

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 31 MAART 2010

Namiddag

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

du

MERCREDI 31 MARS 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.13 uur en voorgezeten door de heer Ludo Van Campenhout.
La séance est ouverte à 14.13 heures et présidée par monsieur Ludo Van Campenhout.

01 Question de Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° 19360)

01 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tariefverhoging bij de NMBS" (nr. 19360)

01.01 **Camille Dieu** (PS): Madame la ministre, comme chaque année, au mois de février, la SNCB a adapté ses tarifs en fonction de critères établis dans son contrat de gestion. Celui-ci prévoit qu'en cas de mauvaise performance en termes de ponctualité des trains, comme ce fut le cas en 2009, le gestionnaire de réseau Infrabel se voit imposer une amende, qui se traduit par 2 millions d'euros de moins dans sa dotation.

Une autre pénalisation financière est prévue en cas de mauvais résultat de l'opérateur, à savoir la limitation de l'augmentation des tarifs, qui est autorisée année après année, si la ponctualité n'atteint pas 91 % en 2009, 91,5 % en 2010 et 92 % en 2011.

Malheureusement, nous avons pu constater en 2009 que la ponctualité de la SNCB n'était évaluée qu'à 88,9 % et n'atteignait donc pas les objectifs fixés. De plus, selon les calculs du SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie, la moyenne détermine l'inflation en 2009 à - 0,004 %. Elle est donc négative.

Au vu de toutes ces informations, je m'attendais au maintien des prix des billets de transport fixés en février 2009 voire à leur diminution.

Madame la ministre, sur quels critères se base la SNCB pour déterminer l'augmentation de ses tarifs? Devons-nous en déduire que – malgré les calculs qui correspondent aux desiderata du contrat de gestion – les prix pratiqués par la SNCB augmenteront automatiquement chaque année? Pour le dire autrement, le calcul établi par le contrat de gestion interdit-il, en définitive, une diminution ou une stagnation des prix pratiqués par l'entreprise publique?

C'est une question à laquelle s'intéressent beaucoup de navetteurs.

01.02 **Inge Vervotte**, ministre: Madame Dieu, la politique tarifaire et la mesure dans laquelle la SNCB peut augmenter ou diminuer ses tarifs ont été élaborées de façon détaillée dans le contrat de gestion liant la SNCB et l'État.

Toute adaptation tarifaire doit dès lors se faire dans le respect des règles établies dans le contrat de gestion, comme vous le dites vous-même.

Concrètement, la formule tarifaire se compose de deux éléments importants, à savoir l'évolution de l'indice de santé et celle de la ponctualité des trains. Remarquons que, pour l'augmentation tarifaire appliquée à partir du 1^{er} février 2010, ce sont l'indice de santé du mois de juin 2009 et la ponctualité de la période de juillet 2008 à juin 2009 qui sont pris en compte, et non ceux de l'ensemble de l'année 2009. Il s'agit donc

toujours de la période juillet-juin. C'est comme dans le contrat de gestion.

En outre, le chiffre de ponctualité pris en compte est celui d'après neutralisation, entre autres pour les cas de force majeure. Par contre, les trains supprimés sont considérés comme étant des trains en retard. Le chiffre de ponctualité pris en compte s'élève à 92,7 % et était supérieur à l'objectif de 91,5 %. L'indice de santé était à - 0,10 %, ce qui signifie qu'il n'a pas eu d'influence sur l'évolution du prix des produits SNCB.

Pour l'augmentation des tarifs au 1^{er} février, un élément exceptionnel a joué, conformément à la loi du 30 avril 2007, portant des dispositions urgentes sur les chemins de fer. Une augmentation tarifaire supplémentaire de 0,5 % a été appliquée pour couvrir une contribution dans les investissements du projet Diabolo.

Pour l'exercice tarifaire 2010, d'application depuis le 1^{er} février 2010, les prix de la SNCB ont augmenté en moyenne de 0,57 %, à savoir 0,66 % pour les cartes de train et 0,50 % pour les autres produits. Le prix des billets n'a pas été modifié, à l'exception de celui du billet senior et de celui du Rail Pass qui a augmenté de un euro en seconde classe et est passé à 74 euros.

