

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

MAANDAG 2 MAART 2009

LUNDI 2 MARS 2009

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.17 heures et présidée par M. André Perpète.

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer André Perpète.

**01** **Vraag van de heer Peter Logghe aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de diversiteitscampagnes van de NMBS" (nr. 10784)**

**01** **Question de M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les campagnes de diversité menées par la SNCB" (n° 10784)**

**01.01** **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, afgaande op de informatie en de communicatie die in het tijdschrift De Vijftiende Dag te lezen staan, zou kunnen worden gedacht dat de verschillende campagnes inzake gelijkheid en diversiteit tot de absolute topprioriteiten van voornoemd overheidsbedrijf behoren.

Ik zou u graag de volgende vragen voorleggen.

Kunt u mij een idee geven van wat de verschillende NMBS-diversiteitscampagnes, inbegrepen de kosten voor brochures en personeel die moeten worden vrijgemaakt, betekenen?

Ten tweede, kunt u mij mededelen wat op het vlak van de aanwervingen de doelstellingen van de campagnes van de voorbije jaren zijn?

Kunt u ons ook resultaten voorleggen?

Mijnheer de minister, kunt u mij ook mededelen welk investeringsbedrag voor de diversiteitcampagne in 2009 werd vrijgemaakt?

**01.02** **Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, collega, de diversiteitscampagnes van de NMBS hebben een doelstelling die nagenoeg alle verstandige werkgevers van vandaag als belangrijke doelstelling naar voren schuiven. Dat is namelijk op een ogenblik dat talent moet worden aangetrokken, ervoor zorgen dat ook de categorieën waarvoor vandaag op de Belgische arbeidsmarkt wordt vastgesteld dat zij onvoldoende aan hun trekken komen – dat zijn niet alleen allochtonen en vrouwen, maar ook in vele opzichten mensen met een handicap – hun talenten ten dienste van het bedrijf in casu kunnen stellen.

Zelfs de problemen van de huidige, economische crisis mogen ons immers niet doen vergeten dat het aantrekken van talent een van de belangrijkste opdrachten van een bedrijf is. Op basis van vergelijkbare statistieken is België ten opzichte van andere lidstaten jammer genoeg geen voorbeeld inzake het aantrekken van voldoende arbeidskrachten uit de zogenaamde doelgroepen om bijvoorbeeld bij overheidsbedrijven aan de slag te gaan.

Wat de kostprijs betreft, moet ik u een antwoord geven dat niet helemaal becijferd is, omdat de verschillende campagnes integraal werden gefinancierd door het Europees Sociaal Fonds. Ik zal u wel wijzen op hetgeen

de NMBS zelf heeft gedaan. In het kader van het project "Op de rails naar diversiteit" is er een initiatief in september 2006 opgestart door de universiteit van Hasselt en het ESF. Het ESF heeft ook voor de duur van een jaar de kosten op zich genomen van de diverse brochures die door de NMBS-groep werden gepubliceerd.

De inbreng van de NMBS-groep in het project betrof de aanstelling van twee ambtenaren en de organisatie van een aantal vergaderingen.

In 2008 werd gestart met een interne affichecampagne in het kader van het diversiteitsproject. Die affiches tonen spoorwegbedienden op hun werkplek en stelt de samenwerking tussen mannen en vrouwen, jongeren en ouderen en personen van buitenlandse origine en anderen meer in het licht.

Die affichecampagne werd gevolgd door een verklarende brochure "Gelijkheid, diversiteit, verschillende mensen, hetzelfde spoor". De affiches en de brochure werden integraal gefinancierd door het ESF.

U vraagt mij wat het doel daarvan is geweest. Ik heb dat in mijn inleiding al gezegd. De bedoeling is om meer vrouwen, personen van buitenlandse origine en jongeren aan te trekken voor de betrekkingen van de NMBS-groep. Men heeft vrij snel ondervonden dat het niet alleen een kwestie van aanwerving was, maar ook van voldoende retentie. De mensen moeten worden aangemoedigd om te blijven werken voor de NMBS.

Ik meen dat diversiteit zowel door het management als door de medewerkers op de werkvloer moet worden gedragen. Ook daarvoor is een ondersteunende interne campagne nuttig.

Mijnheer Logghe, wat de resultaten betreft, kan ik u meedelen dat tussen januari 2006 en september 2008 het aandeel vrouwen in het geheel van het personeel is gestegen van 8,1% tot 8,65%.

Voor de niet-Belgen was er een evolutie van 0,26 naar 0,30% in dezelfde periode.

Ik zal dat ook eens in absolute termen vermelden. U zult het anders met mij eens zijn dat dit een bijzonder geringe vooruitgang is, namelijk van 99 naar 162 personeelsleden.

Daarvoor zijn heel wat verklaringen te vinden, onder andere de logica van het statutair werven, wat voor mensen die de Belgische nationaliteit niet hebben, uiteraard een andere drempel opwerpt.

Ik wilde u nog zeggen dat wij op het niveau van de NMBS kunnen spreken van een kostprijs die wij voor 2009 op 75.000 euro ramen. Ik wil daarbij ook nog aanstippen dat er bij het spoor een cel Diversiteit actief is, samengesteld uit zeven leden van de NMBS-groep. Zij werken verscheidene dagen per maand mee aan het verwezenlijken van concrete acties of aan het opstellen van verslagen in het kader van het diversiteitsproject.

**01.03 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u hebt veel informatie gegeven, maar toch niet helemaal wat ik gehoopt had van u te vernemen. Wij zullen op Europees vlak verder vragen hoe het zit.

Mijn hoofdbemerking is toch de volgende. Ik vind dat een overheidsbedrijf zich moet bekommeren om haar core business. Wanneer ik de deplorabele toestand van de afgelopen maanden bekijk, de haast dagelijkse stroom van treinvertragingen en afschaffing van treinen, dan ligt daar de prioriteit van de NMBS en niet onmiddellijk bij diversiteit en gelijkheid, met bovendien ook weinig resultaat, meen ik.

**01.04 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer Logghe, ik heb begrepen dat dat uw mening is. Als u het mij toestaat, wil ik daarop toch een politieke repliek geven.

U vergist zich werkelijk ten gronde wanneer u zegt dat het aanwerven van meer vrouwen, meer mensen van allochtone origine, meer mensen met een handicap, op een schraler wordende arbeidsmarkt, waar het moeilijk is om talenten aan te trekken, geen core business van een overheidsbedrijf is. Ik bezweer u dat een overheidsbedrijf dat niet tegelijkertijd bezig is met het zoeken naar nieuwe mensen, zich per definitie op langere termijn het leven onmogelijk maakt en net een goede keuze maakt door ook op het niveau van het diversiteitsbeleid aandacht te hebben voor het feit dat er heel veel onbenutte talenten zijn, die onvoldoende aan de bak komen in de huidige situatie.

Met u stel ik vast dat de vooruitgang op het niveau van de vrouwelijke aanwezigheid, in die korte tijd bijna 1%, niet indrukwekkend is, maar het is toch een stap vooruit in een spooromgeving, die traditioneel een zeer masculien beeld heeft. Er is nog werk aan de winkel. Ik ben het met u eens dat het zeer geringe percentage van niet-Belgische werknemers aantoont dat wij er nog niet voldoende in zijn geslaagd om alle talenten aan bod te laten komen. Dat zal in de toekomst meer dan ooit nodig zijn.

**01.05** **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik wil nog een politieke repliek op uw politieke repliek geven. Wij verschillen van mening. Dat is duidelijk.

Ik vind dat de overheid bekwame mensen moet aantrekken. Dat moet de eerste zorg zijn. U mag mij geen woorden in de mond leggen. Ik heb de woorden vrouwen of gehandicapten niet uitgesproken. Dat moet duidelijk zijn.

**01.06** Minister **Steven Vanackere**: Ik had het over de diversiteitscampagne van de NMBS en die heeft betrekking op die drie categorieën.

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

**02** **Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la sécurité dans les gares et sur le réseau de la SNCB" (n° 10817)**

**02** **Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de veiligheid in de stations en op het NMBS-net" (nr. 10817)**

**02.01** **André Perpète** (PS): Monsieur le ministre, comme l'annonçait dernièrement votre collègue de l'Intérieur, le gouvernement fédéral va prendre des mesures afin d'optimiser la sécurité dans et aux alentours des gares. Votre collègue de l'Intérieur ne prendra plus uniquement comme critère la taille des gares pour sécuriser les infrastructures ferroviaires mais prendra en compte d'autres éléments comme le nombre de voyageurs, la criminalité enregistrée et le caractère international de la gare.

Il semble qu'un budget supplémentaire de 1.300.000 euros sera dégagé pour développer des patrouilles nocturnes pour prévenir le vandalisme et les vols, notamment les vols de métaux.

Il est grand temps que des mesures fortes soient prises, monsieur le ministre, car, à l'heure actuelle, seules les dix plus grandes gares du pays seraient réellement sécurisées, ce qui pose des problèmes ailleurs sur le réseau, entre autres en province de Luxembourg où voleurs et délinquants agissent dans une relative impunité.

En effet, si un vol de métaux – comme cela se produit fréquemment ces derniers temps – est constaté à Bertrix, par exemple, les travailleurs de la SNCB doivent contacter la centrale d'appel de Bruxelles qui, elle, prend contact avec celle de Liège. Vous en conviendrez, c'est une grande perte de temps qui prolonge inutilement les délais d'intervention et donne peu de chance d'arrêter les coupables.

De plus, si les usagers du rail, les navetteurs, sont les premières victimes des inconvénients découlant de ce type de vol, il ne faut pas oublier les désagréments que rencontrent les travailleurs de la SNCB qui doivent œuvrer dans des conditions souvent difficiles pour réparer les dégâts occasionnés.

Ce type de délit ne cesse de prendre de l'ampleur. Rien qu'en province de Luxembourg, pas moins de 43 vols de métaux ont été relevés en 2008 sur le réseau de la SNCB pour un préjudice total de l'ordre de 400.000 euros. Je ne parle même pas des graffitis ou de ce type de délits, tellement ils sont nombreux.

Toutefois, monsieur le ministre, le point qui paraît réellement problématique si les conditions de sécurité ne changent pas rapidement, c'est la décision prise par la SNCB, dans le cadre des travaux de rénovation de la ligne 162, à savoir la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg, de stocker des métaux précieux à la gare de Stockem sur la commune d'Arlon, apparemment sans surveillance particulière.

Monsieur le ministre, confirmez-vous les chiffres énoncés en ce qui concerne les vols de métaux sur le réseau de la SNCB en province de Luxembourg? Confirmez-vous que certains délits, tels que les graffitis,

ne sont même plus constatés? Si tel est le cas, envisagez-vous des mesures pour éviter qu'une telle situation ne perdure? Ne pensez-vous pas qu'il serait temps de revoir la manière dont les équipes de surveillance de la SNCB travaillent, notamment à l'échelle géographique? Ne serait-il pas plus opportun que chaque province dispose d'équipes sur son territoire?

Si l'on parle souvent des retards importants occasionnés par les vols de métaux et autres actes de délinquance, qu'en est-il des heures supplémentaires et des conditions de travail des cheminots qui doivent réparer les lignes endommagées?

En ce qui concerne la nouvelle circulaire annoncée par M. De Padt et la dotation supplémentaire que vous prévoyez d'accorder pour lutter contre ce type de délinquance, pouvez-vous déjà déterminer si une partie du budget servira à sécuriser spécifiquement certains endroits du réseau, plus particulièrement en province de Luxembourg? Dans l'affirmative, à quel endroit?

Enfin, des mesures spéciales seront-elles prises à temps pour sécuriser le dépôt de Stockem qui, à terme, devrait accueillir une grande quantité de métaux précieux? C'est en tout cas ce qui est paru dans la presse. Pour ma part, je ne dévoile rien et je n'incite personne à y aller le moment venu, que du contraire! Il serait tout à fait irresponsable de ne pas prendre de mesures, alors que ces informations ont été révélées.

**02.02 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, le nombre de faits de vol de cuivre en province de Luxembourg s'élève à 54 pour un préjudice chiffré à un peu plus de 400.000 euros pour l'année 2008.

Toutes les formes de délits sont constatées. En ce qui concerne les graffitis, les flagrants délits sont constatés et un procès-verbal est transmis au parquet compétent. Les graffitis découverts à posteriori font, quant à eux, l'objet d'une constatation et de mesures internes de prévention.

Les brigades Securail sont réparties dans le pays en fonction d'une analyse de risque et d'une évaluation permanente de la situation de chaque zone.

En ce qui concerne la province de Luxembourg, une brigade Securail est basée à Arlon, chef-lieu de la province. Elle travaille en deux pauses de huit heures, sept jours sur sept. Une équipe mobile fonctionne également par province et travaille en trois pauses de huit heures, sept jours sur sept.

Depuis le 2 février dernier, le nombre d'agents de sécurité dans les trains et dans les gares a augmenté, ce qui permet de couvrir une zone de prévention plus importante - province de Luxembourg incluse -, grâce à une dotation supplémentaire de 10 millions d'euros. En effet, cette dotation supplémentaire a été accordée sur base annuelle pour assurer la sécurité des personnes dans les gares et dans les trains, comme prévu dans le contrat de gestion avec la SNCB-Holding. Ce montant est réparti par la SNCB-Holding pour assurer la mise sur pied de différentes mesures comme, par exemple, une présence accrue de personnel de sécurité dans les trains, dans les gares et dans les parkings voitures et vélos, une augmentation des patrouilles de nuit, une augmentation du confort de sécurité dans les gares. La répartition géographique des mesures supplémentaires suivant les besoins relève de la responsabilité de la SNCB-Holding. En outre, j'ai déjà mentionné que l'augmentation du nombre d'agents de sécurité sur le terrain permet de couvrir une zone de prévention plus importante, province du Luxembourg incluse.

Quand les vols de métaux ou les autres actes de délinquance occasionnent des retards ou mettent en péril la sécurité, des équipes techniques sont envoyées immédiatement sur place pour effectuer les interventions nécessaires. De telles interventions représentent des dépenses supplémentaires pour Infrabel, mais un calcul spécifique des heures supplémentaires à prester par le personnel du groupe SNCB est difficile à faire, puisque imprévisible.

Les bobines de câble nécessaires pour le renouvellement des caténaires de la ligne 162 ne sont pas stockées dans le dépôt de Stockem, mais bien dans un parc clôturé à l'intérieur d'un site sécurisé par une clôture. En outre, une protection avec caméras et radars y sera installée prochainement. Les bobines de câble ne seront acheminées sur chantier qu'au fur et à mesure des besoins.

**02.03 André Perpète** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

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

**03** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jan Mortelmans** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ongevallen op overwegen" (nr. 10842)

- de heer **Jean-Luc Crucke** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overwegen" (nr. 11142)

**03** **Questions jointes de**

- **M. Jan Mortelmans** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les accidents aux passages à niveau" (n° 10842)

- **M. Jean-Luc Crucke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les passages à niveau" (n° 11142)

**03.01** **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, in uw antwoord op een parlementaire vraag enkele weken geleden antwoordde u dat de NMBS niet overweegt om de overwegen uit te rusten met slagbomen die de volledige wegbreedte afsluiten zoals bij overwegen van categorie 1.

Naar aanleiding van een dramatisch ongeval op 3 februari in Zele, waarbij opnieuw een dodelijk slachtoffer viel te betreuren, liet de woordvoerder van Infrabel weten dat waar het niet mogelijk is om overwegen af te schaffen overwegen met halve slagbomen zullen worden vervangen door overwegen met volledige slagbomen.

Ik zou graag van u willen vernemen, mijnheer de vice-eerste minister, of de NMBS in deze haar standpunt heeft gewijzigd en waarom. Hoeveel en welke overwegen met halve slagbomen zullen worden vervangen door volledige slagbomen?

**03.02** **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les chiffres annoncés sont peu rassurants. Nous sommes passés de 279 accidents en 2007 à 296 en 2008. Même sans cette augmentation, les chiffres restent impressionnants. Des citoyens ne tiennent pas compte des signaux qui les avertissent. On peut le regretter, en raison des vies qui sont ainsi perdues ou des handicaps permanents qui en résultent.

Je souhaite aborder trois aspects de cette question.

Il s'agit d'abord de la responsabilité communale, qu'il convient de rappeler aux autorités locales de sorte qu'elles puissent prendre toutes les mesures requises.

Ensuite, un plan de sécurisation des passages à niveau a-t-il été mis en route, à l'image de ce qui existe en France? Ce plan qui a été négocié vise à diminuer le nombre de situations dangereuses.

Enfin, quelles sont les mesures qu'envisage de prendre la SNCB en vue de limiter de tels accidents, tant que faire se peut?

*Président: David Lavaux.*

*voorzitter: David Lavaux.*

**03.03** **Minister Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst de vraag van de heer Mortelmans beantwoorden. Ik zal dat heel transparant doen.

De woordvoerder van Infrabel heeft zich vergist toen hij in de communicatie zei dat een aantal overwegen van tweede naar eerste categorie met volledige slagbomen zou worden omgevormd. Uw reactie dat er een verandering van strategie aan de gang is, nee dus. Er is wat dat betreft een spijtige vergissing gebeurd in de communicatie. De strategie van Infrabel om de veiligheid aan haar overwegen stapsgewijze en permanent te verhogen, wijzigt absoluut niet. Infrabel overweegt niet haar overwegen uit te rusten met slagbomen die de volledige wegbreedte afsluiten, dus overwegen categorie 1.

Een dergelijke uitrusting heeft, dat weet u, als nadeel de sluitingstijden van de overweg te verhogen met factor 2 tot zelfs 3. Infrabel blijft de voorkeur geven aan overwegen tweede categorie, dus uitgerust met halve slagbomen, verkeerslichten, een belsignaal en verkeersborden. Die maken trouwens al driekwart van de overwegen uit, sinds de laatste keer dat u mij ondervroeg over de problematiek van deze spijtige

ongevallen op de overwegen. Deze aangelegenheid gaat u duidelijk ter harte, maar u hebt daarin gelijk, want zoals de heer Crucke zei is het bijzonder te betreuren dat dergelijke incidenten gebeuren. Doch, er is geen wijziging gebeurd in de strategie.

J'en viens à la question de M. Crucke sur les passages à niveau. La signalisation à distance d'un passage à niveau est du ressort du gestionnaire de la route, généralement la commune. La signalisation des passages à niveau n'est pas toujours respectée, ce qui constitue une infraction au Code de la route. Ainsi, la police locale peut jouer un rôle important en surveillant de manière accrue les passages à niveau, afin de dissuader les contrevenants, s'il convient en verbalisant.

Je confirme qu'Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, a établi un plan d'action visant à la réduction des accidents aux passages à niveau de 25% à l'horizon 2015. Elle a articulé son plan autour de quatre grands axes:

- la suppression de 200 passages à niveau;
- la prévention via le placement de caméras sur certains passages à niveau;
- l'amélioration de la sécurité en réalisant des aménagements routiers et ferroviaires;
- la sensibilisation des usagers routiers par l'organisation de campagnes de sensibilisation.

Le **président**: Je signale que la SNCB prépare en ce moment des clips sur la sécurité aux passages à niveau et sur les quais. Le film concernant la sécurité sur les quais sera tourné le 11 de ce mois à Erquelinnes. Celui sur les passages à niveau le sera à Écaussinnes.

**03.04 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-premier, ik dank u voor de transparantie en de openhartige manier waarop u hier antwoordt. U zegt dat er geen wijziging is in de politiek van de regering of van Infrabel in deze zaak.

Ik ben het trouwens in grote mate eens met het actieplan Overwegen, zoals dat sinds 2005, als ik me niet vergis, wordt uitgevoerd. Ik hoop dat het voortgezet wordt.

Alleen ben ik zelf nog altijd niet in het reine over de vraag of we niet toch af en toe van categorie 2 naar categorie 1 zouden kunnen gaan. Men spreekt dan over de tijden, die detectiesystemen die georganiseerd moeten worden. Dat weet ik allemaal wel, maar ik ben het er niet mee eens.

Ik heb een wetsvoorstel ingediend, en we zullen dat in de commissie dan wel verder bespreken. Ik vind namelijk dat de stap van categorie 2 naar categorie 1 gezet moet kunnen worden.

Voor het overige dank ik u voor uw antwoord.

