichets, etc., durant la période de 2006 à 2010, c'est-à-dire pendant la durée du quatrième contrat de gestion.

Cette surcompensation est principalement due au fait que la Commission estime qu'une partie des bénéfices de l'exercice d'un monopole aurait dû être affectée aux missions de services publics. La compensation que l'État belge a payée doit donc être diminuée de ces bénéfices de monopole.

Ce problème n'existe plus avec le cinquième contrat de gestion parce entre-temps le marché postal belge a été totalement libéralisé. Il n'y a donc plus de bénéfices de monopole dans aucun segment de ce marché.

Il ne s'agit donc pas d'une amende mais d'un remboursement. Le montant exact que bpost devra verser à l'État belge est donc de 417 millions augmentés des intérêts. Il est prématuré de fixer le montant net que l'État récupérera puisqu'il faut tenir compte d'une éventuelle diminution des recettes fiscales et du dividende versé par bpost.

L'État belge et bpost fixeront d'un commun accord le montant précis et les modalités de remboursement. Bpost dispose en tout cas de suffisamment de liquidités pour effectuer ce remboursement.

Le remboursement doit être exécuté dans les quatre mois. L'appel éventuel de bpost contre la décision de la Commission européenne n'est pas suspensif. Le remboursement n'aura de répercussion ni sur la stabilité financière de l'entreprise, ni sur ses activités opérationnelles ni sur la fourniture des services.

L'influence de ce remboursement sur le montant de la participation aux bénéfices des membres du personnel de bpost ou sur le dividende pour les actionnaires ne peut pas encore être fixée. Le prochain conseil d'administration examinera la question. Je suis partisan du paiement de la prime. Il me semble en effet inacceptable que les cadres reçoivent une prime et que le reste du personnel soit la

bpost acutement verzwakt? Welke antwoorden kan, mag en zal u formuleren bij deze beslissing? Tot welke concrete gevolgen zal een terugbetaling van deze steun leiden voor bpost?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Wat de beslissing van de Europese Commissie over de staatssteun aan bpost betreft in de periode 1992-2010, is het goed dat er nu eindelijk klaarheid komt in deze complexe procedure die al bijna 10 jaar aansleept.*

De Commissie heeft praktisch alle maatregelen ad hoc die de Belgische Staat de afgelopen 20 jaar heeft genomen ter ondersteuning van bpost aanvaard, namelijk de kapitaalsverhogingen in 1997, 2003 en 2006, de overname van de pensioenlasten van de jaren vóór 1997, sommige vrijstellingen van taksen en de overdracht van gebouwen in 1992.

De Commissie is wel van oordeel dat de Belgische Staat de opdrachten van openbare dienst, namelijk de distributie van kranten, de aan-huisbetaling van pensioenen, het aanvaarden van cash geld aan de loketten, enzovoort, in de periode 2006-2010, dus in de loop van het vierde beheerscontract, overgecompenseerd heeft voor 417 miljoen euro.

Deze overcompensatie is vooral te wijten aan het feit dat de Commissie van oordeel is dat een deel van de monopoliewinsten had moeten worden aangewend om de opdrachten van openbare dienst te financieren. De compensatie die de Belgische Staat betaalde moet dus met deze monopoliewinsten worden verminderd.

Dit probleem rijst niet meer bij het vijfde beheerscontract omdat de Belgische postmarkt nu volledig vrij is. Er zijn dus geen monopoliewinsten meer in geen enkel segment van deze markt.

Het gaat hier echter niet om een boete maar om een terugbetaling. Het precieze bedrag dat bpost aan de Belgische Staat zal terugstorten, bedraagt 417 miljoen euro, verhoogd met interesten. Het is te vroeg om het nettobedrag te bepalen dat de Staat effectief zal innen, rekening houdend met een eventuele vermindering van de fiscale ontvangsten en van het door bpost betaalde dividende.

De Belgische Staat en bpost zullen in overleg het precieze bedrag en de terugbetalingsmodaliteiten bepalen. bpost beschikt in elk geval over voldoende liquide middelen voor deze terugbetaling.

De terugbetaling moet binnen een periode van 4 maanden worden uitgevoerd. Het beroep dat bpost eventueel tegen de beslissing van de Europese Commissie kan aantekenen is niet opschortend. De terugbetaling zal geen gevolgen hebben voor de financiële stabiliteit van de onderneming, de operationele activiteiten en de dienstverlening.

De impact van deze terugbetaling op het bedrag van de winstdeelname van de personeelsleden van bpost of op het dividende van de aandeelhouders kan nu nog niet worden bepaald. De volgende raad van bestuur zal zich over deze vraag buigen. Ik steun de betaling van de premie. Het lijkt me immers onaanvaardbaar dat het kaderpersoneel een premie ontvangt en dat het niet-kaderpersoneel de verliezer zou zijn

victime de cette décision.

La décision de la Commission, combinée au nouveau cadre réglementaire sur les services publics que la Commission a adopté en décembre 2011, a le mérite de fixer clairement les limites de la compensation que l'État belge peut accorder à bpost pour les missions de service public attribuées à cette entreprise.

L'État belge et bpost maintiennent les principes qui avaient été établis dans le contrat en ce qui concerne la fixation des services d'intérêt public et leur rémunération. Nous constatons en outre que la Commission ne met pas en question les définitions des services publics et de la compensation, qui avaient été utilisées.

L'État belge se concentrera désormais sur l'avenir de bpost et sur la fourniture d'un service postal public. Dans ce cadre, l'État belge précisera le cinquième contrat de gestion, qui a été conclu avec bpost en avril 2010, pour tenir compte des remarques formulées dans la décision de la Commission. Il espère que ce cinquième contrat de gestion sera approuvé rapidement et lèvera les incertitudes qui pèsent sur l'avenir.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je remercie le ministre pour sa réponse. Il a répondu à plus de questions que je n'en ai posées. Je me réjouis qu'apparemment la décision n'aura pas vraiment de conséquences pour bpost. Je trouve cela bizarre mais c'est bien. Il n'est en effet pas évident que payer quelque 417 millions d'euros plus des intérêts n'ait pas d'incidence sur le service pas plus que sur le paiement des dividendes. Mais c'est le cadet de mes soucis.*

Demande d'explications de M. François Bellot au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'impact de la modification des horaires de la SNCB» (n° 5-1841)

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les retards chroniques des trains à destination du Luxembourg» (n° 5-1857)

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

M. François Bellot (MR). – À côté d'une note de politique générale qui fixe des stratégies à long terme, ma question risque de vous paraître ponctuelle. Toutefois, elle dénote la manière dont la réorganisation des horaires a parfois des impacts considérables sur les utilisateurs.

Comme chaque année en décembre, la SNCB adapte ses horaires. Depuis le 11 décembre 2011, une série de liaisons ferroviaires ont donc subi des modifications de cet ordre.

van deze beslissing.