Voorzitter: Ludo Van Campenhout.

Président: Ludo Van Campenhout.

Les règles applicables sont celles du contrat de gestion.

Comme je l'ai dit, je soutiens la politique tarifaire de la SNCB, puisque ce choix était possible dans le cadre du contrat de gestion.

01.03 Camille Dieu (PS): En termes de calcul de la ponctualité, il y a des choses à revoir. Si on ne tient pas compte de tous les paramètres, notamment des trains supprimés ...

01.04 Inge Vervotte, ministre: Je vais vous relire ma réponse! Les trains supprimés sont considérés comme des trains en retard. C'est une nouveauté dans le contrat de gestion. Nous sommes donc plus sévères dans les calculs.

01.05 Camille Dieu (PS): Il faudra nous expliquer cela de manière pédagogique et sans trop de chiffres! Les gens ne comprennent pas comment on arrive à une augmentation des tarifs, alors que les trains sont toujours en retard. C'est difficile à comprendre.

01.06 Inge Vervotte, ministre: C'est bien expliqué dans le contrat de gestion! Les retards peuvent avoir plusieurs causes. Les retards qui ne sont pas imputables à la SNCB ou à Infrabel ne sont pas compris dans les mesures. C'est ce qu'on appelle la neutralisation, dont les critères sont repris dans le contrat de gestion.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Voorzitter: Bruno Van Grootenbrulle.

Président: Bruno Van Grootenbrulle.

02 Questions jointes de

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la volonté de la ministre de l'Intérieur d'interdire l'accès aux gares aux 'mauvais usager'" (n° 19506)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de l'accès aux gares pour les 'mauvais usagers'" (n° 19540)

- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction d'accès aux gares qui pourrait être imposée à certains usagers des chemins de fer" (n° 19555)

- M. Patrick De Grootte à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'interdiction de l'accès aux gares" (n° 20333)

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het voornemen van de minister van Binnenlandse Zaken om wangebruikers de toegang tot stations te verbieden" (nr. 19506)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stationsverbod voor wangebruikers" (nr. 19540)
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het toegangsverbod tot stations dat bepaalde treinreizigers zou kunnen worden opgelegd" (nr. 19555)
- de heer Patrick De Grootte aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stationsverbod" (nr. 20333)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag over het stationsverbod voor wangebruikers. Wij hebben hier, en ook in de commissie voor de Binnenlandse Zaken al eerder gesproken over de macht en onmacht van de controleurs en de veiligheidsdiensten van de NMBS om op te treden tegen zwartrijders of amokmakers. Om aan deze problematiek het hoofd te bieden werd er overleg gepleegd tussen u, mevrouw de minister, en de ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit.

Tijdens de commissievergadering van 18 januari deelde u mij mee dat er een voorstel in opmaak is om de wet op de politie van de spoorwegen te vernieuwen. In dat voorstel zou de in mogelijkheid worden voorzien om administratieve sancties toe te passen voor een aantal welomschreven overtredingen. Er bleken echter nogal wat juridische obstakels te zijn die nog moesten worden uitgeklaard. Overleg tussen de verschillende kabinetten zou hiervoor nog aan de gang zijn.

Ondertussen werd er evenwel een nieuw idee gelanceerd, met name op de veiligheidsdag voor het openbaar vervoer. Men zou het wetsontwerp willen aangrijpen om een stationsverbod uit te werken voor zogenaamde wangebruikers. Een term waarmee wordt verwezen naar herhaaldelijke fraudeurs en gewelddadige passagiers.

Ik heb de volgende vragen, mevrouw de minister. Ten eerste, wat is de stand van zaken van het wetsontwerp? Hoever is men reeds gevorderd?

Ten tweede, in hoeverre is het idee over het uitwerken van zo'n stationsverbod al concreet? Zal dit inderdaad deel uitmaken van het wetsontwerp?