**03.05 Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse. Si les structures publiques ont évidemment l'obligation de tout mettre en œuvre pour tenter de limiter les accidents aux passages à niveau, nous n'éviterons jamais ce que j'appelle l'inconscience du genre humain. Nous pouvons le constater aux passages à niveau, mais parfois aussi dans les gares. J'ai personnellement vu des gens qui traversent les voies ferrées, alors que des passages souterrains sont prévus à cet effet. Mais non! On préfère traverser pour gagner 30 secondes. Or, ces 30 secondes peuvent coûter une vie ou provoquer un handicap. Il importe de rappeler la responsabilité des communes en la matière. Dans l'exemple d'Erquelinnes, il n'est pas plus mal de le faire avec un petit clip à l'appui.

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

Le **président**: La question n° 10855 de Mme Snoy est reportée.

**04** **Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Brecht" (nr. 10856)**

**04** **Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Brecht" (n° 10856)**

**04.01 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het nieuw station te Brecht zou reeds meer dan een jaar gebruiksklaar zijn. Echter, via krantenartikels stellen we vast dat het nog nooit in gebruik is genomen. Er zouden problemen zijn met de compatibiliteit tussen de gebruikte sporen en het

materieel van de NMBS.

Heel dat kostenplaatje zou 700 miljoen euro bedragen. Ook de gemeente Brecht en omliggende gemeenten hebben hun duit in het zakje gedaan. Er heerst dus enige onvrede in Brecht.

Het is niet vanzelfsprekend om een nieuwe lijn te openen. Toch denk ik dat een snel antwoord op het probleem veel verkeersproblemen in de regio kan oplossen.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de volgende vragen.

Is het compatibiliteitsprobleem tussen het materieel van de NMBS en de gelegde sporen effectief de enige oorzaak? Hoe komt het dat dit probleem niet gekend was voor men met de bouwwerken begon?

Bovendien zou er ook een vertraging zijn inzake de levering van de nieuwe locomotieven die noodzakelijk zijn. Hebt u er een idee van wanneer die dan toch kunnen worden geleverd? Is er geen enkele mogelijkheid om dat proces te versnellen?

Finaal, wanneer verwacht u dat er een eerste trein zal stoppen in het station van Brecht?

**04.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, de precieze oorzaak van de problemen – ik denk dat de meeste mensen dat wel weten – heeft te maken met het verzekeren van de compatibiliteit tussen het treinmaterieel enerzijds en het seininrichtingssysteem van de hogesnelheidslijn anderzijds. Het is duidelijk dat de reglementen, in dit geval zowel nationale als internationale, terecht – het gaat hier ook over de veiligheid van de passagiers – erover willen waken dat de spoornetten en het rollend materieel interoperabel zijn. Dat is natuurlijk iets dat niet zomaar gebeurt door het uit te spreken. Het vergt uiteraard wat aanpak door de constructeurs die met de nieuwe technologieën moeten kunnen werken.

Op de hogesnelheidslijn L4 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens kunnen er enkel treinen rijden die uitgerust zijn met het Europees interoperabel seininrichtingssysteem ETCS, het European Train Control System. U vraagt of dat niet op voorhand geweten was. Natuurlijk wist men dat wel op voorhand. Men wist namelijk dat men een hogesnelheidslijn aan het bouwen was. Pas toen de vraag werd gesteld of gebruikgemaakt kon worden van die belangrijke investering om er ook andere treinen op te laten rijden, moest de bijkomende problematiek worden opgelost, namelijk ervoor zorgen dat men met het ander rollend materieel naar een interoperabiliteit kan gaan. Men heeft daar wat problemen rond gekend, die volgens mij wel gekend zijn. Voornamelijk de software heeft problemen gekend om gestabiliseerd te geraken in hoofde van de eisen die er nationaal en internationaal worden gevraagd.

Men is ook nagegaan of men geen klassiek seininrichtingssysteem kon hanteren. Uit resultaten van onderzoek blijkt dat de exploitatie van een hogesnelheidslijn met een klassiek veiligheidssysteem niet mogelijk is. Op 23 december 2008 heeft Infrabel van de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit de toelating gekregen tot ingebruikneming en tot indienststelling van de lijn 4 tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens. Infrabel heeft op die manier toelating gekregen om treinen te laten rijden op een hogesnelheidslijn. Zodra de NMBS beschikt over rollend materieel dat uitgerust is met het ETCS-systeem dat gehomologeerd werd voor lijn 4, kan er ook een pendeldienst naar Antwerpen-Noorderkempen ingericht worden.

Momenteel onderzoekt de NMBS, in samenwerking met Infrabel, andere technische pistes om zo snel mogelijk een dienst tussen Antwerpen en de Noorderkempen te kunnen verzekeren. Ze onderzoekt namelijk of er met bestaand materieel, mits aanpassingen aan het veiligheidssysteem ervan, toch kan worden gereden tussen Antwerpen en de Noorderkempen.

In dat verband kan ik u melden dat er vanaf 6 april testtreinen zullen rijden op het 15 km lange baanvak. Als de testen gunstig verlopen, is het niet uitgesloten dat vanaf de dienstregeling in de zomer de langverwachte verbinding zal worden gebruikt. U hoort me dit dus niet als een voorspelling hanteren. Ik wil afwachten of deze testen gunstig aflopen. Indien dit het geval is, zullen we inderdaad ten aanzien van een groot deel van het publiek in Antwerpen goed nieuws kunnen melden en dat zou dat vanaf de zomer van dit jaar zijn.

**04.03** **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord. Ik hoop dus van harte dat die testritten die er gaan plaatsvinden een gunstig resultaat kunnen geven en dat er dus snel via het station van Brecht een trein kan passeren.

**04.04** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, mijn verontschuldigingen want doordat ik uit hoofd heb gesproken heb ik nagelaten te antwoorden op uw tweede vraag, met name de vertraging in de bestelling van de nieuwe locomotieven. Ik wil u melden dat er helemaal geen vertraging is in de levering van de locomotieven.

De vertraging waarvan sprake is, is niet zozeer dat er geen locomotieven geleverd zouden zijn, maar bestond erin dat er wat vertraging was inzake de tracksystemen waarmee de nieuwe locomotieven dienen te functioneren. Dus ik wil toch nog even voor de duidelijkheid insisteren, er is geen vertraging in de levering want die voertuigen die zijn er nu ook.

Mijn verontschuldigingen dat ik het een beetje in de verkeerde volgorde deed, maar ik dacht dat ik met mijn eerste antwoord hoe dan ook op de kern van uw politieke vraagstelling had geantwoord.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **05** Questions jointes de

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les actions syndicales contre Géoroute 3" (n° 10862)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève générale de la poste annoncée pour le 2 mars 2009" (n° 11305)

- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève postale du 2 mars 2009" (n° 11378)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève annoncée à La Poste" (n° 11412)

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève de La Poste" (n° 11413)

#### **05** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vakbondsacties tegen Georoute 3" (nr. 10862)

- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de voor 2 maart 2009 aangezegde algemene poststaking" (nr. 11305)

- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staking bij De Post op 2 maart 2009" (nr. 11378)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aangekondigde staking bij De Post" (nr. 11412)

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staking van De Post" (nr. 11413)

**05.01** **David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, lorsque j'ai déposé ma question, on venait d'apprendre qu'il y aurait une grève à La Poste aujourd'hui.

Les agents de La Poste ont émis de nombreuses critiques ces derniers temps, particulièrement sur l'organisation de leur travail qui se voit modifiée par l'apparition de Géoroute 3, mais également par la précarisation de l'emploi de postier. Un véritable malaise semble donc présent au sein de l'entreprise tant les inquiétudes et les questions sans réponse restent nombreuses.

Monsieur le ministre, quel a été l'élément déclencheur de la rupture des négociations entre syndicats et dirigeants de l'entreprise publique?

Des pertes d'emplois sont-elles à prévoir dans les prochains mois?

Enfin, cette grève aura-t-elle une influence sur le plan Géoroute 3? Celui-ci sera-t-il maintenu?

**05.02** **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, une grève est toujours un échec car cela signifie qu'il n'y a pas eu de possibilité d'organiser une médiation ou de négocier.

Ma première question est donc la suivante: y a-t-il eu des tentatives de négociation ou de médiation pour éviter la grève? Même si, d'après les journaux, elle se passe dans une certaine indifférence, cette grève handicape malgré tout l'entreprise et les particuliers qui sont perturbés dans leurs habitudes.

Aujourd'hui, en ces temps de crise économique, la communication postale est importante, voire vitale, pour certaines entreprises.

Pourquoi cette grève a-t-elle lieu maintenant? On ne voit pas vraiment l'élément qui a pu la déclencher. Les syndicats parlent d'un "ras-le-bol". Si je traduis, c'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Je voudrais qu'on puisse identifier cette goutte d'eau. L'avez-vous identifiée? Ne proviendrait-elle pas du Danemark? Nous en avons déjà débattu ici. Vous avez clairement dit qu'avant la goutte d'eau ne se transforme en un lot conséquent pour les Danois, il fallait un accord du gouvernement. Je pense donc qu'il ne s'agit pas de cela non plus.

Quelles vont être les pertes pour La Poste? A-t-on pu chiffrer ce que vont coûter ces trois jours de grève à La Poste?

Enfin, à quand un service minimum? J'avais déjà abordé ce sujet avec votre prédécesseur. On ne peut plus accepter que de telles entreprises fonctionnent sans qu'il y ait un service minimum. Je pense notamment aux plis recommandés ou aux journaux.

Quel que soit le mécontentement, que je peux parfois comprendre, je considère qu'il n'appartient pas à quelques milliers de personnes d'en prendre des millions d'autres en otage.

**05.03 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, de vakbonden bij de post hebben een driedaagse staking aangekondigd die dus vandaag van start is gegaan. Het hoeft geen betoog dat dit problemen met zich meebrengt voor zowel particulieren als bedrijven. Aangetekende zendingen, facturen, postpakketten en dergelijke zijn langer onderweg. Daarenboven komt nog eens dat de staking begint op een maandag waardoor deze stukken bijna een volledige week onderweg zullen zijn. Ik heb dan ook inzake deze staking van drie dagen volgende vragen.

Wat is de effectieve reden van deze drastische stakingsactie? Er is dus duidelijk geen resultaat gekomen uit het overleg. Er zijn dus blijkbaar een aantal knelpunten die toch aanleiding hebben gegeven tot een driedaagse stakingsactie. Wat is de reactie van u als minister hierop?

Dan heb ik nog een laatste vraag omtrent de vergoeding die De Post krijgt voor de bedeling van de kranten. Deze vergoeding bedraagt ongeveer honderd miljoen euro per jaar. Ik heb hier voor mij liggen dat sinds 1 januari 100% van de dagbladen moeten uitgereikt worden voor 7.30 uur of dat anders van die 100 miljoen euro een compensatie dient te worden uitgekeerd. Ik zou graag meer informatie krijgen over hoe het bedrag berekend wordt dat terug moet worden gestort of wordt er dan minder aan De Post vergoed? Ik heb in een vraag die reeds in het verleden is gesteld als antwoord kunnen lezen dat de precieze samenstelling van de kosten een gegeven is dat niet openbaar kan worden gemaakt omwille van de bedrijfsgevoeligheid van deze informatie. Dus ik zou daar graag wat verduidelijking over krijgen

*Président: François Bellot.*

*Voorzitter: François Bellot.*

**05.04 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous interroge fréquemment à propos de La Poste et, en réponse à l'une de mes questions en réunion du 16 février, vous avez notamment déclaré que "l'absentéisme a diminué" et que "la satisfaction des clients s'est améliorée; la satisfaction des travailleurs également".

Je m'étais permis de mettre en doute ces affirmations et j'ai vérifié sur place. Je reviens de la manifestation des travailleurs de La Poste où je voulais écouter leurs doléances: en un mot, ils voulaient exprimer leur ras-le-bol, important quant aux pressions, à la productivité, à la dégradation des conditions de travail, aux revenus des actionnaires et à l'annonce des plus-values réalisées par la poste danoise, aux craintes vis-à-vis des conditions choisies par le gouvernement, ce sur quoi je vous ai déjà interpellé à plusieurs reprises, en vue de la libéralisation du marché postal.

L'entreprise postale est donc actuellement un chaudron. En tant que ministre de tutelle des entreprises publiques, sans pourtant en être le CEO, vous devez vous inquiéter de cette situation et essayer d'y trouver des réponses afin d'indiquer aux travailleurs qu'ils ont été entendus, que des mesures correctrices ont été ou seront prises. Il est primordial de rétablir le dialogue.

Monsieur le ministre, quelle est votre appréciation de ce mouvement de grève?

Quels sont les enseignements à en tirer, selon vous?

Depuis votre mise en place, avez-vous rencontré les représentants des travailleurs? Comptez-vous le faire à l'occasion de cette grève?

Avez-vous une réponse à leur cahier de revendications?

Sur base de cette action, le gouvernement compte-t-il revoir son cahier des charges en vue de l'ouverture du marché postal à la concurrence privée dans le sens d'un durcissement des conditions d'accès et de garantie de qualité de service, notamment par rapport au barème qui sera appliqué aux travailleurs, à la couverture géographique, à la fréquence de distribution?

Avez-vous reçu des réponses sur la "statutarisation" des travailleurs contractuels, au barème des distributeurs de courrier? Y aura-t-il des réponses sur ces points?

Le gouvernement est-il prêt à racheter les parts de la poste danoise pour ré-augmenter la maîtrise publique sur cet outil dont M. Crucke a rappelé l'importance d'un point économique et d'un point de vue social? Pour le reste, je ne suis pas du tout d'accord avec ses déclarations.

Que comptez-vous mettre en place pour éviter, dans le futur proche, de nouveaux mouvements de grogne?

**05.05 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, comme vous le savez tous, La Poste programme des changements pour se préparer à la libéralisation du secteur postal. Ces projets sont repris dans le plan stratégique de l'entreprise. Tout au long du déploiement de ce plan, le management a tenu à entretenir un climat de dialogue avec les partenaires sociaux. De nombreuses réunions et groupes de travail ont été consacrés à une communication transparente en vue d'informer les partenaires sociaux des défis, des programmes à mettre en œuvre et des moyens pour y parvenir ou en vue d'une concertation au sujet de différents aspects de l'exécution de ces projets.

En parallèle, d'intenses efforts de communication ont été accomplis envers le personnel afin de l'informer de la nature des projets, de leurs objectifs et de leur état d'avancement. La concertation dans le cadre de la mise en œuvre des changements nécessaires doit être une priorité absolue. Compte tenu de l'ampleur des changements et de l'urgence à mener ces réformes, on peut toutefois comprendre les questions légitimes des collaborateurs et une certaine inquiétude face à l'avenir et aux enjeux. Naturellement, les partenaires sociaux se font le relais de ces inquiétudes.

Certains projets prochainement mis en œuvre tels que l'introduction des livreurs de courrier doivent être considérés comme novateurs dans le sens objectif du terme, c'est-à-dire qu'il s'agit de nouveautés, représentent un changement important dans l'organisation de l'entreprise et renforcent à ce titre les questionnements du personnel. Les tensions actuelles dans le dialogue social au sein de La Poste en sont à n'en pas douter le reflet.

Les conséquences de cette action sont impossibles à évaluer dès le premier des trois jours. La Poste met cependant tout en œuvre pour réduire l'impact sur sa clientèle. Vous le savez peut-être déjà mais je peux vous confirmer par les chiffres que les trois quarts des journaux ont été distribués aujourd'hui, que 80% des bureaux de poste sont ouverts et qu'à peu près la moitié des tournées de distribution sont assurées. Cela ne préjuge en rien de l'évaluation finale après les trois jours d'actions.

Quant à une intervention de ma part, je me mets volontairement en réserve. J'ai envie de réagir et je le ferai quand la dynamique de cette action aura permis aux associations représentatives du personnel et à la direction de se parler et d'en tirer les conclusions. Je tirerai mes conclusions après cette grève.

Je n'oublie pas que La Poste est une entreprise publique autonome et dans le respect de cette autonomie

de gestion, il n'appartient pas au ministre d'intervenir directement dans des négociations, voire même dans des actions syndicales. Le contraire serait tout à fait surprenant. En ma qualité de ministre de tutelle, mon rôle est de veiller essentiellement au respect du contrat de gestion conclu entre l'État belge et La Poste et non d'intervenir dans sa gestion journalière. J'insiste, toutefois, pour que la priorité soit accordée à la concertation entre partenaires sociaux.

En réponse à la question de M. Crucke sur le service minimum, j'indique qu'un tel service existe déjà au sein de La Poste. Il est défini par le statut syndical. Ce service couvre, entre autres, les envois urgents, ceux par exemple contenant des médicaments, des radiographies déposées dans les services postaux. De plus, dans le cadre des projets de modernisation qu'elle met en œuvre, La Poste négocie avec ses partenaires sociaux d'éventuelles adaptations de ce service de façon à encore mieux répondre aux besoins actuels de sa clientèle. Ce point figure à l'agenda des discussions concernant la convention collective de travail.

Mevrouw Somers, wat nu de uitreiking van kranten betreft, ter verduidelijking het volgende. Het bedrag van de dotatie voor deze taak van openbare dienst bedraagt 120 miljoen euro op jaarbasis. Bepalingen betreffende regelingen bij stakingen worden opgenomen in de uitdiepingsovereenkomst van het beheerscontract tussen de Staat, De Post en de persuitgevers. Concreet is het zo dat het abonnement van klanten die melden dat ze hun krant niet hebben gekregen, gratis wordt verlengd. Ik heb daarnet ook al aangegeven dat vandaag meer dan 76% of meer dan driekwart van de kranten bedeed is geworden.

Monsieur Gilkinet, nous avons déjà eu l'occasion d'aborder le sujet – et nous y reviendrons certainement, comme vous l'indiquez vous-même. C'est non seulement un devoir, mais également un plaisir de vous répondre.

Pour ce qui concerne les mesures définies par le gouvernement pour la libéralisation du marché postal ou la revente envisagée des actions détenues par la Poste danoise à CVC, vous vous souviendrez de mes réponses en commission du 2 et du 16 février. Je n'y reviendrai pas en détail, mais l'aide apportée par la Poste danoise a été précieuse et a porté ses fruits. La grande majorité des objectifs du partenariat stratégique ont été atteints. Cela me conforte dans l'idée que La Poste est sur la bonne voie quant à sa préparation à l'échéance de 2011.

Les mesures prises par le gouvernement, telles que l'application aux entreprises publiques des mêmes avantages que ceux qui ont été négociés par les partenaires sociaux dans le cadre de l'accord interprofessionnel, offrent à La Poste un cadre qui doit être concurrentiel et équilibré.

Pour en venir à Géoroute 3, vous avez tous pu prendre connaissance de la réponse que Mme Vervotte vous avait fournie en séance plénière le 20 décembre dernier. Sans revenir en détail sur ses arguments, j'aimerais insister sur quelques points.

Le plan Géoroute 3 fait partie intégrante du plan stratégique de La Poste approuvé par le conseil d'administration les 28 et 29 août 2008. Ce plan vise à assurer la viabilité économique de l'entreprise dans le contexte en plein changement que nous connaissons. Il ne s'agissait pas d'un nouveau plan, mais d'une actualisation du plan de modernisation appliqué par l'entreprise depuis 2005. Il est indispensable dans un environnement où les coûts de La Poste connaissent une augmentation continue tandis que les volumes de courriers suivent une tendance structurelle à la baisse.

Dans une telle situation, La Poste doit prendre des mesures pour garantir sa viabilité économique pour le futur. J'insiste sur le fait qu'il en va de l'intérêt de ceux qui y travaillent. Pouvoir travailler dans une entreprise qui est assurée d'un avenir durable constitue la meilleure garantie pour l'avenir professionnel des employés de La Poste.

En effet, les salaires représentent une part très importante des coûts de l'entreprise, soit environ 900 millions d'euros pour la seule activité "courrier". Sans action de la part de La Poste, ceux-ci augmentent d'au moins 30 millions par an.

L'année passée, ils ont augmenté de plus de 50 millions d'euros pour la seule activité courrier et de plus de 90 millions d'euros pour l'ensemble de La Poste. Les économies prévues par le plan Géoroute 3 représentent environ 20 millions d'euros, ce qui ne suffira pas à couvrir l'inflation des coûts. Ne pas appliquer les plans prévus amènerait La Poste dans un effet "ciseaux" nuisible. Ses coûts augmenteraient plus rapidement que ses recettes, ce qui pourrait mettre l'entreprise en difficulté.