De beslissing van de Commissie, gecombineerd met het nieuwe reglementaire kader met betrekking tot de openbare diensten dat de Commissie heeft aangenomen in december 2011, heeft als verdienste dat de grenzen worden uitgeklaard binnen welke de Belgische Staat bpost kan compenseren voor de opdrachten van openbare dienst die aan het bedrijf worden toevertrouwd.

De Belgische Staat en bpost bevestigen de principes die in het contract gehanteerd werden voor de bepaling van de diensten van openbaar belang en de vergoeding ervan. We stellen overigens vast dat de Commissie de gehanteerde definitie van de openbare diensten en de compensatie daarvoor niet in vraag stelt.

De Belgische Staat zal zich nu concentreren op de toekomst van bpost en de publieke postdienstverlening. In dat kader zal de Belgische Staat het vijfde beheerscontract, dat in april 2010 met bpost werd gesloten verduidelijken, rekening houdend met de opmerkingen die de Commissie geformuleerd heeft in haar beslissing, met het oog op een snelle goedkeuring van het vijfde beheerscontract, zodat de onzekerheden die nu op de toekomst wegen, worden weggenomen.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik dank de minister voor zijn antwoord. Hij heeft op meer vragen geantwoord dan ik heb gesteld. Het verheugt me dat er blijkbaar niet echt gevolgen zullen zijn voor bpost. Ik vind het vreemd, maar het is wel goed. Het is immers niet evident zomaar 417 miljoen euro plus interesten te betalen zonder gevolgen voor de dienstverlening, noch voor de betaling van dividend. Maar dat is de minste van mijn zorgen.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de impact van de nieuwe uurregeling van de NMBS» (nr. 5-1841)

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de aanhoudende vertragingen van de treinen naar Luxemburg» (nr. 5-1857)

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

De heer François Bellot (MR). – *Mijn vraag gaat niet over het algemeen beleid, maar over een specifiek punt. Ze illustreert echter hoe de reorganisatie van de uurregeling grote gevolgen kan hebben voor de treingebruikers.*

Zoals elk jaar heeft de NMBS in december de dienstregeling aangepast. Sedert 11 december 2011 werden dus een aantal wijzigingen doorgevoerd op enkele treinverbindingen. Volgens de NMBS-groep zijn die wijzigingen noodzakelijk

L'objectif annoncé par le groupe SNCB est de tenir compte des travaux ou de la fin des chantiers d'infrastructure mais aussi d'améliorer la régularité du service.

Ces modifications d'horaires font chaque année leur lot de mécontents parmi les navetteurs. À ceci près que pour l'année 2011, les clients voyageurs de la SNCB ne sont plus les seuls à se plaindre. Une partie du personnel du groupe se plaint également des adaptations intervenues. La SNCB enlèverait à ses propres travailleurs la possibilité d'utiliser ses trains pour aller travailler.

Voilà ce qu'il me revient à propos de la cabine de signalisation de Libramont : en mars prochain, le groupe SNCB compte regrouper la majorité de ses services « Réseau » dans un nouveau bâtiment, à Libramont. La cabine de signalisation de Jemelle devrait également être transférée à Libramont ainsi que tout son personnel.

Afin d'assurer la continuité du service public, une partie importante du personnel de la SNCB travaille selon le système des pauses – 6 h à 14 h, 14 h à 22 h, 22 h à 6 h. Jusqu'à décembre 2011, un train quittait Jemelle le matin à 5 h 22 pour arriver à Libramont à 5 h 52. Il stationnait alors en gare jusque 6 h 15 avant de continuer à destination de Luxembourg.

À la suite des changements apportés, ce train a été retardé et arrive désormais à Libramont à 6 h 22, soit après le début de la première pause. Une partie du personnel travaillant à Libramont doit donc désormais se rendre au travail soit en voiture soit en prenant un train à 4 h 43 à Jemelle – arrivée à Libramont : 5 h 13.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer l'adaptation de l'horaire du train n° 5856 ?

Comment la SNCB justifie-t-elle cette adaptation ? Le personnel visé a-t-il été averti et préparé à ce changement ?

Le groupe SNCB mesure-t-il l'impact éventuel de ses adaptations d'horaires sur le personnel des entreprises publiques, en ce compris son propre personnel ?

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Chaque jour, ce sont près de 67 000 Belges de la province de Luxembourg qui se rendent au Grand-duché pour travailler – on ne le sait pas assez. Le train a une place à tenir dans cette migration quotidienne. Mais la SNCB n'en tient pas suffisamment compte.

Les travaux d'infrastructure sur la ligne 162 sont indispensables pour la sécurité, le confort, la fiabilité et la rapidité du service des trains entre les pôles de Namur et de Luxembourg. J'en suis bien consciente. Toutefois, si ces travaux sont indispensables, ils n'en touchent pas moins directement les voyageurs dans leurs déplacements quotidiens.

Ainsi, en raison de la mise à voie unique de la section située au sud de Libramont, le train au départ de Jemelle de 5 h 22 est désormais retardé à 5 h 53. Les personnes qui ont un horaire strict n'ont d'autre choix que de prendre le train de 4 h 43. Cette modification d'horaire a fait l'objet d'une pétition signée par près de 300 navetteurs. De surcroît, ce train dont les horaires ont été « adaptés » en raison des travaux accuse des retards chroniques qui atteignent certains jours les 30 à 40 minutes.

omdat er rekening moet worden gehouden met werkzaamheden of met het feit dat infrastructuurwerken klaar zijn, maar ook omdat op die manier de stiptheid kan worden verbeterd.

Die wijzigingen zorgen elk jaar weer voor ontevredenheid bij de betrokken pendelaars. Het enige verschil is nu dat eind 2011 het niet alleen de klanten van de NMBS zijn die klagen. Ook een deel van het personeel van de groep klaagt over de aangebrachte wijzigingen. De NMBS zou zijn eigen werknemers de mogelijkheid ontnemen om zich met de trein naar hun werk te begeven.

Over het seinhuis in Libramont vernam ik het volgende: in maart zal de NMBS-groep de meeste netwerkdiensten in een nieuw gebouw samenbrengen te Libramont. Het seinhuis van Jemelle zal met het personeel ook naar Libramont verhuizen.

Om de continuïteit van de openbare dienst te garanderen werkt een groot deel van het NMBS-personeel volgens een drieploegenstelsel, van 6 tot 14 uur, 14 tot 22 uur en 22 tot 6 uur. Tot december 2011 vertrok er om 5.22 uur een trein in Jemelle die in Libramont aankwam om 5.52 uur. Hij bleef in het station staan tot 6.15 uur om dan verder te rijden naar Luxemburg.

Na de wijzigingen vertrekt deze trein later en komt hij pas in Libramont aan om 6.22 uur, dus na het begin van de vroege dienst. Een deel van het personeel dat in Libramont werkt, moet voortaan dus ofwel met de auto naar het werk ofwel met de trein van 4.43 uur, die om 5.13 uur in Libramont aankomt.

Bevestigt de minister deze wijziging in de dienstregeling van trein 5856?