Ten derde, welke doelgroepen beoogt men precies? In welke gevallen zal men een stationsverbod kunnen oplopen? Heeft de minister een idee over hoeveel mensen het ongeveer zou kunnen gaan? Over welke grootteorde spreken we ongeveer?

Ten vierde, welke diensten zullen bevoegd zijn om zo'n stationsverbod op te leggen? Hoe zullen dergelijke praktijken praktisch worden afgehandeld?

Tot slot, hoe zal in de praktijk het naleven van zo'n stationsverbod worden gehandhaafd en gecontroleerd? Welke diensten zullen bevoegd zijn om een niet-naleving van een stationsverbod vast te stellen en vervolgens op te treden?

02.02 Linda Musin (PS): Madame la ministre, nous vous interrogeons régulièrement sur la sécurité dans les gares et dans l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire de notre pays. L'idée émise d'amendes administratives fait ainsi souvent l'objet de questions devant cette commission.

L'annonce très médiatique de la ministre de l'Intérieur, le 10 février dernier, nous intéresse au plus haut point. Dans sa thèse, il serait question d'étendre fortement les pouvoirs des contrôleurs et des agents de sécurité de la SNCB et de leur permettre d'infliger des amendes administratives en cas d'incivilité. Mais il serait également question d'interdire l'accès aux gares aux "mauvais usagers" (fraudeurs récidivistes, personnes violentes, etc.)

Sur la forme, je trouve étonnant que la ministre de l'Intérieur s'exprime, de manière individuelle, sur un sujet qui vous concerne au premier chef en qualité de ministre de tutelle du groupe SNCB.

Sur le fond, en ce qui concerne l'idée d'interdire les gares aux mauvais usagers, hormis la possibilité de dresser une sorte de liste noire desdits usagers et de procéder à un contrôle de l'ensemble des navetteurs – pratique limite au niveau d'une démocratie –, j'imagine mal comment cette idée pourrait être envisageable et, surtout, praticable. En effet, comment une personne peut-elle envisager sérieusement une telle idée sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire sur les quais, au niveau des gares, des points d'arrêt non gardés et des

parkings?

Ce concept de verrouillage des gares est en totale contradiction avec la volonté du groupe SNCB de faire des gares de ce pays, en tout cas des principales, de véritables lieux ouverts, où les guichets, les lieux de détente et les commerces cohabiteraient en harmonie.

Bref, madame la ministre, je souhaiterais vous entendre sur le sujet. Avez-vous été consultée par votre homologue de l'Intérieur quant aux mesures envisageables qui permettraient d'augmenter la sécurité sur l'infrastructure ferroviaire? Partagez-vous la philosophie-même de ce projet d'interdire l'accès aux gares annoncé par votre collègue de l'Intérieur? Pourriez-vous faire le point sur les différentes mesures concrètes envisagées sur ce thème pour accroître la sécurité et diminuer ce sentiment d'insécurité sur le rail au bénéfice des usagers et des travailleurs de la SNCB?

02.03 Christian Brotcorne (cdH): Madame la ministre, je sais que vous n'êtes pas à l'origine de cette information révélée par la presse selon laquelle l'accès aux gares pourrait être interdit à une certaine catégorie d'usagers.

Il ne vous serait jamais venu à l'idée d'imaginer ce type d'interdiction. Mais le débat public est lancé et certains membres du gouvernement pensent que nous pourrions légiférer à ce sujet.

Avez-vous été contactée par votre collègue de l'Intérieur par rapport à la situation décrite et aux possibilités d'interdiction envisagées? Existe-t-il un texte en avant-projet qui aurait été éventuellement discuté au sein du gouvernement, qui aurait peut-être été envoyé au Conseil d'État pour avis? En outre, considérez-vous, vu la manière de fonctionner de la SNCB, du service public ouvert à tous, qu'une telle idée, qu'une telle proposition soit constructive, et surtout réalisable? Les services de la SNCB, son personnel, les accompagnateurs, les services de sécurité du rail ont-ils été approchés par rapport à cela? Quelle est votre opinion par rapport à cette proposition un peu particulière?