La mise en place de changements a toujours eu lieu sans licenciement sec, en parfaite concertation avec les organisations syndicales. Il est essentiel pour moi de maintenir ces principes pour la suite de la mise en œuvre du plan stratégique de La Poste. La Poste prévoit pour l'année 2009 le départ de 307 équivalents temps plein à la pension, ainsi que 227 départs naturels, ou démissions, d'équivalents temps plein. Cela dépasse les économies envisagées par le plan stratégique.

Les plans Géoroute 1 et 2 avaient pour but d'optimiser les méthodes de travail et les tournées de distribution, ainsi que de tenir compte de la baisse du volume de courrier. Le plan Géoroute 3 prend essentiellement en compte la baisse de volume du courrier ainsi que l'automatisation de certaines tâches effectuées à présent par les nouveaux centres de tri.

La Poste ne peut pas se permettre de reporter ou de supprimer ce programme, qui est indispensable à sa préparation à la libéralisation du marché. La situation actuelle et l'incertitude sur les volumes de courrier en 2009, et donc des revenus qui y sont associés, ne font que renforcer l'importance de la mise en œuvre de ce plan. L'introduction de Géoroute 3, comme toute autre modification de l'organisation, a fait et doit encore faire l'objet de concertations permanentes et approfondies avec les organisations syndicales. Celles-ci sont encore en cours et il est essentiel pour moi de leur donner un maximum de chances d'aboutir.

**05.06 David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Certes, les partenaires sociaux sont conscients des changements nécessaires et des contraintes inhérentes à la libéralisation du secteur. Certes, le personnel de La Poste consent des efforts considérables. J'en veux pour preuve le peu de mouvements de grève entamés jusqu'à présent. Cependant, nous nous rendons compte que la technique de management actuelle de La Poste, qui vise des changements perpétuels, est très déstabilisante pour le personnel et que ces techniques, consistant à changer systématiquement les facteurs de tournées, les lieux de départ de celles-ci, sont perçues par le personnel comme des signes de manque de respect à leur égard.

La technique de management qui caractérise La Poste devrait privilégier une certaine stabilité géographique pour les personnes concernées, ce dans un dialogue social que nous désirons voir se renouer le plus rapidement possible.

**05.07 Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse détaillée. Pour ma part, je veux également respecter le mouvement de protestation. On ne pourra jamais, quel que soit le système mis en place, imaginer un service postal sans ressources humaines. C'est une des données inhérentes aux services de La Poste, qu'elle soit danoise, belge ou autre! Le personnel a besoin d'être respecté.

Ce que j'espère, c'est que la concertation pourra reprendre le plus rapidement possible, car elle constitue à mon avis la seule hypothèse raisonnable: considérer que tant la direction que les travailleurs sont sur le même bateau; vouloir pérenniser un système dans lequel le produit belge existe encore, le produit tel qu'on le connaît aujourd'hui!

Un service a été assuré. Vous évoquiez le service minimum qui existait déjà. Il ne s'agit pas d'un service minimum. Ce qui existe, c'est un service des urgences. Certes, c'est mieux que rien, mais il importe d'aller plus loin, notamment en ce qui concerne les plis recommandés et la distribution des journaux. Signalons que celle-ci a été assurée à 80%. Il faut reconnaître qu'un effort a été fait et il convient de saluer ceux qui l'ont fourni.

Je comprends qu'on ne puisse actuellement nous communiquer le montant des pertes pour l'entreprise autonome La Poste. Je crains que la perte majeure ne soit une perte de crédibilité. En effet, les pertes financières sont récupérables, moyennant des efforts consentis en ce sens, alors que recouvrer sa crédibilité prend davantage de temps. Je ne voudrais pas qu'en sus, les négociateurs, qui envisagent un avenir serein, voient ces difficultés s'amorceler.

**05.08 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor de bijkomende uitleg. Als ik het goed heb begrepen, wordt er aan de 120 miljoen die per jaar wordt betaald voor de krantenbedeling niet geraakt, ongeacht de stiptheid van de bedeling van de kranten, maar gaat men enkel over tot een verlenging van de contracten voor die kranten die niet zijn geleverd, met het aantal dagen dat zij niet tijdig werden geleverd en ligt de bewijslast daarvoor volledig bij de particulier of het bedrijf zelf? Ik ga

ervan uit dat de verlenging ten laste van De Post is?

**05.09 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je prends acte du fait que vous réservez votre réponse, ce qui ne m'étonne guère puisque vous êtes coutumier du fait; en effet, vous avez parlé d'une entreprise publique "autonome" en mettant l'accent sur ce dernier terme.

Pour ma part, je voudrais vous rappeler que cette entreprise est publique avant d'être autonome et comporte un actionariat public. J'aurais souhaité qu'il soit public à 100%, quitte à organiser un marché de consultance avec la Poste danoise si spécialisée. On aurait dû procéder de la sorte en 2005.

En tant qu'actionnaire majoritaire de l'entreprise, vous devez prendre l'initiative de rétablir le dialogue qui a été rompu entre la direction de La Poste et les partenaires sociaux. Vous êtes maintenant entré en fonction depuis deux mois et vous ne les avez jamais rencontrés. Une rencontre permettrait peut-être de clarifier les choses. Cela vous donnerait l'occasion de mieux expliquer vos intentions ou celles de La Poste et les partenaires sociaux pourraient vous expliquer leur ressenti. En effet, vous avez présenté la situation en parlant de résistance à l'innovation, un mal pourtant nécessaire.

Permettez-moi de vous dire que les bonis de La Poste sont importants depuis 2005. La Poste danoise va donc s'en aller en ayant encaissé 200 millions de plus-values sur trois années d'investissements. Finalement, c'est donc la Belgique qui finance le service universel danois.

En matière de libéralisation, il ne tenait qu'au gouvernement d'adopter des mesures plus strictes en obligeant les concurrents privés de La Poste à distribuer, demain, le courrier tous les jours et sur la totalité du territoire à l'instar de La Poste publique.

Nous devons, selon moi, réagir. Et, en tant que ministre, vous devriez entrer dans le jeu.

M. Crucke a parlé de service minimum. Pour ma part, j'estime que la grève dont question vise à éviter une poste qui assure un service minimum permanent. Pourtant, c'est ce que vous êtes en train de mettre sur place par votre absence de réaction et je le déplore.

**05.10 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, M. Gilkinet a un grand talent...

Le **président**: Chers collègues, le service des interprètes vient de me faire savoir qu'il était impossible d'assurer la traduction en raison du nombre d'interférences provoquées par les gsm. Je vous demande donc à toutes et à tous de bien vouloir les éteindre ou des les éloigner des micros. Si cela ne change pas, je suspendrai systématiquement les réunions. Je dois faire cette remarque à chaque fois!

**05.11 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, il y a beaucoup de gens de talent dans cette commission mais celui de M. Gilkinet est de tenir des propos qui me poussent à réagir, même si tout a été dit.

Monsieur Gilkinet, quand vous me dites que je dois intervenir en tant qu'actionnaire majoritaire, je dois vous rappeler que vous vous trompez dans la définition de l'autonomie de l'entreprise publique. Pour avoir été cogestionnaire d'une entreprise propriété à 100% du public, je sais ce qu'est l'autonomie d'une entreprise publique au moment d'organiser un dialogue social. Quand j'ai fait face avec la direction de la STIB à des moments difficiles, moins difficiles, intenses en termes de dialogue social avec les organisations représentatives du personnel, je ne demandais pas à mon ministre d'intervenir, sauf si nous en étions arrivés à un blocage qui ne pouvait plus être dépassé par les seules voies de la discussion entre les deux partenaires dans cette entreprise autonome.

Quand je dis que je me mets en réserve, ce n'est pas par manque d'idées ni par manque de volonté politique mais par souci de gérer cette entreprise, quelle que soit la part de l'actionariat public, comme une entreprise autonome qui nous est liée notamment par le contrat de gestion et certains mécanismes qui me permettent d'agir, mais pas quand il s'agit de réagir à une action de trois jours des organisations syndicales. Je veux que la dynamique entre la direction et les syndicats joue à plein. Je réagirai une fois l'action terminée.

**05.12 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Je comprends que la direction de La Poste n'ait pas envie que vous interveniez dans ce conflit car cela pourrait constituer un déni de son travail et qu'elle protège son pré

carré mais nous avons deux conceptions totalement antagonistes de la situation. Je ne dis pas qu'un ministre en charge d'une entreprise publique quelle qu'elle soit (transports publics régionaux, Office de la Naissance et de l'Enfance, La Poste ou la SNCB) doive intervenir au quotidien dans chaque décision. Mais ce n'est par pour autant qu'il faut rester les bras croisés quand il se passe des choses graves, que la situation est délicate. C'est ce qui se passe à La Poste pour le moment et il ne s'agit pas seulement des trois jours de grève. Ce sont les options prises par La Poste en votre nom qui me posent des problèmes. Vous devez donner une tonalité, une impulsion ou au moins assumer ce qui ne fonctionne pas. Et pour le moment, beaucoup de choses ne fonctionnent pas qui sont de votre responsabilité.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**06** **Vraag van de heer Peter Logghe aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "ernstige vertragingen op de lijn Kortrijk-Brugge" (nr. 10881)**

**06** **Question de M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les sérieux retards sur la ligne Courtrai-Bruges" (n° 10881)**

**06.01** **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, met uw goedvinden wil ik nog eens terugkomen op de NMBS en op de ernstige vertragingen de jongste tijd.

De laatste week van januari 2009 hebben vele pendelaars uit de regio Roeselare-Torhout en op weg naar Gent of Brussel, vooral 's morgens hun aansluiting naar Gent of Brussel gemist. De vertraging van de trein uit Roeselare bedroeg op 29 januari bijvoorbeeld een tiental minuten. Voor de aansluiting in Brugge richting Gent en Brussel heeft men vier minuten tijd en moet men eigenlijk alleen het perron kunnen oversteken. De treinwachter heeft op vraag van heel wat pendelaars het station Brugge opgebeld. De aansluiting was verzekerd. Dat waren de letterlijke woorden. Helaas, op het moment dat de reizigers van de trein uit Kortrijk stapten, vertrok de trein richting Brussel. Zo hadden zij opnieuw, de zoveelste keer op rij, hun trein richting Gent en Brussel gemist.

Mijnheer de minister, u wordt ongetwijfeld dagelijks met dergelijke vragen geconfronteerd, maar, welke zinnige uitleg kunt u geven voor dergelijke steeds opnieuw voorkomende incidenten? Ten tweede, welke regels gelden er voor aansluitingen die men op het nippertje zou moeten kunnen halen? Wat als de treinwachter het aansluitingsstation belt en men daar bevestigt dat de aansluiting verzekerd is? Wie beslist in laatste instantie, het station, de machinist of de treinwachter? Hoe zit dat precies?

Ten derde en ten laatste, zijn er structurele redenen waarom in december 2008 en januari 2009 zoveel treinen met vertraging vertrokken of arriveerden? Ik heb het wat bijgehouden en ik meen dat ik niet één dag zonder vertraging in Brussel ben gearriveerd. Ik had dus graag een woordje uitleg over de vele vertragingen op onze lijn Kortrijk-Brugge.

**06.02** **Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, voor sommige treinen zijn in samenspraak tussen Infrabel en de NMBS wachttijden vastgelegd om bepaalde aansluitingen die in het gedrang zouden komen door de vertraging van een bepaalde trein, alsnog te verzekeren.

Die wachttijden mogen natuurlijk niet te groot zijn, omdat de wachttijd van één trein niet mag leiden tot een sneeuwbaaleffect van vertragingen en gemiste aansluitingen op andere plaatsen op het net. De IC-treinen op de grote assen hebben in de meeste gevallen geen wachttijden. Slechts in uitzonderlijke gevallen mag van de regel afgeweken worden, maar dan moet de uiteindelijke beslissing om de aansluiting te verzekeren, genomen worden door de verkeersleiding Traffic Control, in overleg met de reizigersdispatching van de NMBS. Het personeel in de stations voert die beslissing uit.

Er waren inderdaad elementen die tot vertragingen hebben geleid in december en januari op de genoemde trajecten. Ik zal ze u allemaal voorlezen, want de aard van uw vraag noopt mij die volledige informatie te geven. Het moet mij wel van het hart, mijnheer de voorzitter, dat mij dit onderwerpen lijken waarvan ik het politieke gehalte moeilijk kan inschatten, maar ik zal de opsomming geven van de incidenten die er in december en januari zijn geweest.

Ten eerste, waren er bovenleidingbreuken, onder meer in Izegem, en seinstoringen, enkele zelfdodingen,

een bom die werd gevonden in het station Gent-Sint-Pieters, enkele ongevallen en materiële pannes. In december was dat, dames en heren.

Ten tweede, was er de invoering van de nieuwe treindienst, die de eerste dagen voor een aantal aanpassingsproblemen zorgde. Eind december was er de eerste winterprik, die een aantal problemen teweegbracht met betrekking tot de wissels en het materieel.

Ten derde, tussen Beernem en Oostkamp waren er vijf verschillende problemen met de seininrichting die veel vertragingen hebben veroorzaakt. In die periode van december waren er drie zelfdodingen met grote gevolgen voor de stiptheid op de geciteerde verbindingen. Op 15 december was er een ernstige ontregeling door de vondst van een bom uit Wereldoorlog II in het station Gent-Sint-Pieters. Op 19 december was er een vrachtwagen die de bovenleiding afreed tussen Komen en Ieper. In januari werden we geconfronteerd met het koude winterweer waardoor diverse bovenleidingbreuken en storingen aan de seininrichtingen "disrupties" veroorzaakten. Er waren nog eens drie zelfdodingen met grote gevolgen voor de stiptheid. Op 8 januari was er een aanrijding met een omgevallen boom op de sporen tussen Brussel en Gent. Op 29 januari 2009 was er een bovenleidingbreuk tussen Izegem en Kortrijk waardoor het verkeer op een spoor moest rijden tijdens de ochtendpiek.

Bovenop die talrijke incidenten, waarvan ik u de optelsom heb gemaakt, wordt de volledige periode, onder andere onder invloed van het koude winterweer, gekenmerkt door een abnormaal hoge onbeschikbaarheid van extra treinmaterieel.

**06.03 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor de omstandige uitleg die ik van u gekregen heb. U vraagt mij naar de politieke relevantie van dit soort van incidenten. De politieke relevantie is toch heel duidelijk. Het gaat hier om een overheidsbedrijf dat handenvol geld kost. De gebruikers, die op aanraden van de overheid het mobiliteitsprobleem helpen oplossen door met het openbaar vervoer te reizen, missen wel hun trein en moeten op de een of andere manier de verloren werktijd inhalen. Als dit dag na dag, week na week, maand na maand gebeurt dan is de politieke relevantie mij heel duidelijk.

**06.04 Minister Steven Vanackere:** Het gaat mij niet om de vraag of het niet wijs is om na te denken over redenen waarom er vertragingen optreden. Alleen stel ik mij de vraag of ik, na deze specifieke vraag over wat er in december en januari op deze specifieke lijn is gebeurd, vervolgens nog andere vragen ga krijgen over dezelfde periode december en januari, die hier al uitvoerig aan bod is gekomen, waarbij dit in een wat abstractere context wordt geplaatst, dan wel of we nog 16 andere vragen zullen krijgen over andere lijnen waarbij op een bepaald ogenblik heel veel van de problematieken, die wij hier beschrijven, natuurlijk terugkomen.

Dat is een beetje het gemopper dat u hoort van degene die hier is om u te antwoorden. Ik zal tot mijn laatste snik blijven antwoorden op elke vraag die u mij stelt. Ik zeg alleen maar dat er zo nog een heel pak kunnen worden gemaakt. Misschien moeten wij de graad van onze politieke dialoog op een wat hoger niveau zetten, zonder telkens opnieuw mij te vragen een woordvoerder te zijn van de NMBS over wat er op een specifieke lijn op een specifieke dag is gebeurd.

Collega Logghe, u moet dat zeker niet persoonlijk nemen. In mijn twee maanden ministerschap heb ik evenwel ondertussen zeker al een stuk of 5 vragen beantwoord die vergelijkbaar zijn met deze die u vandaag stelt.

Telkens opnieuw is het mijn plicht om aan te geven dat er heel veel externe oorzaken zijn, zoals een zelfdoding, zoals een problematiek van aangelegenheden die te maken hebben met ongevallen bomen en dergelijke, waarvan je zegt daar zit je met alias waar je, zeker als het gaat over zelfdoding, een aantal dingen rond kunt doen. We hebben daar ook vragen over beantwoord en zijn bereid van die te beantwoorden. Maar om die telkens opnieuw op te rakelen aan de hand van een tranche de vie, van een lijn gedurende twee maanden. Ik geef eerlijk toe dat het mij wat ontgaat op welke manier we daardoor vooruitgang kunnen boeken. Tenzij u het gevoel had dat u mij moest sensibiliseren over het belang van de stiptheid voor het overheidsbedrijf NMBS. Maar ik kan u verzekeren, daar ben ik meer dan voor gesensibiliseerd.

**06.05 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, excuseer, wij zijn de mond van het volk. Als wij niet meer zeggen wat het volk zegt terwijl ze staan te wachten en hun treinen missen.

06.06 Minister **Steven Vanackere**: Ik mag toch nog antwoorden ook.

06.07 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): U mag zeker antwoorden

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Roel Deseyn** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de kostprijs van de universele en openbare dienst van De Post" (nr. 10886)

- mevrouw **Ine Somers** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de kostenraming van de universele dienstverlening van De Post" (nr. 11221)

07 **Questions jointes de**

- M. **Roel Deseyn** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le coût du service universel et des missions de service public de La Poste" (n° 10886)

- Mme **Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'estimation du coût du service universel de La Poste" (n° 11221)

07.01 **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de vice-eerste minister, KPMG concludeert in een studie dat de kosten van de universele dienstverlening door De Post maximaal 29 miljoen euro zouden bedragen. Op dit moment krijgt De Post 300 miljoen euro van de Staat voor allerhande diensten. Kan die 300 miljoen euro uitgesplitst worden per soort dienstverlening? Houdt dit bedrag reeds rekening met de kosten van de universele dienstverlening? Is 29 miljoen euro volgens u een realistische schatting? Is de universele dienstverlening een rendabele activiteit? Welke diensten zijn vervat in het concept "universele dienstverlening"? Valt bijvoorbeeld de bezorging van dagbladen ook daaronder?

07.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, zoals eerder meegedeeld door collega Van Quickenborne zou de kostprijs van de universele dienstverlening door De Post maximaal 29 miljoen euro per jaar bedragen. Dat blijkt uit de studie van KPMG, die u zelf citeerde. Die studie werd door collega Van Quickenborne besteld en door het BIPT gecoördineerd. Het maximale bedrag gaat uit van een gebalanceerd regelgevend kader, zoals door de regering beslist op 19 december 2008.

Ik ben inderdaad van oordeel dat de studie correct werd uitgevoerd. De regering besliste eind vorig jaar ook om samen met het voorontwerp van wet ter omzetting van de derde Europese postale richtlijn concrete voorstellen uit te werken voor het volgende beheerscontract, voor de periode 2010-2015. In deze context zullen de verschillende taken van openbare dienst geëvalueerd worden. Zoals vermeld in het beheerscontract, en conform het regelgevend kader ter zake, wordt de kostprijs van de verschillende componenten van openbare dienst berekend op basis van een gedetailleerde analytische boekhouding, waarin de kosten en opbrengsten van de openbare diensten strikt gescheiden worden van die van de universele dienstverlening of de commerciële diensten.

Deze boekhoudkundige scheiding is een eis die opgenomen is in de Europese postrichtlijn. Het BIPT is bevoegd om de resultaten van deze analytische boekhouding na te zien. Het is dus ook niet nodig om daarover een studie te bestellen.

07.03 **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik heb niet gevraagd om daarvoor een studie te bestellen.