Hoe verantwoordt de NMBS deze aanpassing?

Werd het betrokken personeel op de hoogte gesteld van deze aanpassing?

Is de NMBS-groep zich bewust van de impact van dergelijke aanpassingen op het personeel van overheidsbedrijven en zeker ook van zijn eigen personeel?

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – Elke dag gaan zowat 67 000 Belgen uit de provincie Luxemburg in het Groothertogdom werken. De trein is van groot belang voor dat dagelijks pendelverkeer. Maar de NMBS houdt daar onvoldoende rekening mee.

De infrastructuurwerken op lijn 162 zijn noodzakelijk voor de veiligheid, het comfort, de betrouwbaarheid en de snelheid van het treinverkeer tussen Namen en Luxemburg. Ik beseef dat wel. Maar ook al zijn die werken noodzakelijk, toch treffen ze de reizigers in hun dagelijkse verplaatsingen.

Door het enkelspoor op het baanvak ten zuiden van Libramont vertrekt de trein van 5.22 uur voortaan pas om 5.53 uur uit Jemelle. Wie stipt op tijd op zijn werk dient te zijn, kan hierdoor niet anders dan de trein van 4.43 uur te nemen. Over deze wijziging van de dienstregeling werd een petitie ondertekend door bijna 300 pendelaars. Bovendien is het zo dat deze trein, die wegens werkzaamheden op andere uren rijdt, steevast vertraging heeft, soms wel 30 tot 40 minuten.

Deze toestand is niet buitengewoon: alle treinen die naar Luxemburg rijden hebben vaak en veel vertraging, in het

Cette situation n'est pas unique : tous les trains qui assurent le service vers Luxembourg enregistrent des retards réguliers et importants, en particulier aux heures de pointe du matin. Et je ne vous parle pas des trains bondés qui assurent un confort tout relatif.

Les horaires ont été adaptés en raison des circonstances particulières. Il est donc difficilement compréhensible que les navetteurs soient régulièrement les victimes de pareils retards qui sont une source de stress permanent et de difficultés vis-à-vis de leur employeur.

Pourriez-vous, Monsieur le ministre, m'indiquer quelle en est la cause et quels sont les remèdes possibles à cet état de fait ? Quelles sont les intentions de la SNCB pour assurer un service plus fiable, particulièrement aux travailleurs frontaliers qui ont un horaire de travail à respecter ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Les adaptations horaires survenues le 11 décembre 2011 sur la ligne 162 découlent des contraintes liées à la poursuite des travaux de modernisation de l'axe Namur-Luxembourg imposée par Infrabel. Elles n'ont donc rien à voir avec les mesures d'économie prévues en décembre 2012.

Depuis le 11 décembre 2011, la mise à voie unique temporaire de deux tronçons de la ligne 162 – Namur-Naninne et Libramont-Lavaux – par Infrabel a contraint la SNCB à effectuer des modifications horaires sur de nombreux trains parcourant la ligne. Lors de l'étude portant sur ces modifications, la SNCB a tenté, malgré les lourdes contraintes en présence, de maintenir autant que possible une offre pertinente qui tenait compte des besoins de la clientèle.

La SNCB est bien consciente que les choix arrêtés imposent parfois à la clientèle des changements d'habitude mais les travaux planifiés par Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, nécessitent des adaptations d'horaires importantes.

Entre Libramont et Lavaux, les trains circulent donc sur une seule voie. C'est pourquoi le train L 5856 quitte actuellement Libramont à 6 h 26 au lieu de 6 h 15 auparavant.

Ce service à voie unique a engendré des modifications d'horaire qui ont eu un impact important sur le roulement du matériel roulant. Les changements au roulement ont, à leur tour, nécessité des adaptations d'horaire pour éviter l'engagement de matériel roulant supplémentaire.

La ponctualité du train 5856 a été contrôlée du 2 janvier 2012 au 27 janvier 2012. Durant cette période, ce train est arrivé treize fois à l'heure ou avec moins de six minutes de retard, cinq fois avec un retard de six à huit minutes et une fois avec 25 minutes de retard. Le 13 janvier 2012, un train en panne a bloqué le passage sur le tronçon à voie unique. Le 18 janvier 2012, le train a été supprimé à la suite d'un bris de caténaire survenu à Libramont.

En ce qui concerne les trains circulant entre Arlon et Luxembourg, ils ont subi des adaptations horaires parfois importantes, en fonction des possibilités de passage dans le tronçon à voie unique temporaire.

La situation actuelle ne peut être modifiée sous peine de

bijzonder tijdens de ochtendspits, om dan nog maar te zwijgen van het feit dat ze overvol zitten en weinig comfort bieden.

De dienstregeling werd juist aangepast wegens de bijzondere omstandigheden. Het is dan ook moeilijk te begrijpen dat de pendelaars geregeld te maken krijgen met zulke grote vertragingen, die voor permanente stress en moeilijkheden op het werk zorgen.

Kan de minister aangeven welke daarvoor de redenen zijn en hoe dit probleem kan verholpen worden? Wat is de NMBS van plan om een meer betrouwbare dienstverlening tot stand te brengen, in het bijzonder voor de grensarbeiders die tijdig op hun werk moeten verschijnen?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – De wijzigingen van de dienstregeling die op 11 december 2011 zijn doorgevoerd op lijn 162 zijn het gevolg van de werken voor de modernisering van de as Namen-Luxemburg die door Infrabel wordt opgelegd. Ze hebben dus niets te maken met de besparingen die gepland zijn voor december 2012.

Sedert 11 december 2011 heeft het tijdelijk gebruik door Infrabel van een enkelspoor op twee baanvakken van lijn 162, tussen Namen en Naninne en Libramont en Lavaux, de NMBS ertoe genoopt de dienstregeling van veel treinen die op die lijn rijden te wijzigen. Bij het overwegen van die wijzigingen heeft de NMBS gepoogd om ondanks de vele knelpunten het aanbod toch zoveel mogelijk af te stemmen op de behoeften van de reizigers.

De NMBS is zich ervan bewust dat ten gevolge van de gemaakte keuzes reizigers soms noodgedwongen hun gewoonten moeten veranderen, maar de door infrastructuurbeheerder Infrabel geplande werken vergen nu eenmaal belangrijke aanpassingen van de dienstregeling.

Tussen Libramont en Lavaux rijden de treinen dus op een enkelspoor. Daarom vertrekt trein L5856 tegenwoordig pas om 6.26 uur uit Libramont in plaats van om 6.15 uur voorheen.

Het gebruik van een enkelspoor leidde tot wijzigingen van de dienstregeling die grote gevolgen hadden voor de inzet van het rollend materieel. Die gewijzigde inzet vergde op zijn beurt aanpassingen van de uurregeling om te vermijden dat er meer rollend materieel moest worden ingezet.