02.04 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag sluit aan bij die van mijn collega's. Op de Veiligheidsdag voor het openbaar vervoer, dinsdag 9 februari, heeft minister Turtelboom een initiatief aangekondigd om een stationsverbod in te voeren voor jongeren die het al te bont maken op de trein of in stations. Het principe van het stationsverbod zou reeds vervat zitten in de programmawet van 2004, maar de uitvoeringsbesluiten zouden nooit zijn gevolgd.

Eerder kondigde dezelfde minister de uitbreiding van de GAS-wet aan voor de NMBS, de gemeentelijke administratieve sanctie, naar analogie van De Lijn. Op 18 november 2009 stelden wij aan de vorige minister van Overheidsbedrijven in de commissie voor de Infrastructuur vragen naar aanleiding van de uitspraak van de politierechter van Verviers met betrekking tot de prijsverhogingen voor tickets van zwartrijders.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot het wetsontwerp van de minister van Binnenlandse Zaken inzake de veiligheidsbevoegdheden van controleurs en de veiligheidsdiensten van het spoor?

Ten tweede, wat is de stand van zaken met betrekking tot het uitvoeringsbesluit voor de invoering van het stationsverbod?

Ten derde, wanneer hoopt men op de invoering van een stationsverbod en/of administratieve boete bij de NMBS?

Ten vierde, kunt u de inhoud of de doelstellingen van het stationsverbod toelichten? Welke doelgroep viseert het stationsverbod en voor welke duur zou men een stationsverbod invoeren?

Ten vijfde, hoe hoopt men het stationsverbod om te zetten in de praktijk, in het bijzonder met betrekking tot de controle op de naleving van dit verbod?

02.05 Inge Vervotte, ministre: Je voudrais tout d'abord replacer dans leur contexte les déclarations de la ministre de l'Intérieur. Mme Turtelboom s'est exprimée sur la sécurité dans les transports en commun lors du Security Day organisé par la SNCB Holding sur le thème de l'approche intégrée de la sécurité dans les transports en commun. Les mesures qu'elle y a annoncées seront reprises dans un avant-projet de loi permettant le recours aux sanctions administratives pour s'attaquer de front aux problèmes de la délinquance et des nuisances subies par les usagers du rail. Ce projet a été préparé par le groupe SNCB, le

cabinet de l'Intérieur, le cabinet de la Justice, mon cabinet et celui du secrétaire d'État à la Mobilité. Les déclarations de la ministre n'étaient donc pas une sortie solitaire dans la presse et correspondent d'ailleurs à ce que j'ai déjà eu l'occasion d'annoncer ici-même, notamment en termes d'interdiction de gare.

De maatregel stationsverbod bestaat sinds 2005. De wet van 1891 op de politie der spoorwegen laat de rechter toe een tijdelijk bevel tot stationsverbod te geven aan mensen die schuldig worden bevonden aan sommige inbreuken tegen de bepalingen van het Strafwetboek gepleegd in de infrastructuur van de spoorwegen. Het stationsverbod wordt bevestigd in het voorontwerp van de wet betreffende administratieve sancties, dat dit principe uitbreidt tot een aantal inbreuken tegen de wetgeving op de politie der spoorwegen.

Ik ben er mij natuurlijk van bewust dat een stationsverbod niet alle problemen zal oplossen en dat de organisatie daarvan niet altijd gemakkelijk zal zijn, maar die sanctie moet een afschrikkende rol kunnen spelen en kan een nuttig hulpmiddel zijn in de strijd tegen sommige zeer lokale daderbendes binnen de stations.

Het gaat dus meer over een hulpmiddel tegen overlast dat over een strijdmiddel tegen zwartrijders. Het aantal mensen dat door die maatregel zou worden getroffen is vandaag onmogelijk te bepalen. De praktische modaliteiten moeten nog worden besproken, onder meer met de minister van Binnenlandse Zaken.

Le corporate security service de la SNCB Holding a été chargé via le contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB Holding de remplir les missions de service public du groupe SNCB sur le plan de la sécurité. Le plan stratégique 2008-2010 de ce service destiné à permettre à la holding d'atteindre les objectifs de sécurité inscrits dans le contrat de gestion prévoit de nombreuses mesures visant à accroître la sécurité et le sentiment de sécurité sur le rail et en termes plus généraux de tout mettre en œuvre pour faciliter le bon déroulement de la chaîne de sécurité.