07.04 Minister **Steven Vanackere**: Ik verontschuldig mij ten opzichte van u, mevrouw Somers, maar ik heb met mijn antwoord meteen ook geantwoord op de niet-gestelde vraag van uw collega Deseyn. Zo gaat dat, als mensen niet komen opdagen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**08** Questions jointes de

- Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la consultation des personnes à mobilité réduite dans le projet de rénovation de la gare de Mons" (n° 10924)

- Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de parkings à la gare de Mons" (n° 10931)

- Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la mise à niveau du réseau urbain montois et le rôle de la SNCB dans celui-ci" (n° 11078)

- Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état de la gare de Mons" (n° 11081)

**08** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de raadpleging van de personen met een beperkte mobiliteit met betrekking tot het renovatieproject voor het station van Bergen" (nr. 10924)

- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de plannen met betrekking tot de parkings in de omgeving van het station van Bergen" (nr. 10931)

- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verbetering van het stadsverkeer in Bergen en de rol van de NMBS" (nr. 11078)

- mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toestand van het station van Bergen" (nr. 11081)

**08.01** Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai introduit quatre questions qui concernent le nouveau projet de la gare de Mons et les projets attenants. J'avais déjà interrogé la ministre Vervotte en son temps.

Je reviendrai régulièrement sur ce dossier car, comme vous le savez, à Mons, il y a un projet de nouvelle gare, de nouvelle passerelle, de nouveaux parkings avec pour objectif de finaliser l'entièreté du projet aux environs de 2014. Je vous avoue que plus le temps passe, plus on manque de clarté autour de ce projet.

Je prends le train quasiment tous les jours et j'ai pu me rendre compte, ces derniers mois, de l'état de délabrement de la gare de Mons. Le souterrain qui mène aux quais est constamment inondé. Il y a des endroits totalement inaccessibles, le sol est glissant et dangereux. La solution, que je pensais temporaire, consiste en l'installation d'une pancarte où il est indiqué "Attention, sol glissant!" Merci pour l'info!

Une fois sur deux, les escalators sont en panne et cela entraîne des difficultés pour les personnes à mobilité réduite. Il y a bien des escaliers mais il n'y a pas d'ascenseur.

La SNCB envisage-t-elle de réagir face à cette situation? Des travaux sont-ils prévus? Si oui, dans quels délais? Pourra-t-on revenir à une situation normale relativement rapidement, même si on parle beaucoup d'un nouveau projet de gare? Environ 47.000 voyageurs transitent par cette gare chaque semaine et je pense que la moindre des choses est de résoudre ces problèmes.

En ce qui concerne la mise à niveau du réseau urbain montois et du rôle de la SNCB à ce sujet, le gouvernement wallon a décidé le 5 décembre 2008 de réaliser des sites réservés aux transports publics, d'implanter des "park & ride" et de réaliser une nouvelle gare de bus derrière la nouvelle gare SNCB. Le gouvernement réserve à cet effet un budget de 55 millions d'euros.

Je suppose que ce projet s'intègre dans le projet de construction de cette nouvelle gare. Dans ce cas, quelle part ces 55 millions représentent-ils dans les 110 millions d'euros dont on parle actuellement pour le nouveau projet de gare? Sont-ils additionnés ou font-ils partie intégrante de ce budget?

La SNCB participe-t-elle à ce projet afin d'assurer une cohérence avec la nouvelle gare? Si oui, de quelle manière?

La SNCB finance-t-elle ce projet de parking, comme le prévoit son contrat de gestion? Il est important de garder une cohérence pour l'ensemble du projet, afin de ne pas devoir faire les travaux deux fois.

Ma troisième question concerne le projet de nouveaux parkings autour de la gare de Mons. On a pu lire récemment dans les médias régionaux que la filiale B-Parking de la SNCB a communiqué sur les réalisations qu'elle entend mettre en place à Mons d'ici 2012. L'objectif est de gérer les parkings existants et de construire un parking supplémentaire de 800 places du côté des Grands Prés, de l'autre côté de l'endroit où se trouve actuellement la gare.

Au total, 1.600 places de parking pour voitures, payantes, sont prévues à l'horizon 2012. Dans ce communiqué, on rassure les voyageurs habituels ou non sur les prix avantageux et démocratiques qui seront pratiqués par la SNCB. À l'heure actuelle, le tarif quotidien en gare de Mons varie de 3,60 euros à 14,70 euros, que l'on soit un voyageur habituel ou un non-utilisateur du train. Pour une personne qui prend le train tous les jours, l'abonnement annuel pour le parking revient à 195 euros. La société B-Parking garantit-elle que ces prix resteront inchangés?

Ces parkings seront aussi sécurisés. S'agira-t-il d'une mise à disposition du personnel assurant la sécurisation? Cette sécurisation se fera-t-elle via d'autres moyens? Aura-t-elle des conséquences sur la politique tarifaire? Pendant le week-end, les parkings sont gratuits. Cela va-t-il changer?

Dans la foulée de ce communiqué, la société B-Parking annonce aussi la construction de parkings sécurisés pour vélos, côté centre ville. Seront-ils également payants? Sur son site internet, la SNCB annonce que depuis août 2005, tous les parkings pour vélos, surveillés et non surveillés, sont gratuits, à l'exception de ceux d'Anvers, Bruges, Courtrai, Gand-Saint-Pierre, Malines, Waregem – je ne les cite pas tous. Il en est de même pour les parkings pour vélos automatisés dans d'autres villes. Pourrait-on avoir une liste précise de ces parkings payants? À Mons, ce parking est payant, mais il n'est pas répertorié sur le site de la SNCB.

Le tarif actuel pour les vélos s'élève à 7,50 euros pour un mois et 75 euros pour un an. Pour les cyclomoteurs, ce tarif est de 135 euros par an. Qu'en sera-t-il des nouveaux parkings pour vélos annoncés par B-Parking? Les deux solutions – payante et gratuite – pourront-elles coexister afin de laisser le choix aux usagers?

Au-delà de cette politique tarifaire, j'aurais aimé avoir des précisions sur ce projet de nouveaux parkings. S'insère-t-il dans le projet global? Les délais ne sont pas du tout les mêmes.

On prévoit ici qu'ils seront terminés pour 2012: de quelle façon les travaux seront-ils agencés dans la cohérence du projet général de la nouvelle gare de Mons?

Quel budget sera-t-il alloué à ce parking dans le montant actuellement prévu de 110 millions d'euros? Peut-être allez-vous me dire que ce montant a d'ores et déjà été modifié par rapport au projet de 2006.

D'où proviennent les fonds destinés à la construction de ces parkings? Le cahier des charges a-t-il déjà été défini?

Englobe-t-il des critères environnementaux? En effet, l'été dernier, des pluies torrentielles avaient inondé nombre de parkings à Mons, notamment le parking du cinéma, ce qui engendre matière à réflexion quant au revêtement de ces emplacements.

Est-il prévu une coordination avec les associations représentant les usagers des deux-roues afin de tenir compte de leurs attentes vis-à-vis de l'emplacement de ces parkings?

Enfin, dernièrement, dans le cadre de la rénovation de la gare de Gembloux, les responsables du dossier avaient rencontré plusieurs fois les associations de personnes à mobilité réduite (PMR), notamment l'ASBL Gamah. Cette ouverture du dialogue a engendré des plans permettant une meilleure accessibilité de ces personnes. Dans le cadre de la rénovation de la gare de Mons, de telles rencontres ont-elles déjà été organisées? Non à ma connaissance et après consultation d'associations de PMR. Dès lors, dans un futur proche, sont-elles prévues?

Une consultation est-elle prévue avec les riverains du quartier de la gare? Personnellement, j'y habite, mais je n'ai pas encore été invitée à une telle consultation.

À mon sens, la consultation des associations de PMR et de personnes malvoyantes est primordiale. On

prend souvent le bon exemple de la gare de Namur où elles ont été consultées tout au long du projet, ce qui a permis d'y réaliser un des meilleurs projets de Wallonie, tandis que le contre-exemple serait le projet de la gare de Liège où, après maints efforts, les associations n'ont été consultées qu'en toute fin de réalisation, ce qui rend le déplacement de ces personnes particulièrement malaisé.

**08.02 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, vous m'avez posé beaucoup de questions. J'aurai donc besoin d'un peu de temps pour vous répondre.

La direction "Patrimoine" de la SNCB-Holding assure quotidiennement le nettoyage et le petit entretien des espaces en gare de Mons. S'agissant de la stagnation de l'eau dans le couloir sous-voie, cette situation résulte, d'une part, d'un manque d'étanchéité entre le bâtiment de la gare et ce couloir et, de l'autre, d'une montée de la nappe aquifère.

Les services concernés d'Infrabel, propriétaire du couloir sous-voie, recherchent actuellement une solution durable à un coût raisonnable, et ce dans le contexte du projet de modernisation du site de la gare dans les prochaines années. La direction "Patrimoine" de la SNCB-Holding va, quant à elle, prendre les mesures nécessaires à l'amélioration de l'écoulement des eaux, afin d'éviter leur stagnation dans le couloir sous-voie.

Quant au projet de rénovation de la gare de Mons à proprement parler, il s'insère dans le plan du gouvernement wallon. Il a été présenté en avril 2008 par les autorités de la ville, le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre ainsi que par l'architecte devant une très large assemblée. Cette présentation a été abondamment relayée dans la presse.

Les études d'avant-projet sont en cours. Pour l'ensemble du projet, parking inclus, des présentations seront programmées en concertation avec la Ville de Mons pour tenir informés de son état d'avancement les usagers, les associations de riverains et les citoyens en général. De même, l'information sera organisée sous diverses formes pendant la phase de finalisation du projet et la période des travaux.

Pour de tels projets, il est nécessaire de consulter la SRWT au sujet de l'intermodalité train-bus, que je trouve extrêmement importante.

Vu que l'examen du projet n'est pas terminé, la répartition du budget aux différents sous-projets n'a pas encore eu lieu.

S'agissant de la consultation des PMR dans le projet, je puis vous dire que la gare de Mons, comme d'autres gares en Belgique, sera bientôt "translative" et bénéficiera donc d'une double accessibilité. De la sorte, elle assurera également la connexion entre le cœur historique de la ville et le pôle commercial des Grands Prés. L'accessibilité offerte à toutes les catégories d'usagers, en particulier les PMR, sera rendue beaucoup plus aisée. Le confort de déplacement sera largement amélioré.

Toutes les consultations à ce propos auront lieu en temps utile. Bien que l'interlocuteur de référence de la SNCB soit le Conseil national supérieur des handicapés, le maître d'œuvre de la gare – Euro Liège TGV – rencontrera néanmoins Gamah, comme il l'a fait pour la gare de Liège à la satisfaction de cette organisation.

Pour une plus grande efficacité, il est hautement souhaitable que les différentes organisations représentatives des PMR se concertent afin de parler au maximum d'une même voix.

Pour ce qui concerne le projet de parkings à la gare de Mons et la gratuité de ceux-ci, le projet pilote "parking gratuit pour les déplacements domicile-lieu de travail" mis en place en 2005 a permis de mettre en évidence qu'il faut poursuivre les investissements dans les parkings et qu'une tarification adaptée et différenciée porte ses fruits.

La SNCB-Holding et B-Parking ont établi une stratégie de parking basée sur quatre objectifs fondamentaux.

1. Garantie de places disponibles pour les voyageurs.
2. Tarification différenciée selon les types de gares et d'utilisateurs et selon le marché local.
3. Couverture des charges opérationnelles par les recettes.
4. Favoriser l'utilisation des transports en commun.

À l'heure actuelle, la future tarification des parkings de la gare de Mons n'est pas encore déterminée. Elle le sera lorsque le contrôle d'accès aux parkings sera réalisé. Il est à noter que les tarifs actuels n'ont pas

évolué depuis 2007.

Il n'y aura pas de personnel de gardiennage présent sur les parkings. La sécurisation des parkings consiste en un contrôle d'accès par barrières, une surveillance des parkings par caméras, une assistance aux utilisateurs par interphones et caméras et un service de garde et d'assistance à distance 24 heures sur 24.

Les parkings seront ouverts en principe 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Les parkings seront donc également payants le week-end. Toutefois, le fonctionnement et la tarification pourront être adaptés suivant les particularités locales.

La construction du nouveau parking de la gare de Mons est actuellement à l'étude. Les questions posées concernant le phasage de la construction et l'agencement des travaux sont prématurées à ce stade de l'étude. Le budget du parking fait partie de l'ensemble du budget consacré à la gare de Mons. L'étude du parking intègre une réflexion environnementale, de même qu'elle tient compte de toutes les catégories d'usagers, en ce compris les deux roues.

Quant aux parkings deux roues, la SNCB-Holding s'est engagée, via son contrat de gestion, à créer des parkings deux roues sécurisés dans les gares de plus de 10.000 voyageurs par jour. Ces parkings seront couverts, éclairés, clôturés, équipés de râteliers de type SNCB et d'un contrôle d'accès et surveillés par caméras si la gare en est équipée. C'est d'ailleurs le cas de la gare de Mons.

Actuellement, seul le parking sécurisé de Bruxelles-Nord est gratuit car la Région de Bruxelles-Capitale subsidie le parking. La tarification des parkings deux roues sécurisés ne sera pas modifiée. Le tarif de 7,5 euros par mois, 21 euros par trimestre et 75 euros par an reste d'application.

Enfin, conjointement à l'abri sécurisé payant, des emplacements non sécurisés gratuits seront toujours mis à disposition du voyageur.

**08.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

En ce qui concerne la gare, je conçois que la question soit difficile à régler dans la mesure où on est confronté ici à un problème de nappe aquifère. Ce n'est donc pas quelques nouveaux joints qui pourront remédier à la situation.

Cela étant, on enregistre actuellement d'importants afflux de voyageurs alors que les lieux sont difficilement praticables voire dangereux. Au-delà de la simple information visant à avertir les voyageurs du fait que le sol est glissant, il serait opportun que la SNCB fournisse des renseignements supplémentaires quant à la situation. En effet, pour l'heure, on a le sentiment que les lieux ne sont pas nettoyés ou laissés en l'état et qu'il y a une absence de volonté de régler le problème, ce qui contribue à donner une mauvaise image de la SNCB. Il serait donc important de mieux informer les voyageurs.

Je me réjouis du fait qu'il existe un réel souci de remédier à la situation, mais aussi du projet de la nouvelle gare de Mons qui permettra probablement de résoudre durablement le problème. Mais d'ici là, il ne faut pas laisser les citoyens dans l'incertitude.

J'en arrive ainsi à la mise à niveau du réseau urbain et aux parkings. J'ai pris acte des informations intéressantes qui m'ont été fournies. Ces dernières émanent de différents niveaux de pouvoirs: la Région, la SNCB et la ville de Mons.

Toujours est-il que le suivi de la situation relève du casse-tête chinois. Il est relativement difficile de comprendre clairement les responsabilités et les engagements de chacun. Il serait donc opportun d'assurer une bonne information. En effet, certains citoyens estiment qu'un beau projet, une belle gare pourrait faire la fierté des Montois, mais aussi des habitants de la région qui transitent quotidiennement par cette gare. Ils déplorent cependant le manque d'information et l'absence de concertation. Les différents niveaux de pouvoir ont donc, selon moi, un rôle proactif à jouer. Je pense ici notamment à la ville de Mons et à la SNCB qui devraient assurer une meilleure communication quant à l'évolution du projet.

Comme vous le savez, la ville de Mons a remis hier officiellement sa candidature à la désignation de capitale européenne de la culture en 2015. Beaucoup de questions se posent dès lors au niveau des délais de finalisation de la gare de Mons, à savoir 2014.

Si, par rapport à ce projet de capitale européenne de la culture, nous avons envie que tout soit "prêt" pour 2015, nous n'avons pas envie non plus d'être laissés de côté, de ne pas être consultés, de ne pas être un tant soit peu informés. D'après vos propos, les consultations auront lieu avec les associations de personnes à mobilité réduite. Je me permets néanmoins une petite correction concernant ceux que vous avez tenus sur la gare de Liège. Si vous aviez pris connaissance de leur communiqué de presse, après leur rencontre avec "Euro Liège TGV", vous auriez appris leur extrême déception et je ne voudrais pas que les différentes associations ou le Conseil national des handicapés aient à faire la même communication au sujet du projet de la gare de Mons.

En effet, ce dernier est intéressant, puisqu'il reliera le cœur historique de Mons au nouveau pôle commercial des Grands Prés. Cela signifie aussi que les usagers devront utiliser davantage leurs pieds pour relier ces deux pôles. Il importe de réellement faire le nécessaire en faveur des citoyens, qu'il s'agisse de personnes à mobilité réduite, d'une maman accompagnée de ses enfants, les bras chargés de courses ou d'une personne plus âgée se déplaçant à l'aide d'une canne, etc.

Quant aux emplacements de parking, j'entends qu'il n'est pas prévu d'augmentation des tarifs. Il importe de mener également une réflexion concernant une éventuelle gratuité, voire la quasi-gratuité des emplacements de parking. Il est important de sensibiliser les gens au fait de disposer de parkings sécurisés, auxquels, pour ce faire, il est de bon ton d'apporter sa contribution financière. Néanmoins, la pratique d'une approche tarifaire encore plus avantageuse permettrait peut-être à davantage de personnes d'utiliser les transports en commun, particulièrement la gare de Mons.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**09 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "laatavondtreinen" (nr. 11015)**

**09 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les trains de soirée" (n° 11015)**

**09.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal zeer kort zijn. Mijn vraag betreft de laatavondtreinen. Ik weet dat dit in de commissie al aan bod is gekomen, maar ik stel mijn vraag opnieuw omdat ik een evaluatie gezien heb van de Nederlandse spoorwegen die in december 2007 gestart zijn met een soortgelijk project in de provincie Brabant, het Brabantse Nachtnet. Daar stond dat het Brabant verbindt met de randstad en dit op donderdag, vrijdag en zaterdag.

De motivering van de Nederlanders was, ten eerste om de horeca te stimuleren, wat, als cafébaas zijnde, altijd te verdedigen valt, en, ten tweede, om het cultuurleven te versterken en, ten slotte, een verbinding maken met Schiphol om die mobiliteit te garanderen. Het concept blijkt vrij goed onthaald te worden door de klanten en er is zelfs een subsidiëring van de verschillende gemeenten en de provincie, maar dat men toch naar een financiële consolidatie gaat waarbij wordt gezegd dat het mogelijk wel rendabel is.

Onze jongerenorganisatie Animo heeft op 7 januari dezelfde vraag gesteld en een enquête rondgedeeld naar de reizigers. Daaruit bleek toch dat de steun van een soortgelijk initiatief vrij groot is.

Is er een impactstudie georganiseerd bij de NMBS om een soortgelijk proefproject te organiseren? Zo ja, wat waren de resultaten? Zo nee, kan die studie opgestart worden?

**09.02 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, wij hebben inderdaad dit onderwerp al eens eerder aangesneden en ik denk niet dat ik een geheim heb gemaakt van mijn basisidee. Het organiseren van een nachtnet of van laatavondtreinen is een vrij dure aangelegenheid en daarmee moeten wij rekening houden. De exploitatiedotaties die ter beschikking van de NMBS worden gesteld voor de treindienst, zijn eerst en vooral bedoeld om voldoende treinen in te leggen om aan de sterke stijging van het aantal reizigers te beantwoorden op de momenten dat de vraag het hoogst is. Op weekdays is dat tussen 07.00 uur en 21.00 uur en tijdens het weekend is dat tussen 08.00 uur en 20.00 uur voor de hoofdhalttes. Daarin investeren komt ten goede aan een groot aantal klanten.

Het blijft toch nog altijd een feit dat de trein een massavervoermiddel is. Verschillende elementen doen a priori vermoeden dat een nachtnet niet snel een vorm van maatschappelijke rendabiliteit zou halen, want ik

denk dat wij met zijn allen akkoord kunnen gaan dat het gaat over de evaluatie van wat de maatschappelijke rendabiliteit is.

Indien er een nachtnet wordt gerealiseerd kan dat hooguit eventueel nuttig zijn tussen grote steden, maar dat zijn natuurlijk al lijnen die overdag heel druk bereden zijn, waardoor er meer onderhoud nodig is. Dat onderhoud moet voor een belangrijk stuk tijdens de nacht gebeuren. Dus om te beginnen staat het bedenken van een nachtnet, of althans een aanbod tijdens de nacht, haaks op de logica dat men op die drukbereden lijnen ook de kans moet hebben om het onderhoud te realiseren. Nachttreinen betekenen hoe dan ook een hoge kost met een lage opbrengst, want men mag niet verwachten dat het aantal reizigers per trein bijzonder hoog zal zijn.

Ik leid dat af uit het feit dat er op de grote assen na 23.00 uur nu al treinen rijden met een geringe bezetting. Na 22.00 uur reist er minder dan 1% van het totaal aantal reizigers. Al wat na 22.00 uur in de exploitatie wordt gezet, bedient minder dan 1 op 100 van het aantal reizigers.