De stiptheid van trein 5856 werd gecontroleerd tussen 2 en 27 januari 2012. In die periode is de trein 13 keer op tijd of met minder dan 6 minuten vertraging aangekomen, 5 keer met een vertraging van 6 tot 8 minuten en eenmaal met 25 minuten vertraging. Op 13 januari 2012 werd het enkelspoor geblokkeerd door een defecte trein. Op 18 januari 2012 werd de trein afgeschaft ten gevolge van een breuk van de bovenleiding in Libramont.

De dienstregelingen van de treinen die tussen Arlon en Libramont rijden, zijn soms ingrijpend gewijzigd vanwege het feit dat ze tijdelijk op een enkelspoor moeten rijden.

Aan de huidige situatie kan niet worden geraakt, tenzij er

supprimer des trains circulant dans l'autre sens, ce qui pénaliserait une autre clientèle.

Lors de la planification des horaires, une attention particulière a été portée à la capacité des trains à accueillir les voyageurs dans un confort optimal. Toutefois, la disponibilité du matériel roulant, surtout en heures de pointe, ne permet pas toujours le renfort systématique de tous les trains concernés. Un suivi particulier des occupations est néanmoins prévu pour intervenir le cas échéant.

Afin de pouvoir terminer les travaux de modernisation et de réélectrification sur l'ensemble de la ligne entre Namur et Luxembourg en décembre 2018 comme prévu, il sera encore nécessaire, successivement et par tronçons, de mettre en place un ou plusieurs services à voie unique en continu.

En outre, la ponctualité de cette ligne a aussi été influencée par un affaissement de terrain survenu le 3 janvier 2012 entre Arlon et Luxembourg. Cet incident a également engendré l'instauration d'un service à voie unique, ainsi qu'un avis de ralentissement temporaire toujours en vigueur qui provoque un retard d'environ deux minutes à tous les trains.

De plus, certains trains circulant sur la ligne 162 Namur-Luxembourg circulent également sur la ligne 161 Namur-Bruxelles, sur laquelle de nombreux chantiers sont actuellement en cours, dans le cadre de la mise à quatre voies pour le projet RER.

À la suite de ces chantiers, les possibilités d'exploitation sont fortement réduites.

Dès lors, quand un incident ponctuel se produit, comme une panne de matériel, il est très difficile pour le Traffic Control – gestionnaire du trafic – d'intervenir pour en limiter les conséquences. Le moindre incident peut donc facilement se répercuter sur les premiers trains qui suivent, mais également sur d'autres au fur et à mesure que l'heure de pointe avance entraînant un phénomène de retards en cascade.

Un groupe de travail spécifique à la ligne 161 a donc été mis en place pour analyser quotidiennement le trafic sur cette ligne. Il prend des mesures correctives afin d'améliorer la ponctualité des trains sur cette ligne. Une adaptation plus réaliste du nombre d'arrêts ainsi que des horaires était nécessaire entre les relations 39 – Binche-Louvain-la-Neuve Université – et 77 – Charleroi-Sud-Ottignies-Bruxelles-Midi et 65 – Bruxelles-Midi-Louvain-la-Neuve – et 55 – Schaerbeek/Bruxelles-Midi-Louvain-la-Neuve. C'est pourquoi, à partir du nouveau service des trains du 11 décembre 2011, une nouvelle répartition des arrêts entre ces différentes relations a été mise en place par Infrabel et la SNCB, afin de fluidifier le trafic entre les trains directs et les trains plus lents.

Des mesures permettant de lutter contre le givre sur la caténaire ont été mises en place, telles que l'équipement des trains de la relation IC Bruxelles-Luxembourg de pantographes spéciaux antigivre. Je souligne également la mise en œuvre d'avis de régulation, de scénarios d'adaptation et de plans de secours en cas d'incidents.

M. François Bellot (MR). – Vous avez répondu aux aspects relatifs aux retards et aux difficultés diverses mais pas aux conséquences de la modification des horaires pour les

treinen worden geschrapt die in de andere richting rijden, wat dan weer voor die reizigers een probleem zou opleveren.

Bij het plannen van de dienstregelingen werd bijzondere aandacht verleend aan de mogelijkheid om de reizigers zo comfortabel mogelijk te laten reizen. De beschikbaarheid van het rollend materieel, vooral tijdens de spitsuren, is niet van dien aard, dat al die treinen systematisch kunnen uitgebreid worden. De bezettingsgraad wordt nauwgezet gevolgd om indien nodig bij te sturen.

Om de modernisering en de herelektrificatie van heel de lijn Namen-Luxemburg zoals gepland klaar te krijgen tegen december 2018, zal het nog nodig zijn om in opeenvolgende fases en baanvak per baanvak treinen op een enkelspoor te laten rijden.

Bovendien werd de stiptheid van de treinen op deze lijn ook aangetast ingevolge een grondverzakking op 3 januari 2012 tussen Aarlen en Luxemburg. Daardoor moet ook tijdelijk trager en op een enkelspoor worden gereden, wat voor alle treinen een vertraging teweegbrengt van twee minuten.

Sommige treinen die op lijn 162 Namen-Luxemburg rijden, rijden ook op lijn 161 Namen-Brussel, waar er momenteel veel werken aan de gang zijn voor de aanleg van vier sporen voor het GEN-project.

Door de aanwezigheid van die bouwwerken zijn de exploitatiemogelijkheden sterk gereduceerd.

Wanneer zich dan een incident voordoet, zoals een panne van het materieel, is het zeer moeilijk voor de verkeersleiders van Traffic Control om tussenbeide te komen om de gevolgen daarvan te beperken. Het kleinste incident kan dus gevolgen hebben, niet enkel voor de eerstvolgende treinen, maar ook nog voor andere treinen naarmate het spitsuur vordert. Aldus wordt een opeenvolging van vertragingen veroorzaakt.

Er werd een werkgroep opgericht om het verkeer op lijn 161 dagelijks te analyseren. Om de stiptheid van de treinen te verbeteren, wordt de regeling bijgestuurd. Een meer realistische aanpassing van het aantal stopplaatsen en van de dienstregelingen van de verbindingen 39 – Binche-Louvain-la-Neuve Université – en 77 – Charleroi-Zuid-Ottignies-Brussel-Zuid –, en 65 – Brussel-Zuid-Louvain-la-Neuve – en 55 – Schaerbeek/Brussel-Zuid-Louvain-la-Neuve. Daarom werd sedert de nieuwe dienstregeling van 11 december 2011 een nieuwe verdeling van de stopplaatsen tussen die verbindingen ingevoerd door Infrabel en de NMBS om het verkeer van directe en tragere treinen vloeiender te laten verlopen.

Er werden maatregelen genomen tegen het bevroren van de bovenleidingen. Zo werd bijvoorbeeld op de treinen van de IC-verbinding tussen Brussel en Luxemburg gebruik gemaakt van speciale stroomafnemers om ijsvorming op de bovenleiding te voorkomen. Daarnaast worden in geval van incidenten ook berichten gegeven over de regeling en worden er aangepaste scenario's en noodplannen in werking gesteld.

De heer François Bellot (MR). – U antwoordde op de aspecten die betrekking hebben op de vertragingen en diverse moeilijkheden, maar niet op de gevolgen van de gewijzigde

personnes qui travaillent selon la pause de 6 à 14 heures.

Je me permettrai de vous donner un petit conseil, Monsieur le ministre, en vous suggérant de ne pas toujours faire vôtres les réponses de la SNCB. La plus grande circonspection est de mise.

Je reviendrai sur la modification des horaires. Des choses très graves se sont passées la semaine dernière, dans la région de Namur. Cette situation aurait pu entraîner un accident impliquant trois jeunes qu'on a refoulés d'un train bondé, de nouveau pour des questions d'horaires. Les réponses de la SNCB ne peuvent pas nous satisfaire, pas plus vous que nous, Monsieur le ministre. Même au sein de la SNCB, on ne comprend toujours pas pourquoi ce train a été retardé. Aucune raison technique ne l'explique. Ce train a démarré avec vingt-cinq minutes de retard, sans raison.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Je ne conteste pas le fait que les changements d'horaires font des heureux et des malheureux. On ne dit pas assez que la gare de Neufchâteau a retrouvé un statut IC, à la grande satisfaction des utilisateurs.

Je ne peux que vous inviter à mieux communiquer. Les éléments objectifs que vous nous avez livrés, comme l'affaissement de terrain, aident à mieux comprendre la situation. Une communication insuffisante donne l'impression au public d'être confronté à une machine inhumaine qui les abandonne et les méprise. La situation est pénible sur le terrain et si un problème pratique ne peut absolument pas être résolu, il faut l'expliquer aux utilisateurs.

Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la politique de sponsoring de Belgacom» (n° 5-1846)

M. Bart Laeremans (VB). – Nous avons appris par la presse que le Tribunal de Mons a ouvert une enquête d'information sur un certain nombre de contrats de sponsoring conclus entre Belgacom et des entreprises ou associations montoises. Le parquet soupçonnerait fortement que certains de ces contrats aient été conclus dans le but d'acquiescer un appui politique ou de plaire à des amis. En outre, la presse donne des exemples concrets de confusion d'intérêts.

Depuis longtemps déjà, le mystère plane sur la politique de sponsoring de Belgacom et de nombreux récits fantaisistes circulent par manque de transparence à ce sujet. Même le parlement est mis hors-jeu lorsqu'il essaie d'avoir un aperçu de la politique de sponsoring de Belgacom. Je me réfère en l'occurrence entre autres à une question que notre ancien collègue, Joris Van Hauthem, a posée il y a quelques années à ce propos à la suite d'une interview de Concetta Fagard, la directrice controversée et entre-temps licenciée de Belgacom, dans le quotidien *De Tijd* du 10 avril 2009. Selon ce dernier, l'année dernière, les médias ont révélé que Belgacom concentrait surtout ses efforts de sponsoring sur certaines régions, comme la ville de Mons, fief du président du PS, Elio Di Rupo, en échange d'un appui à la reconduction de Didier Bellens.

dienstregeling voor de mensen die in de vroege dienst werken.

Als ik u een kleine raad mag geven, vertrouw niet altijd op de reacties van de NMBS. Omzichtigheid is geboden.

Ik zal nog terugkomen op de gewijzigde dienstregeling. Vorige week hebben zich ernstige feiten voorgedaan in de omgeving van Namen. Ze hadden kunnen leiden tot een ongeluk met drie jongeren die niet op een overvolle trein mochten stappen, alweer in verband met de dienstregeling. Noch wij, noch u kunnen vrede nemen met de antwoorden van de NMBS. Zelfs bij de NMBS begrijpt men nog steeds niet waarom die trein met vertraging reed. Daar was geen enkele technische reden voor. Die trein is zonder enige reden met 25 minuten vertraging vertrokken.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – Ik betwist niet dat wijzigingen in de dienstregeling voor sommigen een verbetering en voor anderen een verslechtering kunnen zijn. Dat het station van Neufchâteau weer een IC-statuut heeft gekregen stelt menig reiziger tevreden.

Ik kan u enkel uitnodigen om beter te communiceren. De objectieve elementen die u ons gaf, zoals de grondverzakking, dragen bij tot een beter begrip. Manke communicatie geeft de reizigers de indruk dat ze in de steek gelaten worden door een hersenloze machine die hen minacht. Situaties die niet vermeden kunnen worden moet men goed uitleggen aan de reizigers.

Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het sponsoringsbeleid van Belgacom» (nr. 5-1846)

De heer Bart Laeremans (VB). – Naar wij uit de pers vernamen heeft de rechtbank van Bergen een informatieonderzoek opgestart naar een aantal sponsorcontracten die door Belgacom met bedrijven of verenigingen in Bergen werden gesloten. Naar verluidt heeft het parket sterke vermoedens dat een aantal van die contracten werden afgesloten om politieke steun te verwerven of om vrienden te plezieren. Bovendien worden er in de pers concrete voorbeelden gegeven van belangenvermenging.

Over het sponsoringsbeleid van Belgacom hangt al geruime tijd een waas van geheimzinnigheid en doen veel wilde verhalen de ronde bij gebrek aan openheid daarover. Zelfs het parlement wordt buiten spel gezet wanneer het tracht enig zicht te krijgen op het sponsoringsbeleid van Belgacom. Ik verwijs daarvoor onder meer naar een vraag die onze voormalige collega Joris Van Hauthem daarover enige jaren geleden stelde. Aanleiding voor de vraag van Van Hauthem was een uitspraak van Concetta Fagard, de omstreden en inmiddels ontslagen topvrouw van Belgacom, in een interview met *De Tijd* van 10 april 2009. In dat interview stelde *De Tijd*: 'Vorig jaar waren er mediaberichten dat Belgacom zijn sponsoringsinspanningen vooral richtte op bepaalde regio's, zoals het Bergen van PS-voorzitter Elio Di

La réponse de Concetta Fagard fut en substance la suivante. « Nous ne pouvons pas nous permettre de ne sponsoriser des projets que pour plaire à certaines personnes. Mais, en même temps, la Belgique est la Belgique. Je n'ai rien inventé. Je ne cache donc pas que certains projets puissent parfois avoir une connotation politique. Ne pas le reconnaître serait travestir la réalité. Toutefois de tels projets s'inscrivent toujours parfaitement dans notre stratégie et auraient de toute façon bénéficié de notre soutien. »

Concetta Fagard a donc, déjà en 2009, reconnu ouvertement qu'au moins une partie du sponsoring avait également une connotation politique. On a par contre prétendu que cela s'inscrivait toujours dans la stratégie de sponsoring de Belgacom, ce qui est à présent manifestement mis en doute par le parquet de Mons, qui mène des enquêtes supplémentaires. Quoi qu'il en soit, notre collègue Joris Van Hauthem a obtenu très peu de réponses à ces questions, ce qui est inacceptable dans une démocratie parlementaire. J'espère que le ministre voudra faire preuve de transparence à ce sujet.