Daarbovenop komt nog, wanneer we nagaan of dat iets zou kunnen zijn dat haalbaar is, dat er 's nachts een belangrijk concurrentieel voordeel voor de trein wegvalt, met name dat er geen fileproblemen zijn. Dat betekent ook dat het voor degenen die niet in de onmiddellijke buurt van een treinstation wonen en voor het traject tussen het station en hun woning in veel gevallen de wagen gebruiken, aannemelijker is om het traject dan helemaal met de auto af te leggen.

Misschien ook nog met betrekking tot uw vergelijking met Nederland, toch even insisteren dat er 's nachts een bijzonder beperkt treinaanbod is in de randstad maar dat ook de urbanisatie in die regio sterk verschilt van de Belgische urbanisatie.

Samengevat kan worden gesteld dat de kostendekking van de uitbating van een nachtnet niet bijzonder hoog moet worden ingeschat.

Om de beoogde reizigersaan groei te realiseren, denk ik dat de NMBS haar niet onbeperkte middelen best prioritair blijft inzetten op de ogenblikken dat het maximaal aantal reizigers kan worden bereikt, met name gedurende de dag.

Om een beter inzicht te krijgen in de eventuele organisatie van een nachtnet had mijn voorganger nog aan de NMBS-Groep gevraagd om, rekening houdend met de genoemde elementen, een kosten-batenanalyse te maken over de haalbaarheid van nachttreinen op de grote lijnen, inclusief de lijnen naar Brussel Nationaal Luchthaven.

Een week geleden heb ik van de NMBS-Groep de resultaten van die haalbaarheidsstudie ontvangen. De NMBS heeft twee scenario's bestudeerd voor nachttreinen tussen middernacht en vijf uur 's ochtends, met telkens een heen- en terugrit per uur.

Beiden bestaan ze uit een treinnavette van zes heen- en terugritten tussen Brussel Nationaal Luchthaven en Brussel Zuid, naast vier heen- en terugritten op de as Charleroi-Brussel-Antwerpen en vijf op de as Oostende-Brussel-Liège Guillemins. In het eerste scenario wordt deze nachttreindienst elke dag voorzien, in het tweede enkel in de nachten van donderdag, vrijdag en zaterdag.

Een eerste blik op de kosten-batenanalyse toont aan dat in beide scenario's 215 tot 230 reizigers per trein nodig zouden zijn om de kosten te dekken. De kosten worden namelijk geraamd op niet minder dan 15,5 miljoen euro voor het eerste en 7 miljoen euro voor het tweede scenario.

Samengevat, er wordt bestudeerd om te zorgen dat we niet op basis van aanvoelens, instincten en a priori's redeneren. Hetgeen ik in het begin van mijn antwoord heb aangeduid als een aantal overwegingen die de kansen op een grote maatschappelijke rentabiliteit gering maken, wordt bevestigd door die studie.

**09.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik ben het er natuurlijk mee eens dat de kwaliteit en de service tijdens de dag prioritair is. Ik heb alleen mijn vraag gesteld, omdat ik wist dat die studie door uw voorganger was besteld en omdat het terdege interessant is om op basis van die analyse het debat voort te voeren.

Uit het Nederlands voorbeeld, waar de cofinanciering, naar aanleiding van hetzelfde debat over de grote

kostprijs, gebeurde vanuit de provinciale autoriteiten en een aantal steden, blijkt een en ander met betrekking tot het aantal reizigers. Ik geef grif toe dat de urbanisatiegraad er anders is. U spreekt over 215 tot 230 reizigers om uit de kosten te geraken. Uit het Nederlands voorbeeld bleek dat 22.00 uur inderdaad een zeer onrendabel uur is. Elke film in de bioscoop, bijvoorbeeld, stopt om 22.30 uur. De pieken kwamen eigenlijk na 23.00 uur en de volgende uren. Dat debat werd daar gevoerd, maar ik zal uw antwoord zeker en vast verder bekijken.

**09.04** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik hoor hier de cafébaas spreken. Als we de treinen afschaffen om 22.00 uur en er andere inleggen om 01.00 uur, wat kunnen mensen dan anders doen dan nog eens een pintje te gaan drinken na de film? Ik begrijp nu helemaal de inspiratie van uw vraag.

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

**10** **Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la ligne ferroviaire Binche-Louvain-la-Neuve" (n° 11024)**

**10** **Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de spoorlijn Binche-Louvain-la-Neuve" (nr. 11024)**

**10.01** **Jean-Luc Crucke (MR)**: Monsieur le président, le bourgmestre de Binche généralement avare de compliments ne s'est pas privé de féliciter Infrabel au sujet du ravalement de façade de la gare de Binche. Mais pas de roses sans épines: il a exprimé à cette occasion son mécontentement envers les retards à répétition sur la ligne Binche-Louvain-la-Neuve et la vétusté des trains. C'est un problème lancinant en Wallonie. Quand on voit les beaux trains qui roulent de l'autre côté de la frontière linguistique, on se dit que certains sont privilégiés.

Monsieur le ministre, quelle est la situation sur cette ligne? Constate-t-on effectivement des retards anormaux? Qu'en est-il du matériel? Est-il vraiment plus vétuste que dans le reste du pays? Comment décide-t-on de l'affectation prioritaire du nouveau matériel? Enfin, comme je l'entends régulièrement, est-il vrai qu'on met de vieux trains en Wallonie et des trains neufs en Flandre? Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette impression par des chiffres? Tout comme il y a l'insécurité réelle et le sentiment d'insécurité, ce n'est peut-être qu'une impression. Peut-être qu'entendre des chiffres de votre part m'aidera à corriger cette impression.

**10.02** **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, monsieur Crucke, pour les troisième et quatrième trimestres 2008, la ponctualité de la relation Binche-Louvain-la-Neuve est la suivante: à l'arrivée à Binche, elle est de 90% pour le troisième trimestre et de 80,8% pour le quatrième trimestre. Je suis tout disposé à fournir les chiffres mensuels pour le rapport.

Dans l'autre sens, à l'arrivée à Louvain-la-Neuve Université, la ponctualité a été de 92,3% pour le troisième trimestre et de 84,7% pour le quatrième trimestre.

Les origines des retards sont très diversifiées. La relation IR Louvain-la-Neuve-Bruxelles-La Louvière-Binche est une relation longue distance, comportant de nombreux arrêts; de ce fait, elle est sensible aux retards en cours de trajet.

En ce qui concerne le matériel utilisé pour la relation Binche-Bruxelles, il est exact qu'il est un peu plus ancien, mais toujours confortable. En effet, il s'agit d'automotrices quadruples. Les automotrices quadruples actuelles entreront toutes en atelier pour modernisation.

À court terme, la SNCB ne prévoit pas de modification quant au matériel assurant la desserte de cette relation. Des tests ont été réalisés avec des voitures double étage récentes (M6), mais la SNCB a constaté un allongement du temps de parcours et des correspondances rompues, ce qui n'est pas acceptable. Des trains tractés par une locomotive accélèrent moins vite que les trains composés d'automotrices, ce qui explique l'allongement du temps de parcours.

L'attribution du matériel à une relation se fait sur base des caractéristiques techniques de la ligne et du potentiel des voyageurs, et non suivant la Région. Il circule des trains avec du matériel double étage

également en Wallonie, entre autres pour certains trains de la relation Bruxelles-Luxembourg.

**10.03 Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Dans les chiffres qui ont été donnés, on constate qu'il y a quand même un retard sur cette ligne. La critique du bourgmestre de Binche était le relais d'un mécontentement. J'en fais de même ici en souhaitant que ce retard puisse être résorbé.

J'entends bien qu'il y a des voitures à double étage sur la ligne Luxembourg-Bruxelles ou celle de Liège. Je suis hennuyer et je constate que ce que je vis dans ce train est constant. Un jour, on pensera peut-être au côté ouest de la Wallonie qui aimerait pouvoir également bénéficier de ces nouveaux trains à double étage.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11 Question de Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les retards de trains" (n° 11027)**

**11 Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de treinvertragingen" (nr. 11027)**

**11.01 Carine Lecomte** (MR): Monsieur le ministre, Infrabel vient de prendre une bonne initiative en créant le site internet [www.railtime.be](http://www.railtime.be), qui permet de prendre connaissance en temps réel des retards de trains. En prendre connaissance, c'est bien; ne plus avoir à les subir relève manifestement d'un vœu pieux. En effet, fin 2008 auraient été comptabilisées près de 11.000 relations de retards de trains – des retards d'au moins trente minutes – et/ou de suppressions de trains.

Ce chiffre a l'air exorbitant, mais il n'a de réelle signification que si une comparaison peut être établie avec les années précédentes. M. le ministre pourrait-il me fournir les informations suivantes? Quel a été le nombre exact de relations en 2008, autrement dit le nombre de ces notifications de trains en retard d'au moins trente minutes et/ou ayant été supprimés? Quels étaient les chiffres en 2006 et en 2007? Quelles mesures le groupe SNCB compte-t-il prendre pour améliorer la situation, en ce y compris celles visant à améliorer l'information des voyageurs ayant à pâtir de ces retards, peu d'entre eux disposant d'internet sur le quai.

**11.02 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, madame, vous avez utilisé le mot "relations". Je préfère parler de rapports.

Tout d'abord, il n'est pas tout à fait exact de considérer qu'un rapport est rédigé chaque fois qu'un retard d'au moins trente minutes se produit. Pour être précis, un rapport est établi dans quatre cas:

- lorsqu'un train de voyageurs "intérieur" a un retard égal ou supérieur à vingt minutes;
- quand plusieurs trains de voyageurs "intérieur" accumulent un retard supérieur ou égal à quarante minutes;
- si un train de voyageurs "intérieur" est partiellement ou totalement supprimé;
- lorsqu'un train de voyageurs "international" a un retard de vingt minutes ou est annulé.

Indépendamment du retard d'un ou plusieurs trains, un rapport doit également être rédigé quand un accident ou un incident se produit, notamment quand il est à charge de tiers (personnes sur les voies, heurt de la barrière d'un passage à niveau, vol de câbles, etc.).

S'agissant des chiffres, en 2006, le nombre de rapports s'élevait à 8.284, le nombre de trains supprimés à 8.810, tandis que 0,32% des trains ont circulé avec un retard de trente minutes ou plus.

En 2007, le nombre de rapports s'élevait à 9.460, le nombre de trains annulés à 15.849, alors que 0,36% des trains ont eu un retard de trente minutes ou plus.

En 2008, le nombre de rapports était de 10.625, le nombre de trains supprimés s'élevait à 14.288, et 0,39% des trains ont circulé avec un retard de trente minutes.

Au sein de la SNCB, des mesures supplémentaires sont prises pour entretenir le matériel roulant dans les ateliers afin de diminuer le nombre de pannes.

Pour améliorer l'information des voyageurs dans les gares et les trains, une application informatique a été commandée et devrait devenir opérationnelle au cours de cette année. Elle permettra d'alimenter au départ du dispatching voyageurs de la SNCB simultanément et uniformément tous les canaux de communication, parmi lesquels les ordinateurs portables du personnel de la Direction "voyageurs" nationale tant en gare que dans les trains. Mieux informé, le personnel sera à son tour en mesure de répondre plus efficacement aux questions des voyageurs.

Infrabel dispose également d'un vaste plan d'action, principalement dans le but de diminuer le nombre d'avaries et de dérangements qui pourraient perturber le trafic ferroviaire, de prévoir les mesures susceptibles de régler au plus vite les avaries et dérangements éventuels et, bien sûr, de mieux informer les clients sur les retards et leurs causes, les autres possibilités de transport et les prévisions.

Des groupes de travail sont chargés d'étoffer cette liste d'actions et de prendre les mesures nécessaires pour améliorer la ponctualité ou mieux orienter les clients en cas de problème.

Le plan d'action consolidé du groupe SNCB me sera transmis fin mars.

**11.03 Carine Lecomte** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. Je souligne que j'utilise fréquemment la ligne 161 Bruxelles-Luxembourg et, selon vos chiffres, je constate qu'en 2006 la situation était moins catastrophique qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Sur cette ligne, les retards s'accumulent en cours de trajet. Le site internet renseigne les retards en direct et n'a donc guère d'utilité quand on est assis dans le train.

J'entends que vous allez mettre tout en œuvre pour gérer ces retards le mieux possible et je vous en remercie.

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

#### **12 Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de afschaffing van de beperking voor senioren en jongeren wat het aanvangsuur van een reis betreft" (nr. 11031)

- de heer **Georges Gilkinet** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uurbeperving voor de goedkopere treinbiljetten" (nr. 11145)

#### **12 Questions jointes de**

- **M. David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la suppression de la restriction pour les seniors et les jeunes en ce qui concerne l'heure de début d'un voyage" (n° 11031)

- **M. Georges Gilkinet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les limitations horaires des billets à tarif réduit" (n° 11145)

**12.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een vraag over de afschaffing van de reisbeperking vanaf 09.00 uur voor twee groepen.

Ten eerste gaat het over de senioren. We hebben daarover al gepraat. We zien nu dat senioren vaak een biljet kopen tot een station waar zij passeren om 09.00 uur en dan verder reizen, of senioren die iets verder van de kust wonen, die pas tegen de middag aan de kust toekomen.

Een tweede categorie die beperkingen ondervindt, zijn kinderen en jongeren. Ik geef een concreet voorbeeld van de kinderopvang. Zoals u weet, werkt de Vlaamse Gemeenschap initiatieven uit om kinderen mee naar het werk te nemen, alwaar de kinderopvang georganiseerd wordt. Men zegt mij nu dat er bijvoorbeeld een probleem is voor wie voor 09.00 uur binnen moet zijn op zijn administratie. Die kinderen moeten alsnog het ticket betalen, hetzij dan wel 50%, maar toch.

Mijnheer de minister, vandaar mijn vraag of die reisbeperking vanaf 09.00 uur niet herbekeken kan worden. Eigenlijk is het al te gek dat de Vlaamse overheid initiatieven neemt om de kinderen mee naar het werk te

nemen en daar te laten opvangen, als dat extra kosten met zich meebrengt omwille van het feit dat zij voor 09.00 uur niet gratis kunnen reizen.

**12.02 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB offre à certains de ses usagers des conditions tarifaires avantageuses via des billets seniors, Go Pass, ou la gratuité pour les enfants. Ces avantages sont conditionnés à plusieurs éléments dont l'heure de départ.

S'il peut être utile de laisser la priorité aux navetteurs dès lors que les places assises sont en nombre restreint ou insuffisant, les seniors doivent pouvoir eux aussi disposer de conditions de voyage confortables, par exemple en ayant la possibilité de partir tôt, surtout si leur point de départ est éloigné des grands centres de voyage que peuvent être certaines villes ou la côte belge. S'il semble que l'on puisse considérer que l'heure de très grande affluence se termine aux alentours de 8.00-8.30 heures, la limite horaire réglementaire pour les seniors n'en reste pas moins fixée à 9.00 heures, quel que soit leur lieu de départ.

Actuellement, cette restriction empêche également les étudiants qui regagnent leur kot le lundi matin de bénéficier de tarifs préférentiels octroyés via le Go Pass s'ils veulent assister aux cours dès les premières heures du lundi.

Enfin, les enfants de moins de 6 ans circulent gratuitement, notamment s'ils prennent un train après 9.01 heures. Cette restriction pose question, notamment pendant les périodes de vacances, en semaine. Sachant l'impact que peuvent avoir les habitudes prises très tôt par les enfants et les jeunes sur les pratiques de mobilité à l'âge adulte, il me semble utile de choyer particulièrement ce public.

Monsieur le ministre, est-il envisageable et envisagé de porter à 8.30 heures la limite horaire pour bénéficier du tarif "senior" pour toute l'année en semaine?

Est-il envisageable et envisagé de lever toute restriction horaire pour les formules "Pass" les samedi, dimanche, jours fériés ainsi que les jours de vacances scolaires?

Il me semblerait judicieux de soutenir les jeunes qui font le choix du train pour rejoindre leur kot; est-il envisageable et envisagé que la restriction ne soit pas applicable le lundi matin pour les usagers de Go Pass?

Enfin, ne pourrait-on pas lever la restriction horaire concernant la gratuité pour les enfants?

Quels sont les projets de la SNCB pour rendre ces formules encore plus attractives?

**12.03 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, ten eerste, het seniorenbiljet. Ik wil eerst insisteren dat het seniorenbiljet voor 65-plussers een bijzonder voordelig tarief is. Het is bestemd voor een publiek dat tijdens de daluren kan reizen wanneer een goede dienstverlening, onder andere met voldoende zitplaatsen, kan worden gegarandeerd.

De ochtendpiek wordt tegelijkertijd voordurend langer. Dat heeft ook te maken met een aantal organisatiemodellen binnen een aantal bedrijven. Het is dus niet mogelijk om de tijdslimiet op weekdays op 8.30 uur te brengen. Ik wil daar eigenlijk toch wel transparant in zijn.

Ik begrijp de vraag. Goedkoop, goedkoper, goedkoopst, waarom niet gratis. Aan de andere kant heeft mobiliteit ook een kostprijs. Ook ten aanzien van een aantal politieke overwegingen, met betrekking tot de voorkeur die men zoveel als mogelijk aan onze bevolking moet geven in de richting van het openbaar vervoer, vind ik ook niet dat we moeten doen alsof mobiliteit geen kostprijs heeft. Ik ben dus eigenlijk bijzonder attent voor de toch wel eenvoudige vaststelling dat, zelfs wanneer men rekening houdt met deze beperkingen en wanneer men een beroep doet op dat seniorenbiljet, men steeds een vorm van mobiliteit heeft waarin de eigen bijdrage van de consument, in vergelijking met dat wat de belastingbetaler erbovenop legt, toch nog altijd een bijzonder belangrijke inspanning van die belastingbetaler vergt.

Ten aanzien van modellen om een aantrekkelijk product nog aantrekkelijker te maken heb ik toch een relatief grote reserve.

Monsieur Gilkinet, pour les formules "pass", il doit y avoir un malentendu ou une erreur dans votre chef car celles-ci ne prévoient plus de restriction horaire depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2004. En outre, la restriction horaire n'a

jamais été d'application les week-ends et jours fériés.

Over de kinderen. Kinderen reizen gratis als zij worden begeleid door een volwassene en indien zij hun reis aanvangen na 9 uur. Ook deze maatregel, net zoals de kwestie van de senioren, kadert in een daluurpolitiek en is in het leven geroepen voor – in het bijzonder – vrijetijdsverplaatsingen en dus niet voor dagelijkse woon-schoolverplaatsingen of met de ouders mee naar het werk rijden. Kinderen mogen gratis mee met een volwassene op momenten dat er capaciteit in de treinen beschikbaar is. De uurbeperving dient trouwens ook om te vermijden dat onder meer schoolgroepen, zonder vooraf te reserveren en gratis indien zij een begeleider hebben per 4 kinderen, reeds bezette treinen tijdens de piekuren zouden nemen.

Ik weet dat wat ik vertel, klinkt alsof ik cliënteel wil afhouden van de treinen. Het omgekeerde is waar. Ik wil kunnen garanderen dat degenen die tijdens de piekmomenten een beroep doen op de trein als een zeer verstandig alternatief voor het eigen automobielgebruik, niet ontmoedigd raken door een gebrek aan kwaliteit omdat men bepaalde groepen te gemakkelijk toegang zou hebben gegeven tegen een veel-minder-dan-kostprijsslogica waarbij de kwaliteit van de dienstverlening in het gedrang zou komen. Als het mogelijk is tijdens de daluren om de bestaande capaciteit zo veel als mogelijk nuttig te laten aanwenden, dan zie ik daar geen groot probleem in. Ten opzichte van de situatie van vandaag, waarbij de groei van de vraag bijzonder belangrijk is, denk ik niet dat het aangewezen is om deze doelgroepmaatregelen nog verder te versoepelen of hun aantrekkelijkheid nog veel groter te maken.

Pour la promotion de ces produits, non seulement ils sont déjà bien connus mais leurs avantages sont régulièrement rappelés par des campagnes publicitaires.

**12.04 David Geerts** (sp.a): Dank u voor uw antwoord. Een zeer korte repliek. We kunnen de discussie nog vele malen overdoen. Uiteindelijk blijkt dan dat er toch een fundamenteel probleem is van capaciteit. Het fundamentele debat moet dan zijn dat, wanneer men bijvoorbeeld een verbreding wil doen van toegankelijkheid inzake een aantal uren, ook op piekmomenten, de enige oplossing daarvoor is bijkomende investeringen in treinstellen met een grotere capaciteit.

**12.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je vous prie d'excuser la petite confusion qui figurait dans ma question.

À propos du concept de gratuité, on ne va pas refaire le débat sur l'augmentation des tarifs. Mais vous dites que la formule senior est très attractive, alors qu'elle est passée de 3 à 5 euros très rapidement. Il serait bon d'arrêter là l'inflation des prix de ces formules "pass", pour qu'elles restent réellement attractives.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

### **13 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de koperdiefstallen bij de spoorwegen" (nr. 11049)

- mevrouw **Ine Somers** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de koperdiefstallen bij de spoorwegen" (nr. 11124)

### **13 Questions jointes de**

- **M. Bruno Stevenheydens** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 11049)

- **Mme Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 11124)

**13.01 Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in 2008 werden in de spoorinfrastructuur 489 koperdiefstallen gepleegd. De herstellingen kostten de spoorwegen in 2008 ruim een miljoen euro. Uit de meest recente cijfers waarover Infrabel beschikt, blijkt dat koperdiefstallen voor 388 uur vertraging zorgden op 2.318 lijnen. 236 treinen moesten zelfs worden geschrapt.

Reeds halfweg 2007 werd de problematiek van de koperdiefstallen bij de spoorwegen als uiterst zorgwekkend omschreven. Niet het aantal diefstallen zou vorig jaar zijn gestegen maar ook de gevolgen zijn veel zwaarder. In totaal zou de schade veel ernstiger zijn. Ik heb er juist naar verwezen, het zou gaan over ruim een miljoen euro. Dat zou een stijging met 300.000 euro geweest zijn, in vergelijking met het jaar daarvoor. Ook het aantal afgeschafte treinen, 236 in 2007, is gestegen. Volgens mijn cijfers zouden er in 2006 50 en in 2005 19 reizigerstreinen zijn afgeschafte.

Mijnheer de minister, kunt u een kort overzicht geven van de problemen en de evolutie ervan? Zijn de cijfers die ik zojuist vermeld heb, betreffende de schade, de kostprijs van de herstellingen en de vertragingen, correct? Hoe verloopt de samenwerking tussen Binnenlandse Zaken, de NMBS, Infrabel en de spoorwepolitie? Op welke wijze zal men de strijd tegen de koperdiefstallen en beschadigingen aan de infrastructuur kunnen opvoeren? Welke maatregelen zullen er genomen worden? Eind 2007 werd een werkgroep opgericht die aanbevelingen aan de regering zou doen. Wat is daarvan het resultaat?

**13.02 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS beweert dat er vorig jaar 489 koperdiefstallen zijn gepleegd langs het Belgisch spoorwepnet. Dat is een vermindering in vergelijking met het voorgaande jaar. Diefstal van koper zou samen met zelfdoding of pogingen daartoe een van de voornaamste redenen zijn waardoor een trein vertraging kan oplopen.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Kunt u bevestigen dat er een daling is van het aantal koperdiefstallen? Zo ja, wat is hiervoor de verklaring?

Heeft men maatregelen genomen om in een betere beveiliging te voorzien? Mogen we in de toekomst nog nieuwe maatregelen verwachten?

Wat is de kostprijs van die maatregelen en wat is de kostprijs van de diefstallen voor Infrabel?

Wat zijn de risicoplaatsen voor de diefstallen en op welke manier kunnen wij die plaatsen beter beveiligen?

Op welke manier resulteert het stelen van koper in vertragingen voor de treinreizigers?

**13.03 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, collega's, sinds 2005 worden er specifieke registraties verricht inzake metaaldiefstallen ten nadele van de NMBS-groep. Hieruit blijkt inderdaad dat de cijfers van vorig jaar een dalende trend vertonen ten opzichte van deze van 2007. In 2008 zijn er in totaal 509 koperdiefstallen geweest, een cijfer dat enigszins anders is dan het cijfer dat u citeerde, mevrouw Somers: een daling van 138 diefstallen ten opzichte van het voorgaande jaar 2007, toen er 647 diefstallen te betreuren waren. Deze daling kan deels worden verklaard doordat de aantrekkelijkheid wat vermindert door de dalende koperprijzen. Het is toch ook vooral te wijten of te danken aan de inspanningen die de NMBS-groep heeft geleverd om de koperdiefstallen op het spoorwepnet in te dijken.

Infrabel beschikt niet over zeer precieze informatie met betrekking tot de direct gerelateerde herstellkosten ten aanzien van die incidenten. Men raamt de kosten op ongeveer anderhalf miljoen euro per jaar. Als je kijkt naar de evolutie van de minuten vertraging veroorzaakt door koperdiefstallen, stel je vast dat voor de reizigerstreinen tussen 2007 en 2008 er een lichte daling is opgetreden van 22.944 minuten naar 20.201 minuten, maar dat er een stijging is geweest voor de goederentreinen. Een vertraging van 13.661 minuten in 2007 ontwikkelde zich tot 18.265 minuten in 2008. Het is belangrijk te weten dat er geen eenduidige relatie bestaat tussen een koperdiefstal en het aantal minuten vertraging dat daardoor wordt veroorzaakt: alles hangt af van de gestolen hoeveelheid en de locatie waar een en ander is gebeurd.

De samenwerking tussen de betrokken partijen, dus Binnenlandse Zaken, NMBS, Infrabel en de spoorwepolitie, verloopt goed. Er bestaat sinds november vorig jaar een werkgroep koperdiefstal die de vertegenwoordigers van Corporate Security Service, Infrabel en de spoorwepolitie de mogelijkheid biedt rond de tafel te zitten om een geïntegreerde en integrale aanpak van het fenomeen koperdiefstal te garanderen. Een aantal voorbeelden van concrete maatregelen die daaruit zijn voortgevloeid is een rondzendbrief betreffende de vaststellingen van koperdiefstal, patrouilles door Securail op de gevoelige plaatsen en elektronische bescherming van de logistieke centra-infrastructuur. In de nabije toekomst zal er tevens van start worden gegaan met mobiele nachtbewaking in samenwerking met een externe bewakingsfirma. In afwachting hiervan werd op 26 januari jongstleden gestart met een proefproject in de districten centrum, noordoost en zuidwest. Ik geef niet meer details, dat zult u begrijpen: publiciteit is in deze

kwestie niet aangewezen, om potentiële daders geen extra informatie te bezorgen.

Wij hebben van Infrabel vernomen dat men daar regelmatig contact heeft met de parketten. De parketten zijn zich steeds meer bewust van de ernst van koperdiefstallen. Er wordt nu meer systematisch overgegaan tot strafvervolging van verdachten. Infrabel stelt zich ook systematisch burgerlijke partij.

Op de vraag over de risicoplaatsen ga ik om de daarnet genoemde redenen niet in het bijzonder in. Uiteraard kan ik u bevestigen dat er op basis van de screening die gebeurd is een verhoogde alertheid is op plaatsen waar het risico hoger is.

**13.04 Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Zoals zojuist gemeld is het aantal zaken gedaald tegenover 2007. Dat was wel een topjaar in vergelijking met 2006 en 2005, toen het probleem pas opkwam. Van enkele tientallen ging het in 2007 naar 647 gevallen, en vorig jaar waren er 509. Er zijn minder zaken maar die zijn wel verantwoordelijk voor veel ernstiger gevolgen, zowel wat de schade als wat het aantal afgeschafte treinen betreft, dat ondertussen al een veelvoud is van het aantal afgeschafte treinen in 2006 en 2005.

Het is in ieder geval een goede zaak dat elke keer tot strafvervolging wordt overgegaan en dat Infrabel zich steeds burgerlijke partij stelt.

Ik heb nog een belangrijke vraag, maar misschien is dit voer voor een schriftelijke vraag. Weet u misschien iets meer inzake de daderprofielen? De voorbije jaren werd er melding van gemaakt dat er enerzijds, kleine lokale criminelen actief konden zijn, maar anderzijds, werd meer en meer duidelijk dat er ook sprake was van Oost-Europese dadergroeperingen en dat de problemen ook rezen in de naburige landen.

**13.05 Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord op al mijn vragen. Ik meen dat het belangrijk is dat die werkgroep voort het nodige werk verricht, zeker gezien de stijging van het aantal vertragingen van het goederenverkeer, wat toch ook een belangrijk aspect is van het treinvervoer.

**13.06 Minister Steven Vanackere:** Inzake de bijkomende vraag van de heer Stevenheydens kan ik zeggen dat ik geen informatie heb over daderprofielen. Het komt mij trouwens voor dat dit eerder een vraag is voor mijn goede collega van Justitie, eerder dan voor de minister van Overheidsbedrijven.

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

**14 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'impact des commandes de matériel roulant de la SNCB sur l'économie belge" (n° 11079)**

**14 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de gevolgen van de bestellingen van rollend materieel van de NMBS voor de Belgische economie" (nr. 11079)**

**14.01 François Bellot** (MR): Monsieur le vice-premier ministre, dans le cadre de son plan d'investissements, la SNCB a prévu l'acquisition de 305 trains Desiro ML auprès de la société Siemens pour un montant estimé à 1,450 milliard d'euros ainsi que la rénovation de 130 voitures de type M5 double étage confiée à Bombardier pour un montant estimé à 200 millions d'euros. Il s'agit donc là des plus grosses commandes jamais passées par la SNCB depuis sa création. Monsieur le vice-premier ministre, ces commandes sont évoquées parmi les efforts consentis par les pouvoirs publics et parapublics dans le cadre du plan de relance.

Or, après avoir analysé l'impact de ces contrats sur l'économie belge, permettez-moi d'émettre certains doutes. Ainsi, pour une commande auprès de Siemens pour un montant de 1,450 milliard d'euros, il aurait été convenu que 800.000 heures de prestations pour l'habillage des trains régionaux Desiro ML seraient confiées à Bombardier. Cela représenterait approximativement 200 millions d'euros, soit 1/7<sup>e</sup> de la commande totale. Les entreprises belges spécialisées dans les différents domaines liés à la construction des trains ont contacté Siemens pour leur proposer leurs services, comme par le passé. La réponse de cette entreprise fut claire: les trains sont construits en Allemagne et l'entreprise a l'habitude de travailler avec des sous-traitants et des divisions. Donc, pas de commande auprès d'entreprises belges, si ce n'est auprès de Bombardier pour 800.000 heures.

Par ailleurs, des prestations et des fournitures commandées à Bombardier sont prises en charge par des sous-traitants et des fournisseurs étrangers, y compris chinois, situés dans des pays où la main-d'œuvre est particulièrement bon marché. La qualité de certains équipements serait critiquable à certains égards. Monsieur le vice-premier ministre, loin de moi l'idée de faire preuve de nationalisme dans les passations de marchés publics car de toute façon, une telle attitude s'opposerait à la législation européenne. Force est de constater pourtant que ces importantes commandes publiques belges échappent dans leur plus grande part à l'économie belge.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour garantir aux entreprises belges de participer à d'importants marchés comme celui-là, par exemple en qualité de sous-traitant et ce dans le respect de la législation européenne sur les marchés publics et les appels à la concurrence? Comptez-vous intervenir auprès de la SNCB pour attirer l'attention de ses trois composantes sur les retombées économiques que de telles commandes devraient générer pour nos entreprises? Comptez-vous faire vérifier si les normes techniques nationales des États hôtes des entreprises adjudicatrices ne constituent pas un frein et un obstacle protectionniste aux entreprises belges souhaitant contracter avec des entreprises adjudicatrices en qualité de sous-traitant?

**14.02 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, merci pour votre question. J'espère que vous allez me remercier pour ma réponse, bien que je craigne qu'elle s'écarte de la ligne que vous venez d'évoquer.

Vous dites vous-même dans votre question: "loin de moi l'idée d'un repli nationaliste". Je l'entends bien, mais il convient de rester prudent.

Les commandes importantes sont soumises à la législation belge et européenne en matière de commandes publiques. Le choix des fournisseurs et des sous-traitants incombe, bien sûr, au constructeur qui porte la responsabilité contractuelle finale.

Dans ce type de commandes, il faut se garder d'une tentation protectionniste dans le cadre des marchés publics. Un déroulement correct de la procédure suppose que le marché soit attribué à l'entreprise soumettant la meilleure offre. Si les autres pays européens agissaient d'une façon contraire, c'est la Belgique qui en serait probablement la plus grande victime.

En ce qui concerne les commandes des entreprises étrangères et les exigences techniques, les constructeurs de matériels, tous multinationaux, veillent sans aucun doute au respect des conditions de concurrence. S'ils ne le faisaient pas, ils courraient des risques juridiques avec les autres candidats soumissionnaires.

Le matériel doit satisfaire aux normes belges et européennes en vigueur pour l'obtention de l'autorisation de circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge. Le respect de ces normes est contrôlé par Belgorail, l'organisme officiel de certification. De plus, le cahier des charges des différentes adjudications comporte des éléments, tant au niveau technique que sur le plan de la fiabilité du confort, qui sont évalués au moment où l'adjudication est accordée.

En d'autres termes, monsieur le président, vous comprendrez les réserves que m'inspire une idée ne respectant pas parfaitement la logique de concurrence européenne, laquelle empêche en l'occurrence de privilégier les entreprises installées en territoire belge.

**14.03 François Bellot (MR)**: Monsieur le ministre, je vous remercie. Ce dossier est extrêmement difficile, mais il faut savoir que, selon mes renseignements, la SNCB pratiquait naguère d'une autre façon. Elle servait d'ensemblier pour des tâches qui étaient confiées à une série d'entreprises, si bien qu'une adjudication était accordée pour chaque marché.

Il est question ici d'une consultation pour un lot global. Dans cette logique, des entreprises établies sur le sol belge qui sous-traitaient en Belgique pour des entreprises ayant reçu des commandes ne peuvent plus les traiter. J'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants de deux de ces entreprises qui, faute d'un signal positif, vont déposer leur bilan.

Il ne s'agit pas de petites entreprises et c'est donc un souci! Je peux comprendre que la SNCB ait

commandé des voitures, sans se préoccuper de la fourniture des roues, des caténaires, etc. qui doivent respecter des normes, mais en réalité, au moment où la crise s'invite dans notre pays, les mécanismes de consultation ont changé, mettant en difficulté majeure des entreprises qui, jusqu'à présent, recevaient de "petits lots" par rapport à l'ensemble.

En matière de droit européen, la Belgique doit montrer l'exemple. Ainsi, est-il très difficile pour une entreprise belge de développer ne fût-ce que 50 mètres de route en France! Or, le droit est identique pour nos deux pays. Il en va de même pour l'Allemagne: impossible pour une entreprise belge des cantons de l'Est d'y faire 20 mètres de voirie. Même pour une entreprise allemande, c'est impossible. La même règle prévaut, mais pour notre part, nous jouons la loyauté européenne d'une ouverture complète. C'est parfois très mal ressenti dans le chef de ces petites entreprises qui, jusqu'à présent, avaient un accès au marché. Il reste donc beaucoup de travail à accomplir.

Un pays comme la Belgique dotée d'une grande ouverture sur l'extérieur, doit montrer l'exemple. Il faut aussi de temps en temps rappeler à nos partenaires européens que ce n'est jamais à sens unique.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: À sa demande, la question jointe n° 11107 de M. Geerts est transformée en question écrite.

#### **15** Questions jointes de

- **M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incompatibilités entre les fonctions au sein du groupe SNCB et de ses filiales" (n° 11092)**

- **M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les conséquences des modifications apportées par la loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques" (n° 11107)**

#### **15** Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "onverenigbaarheden tussen functies in de NMBS-groep en zijn filialen" (nr. 11092)**

- **de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de gevolgen van de wijzigingen aangebracht door de wet diverse bepalingen van 22 december 2008 aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven" (nr. 11107)**

**15.01** **François Bellot (MR)**: Monsieur le vice-premier ministre, la Commission européenne, dans un avis rendu au cours de l'été 2008, précise que, je cite: "Il convient d'assurer l'indépendance des fonctions essentielles logées aujourd'hui à Infrabel, à savoir la répartition des sillons et la tarification de l'infrastructure". Et de poursuivre, "les fonctions essentielles peuvent mais ne doivent pas être confiées au gestionnaire de l'infrastructure". Et enfin, "la Commission estime que l'indépendance d'Infrabel n'est pas garantie à l'égard des entreprises ferroviaires mais également à l'égard de SNCB-Holding".

Concrètement, la Belgique doit apporter une réponse à ces remarques formulées par la Commission européenne qui demande à ce que soit garantie l'indépendance d'Infrabel par rapport aux opérateurs.

La loi du 22 décembre 2008 portant des dispositions diverses était censée apporter une réponse à ces soucis d'indépendance. Sa rédaction semble toutefois sujette à interprétation qu'il convient de lever rapidement.

En effet, les poursuites pénales qui peuvent être engagées à l'encontre de celles et de ceux qui ne respecteraient pas les dispositions et l'esprit de cette loi modifiant l'article 212 de la loi du 21 mars 1991, peuvent entraîner des amendes de 1.000 à 10.000 euros et des peines d'emprisonnement de trois à six mois, notamment dans le chef d'un certain nombre d'administrateurs qui se retrouvent à la fois dans les maisons mères et dans des filiales.

Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre, qu'aucun des membres du Groupe SNCB, au sens large, et des administrateurs ne souhaitent être poursuivis dans le cadre de l'application de cette loi.

Si celle-ci est suivie à la lettre, alors qu'il apparaît que cela n'a pas été notre volonté d'être aussi radical, un administrateur d'Infrabel, par exemple, ne pourrait plus faire partie du conseil d'administration d'une des sociétés filiales.

Qui dit indépendance totale dit également obligation de recourir à la désignation de l'opérateur SNCB par voie de marchés publics alors qu'il y a un accord privilégié entre les sociétés et ses filiales.

Est-ce vraiment cela que nous avons voulu lors de l'adoption de la loi de dispositions diverses en décembre 2008? Je ne le pense pas.

Une répartition bien définie des fonctions essentielles entre Infrabel, le ministre de la Mobilité et vous-même peut apporter la réponse aux demandes de la Commission européenne.

La loi du 22 décembre 2008 a tracé une autre voie, celle d'une indépendance complète d'Infrabel qui va sans aucun doute soulever des difficultés majeures comme l'obligation de recours aux marchés publics. En effet, la notion de filiale a-t-elle encore un sens?

Monsieur le vice-premier ministre peut-il nous faire part de ses intentions quant à la nécessaire correction introduite par la loi du 22 décembre 2008, à l'article 212, §2 de la loi de mars 1991 sur les entreprises publiques?

**15.02** **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, il n'est pas exclu que je touche à un certain nombre de points qui ont aussi été demandés par M. Geerts.

Comme vous ne manquez pas de le relever dans votre exposé, la réforme du régime des incompatibilités introduite par la loi du 22 décembre 2008 visait à répondre aux observations formulées par la Commission européenne dans la mise en demeure qu'elle a adressée, en juin 2008, à l'État belge relativement à la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire.

Les directives identifiaient différentes tâches essentielles que vous avez rappelées.

Les dispositions figurant sous le titre IX de la loi portant des dispositions diverses du 22 décembre 2008 avaient pour objet de renforcer les mesures de protection visant à offrir davantage d'indépendance au gestionnaire de l'infrastructure à l'égard non seulement des entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferroviaire belge mais également par rapport aux autres entités du groupe SNCB, ce en conformité avec le droit européen. Cette réforme a été préparée d'une façon tout à fait transparente vis-à-vis des trois sociétés du groupe SNCB.

Aussi bien Infrabel que la SNCB-Holding m'ont fait part de difficultés techniques qui se sont produites après la mise en vigueur de ces dispositions. Actuellement, des solutions sont à l'examen et une modification limitée de la loi sera vraisemblablement proposée. Le but n'est pas de remettre en question les mécanismes de collaboration et de dialogue entre les trois sociétés du groupe, ni de nuire à la possibilité de travailler ensemble sur des affaires d'intérêt commun qui n'ont aucun lien avec l'exercice des tâches essentielles qui ont été confiées à Infrabel.

Je compte prochainement apporter les explications nécessaires pour mettre fin à cette ambiguïté, de manière à permettre à ces mécanismes de fonctionner dans l'esprit de la réforme du groupe qui est intervenue en 2004-2005.