Le ministre confirme-t-il que le parquet de Mons a ouvert une enquête d'information ? Sur quoi cette enquête porte-t-elle concrètement ?

Le ministre confirme-t-il, comme Madame Fagard l'affirmait dans l'interview de 2009, que certaines initiatives de sponsoring – au moins en partie – ont été inspirées par des motifs politiques ? Quel point de vue le ministre adopte-t-il à ce sujet ? Le ministre ou le gouvernement ont-ils alors pris des mesures à la suite de ces déclarations ?

Les actions de sponsoring de Belgacom n'ont manifestement été soumises à aucune disposition légale, mais elles auraient seulement été inspirées par des objectifs commerciaux et par une stratégie de sponsoring. Il s'agit de notions très étendues.

En quoi cette stratégie de sponsoring de Belgacom consiste-t-elle ? Qui la détermine et de quelle manière ? Quels critères sont-ils pris en considération pour accorder ou non un sponsoring ? Le ministre n'estime-t-il pas qu'un cadre réglementaire clair doit être établi, si nécessaire par ses services ou par un arrêté ministériel, plutôt que par une initiative parlementaire, vu le mystère et la confusion d'intérêts autour de cette affaire ?

Quelle personne ou quelle instance décide-t-elle d'accorder un sponsoring et quelle procédure un projet de sponsoring doit-il suivre ? Dans quelle mesure cette instance juge-t-elle ou décide-t-elle, en toute indépendance, des contrats de sponsoring ?

Nous lisons dans l'article publié dans le journal De Morgen en date du 24 janvier que le patron de Belgacom a lui-même été négociateur des contrats de sponsoring. Est-ce exact ? Est-il nécessaire que le patron lui-même s'implique dans ces négociations ? Qu'en pense le ministre ?

Quel contrôle indépendant existe-t-il sur ce processus décisionnel et sur les décisions prises, vu qu'il s'agit d'une matière délicate où beaucoup d'argent est mis en jeu ?

De Morgen affirme que des contrats de sponsoring ont été conclus, mais les institutions et les événements qui ont reçu de l'argent ignoraient totalement ce que l'on attendait d'eux et que les résultats n'ont pas été mesurés. Est-ce exact ? Dans

Rupo, in ruil voor steun voor de herbenoeming van Didier Bellens.'

Fagard antwoordde daarop: 'We kunnen het ons niet veroorloven alleen maar bepaalde projecten te sponsoren omdat dat bepaalde mensen een plezier doet. Maar tegelijk is België, België. Ik heb het niet uitgevonden. Ik steek dan ook niet onder stoelen of banken dat er wel eens projecten kunnen zijn met een politiek kantje. Dat niet toegeven zou de waarheid geweld aandoen. Maar dergelijke projecten passen altijd perfect in onze strategie en zouden we anders ook gesteund hebben.'

Fagard gaf dus reeds in 2009 openlijk toe dat minstens een deel van de sponsoring ook op politieke gronden gebeurde. Er werd wel beweerd dat dit steeds binnen de zogenaamde sponsoringsstrategie van Belgacom paste, wat het parket van Bergen nu blijkbaar evenwel betwijfelt en verder onderzoekt. Hoe dan ook kreeg collega Van Hauthem zeer weinig antwoorden op zijn vragen daarover. In een parlementaire democratie is dat onaanvaardbaar. Ik hoop dat de minister openheid van zaken zal willen geven.

Bevestigt de minister dat het parket van Bergen een informatieonderzoek heeft geopend? Waarover gaat dat onderzoek concreet?

Bevestigt de minister, zoals mevrouw Fagard in het interview van 2009 stelde, dat een aantal sponsoringsinitiatieven – op zijn minst gedeeltelijk – zijn ingegeven door politieke motieven? Wat is het standpunt van de minister daarover? Heeft de minister of de regering destijds maatregelen genomen naar aanleiding van die uitspraken?

De sponsoringsacties van Belgacom zijn blijkbaar aan geen enkele wettelijke bepaling onderworpen, maar zouden enkel zijn ingegeven door commerciële doeleinden en sponsoringsstrategie. Dat zijn erg ruime begrippen.

Waaruit bestaat die zogenaamde sponsoringsstrategie van Belgacom? Wie bepaalt ze, en op welke wijze? Welke criteria worden in acht genomen bij het al dan niet toekennen van sponsoring? Is de minister niet van oordeel dat hiervoor eens een duidelijk regelgevend kader moet worden opgesteld, desnoods via zijn diensten of via een ministerieel besluit, eerder dan via een parlementair initiatief, gelet op het waas van geheimzinnigheid en belangenvermenging die hieromtrent hangt?

Wie of welke instantie beslist over het toekennen van sponsoring en welke procedure moet een sponsoringsproject doorlopen? In welke mate beoordeelt en beslist deze instantie op onafhankelijke wijze over de sponsoringsovereenkomsten?

In het artikel in *De Morgen* van 24 januari lezen we dat de topman van Belgacom zelf ging onderhandelen over sponsoringscontracten. Klopt dit? Moet de topman daar zo nodig over onderhandelen? Wat vindt de minister daar van?

Welke onafhankelijke controle bestaat er op dit beslissingsproces en op de genomen beslissingen, gelet op het feit dat het toch een delicate materie betreft, waar veel geld mee is gemoed?

'Er werden sponsoringscontracten afgesloten, maar de instellingen en evenementen die geld kregen, wisten totaal niet wat van hen verwacht werd. Resultaten werden niet

quelle mesure des contrôles ont-ils été effectués ou le sont-ils par la suite pour savoir si des projets qui ont été sponsorisés répondent ou non à la stratégie de sponsoring prédéfinie, par exemple sur le plan de la participation du public aux événements sponsorisés ?

Pourquoi n'a-t-on fait preuve d'aucune transparence, au moins pour le parlement, concernant les initiatives sponsorisées, les montants accordés et l'évaluation des initiatives sponsorisées ? Le ministre peut-il me donner une liste complète des initiatives sponsorisées pour 2010 et 2011, avec les montants accordés, ainsi qu'une liste des initiatives qui n'ont pas été sponsorisées ? Quel est le budget total de sponsoring au cours de ces années ?

Le ministre peut-il m'indiquer comment la répartition du sponsoring entre les groupes linguistiques s'est-elle présentée pour ces années ?

Le ministre peut-il me fournir également une liste récapitulative, pour les initiatives émanant des villes, en mentionnant les initiatives et les montants accordés pour ces années ?

Le ministre prend-il des mesures pour assurer désormais la plus grande transparence possible au sponsoring par Belgacom et autres institutions similaires et ce, selon des règles et critères bien définis ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *En tant qu'entreprise publique autonome, Belgacom peut définir librement sa politique de marketing. C'est pourquoi l'entreprise considère les montants affectés aux actions publicitaires et de sponsoring comme des informations confidentielles. Elles n'ont jamais été communiquées, ni au marché ni dans le cadre d'une question parlementaire.*

De plus, je confirme que Belgacom me dit ne pas être au courant d'une instruction préparatoire sur sa politique générale de sponsoring.

En outre, j'ai demandé par écrit à toutes les entreprises publiques sous ma tutelle de décrire leurs politiques, critères et procédures en matière de sponsoring. Pour faire court, la stratégie de sponsoring de Belgacom est approuvée par le Comité de direction et le Conseil d'administration. Les dossiers sont étudiés par l'équipe responsable des activités de sponsoring, en collaboration avec les départements concernés, comme le marketing et les entreprises. Cette équipe de sponsoring soumet des recommandations à l'approbation du Comité de direction. Les dépenses en matière de sponsoring sont contrôlées par le service d'audit interne, qui fait directement rapport au président du Comité d'audit du Conseil d'administration. Enfin, l'équipe de sponsoring exerce un contrôle opérationnel sur les activités de sponsoring. Cette équipe examine sur le terrain dans quelle mesure le sponsoring est mis en place efficacement.

M. Bart Laeremans (VB). – *La réponse est beaucoup plus courte que la question. Le ministre confirme le reproche exprimé dans les médias, à savoir l'absence de transparence dans ce genre d'entreprises publiques. Il n'a donné aucune réponse concrète aux questions. Il nous envoie balader. C'est tout sauf transparent et démocratique. Le ministre aurait au*

gemeten' aldus *De Morgen*. Klopt dit? In hoeverre werd en wordt er achteraf gecontroleerd of projecten die gesponsord werden al dan niet effectief beantwoordden aan de vooropgezette sponsoringsstrategie, bijvoorbeeld op het vlak van de publieksoptocht voor de gesponsorde evenementen?

Waarom wordt er, minstens ten behoeve van het parlement, geen openheid van zaken gegeven over de gesponsorde initiatieven, over de toegekende bedragen, en over de evaluatie van de gesponsorde initiatieven? Kan de minister mij een volledige lijst geven van de gesponsorde initiatieven voor 2010 en 2011, met de toegekende bedragen, alsook een lijst van de initiatieven die niet werden gesponsord? Wat is het totale sponsoringsbudget in de genoemde jaren?

Kan de minister mij meedelen hoe de verdeling van de sponsoring over de taalgroepen is gespreid voor de genoemde jaren?

Kan de minister mij voor stedelijke initiatieven eveneens een overzichtslijst bezorgen, met vermelding van de initiatieven en de toegekende bedragen voor de genoemde jaren?

Neemt de minister maatregelen om de sponsoring door Belgacom en andere dergelijke instellingen voortaan via de grootst mogelijke transparantie en volgens duidelijk vastgestelde regels en criteria te laten verlopen?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Belgacom is als autonoom overheidsbedrijf vrij om zijn marketingbeleid te voeren. Daarom beschouwt het bedrijf de bedragen die toegewezen zijn aan reclame- en sponsoringsacties als confidentiële inlichtingen. Ze zijn nooit bekendgemaakt, noch aan de markt, noch in het kader van een parlementaire vraag.

Bovendien bevestig ik dat Belgacom me meedeelt niet op de hoogte te zijn van een vooronderzoek over zijn algemeen sponsoringsbeleid.

Verder heb ik aan alle overheidsbedrijven waarover ik de voorgedij heb, schriftelijk gevraagd om hun beleidslijnen, criteria en procedures inzake sponsoring te beschrijven. Kort samengevat wordt de sponsoringstrategie van Belgacom door het Directiecomité en de Raad van Bestuur goedgekeurd. De dossiers worden bestudeerd door het team dat verantwoordelijk is voor de sponsoringsactiviteiten, in samenwerking met de betrokken afdelingen, zoals marketing en ondernemingen. Dat sponsoringsteam legt aanbevelingen ter goedkeuring voor aan het Directiecomité. Sponsoringsuitgaven worden gecontroleerd door de interne auditdienst, die rechtstreeks aan de voorzitter van het Auditcomité van de Raad van Bestuur rapporteert. Ten slotte voert het sponsoringsteam een operationele controle op de sponsoringsactiviteiten uit. Dat team bekijkt op het terrein in hoeverre de sponsoring op een effectieve manier wordt geïmplementeerd.

De heer Bart Laeremans (VB). – Het antwoord is heel wat korter dan de vraag. De minister bevestigt het verwijt geuit in de media, namelijk dat er geen transparantie is aangaande dat soort overheidsbedrijven. Hij heeft geen concrete antwoorden gegeven op de vragen. Hij stuurt ons wandelen. Dat is allesbehalve transparant en democratisch. De minister had op

moins pu en dire un peu plus sur la stratégie de Belgacom.

Le ministre se contente de dire que l'équipe de sponsoring décide et qu'il y a un contrôle par l'audit interne. C'est précisément sur ce point que nous avons beaucoup de questions. En effet, j'ai appris que l'équipe de sponsoring se compose principalement de francophones et soutient surtout des projets à Bruxelles et en Wallonie. J'aimerais savoir si cette information est correcte. Ce peu de transparence dont vous faites preuve me laisse sur ma faim. Je poserai donc des questions supplémentaires. Cette réponse, indigne d'un débat parlementaire, est tout sauf démocratique.

Demande d'explications de M. Patrick De Groote au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur « les budgets d'investissements de la SNCB » (n° 5-1849)

M. Patrick De Groote (N-VA). – Pour répondre aux remarques formulées par le Commissaire européen aux Affaires économiques et budgétaires, Olli Rehn, la Belgique a provisoirement gelé 1,305 milliard d'euros de son budget dans l'attente du contrôle budgétaire de fin février. Le gouvernement déduit ainsi 400 millions du budget d'investissement de la SNCB.

1) Quel budget d'investissement le gouvernement prévoyait-il pour la SNCB en 2012 ?

2) Quels dossiers d'investissement avec les estimations budgétaires correspondantes seront-ils exécutés en priorité en 2012 ?

3) Quels dossiers d'investissement, avec les estimations budgétaires correspondantes, seront-ils transférés du budget 2012 au budget 2013 et suivants si le gel provisoire imposé par les mesures d'économie devait être prolongé ?

M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Le budget d'investissement 2012 du Groupe SNCB s'élève à 2 015 millions d'euros, dont 1 790 millions d'euros étaient financés par l'État.

Conformément aux décisions prises lors du conclave budgétaire de novembre 2011, les crédits de la dotation d'investissement du SPF Mobilité ont été amputés de 253 millions d'euros, celui-ci dispose donc encore d'un montant de 1 192 millions d'euros.

Ces mesures n'auront toutefois que peu d'impact sur le programme d'investissements étant donné qu'il est fait appel à un financement externe à hauteur de 108 millions d'euros pour le matériel roulant et aux moyens de trésorerie d'Infrabel à hauteur de 95 millions d'euros.