Figurent également parmi ces difficultés le fait qu'un administrateur ou un membre du comité de direction d'Infrabel ne peut plus exercer de fonctions au sein d'une filiale détenue conjointement avec la SNCB-Holding ou une autre entreprise ferroviaire. Il y a lieu d'examiner l'opportunité d'une dérogation limitée afin de ne pas entraver la gestion des filiales contrôlées par Infrabel au capital desquelles serait également présente la SNCB-Holding.

Les nouvelles dispositions introduites par la loi du 22 décembre 2008 n'ont aucune incidence directe sur l'application des législations sur les marchés publics; les règles en la matière n'ont pas été modifiées. Je peux donc vous apporter sur ce point les apaisements demandés.

Il est probable qu'une légère modification de cette loi soit bientôt proposée.

**15.03 François Bellot (MR):** D'ici là, avez-vous l'intention de le faire savoir à la SNCB? Je comprends que pour des questions d'indépendance, on ne puisse pas être administrateur d'Infrabel et de la Holding ou de l'exploitation mais il peut exister des rapports croisés dans des filiales où il n'y a pas même de minorité de blocage.

**15.04 Steven Vanackere,** ministre: En effet. Je vous confirme également que tout travail sur une éventuelle modification de la loi sera mené en étroite collaboration avec les différents représentants. Le balancier ayant été trop loin, il faut retrouver un équilibre. La volonté d'éviter les effets indésirables amène à cette collaboration avec toutes les parties concernées, y compris dans les différentes sociétés du groupe.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**16 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les retards dans les travaux du RER en Brabant wallon" (n° 11093)**

**16 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertraging bij de GEN-werken in Waals Brabant" (nr. 11093)**

**16.01 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, j'aimerais faire le point avec vous à propos d'un dossier très important pour la mobilité à Bruxelles ainsi qu'autour de Bruxelles, tant en Région wallonne que flamande: le dossier du RER.

À plusieurs reprises, on a dû modifier les délais. Dernièrement, lorsque fut évoqué le dossier du RER en commission de l'Infrastructure, on avait dit que les délais pour le RER et particulièrement pour les lignes 124 et 161, en Brabant wallon, étaient fixés à 2016, 2017. J'ai pu lire dans la presse que l'on s'attendait à de nouveaux retards.

Votre prédécesseur avait répondu qu'il y avait deux causes principales aux premiers retards: la première était la clé de répartition 60/40 qui nécessite un phasage des chantiers et qui peut effectivement occasionner des retards; la seconde cause, c'était les procédures administratives de délivrance des permis et des expropriations, particulièrement en Région de Bruxelles-Capitale qui avait dû reporter l'ensemble des chantiers à trois, quatre ans.

Pouvez-vous me confirmer si oui ou non l'échéancier des travaux est respecté ou si l'on doit s'attendre à un retard dans la mise en service du RER?

Y a-t-il une enveloppe globale supplémentaire possible en vue d'accélérer la bonne suite du projet?

Pouvez-vous faire le point sur les procédures administratives concernant l'obtention des permis en Région de Bruxelles-Capitale?

**16.02 Steven Vanackere,** ministre: Je voudrais souligner que nulle part il n'est exprimé le souhait de freiner le développement du réseau RER en Région wallonne. Le contrat de gestion prévoit au contraire qu'Infrabel mette tout en œuvre pour obtenir la délivrance des derniers permis d'urbanisme pour le RER dans les meilleurs délais. Ce que Infrabel a effectivement annoncé, c'est un retard supplémentaire dans la réalisation des travaux RER, puisque Infrabel n'avait pas reçu tous les permis d'urbanisme pour les investissements, notamment en Région flamande et en Région bruxelloise, ce qui engendrait la mise en péril éventuelle de la clé de répartition 60/40.

Entre-temps, Infrabel a obtenu presque tous les permis d'urbanisme nécessaires, ce qui permet d'exécuter les travaux en Flandre au rythme souhaité. À cet effet, Infrabel a pris des mesures pour accélérer l'exécution de certains travaux en Région flamande. Les travaux de la ligne 124 RER entre Uccle et Braine-l'Alleud et de la ligne 161 seront terminés pour décembre 2016.

La mise en service des troisième et quatrième voies entre Braine-l'Alleud et Nivelles est prévue en 2018. Afin d'éviter que la réalisation des travaux du RER, notamment sur les lignes 124 et 161, soit limitée par

l'enveloppe annuelle mise à la disposition du groupe SNCB, un fonds RER a été constitué. Ce fonds est alimenté par l'État. Au 31 décembre 2008, les réserves de ce fonds se portaient à 508.023.000 euros. L'exécution des travaux dépend en grande partie de la délivrance des permis d'urbanisme et de la possibilité effective de réaliser les investissements tout en respectant une qualité de desserte suffisante pour les voyageurs pendant l'exécution des travaux.

Pour le budget de l'année 2009, Infrabel a pris de nombreuses mesures pour accroître sensiblement les possibilités d'investissements tant en Région flamande qu'en Région wallonne, et garantit ainsi un avancement normal des travaux pour le RER. Ces derniers se déroulent au rythme le plus rapide possible compte tenu des contraintes précitées.

S'agissant des procédures, la situation est la suivante. Le permis pour le tronçon Watermael-Schuman-Josaphat a été obtenu le 23 décembre 2003. Pour Watermael-Boitsfort, le permis a été obtenu le 8 janvier 2008 et le recours a été rejeté le 12 novembre 2008. De nouveaux recours peuvent être introduits jusqu'au 18 février 2009. Je n'ai pas connaissance d'un éventuel recours introduit entre-temps. Pour Moensberg, le permis a été obtenu le 21 mars 2008, sans possibilité d'introduire un recours. Pour Anderlecht, le permis a été obtenu le 24 octobre 2008. Pour Diabolo (Schaerbeek): permis obtenu le 23 octobre 2008. Pour le quadrilatère de Bruxelles-Nord: permis espéré en novembre 2009.

À noter que des recours sont encore possibles contre les permis délivrés en Région flamande pour la mise-à quatre voies de la ligne 124 à Linkebeek et Rhode-Saint-Genèse.

**16.03 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse. Je prends note de l'évolution favorable du chantier. En effet, aucun retard n'est à craindre en la matière. C'est en tout cas ce qui a été annoncé. J'espère qu'Infrabel et toutes les sociétés du groupe mettront tout en œuvre pour respecter ces délais. En effet, certaines études mettent en évidence des besoins en mobilité grandissants. Le RER sera tout à fait stratégique pour répondre à ces nouveaux besoins de déplacement.

Nous ne manquerons pas d'évoquer ce dossier tant que ce sera nécessaire.

**16.04 Steven Vanackere**, ministre: Je vous confirme volontiers l'importance stratégique du RER.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**17 Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het samenwerkingsakkoord met betrekking tot Beliris" (nr. 11105)**

**17 Question de M. Patrick De Grootte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accord de coopération relatif à Beliris" (n° 11105)**

**17.01 Patrick De Grootte** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, Beliris is een fonds ter bevordering van de internationale en hoofdstedelijke rol van Brussel, waarvoor een samenwerkingsakkoord werd gesloten tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De rechtsgrond voor Beliris vindt men in artikel 43 van de bijzondere wet betreffende de Brusselse instellingen van 12 januari 1989.

In de aanhef van het samenwerkingsakkoord van, als ik mij niet vergis, 1993, staat het volgende. Ik citeer: "Overwegende dat de samenwerking tussen de Federale Staat en het Gewest het voorwerp moet zijn van een duidelijk programma en van een definitie van de rol en van de wederzijdse wijze van tussenkomsten, en dat de samenwerkingscommissie daartoe beslist heeft een raamakkoord uit te werken."

Het gaat onder meer over dat raamakkoord. Ik heb daarover een viertal vragen.

Ten eerste, wat is eigenlijk de reden waarom dat samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 nooit ter goedkeuring aan het Parlement is voorgelegd en het alleen werd goedgekeurd door de federale regering en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Ten tweede, in de aanhef van het samenwerkingsakkoord wordt bepaald dat de samenwerkingscommissie een raamakkoord moet uitwerken. Is er ooit, sinds 1993, een raamakkoord gemaakt? Zal dat er ooit komen?

Ten derde, hoe bakent de samenwerkingscommissie de beleidsdomeinen af waarbinnen de uitgaven van Beliris worden gedaan?

Ten vierde, overschrijdt de samenwerkingscommissie niet haar bevoegdheid als ze door middel van een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest financiële middelen gaat uitgeven voor culturele en sportieve projecten, zonder daarbij de bevoegde Gemeenschappen of Gemeenschapscommissies te kennen?

**17.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, alvorens bondig op uw vragen te antwoorden, wil ik nog eens herinneren aan de precieze inzet van de Belirisfondsen. Zoals u terecht zelf aangeeft, vallen die onder artikel 43 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Het is de moeite om dat artikel nog eens te lezen. Er staat letterlijk: "Er wordt een samenwerkingscommissie opgericht die beraadslaagt volgens de procedure van de consensus, over de initiatieven die de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest samen kunnen nemen tot uitbouw en bevordering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel. De initiatieven vermeld in het eerste lid kunnen geheel of gedeeltelijk gefinancierd worden door de staatsbegroting."

Het gaat dus over een bijzondere formule waarbij middelen die voortvloeien uit de federale begroting worden aangewend voor het doel dat ik hier net heb geschetst, maar via een formule van consensus met het Hoofdstedelijk Gewest. De voorgedijbevoegdheid als zodanig over het samenwerkingsakkoord behoort tot de bevoegdheden van mijn collega, de vice-eerste minister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid. Sommige van uw vragen zult u misschien nog eens opnieuw aan haar willen stellen. Het klopt dat naast collega Onkelinx, die de samenwerkingscommissie voorzigt, in die commissie namens de federale overheid ook de andere vice-eerste ministers zetelen, waaronder ikzelf.

Wat uw concrete vragen betreft, het Parlement verleent jaarlijks zijn goedkeuring aan de initiatieven die door deze samenwerkingscommissie ten laste worden gelegd van de staatsbegroting. In zoverre is er een controle van het federale Parlement. Het raamakkoord maakt jaarlijks het voorwerp uit van een bijakte. Met betrekking tot uw derde en vierde vraag moet ik u zeggen dat de afbakening van de beleidsdomeinen waarin initiatieven worden genomen, gebeurt conform titel IV van vernoemde bijzondere wet en, zoals gezegd, volgens het beginsel van de consensus.

*Président: David Lavaux.*

*Voorzitter: David Lavaux.*

**17.03** **Patrick De Groot** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat het Parlement jaarlijks het raamakkoord controleert. U heeft het over een raamakkoord, maar er is nog steeds geen raamakkoord dat de bevoegdheden moet afbakenen. Ik zou niet weten waar dat ooit is goedgekeurd. Ik vind dat men niet de moed heeft gehad om een samenwerkingsakkoord te sluiten en dit ondanks het feit dat het werd beloofd en dat het zou worden voorgelegd aan de respectievelijke parlementen.

U haalt daarnet een artikel aan van de bijzondere wet houdende de hervorming van de instellingen. Ik haal artikel 92 aan. Er staat duidelijk in artikel 92 dat de Gemeenschappen en Gewesten samenwerkingsakkoorden kunnen sluiten, tenminste voor het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden of voor de gezamenlijke ontwikkeling van initiatieven. Ik dacht dat het belangrijk is om te vermelden dat het hier om eigen bevoegdheden gaat. Verder staat er ook dat de akkoorden die betrekking hebben op de aangelegenheden die bij wet worden geregeld, alsook de akkoorden die de Staat zouden kunnen bezwaren of Belgen persoonlijk zouden kunnen binden, pas gevolg hebben nadat zij instemming hebben gekregen bij wet. Ik denk dat Beliris hier duidelijk onder valt.

Ik zal niets nieuws vertellen als ik zeg dat Beliris in de beginperiode heel bescheiden was, zowel het financiële luik als wat de bevoegdheden betreft. Het ging vooral om stedenbouwkundige aspecten - ruimtelijke ordening, openbare werken, vervoer, enzovoort. Ik denk dat u het met mij eens zult zijn als ik zeg dat in de loop der jaren het budget zeer sterk is gegroeid. Beliris begint zich volgens mij bevoegdheden toe te eigenen, zoals cultuur en sport, waarvoor eigenlijk een staatshervorming nodig is. Met alle respect, maar het zijn niet zomaar een aantal Brusselse en federale ministers die dit eventjes kunnen regelen onder mekaar. Ik vraag mij soms af wat dit eigenlijk nog te maken heeft met de hoofdstedelijke functie. Ik heb daar

eigenlijk een probleem mee.

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

**18** Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la mise en place de conditions optimales pour l'arrivée du RER à Bruxelles" (n° 11123)

**18** Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de tot stand te brengen omstandigheden voor een optimaal verloop van het GEN-verkeer in Brussel" (nr. 11123)

**18.01** Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, vous pouvez constater que le groupe MR s'intéresse de près au RER.

La SNCB annonce, et c'est heureux, une augmentation du nombre de voitures neuves pour accueillir le nombre croissant de voyageurs dans de bonnes conditions. On ne peut que s'en réjouir. Par ailleurs, une amélioration de l'offre de transport grâce au développement du RER va amener un développement du trafic. Ma collègue Valérie De Bue vient d'en parler. Parallèlement, la SNCB a annoncé la suppression de certaines gares. Est-ce que ces gares se trouvent pour partie sur les futures lignes RER? Si oui, comment va s'organiser dès lors la desserte des lignes en question en matière d'arrêts?

Pour continuer dans ces questionnements sur les arrêts des stations RER, j'aimerais que vous nous confirmiez si les arrêts à Bruxelles se feront en gares SNCB. Si oui, comment le trafic déjà plus qu'engorgé va-t-il évoluer, en particulier à Bruxelles-Central, où les travaux en vue d'augmenter le nombre de voies ne seront pas achevés avant plusieurs années? Votre prédécesseur l'avait d'ailleurs évoqué dans cette même salle. Ne serait-il pas préférable, comme c'est le cas à Paris, de faire arriver les rames du RER en connexion directe avec le métro? Cela rendrait le RER plus efficace et réglerait les problèmes de saturation des voies dans les gares de Bruxelles.

Monsieur le ministre, la SNCB a-t-elle déjà envisagé cette solution? Si oui, est-elle réalisable? Quels avantages et quels inconvénients rencontre-t-elle sur le plan technique et financier? Ces derniers sont-ils insolubles? Vous avez évoqué tout à l'heure les 500 millions du fonds RER.

Le fait que la SNCB soit sous tutelle fédérale alors que le métro est sous tutelle bruxelloise est-il susceptible de trouver une solution favorable ou est-il source d'un blocage majeur? Comme vous êtes vous-même échevin empêché de Bruxelles, j'imagine qu'il y aura des solutions. Sinon, quelles sont les alternatives de la SNCB permettant l'arrivée du RER à Bruxelles rapidement et dans de bonnes conditions?

**18.02** Steven Vanackere, ministre: Vous faites allusion au fait que je suis échevin empêché à la ville de Bruxelles mais malheureusement ou pas, ce n'est pas la ville de Bruxelles qui exerce la tutelle sur la STIB mais la Région de Bruxelles-Capitale. Vos questions méritent une réponse claire. Pour commencer, les seules suppressions proposées récemment par la SNCB concernent les gares de Florée et de Zwankendamme, situées toutes deux hors de la zone RER. Il n'entre pas dans les intentions d'Infrabel de demander l'autorisation de fermer un point d'arrêt dans le périmètre RER.

Au contraire, le nombre de points d'arrêt est appelé à croître. Le point d'arrêt Vivier d'Oie a ainsi été ouvert en décembre 2007. Suivront notamment les mises et remises en service de Bruxelles-Ouest et de Simonis fin 2009, de Gerموir et d'Arcades en 2013 et d'Anderlecht.

L'ensemble des gares bruxelloises est appelé à recevoir le statut de gare RER. Une vaste étude est en cours comme prévu par l'article 13 de la convention RER, conclue entre l'État fédéral et les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale. Elle permettra de préciser la meilleure desserte qui peut être mise en œuvre compte tenu des contraintes d'exploitation, dont bien entendu la capacité maximale de la jonction Nord-Midi. Un usage intensif des lignes 26 et 28, les rocade ferroviaires à l'est et à l'ouest de Bruxelles pourraient faire partie d'une solution globale.

Le concept RER s'appuie sur la complémentarité des chemins de fer, du métro, des trams et des bus. Dans cet esprit, de nombreuses gares RER sont et seront aussi des points de connexion entre le réseau

ferroviaire et le réseau métro Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Schuman, Mérode, Bruxelles-Ouest, Simonis, etc.

Une éventuelle limitation des rames RER à hauteur des premières stations de métro rencontrées impliquerait la construction d'un bon nombre de voies de garage en site urbain densément peuplé. De plus, les trains constituent, dans de nombreux endroits de la Région de Bruxelles-Capitale, un moyen de transport plus performant que le métro. Une limitation de parcours de rame RER conduirait à une dégradation de la qualité de l'offre. Une excellente collaboration entre les sociétés régionales des transports, la SNCB et Infrabel a été établie au sein du comité de pilotage RER institué par la convention RER. La mise en œuvre progressive du RER a désormais bien démarré tant au niveau des travaux que de la commande du matériel roulant.

**18.03 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse complète. En évoquant le fait que vous soyez bruxellois, j'avais bien fait la différence entre les deux. Je pense cependant que votre autre collègue échevin empêché a, quant à lui, quelques responsabilités en termes de mobilité pour la Région bruxelloise. C'est à cela que je faisais également référence.

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

**19 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les choix stratégiques de la Banque de La Poste et la capacité de contrôle parlementaire à son égard" (n° 11144)**

**19 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de beleidskeuzes van de Bank van De Post en de parlementaire controlemogelijkheden ter zake" (nr. 11144)**

**19.01 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, la Banque de la Poste est une entreprise qui reste au moins à 25% publique, dès lors qu'elle fait, depuis 1995, l'objet d'un partenariat 50/50 entre La Poste et Fortis Banque. On pourrait même dire qu'elle est – au moins temporairement – à 75% publique vu la situation de Fortis Banque.

Il semble intéressant de pouvoir mieux cerner sa politique commerciale et sa volonté d'être ou de rester une banque de service public, accessible au plus grand nombre et notamment aux personnes et familles aux ressources limitées; une fonction que la fermeture de nombreux bureaux de poste handicape fortement, remettant en cause le projet d'entreprise de la Banque de la Poste.

Monsieur le ministre, quelles sont, selon vous, les informations relatives à la Banque de la Poste qui peuvent faire légitimement l'objet d'un contrôle parlementaire?

Quelles sont les conséquences de la fermeture des bureaux de poste sur le public cible de la Banque de la Poste?

Comment la Banque de la Poste compte-t-elle compenser son accessibilité moindre aux publics populaires du fait de la fermeture en cours de 650 bureaux de poste, notamment dans le contexte de la fracture numérique?

Est-il, par exemple, envisagé d'instaurer à nouveau la possibilité d'envoyer, via enveloppe en franchise postale, des virements vers l'administration centrale de la Banque de la Poste?

Quelles sont les impulsions que vous souhaitez donner au projet commercial de la Banque de la Poste, en tant que ministre des Entreprises publiques, dans le sens de son ouverture et son accessibilité au plus grand nombre?

**19.02 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, la Banque de la Poste est une banque commerciale ordinaire, sans mission publique spécifique. Elle a établi son positionnement sur base d'une grande accessibilité au plus grand nombre.

Les produits sont simples et transparents, heureusement, avec une attention particulière pour la sécurité. Tous les produits d'investissement disposent dès lors d'un capital garanti à l'échéance. La Banque de la

Poste est soumise, comme toutes les banques, au contrôle prudentiel de la CBFA.

Même à terme, quand il restera 650 bureaux au lieu des plus de 700 aujourd'hui, la Banque disposera encore d'un réseau très étendu. En effet, c'est une des seules banques présentes dans chaque ville et commune du pays.

Les virements de la Banque de la Poste peuvent être déposés gratuitement dans les boîtes bleues dédiées à cet effet dans les bureaux de poste mais aussi dans les Points Poste. Les personnes moins mobiles peuvent également confier leur virement à leur facteur en tournée avec le service "SVP Facteur".

Il n'est pas envisagé de rétablir l'envoi sous franchise postale des virements. La Banque de La Poste assure, comme toutes les banques belges, l'offre de service bancaire de base convenue avec l'organisation sectorielle Febelfin.