Le budget d'investissement 2012 du Groupe SNCB prévoit les grands projets suivants :

– Pour Infrabel : projet RER : 335 millions d'euros ; maintien de la capacité : 247 millions d'euros ; TBL1+ et ETCS : 64 millions d'euros ; concentration des cabines de

zijn minst wat meer kunnen zeggen over de strategie van Belgacom.

De minister zegt enkel dat het sponsoringsteam beslist en dat er controle is via de interne audit. Precies daarover hebben we heel veel vragen. Ik heb immers vernomen dat het sponsoringsteam grotendeels uit Franstaligen bestaat en vooral Franstalige projecten in Brussel en Wallonië steunt. Ik wil weten of die informatie correct is. Door zo weinig transparantie te bieden, blijf ik onvoldaan. Ik zal bijgevolg bijkomende vragen stellen. Dit antwoord is een parlementair debat onwaardig en allesbehalve democratisch.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over « de investeringsbudgetten van de NMBS » (nr. 5-1849)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Om tegemoet te komen aan de opmerkingen van Europees commissaris voor Economische en Monetaire Zaken Olli Rehn, heeft België tijdelijk 1,305 miljard euro op zijn begroting bevroren in afwachting van de begrotingscontrole eind februari. Zo houdt de regering 400 miljoen in op het investeringsbudget van de NMBS.

1) Wat was het totale investeringsbudget waarin de regering voor de NMBS in 2012 voorzag?

2) Welke investeringsdossiers met bijbehorende geraamde budgetten worden in rangorde van prioriteit sowieso uitgevoerd in 2012?

3) Welke investeringsdossiers met bijbehorende geraamde budgetten worden volgens rangorde opgeschoven van de begroting 2012 naar de begrotingen 2013 en volgende als de tijdelijke bevroering door de besparingsmaatregelen eind februari wordt verlengd?

De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Het investeringsbudget 2012 van de NMBS-Groep bedraagt 2 015 miljoen euro, waarvan oorspronkelijk 1 790 miljoen euro gefinancierd werd door de Staat.

Ingevolge de beslissingen genomen tijdens het begrotingsconclaaf in november 2011 werden de kredieten voor de investeringsdotatie van de FOD Mobiliteit met 253 miljoen euro verminderd, waardoor ze nog 1 192 miljoen euro bedragen.

Die maatregelen zullen evenwel slechts een marginale impact hebben op het investeringsprogramma omdat er voor het rollend materieel een beroep wordt gedaan op externe financiering ten belope van 108 miljoen euro en er tevens gebruik wordt gemaakt van de thesauriemiddelen van Infrabel ten belope van 95 miljoen euro.

Het investeringsbudget 2012 van de NMBS-Groep omvat de volgende grote projecten:

– Voor Infrabel: het GEN-project 335 miljoen euro;

signalisation : 173 millions d'euros.

- Pour la SNCB : matériel roulant sans RER : 251 millions d'euros ; matériel roulant RER : 171 millions d'euros.*
- Pour le holding SNCB : modernisation des gares et parkings : 67 millions d'euros ; financement des projets prioritaires des régions : 38 millions d'euros.*

La décision prise par l'État en janvier 2012 de geler 400 millions d'euros concerne pour moitié les dotations d'exploitation et pour moitié les dotations d'investissement.

Les crédits gelés des dotations d'exploitation représentent 14,4% de toutes les interventions de l'État pour l'exploitation du Groupe SNCB. Si le gel devait se traduire par une diminution effective des dotations d'exploitation en question, cela aurait un impact extrêmement important tant à court qu'à long terme.

En premier lieu, le déficit d'exploitation du Groupe SNCB et la dette augmenteraient considérablement étant donné que les budgets 2012 du Holding SNCB et de la SNCB ne présentent pas de marge significative.

Deuxièmement, cela compliquerait la position du Groupe SNCB, qui doit gérer une dette de pratiquement trois millions d'euros.

Les conséquences éventuelles d'une diminution de la dotation d'exploitation doivent donc être examinées minutieusement avant de prendre une décision, notamment à la lumière de l'appréciation éventuelle des agences de notation.

Si le gel budgétaire de la dotation d'investissement d'Infrabel et de l'utilisation du Fonds RER devait se traduire par des diminutions effectives, cela aurait un impact sur l'augmentation de la dette du Groupe – si les investissements sont maintenus – ou imposerait de reporter certains projets, voire de reconsidérer leur opportunité.

L'opportunité et l'éventuelle ampleur de telles diminutions de moyens seront discutées lors du contrôle budgétaire de fin février. J'informerai le gouvernement de l'ensemble des conséquences opérationnelles et financières que pourraient avoir de telles décisions budgétaires pour le Groupe SNCB.

(La séance est levée à 12 h 40.)

capaciteitsbehoud 247 miljoen euro; TBL1+ en ETCS 64 miljoen euro; concentratie van de seinhuizen 173 miljoen euro.

- Voor de NMBS: rollend materieel zonder GEN 251 miljoen euro; rollend materieel GEN 171 miljoen euro.*
- Voor de NMBS-Holding: modernisering van de stations en parkeerplaatsen 67 miljoen euro; financiering van de prioritaire projecten van de gewesten 38 miljoen euro.*

De beslissing van de Staat van januari 2012 om 400 miljoen euro te bevroren heeft voor de helft betrekking op de exploitatiedotaties en voor de helft op de investeringsdotaties.

De bevroren kredieten van de exploitatiedotaties vertegenwoordigen 14,4% van alle Staatsbijdragen voor de exploitatie van de NMBS-Groep. Mocht de bevrozing omgezet worden in een effectieve vermindering van de desbetreffende exploitatiedotaties, zou dat zowel op korte als op lange termijn een extreem zware impact hebben.

Ten eerste zouden het exploitatietekort van de NMBS-Groep en de schuld aanzienlijk toenemen aangezien de budgetten 2012 van de NMBS-Holding en van de NMBS geen significante marge bieden.

Ten tweede zou de positie van de NMBS-Groep, die een schuld van bijna 3 miljard euro moet beheren, bemoeilijkt worden.

Over de mogelijke gevolgen van exploitatiedotatieverminderingen moet dus grondig worden nagedacht alvorens een beslissing te nemen, onder andere in het licht van de eventuele appreciatie van de ratingbureaus.

Mocht de budgettaire bevrozing van de investeringsdotatie van Infrabel en van het gebruik van het GEN-fonds worden omgezet in effectieve verminderingen zou dat, ofwel een impact hebben op de schuldtoename van de Groep – als de investeringen behouden blijven – ofwel zou het noodzakelijk worden bepaalde projecten uit te stellen of de opportuniteit ervan te herbekijken.

De opportuniteit en de eventuele omvang van dergelijke middelenbeperkingen zal besproken worden tijdens de budgetcontrole eind februari. Ik zal de regering volledig informeren over de operationele en financiële gevolgen die dergelijke budgettaire beslissingen voor de NMBS-Groep met zich zouden kunnen meebrengen.

(De vergadering wordt gesloten om 12.40 uur.)