Il n'est pas de notre mission de donner des directives à la banque concernant sa politique commerciale. Des missions de service public sont toutefois confiées à La Poste, dont certaines à caractère financier, via le contrat de gestion.

**19.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, si je vous posais la question de cette façon, c'est parce que j'avais adressé une question écrite à Mme Vervotte, qui avait refusé de répondre à des questions statistiques que je posais au nom de la concurrence de la Banque de La Poste, car elle pouvait comprendre des informations stratégiques. C'est la raison pour laquelle j'ai reformulé ma question.

Vous dites qu'il s'agit d'une banque commerciale ordinaire. En tout cas, c'est une banque commerciale avec un actionariat public important. C'est ce que je souhaitais mettre en évidence.

**19.04 Steven Vanackere**, ministre: (...)

**19.05 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Oui! Et comme Fortis pour le moment! Voilà où je voulais en venir, à des responsabilités peut-être supérieures, à d'autres projets plus strictement commerciaux, même si les règles prudentielles, mais cela se traite plutôt en commission des Finances, devraient s'appliquer à toutes.

Donc, la Banque de La Poste se caractérise historiquement par une grande accessibilité. Il était important de pouvoir utiliser ces enveloppes brunes CCP pour transmettre ses virements. Elle était accessible dans les bureaux de poste qui étaient plus nombreux qu'ils ne le seront demain. Ma crainte est effectivement que son accessibilité soit moindre dans le futur, dès lors que cette banque accueille notamment des personnes à moindres revenus.

Vous me renvoyez de nouveau au contrat de gestion. En votre qualité de ministre en charge des Entreprises publiques, je vous demande d'être attentif à l'évolution de la Banque de La Poste pour qu'elle devienne une banque publique encore plus accessible, car dans notre contexte sociétal, cet objet, s'il ne rapporte peut-être pas autant d'argent que d'autres projets bancaires, n'en demeure pas moins important.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 11149 de M. Henry est reportée.

**20 Question de Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accès au Parc Paradisio" (n° 11156)**

**20 Vraag van mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bereikbaarheid van Park Paradisio" (nr. 11156)**

**20.01 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, depuis 2004, le nombre de visiteurs au parc Paradisio ne cesse d'augmenter, passant de 502.000 visiteurs en 2004 à 670.000 en 2008, soit une augmentation de plus de 33%. Les bénéficiaires ont progressé quant à eux de 6% entre 2007 et 2008.

D'après le parc Paradisio, la plupart de ses visiteurs s'y rendent en voiture. En juin, lors des journées de grande affluence scolaire, près de 120 cars peuvent être comptabilisés. En juillet et août, le record de

fréquentation avoisine les 12.000 visiteurs, avec plus ou moins 2.500 véhicules comptabilisés.

Le nombre de personnes empruntant le train est peu élevé le week-end et les jours fériés en raison des passages des trains très espacés: un train toutes les deux heures. Par exemple, le 15 août, le parc a enregistré 147 B-Excursions pour un total de 12.041 visiteurs. Le nombre total de visiteurs B-Excursions pour 2008 est de 23.000, 50% ayant réservé un voyage scolaire. Le prix d'une B-Excursion varie en fonction de la distance parcourue en train. La SNCB reçoit une commission sur les différents types d'entrées que Paradisio pratique.

Comme évoqué plus haut, le parc Paradisio se porte bien mais l'accès à celui-ci se fait principalement en voiture. L'état de la ligne Mons-Ath laisse à désirer, la fréquence des trains ne pousse pas les visiteurs du parc Paradisio à s'y rendre autrement qu'en voiture et l'état désastreux de l'arrêt Cambron-Casteau n'arrange rien.

Pour s'y rendre en voiture, on utilise la N56 Ath-Mons et la N7 Enghien-Ath. Ces routes constituent deux axes où l'insécurité routière persiste. À elles seules, ces deux nationales connaissent 40% des accidents graves survenant au sein de la zone de police Silly-Dendre, d'après le rapport de police de cette année. M. le ministre Daerden reconnaît que la configuration et la qualité du revêtement de la N56 ne sont pas optimales, mais cette nationale n'est pas considérée comme prioritaire.

Ajoutons que le développement de cet axe routier est important depuis plusieurs années et qu'il continue de s'urbaniser. Le recensement de la circulation de 2007 fait état d'une intensité moyenne journalière de 15.743 véhicules dans les deux sens de circulation entre Mons et Jurbise en 2007 et de 11.170 entre Lens et Chièvres en 2006.

Au vu de toutes ces informations, il est clair que l'état de la ligne ferroviaire Mons-Ath est important, tant pour diminuer la pression automobile globale que celle liée à l'activité du parc Paradisio. Dès lors, quels sont les investissements prévus par la SNCB pour améliorer son service sur cette ligne et l'état de la gare de Cambron-Casteau? Y a-t-il des contacts entre la SNCB et le parc Paradisio pour dégager des solutions afin d'améliorer l'accessibilité du parc?

Quelle est la fréquentation de la ligne Mons-Ath durant la semaine, le week-end et les congés scolaires? Pouvez-vous me donner une liste des prix pratiqués par la SNCB pour la B-Excursion Paradisio?

On se rend compte, au travers de ses chiffres de fréquentation, que le parc Paradisio est un lieu touristique important. De plus, il a un rôle d'expert dans l'accueil d'animaux exotiques abandonnés, abandonnés en constante augmentation dans notre région.

Il serait vraiment important de revaloriser cette ligne Mons-Ath et de faciliter l'accès en transports en commun au parc Paradisio.

Le **président**: Avant de donner la parole au ministre, je tiens à préciser qu'il doit nous quitter à 17.45 heures. Je propose d'arrêter nos travaux après les points 26, 27 et 28 de notre ordre du jour.

**20.02 Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, en réponse à votre première question, en semaine, le point d'arrêt de Cambron-Casteau qui assure la liaison du parc Paradisio avec le chemin de fer est desservi toutes les heures dans les deux sens. Cette desserte est renforcée en heures de pointe matinales comme vespérales par un train dans chaque sens.

En outre, ces services de trains permettent d'offrir des correspondances en cinq minutes à Jurbise vers Mons et en huit minutes à Ath vers Enghien et Bruxelles. Le week-end, la desserte est assurée par un train toutes les deux heures et dans les deux sens.

Consciente du souhait d'une offre de trains améliorée et des coûts supplémentaires qui en découleraient, la SNCB examinera la desserte de la ligne Ath-Mons dans le cadre de l'étude d'un nouveau concept de transport pour décembre 2011, dans le cadre de l'article 10 du contrat de gestion.

Le rehaussement et la modernisation des quais de Cambron-Casteau seront réalisés lors du renouvellement des traverses de la voie vers Ath prévu en 2014. Ces travaux sont toujours réalisés simultanément pour en diminuer le coût.

Madame Boulet, dans votre question, vous évoquez l'état de la ligne Mons-Ath. La ligne est en bon état et la vitesse de la ligne est de 120 km/h, sans restriction locale.

Quant à votre deuxième question, les quais de Cambron-Casteau se trouvent à l'entrée du village; à pied, il faut environ 25 minutes pour se rendre au parc Paradisio en traversant tout le village.

À la mi-2008, une réunion de concertation a été organisée entre Infrabel, le ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne et le cabinet de M. le ministre Daerden pour étudier l'amélioration de l'accès routier vers le parc, en évitant le passage par le centre du village. Je pense notamment à l'aménagement de la rue du Berceau, avec élargissement du passage à niveau. Une estimation du coût de l'élargissement de ce passage à niveau a été transmise au MET.

Pour ce qui concerne votre troisième question, la fréquentation de la ligne Mons-Ath, journalièrement et dans les deux sens est la suivante: pendant les congés scolaires, en semaine, le nombre de voyageurs est de 1.531 et, le week-end, de 670. En période scolaire, en semaine, le nombre de voyageurs est de 3.041 et, le week-end, de 615.

Pour ce qui concerne votre quatrième question, je ne peux pas vous donner de réponse détaillée mais je puis vous dire que les prix varient de 12,70 euros à 29,70 euros en fonction de la distance parcourue en train et de l'âge du voyageur.

Paradisio octroie une réduction sur le prix d'entrée, tout comme le fait la SNCB sur les tarifs du billet, en fonction du prix à l'avantage du voyageur. Ceci ne représente pas une commission pour la SNCB.

**20.03 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Avec les délais que vous donnez, il va falloir prendre son mal en patience. Vous dites que la ligne est en bon état. On a donc intérêt à investir d'autant plus dans du matériel roulant de manière plus fréquente. En effet, au vu des chiffres communiqués par Paradisio, peu de gens prennent le train pour se rendre au parc. Quand on compare ces chiffres à ceux de l'insécurité routière sur les deux axes principaux qui mènent au parc, on constate la nécessité d'une réflexion sur un renfort en matériel roulant la semaine comme le week-end et surtout pendant les congés scolaires.

Il faut également réfléchir à la sécurité entre la gare et le parc et à l'état de la gare, puisque vous avouez que ce n'est plus une gare mais un point d'arrêt, ce qui ne donne pas très envie d'y rester longtemps à attendre son train après avoir passé une journée fatigante au parc Paradisio.

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

**21 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de pendelcrèches" (nr. 11218)**

**21 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les crèches pour navetteurs" (n° 11218)**

**21.01 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, in de zoektocht naar goede combinaties van arbeid en gezin ontstaan heel wat initiatieven, waaronder het crècheproject dat in de buurt van het NMBS-station van Charleroi is uitgewerkt. Vorig jaar heb ik uw voorganger reeds om uitleg gevraagd. Zij heeft toen gezegd dat er bijkomend overleg tot stand zou komen tussen de NMBS-groep en de initiatiefnemers. Er is ook een haalbaarheidsstudie uitgevoerd over het ter beschikking stellen van opvangplaatsen in de crèches in de nabijheid van een station, wat zou kunnen leiden tot meer pilootprojecten.

Wat is de stand van zaken in het dossier? Wat heeft de haalbaarheidsstudie tot nu toe opgeleverd? Zijn er nog bijkomende pilootprojecten opgestart? Zijn er nog steden of gemeenten die werk maken van een dergelijk initiatief met perspectief?

**21.02 Minister Steven Vanackere:** Mijnheer de voorzitter, waarde collega, het project van een crèche in de buurt van het station Charleroi-Zuid heeft om redenen die niet aan de NMBS-groep kunnen worden toegeschreven, nog geen concrete vorm aangenomen. De holding heeft eind 2007 haar akkoord gegeven aangaande de terbeschikkingstelling via erfpacht van een ruimte van 890 vierkante meter op de

benedenverdieping van het gebouw van het vroegere postsorteercentrum nabij het station voor de oprichting van een crèche. Ze heeft bovendien nadien de stad Charleroi ingelicht over haar voornemen opvangplaatsen in die crèche te reserveren voor de kinderen van het personeel van de NMBS-groep, in het raam van een pilootproject op dat vlak.

Op basis van de in 2007 op verzoek van de NMBS-holding verrichte haalbaarheidsstudie betreffende de terbeschikkingstelling van opvangplaatsen in crèches voor de kinderen van het personeel en ook van reizigers-klanten, kon worden bepaald dat een derde van het personeel en een vierde van de reizigers belangstelling toonde voor de terbeschikkingstelling van crèches. De belangstelling is des te groter naarmate de opvangvoorwaarden identiek zijn met degene die gewoonlijk worden aangeboden en indien de openingsuren gunstiger uitvallen. De studie beklemtoont ook dat de oprichting van crèches en het beheer ervan, volwaardige beroepen zijn, naast de core business van de onderneming. Die vaststelling wordt nog versterkt door de diversiteit en toenemende complexiteit van de reglementeringen en bronnen van subsidies en het verschil dat bestaat tussen de verschillende Gemeenschappen.

Ze benadrukt de mogelijkheid die door de twee Gemeenschappen aan de ondernemingen wordt geboden om binnen bestaande of te creëren opvangmilieus opvangplaatsen te reserveren mits een fiscale aftrekbare bijdrage.

Ze raden ook partnerschappen aan met de gemeenten, gelet op de specifieke middelen waarover ze beschikken of die hun door de gewesten, via de bevoegdheid werkgelegenheid, ter beschikking worden gesteld en hun kennis en hun ervaring ter zake.

In de opzet van die partnerschappen prijst ze in het bijzonder de valorisatie aan van het onroerend patrimonium en grondpatrimonium van de NMBS-groep. Er is naast het project waarvan we hier spreken, geen enkel ander pilootproject opgestart. In september 2008 had er wel tussen de vertegenwoordigers van de stad Gent en de NMBS-holding een ontmoeting plaats, georganiseerd op verzoek van de directie Human Resources van de NMBS-holding, in de optiek van de verwezenlijking van een pilootproject voor de reservering van de opvangplaatsen voor de kinderen van het personeel in de door de stad Gent geplande pendelcrèche. De stad Gent heeft van haar kant bij voorkeur belangstelling voor de terbeschikkingstelling door de NMBS-groep van lokalen waarin zo een crèche kan worden ondergebracht.

Wat de oprichting van de crèches voor pendelaars betreft, moet worden aangestipt dat het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS-holding erin voorziet om, met het oog op de inrichting van crèches in de gebouwen van de NMBS-groep of in de buurt van grote stations, tegen uiterlijk 1 maart 2009 de gebouwen te identificeren die in aanmerking komen voor een dergelijke investering. Het bepaalt tevens dat de holding na overleg met de betrokken regionale overheden en in voorkomend geval met de betrokken actoren een verslag zal indienen betreffende de financiering van het initiatief en de wijze waarop aan de vastgelegde doelstelling zo snel mogelijk kan worden tegemoet gekomen.

**21.03 Michel Doomst (CD&V):** Dank u wel, mijnheer de minister, voor het uitvoerig verslag van de studie, die zegt dat er wel mogelijkheden zijn. We kijken dus uit naar maart, wanneer we het reservoir van gebouwen zullen kennen dat daarvoor in aanmerking komt.

Dan is het zaak om misschien nog meer steden en gemeenten op de hoogte te brengen van de mogelijkheden, want ik neem aan dat zo'n initiatief omwille van de mobiliteit en het comfort van de reiziger toch een pool kan zijn waarop we meer moeten inzetten. Ik kijk dus uit naar de resultaten van de contacten.

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

**22 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het PIDAAS-project" (nr. 11219)**

**22 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet PIDAAS" (n° 11219)**

**22.01 Michel Doomst (CD&V):** Mijnheer de minister, in de zoektocht naar het nog verbeteren van de informatieverstrekking voor de treinreizigers werd onder meer het PIDAAS-project (Passengers Information Display and Audio System) gelanceerd. Dit project bestaat uit twee delen. Het eerste deel omvat de ontwikkeling en implementatie van het systeem dat zal instaan voor het automatisch verschaffen van visuele

en audio-informatie in stations en stopplaatsen. Het tweede gedeelte betreft de vernieuwing en/of uitbreiding van verouderde treinaankondigingsschermen in de stations. Men heeft gezegd dat men voor elk deel een aantal testfases zou inschakelen. Een prototype voor het eerste deel was gepland voor eind 2008, de testfase van het tweede deel zou volgen op het einde van het eerste semester van 2009.

In het raam van het toch wel belangrijke goed verschaffen van informatie wil ik vragen hoever we staan met dat dossier. Verloopt de ontwikkeling volgens plan? Blijft het investeringsbudget van 16,5 miljoen euro ongewijzigd?

**22.02** Minister **Steven Vanackere**: Collega, ik heb in dit verband wel wat nieuws te melden.

Wat de stand van zaken betreft, momenteel wordt de eerste versie van de applicatie via auditieve informatie, dus de sonorisatie, met nog beperkte mogelijkheden getest in vijf stations van lijn 26 rond Brussel met bediening vanuit Brussel-Noord. Die testen van de eerste versie van de applicatie zullen tegen begin april afgelopen zijn. Tegen juni 2009 wordt een uitbreiding van de functionaliteiten van dit auditief informatiesysteem voorzien. Vanaf november 2009 worden voor Brussel en Charleroi alle functionaliteiten voorzien voor zowel auditieve als visuele informatie. De volledige roll-out volgt dan vanaf midden 2010 tot 2015, volgens het belang van de stations, de concentratie van de seinhuizen en de toestand van de installaties. Ik kan dus ook bevestigen dat tot nu toe alle ontwikkelingen volgens plan verlopen.

Wat uw derde vraag betreft, kan ik u meedelen dat het investeringsbudget voor het PIDAAS oorspronkelijk inderdaad 16,5 miljoen euro bedroeg. Dat is intussen echter opgetrokken tot 24,9 miljoen euro. Er is namelijk een supplementair budget goedgekeurd van ongeveer 8,5 miljoen euro.

Dat is het gevolg van de versnelde concentratie van de seinposten. Hierdoor moeten al die stations uitgerust zijn met het PIDAAS-systeem tegen 2015. Met andere woorden, we zijn op koers en we versterken de inspanningen nog, ook budgettair.

**22.03** **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor het goed overzicht van waar we tot nu staan. Dat we het budget aandikken, betekent dat we zeer sterk geloven in het project en zeker in de implementatie in de komende jaren.

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

**23** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gsm-ticket" (nr. 11220)**

**23** **Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'achat de billets par gsm" (n° 11220)**

**23.01** **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS heeft onderzocht of een ticketingconcept, gebaseerd op het verzenden van sms-berichten om het gsm-ticket toegankelijk en eenvoudig te houden, op gang kan worden getrokken. In de loop van 2008 zou een proefproject worden gelanceerd. Men zou nagaan welke nationale en specifieke lokale partners eventueel konden fungeren als extern verkoopkanaal.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Is dat proefproject gelanceerd? Hoe ziet u de evolutie van dit concept op korte en lange termijn? Welke nationale en lokale partners werden eventueel gevonden?

**23.02** Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Doomst, u weet dat de NMBS vandaag absoluut de voorrang geeft aan de invoering van een uniform ticket dat bruikbaar moet zijn bij alle openbaarvervoermaatschappijen, de zogenaamde chipkaart.

We konden daaromtrent vorige week wat goed nieuws formuleren, met name dat er een overeenstemming is bereikt tussen de verschillende openbaarvervoermaatschappijen omtrent een vennootschap waarin zij die chipkaart en de technologie op een correcte manier willen bewaken en zorgen voor een zo coherent mogelijk gebruik ervan.

Daaraan wordt nu voorrang gegeven omdat dit de meeste klantenwinst in termen van kwaliteit kan opleveren. Het is in eerste instantie die technologie en de mogelijkheden ervan die wij ten volle willen

bestuderen. Binnen het spectrum verkoopkanalen is de verkoop via internet of via automaten in elk geval belangrijker dan het zogenaamde gsm-ticketing.

De sterkste troef van het gsm-ticket, zoals toegepast door de regionale vervoermaatschappij De Lijn en door enkele parkeerbedrijven, is de eenvoud van het product. Zo laat het eenvoudige tariefsysteem van De Lijn een unitaire prijs toe voor een bepaalde duurtijd. Met het actuele tarievengamma zou het voor de NMBS onmogelijk zijn om een heel eenvoudig gsm-ticketingsysteem aan te bieden aan de reizigers.

De meerwaarde van dit dergelijk systeem wordt door die context natuurlijk sterk beperkt.

Niettemin wil ik u verzekeren dat de NMBS deze technologie niet overboord wil gooien. Binnen het technologische domein van de gsm worden dagelijks nieuwe mogelijkheden gecreëerd. Denken we maar aan nieuwe mogelijkheden zoals mobile internet, die steeds meer in gsm-toestellen worden geïntegreerd. Deze nieuwigheden worden door de NMBS van heel nabij opgevolgd.

De uitgangspositie die bij het introduceren van nieuwigheden moet worden gehanteerd, is natuurlijk de meerwaarde en het reiscomfort van de reizigers.

**23.03** **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zit het proefproject dus nog in de pijplijn? Er wordt dus op dit ogenblik nog niet geëxperimenteerd.

**23.04** Minister **Steven Vanackere**: Ik heb eigenlijk geen weet van een proefproject. Ik heb weet van het opvolgen van de technologie op een relatief intense basis en van het uitwisselen van ideeën inzake het hanteren van die technologie in het bestaande ticketgamma.

Ik heb echter geen weet van een proefproject dat nu al operationeel zou zijn. Zoals u aan mijn antwoord hebt gemerkt, is een dergelijk project ook niet in het verschiet.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.37 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 17.37 heures.*