Een bijkomende dotatie voor sociale veiligheid van tien miljoen euro op jaarbasis is voorzien in artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-holding.

Il m'est impossible de décrire toutes les mesures mais certains faits ont été décrétés comme prioritaires, tels les agressions, les vols de métaux, les graffitis, les vols, la circulation illégale sur les voies. Pour tous ces faits, des mesures ont été prévues, qu'elles soient techniques, humaines ou organisationnelles.

Elles ont tout d'abord trait à la prévention au sens strict. Il s'agit par exemple du placement de caméras de surveillance dans certains endroits bien ciblés ou du fait de proposer aux autorités locales des conventions de partenariat.

Des mesures ont également été prises pour renforcer les équipes d'agents de sécurité de Securail et d'intensifier la surveillance nocturne.

Enfin, les futures sanctions administratives joueront pleinement leur rôle lorsque des nuisances et des actes de délinquance auront été commis.

Par ailleurs, en matière d'agressions, un masterplan a été mis au point avec pas moins de quarante-quatre mesures.

Le **président**: Je demande aux membres d'être brefs lors de leurs répliques étant donné le nombre de questions à l'agenda.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dank u voor het antwoord. Ik heb vooral onthouden dat de strijd voor een hogere veiligheid op ons openbaar vervoer een belangrijke prioriteit blijft. Daar kunnen we het bij laten.

02.07 Linda Musin (PS): Je voudrais également remercier Mme la ministre. Comme mon collègue Van den Bergh, je suis heureuse de prendre connaissance des différentes facettes des mesures qui vont être prises. Elles seront nécessaires à l'élaboration d'un plan complet dont j'espère que la mise à exécution sera efficace.

02.08 Christian Brotcorne (cdH): Madame la ministre, je retiens de votre réponse que ce problème

concerne davantage l'accès aux gares et leurs environs plutôt que l'accès au rail, qui doit encore être maintenu. Donc, votre réponse me satisfait.

02.09 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad belangrijk om te streven naar veiligheid binnen het openbaar vervoer. Ik onthoud dat u het vooral ziet als een hulpmiddel tegen overlast. Ik begrijp dat er nog duidelijke afspraken moeten gemaakt worden met tal van organisaties. We komen daar later op terug, wanneer het in een verder stadium zit.

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

Le **président**: La question n°19514 de M. Jadot est transformée en question écrite. Les questions jointes n° 19529 de Mme De Bue et n° 19610 de M. Geerts sont reportées.

03 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Gosselies" (n° 19587)

03 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Gosselies" (nr. 19587)

03.01 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, le projet de construction d'une gare à l'aéroport de Charleroi, appelé aussi Bruxelles-Sud, ne date pas d'hier. Avec la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg et le développement du *park and ride* de Louvain-la-Neuve, ce projet figurait parmi les priorités du gouvernement wallon précédent.

L'étude qui devait évaluer la faisabilité de l'implantation d'une gare à Gosselies a été finalisée en 2008. Une décision a-t-elle été arrêtée au sein du conseil d'administration d'Infrabel? La SNCB a-t-elle inscrit ce projet dans son prochain plan d'investissement? Je vous remercie de nous informer de l'avancée de ce projet.

03.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, depuis la décision du gouvernement wallon du 24 juin 2008 de privilégier une implémentation de la future gare de Gosselies en souterrain, sous l'aérogare, Infrabel a collaboré à l'étude d'incidence réalisée par la Région wallonne en vue de l'adaptation du plan de secteur concerné. Dans la déclaration de politique régionale du nouveau gouvernement wallon, publiée le 16 juillet 2009, il a été observé que celui-ci voulait construire une nouvelle gare SNCB à l'aéroport de Charleroi selon deux options à étudier: souterraine ou en surface.

Suite à cette nouvelle orientation, Infrabel a réalisé à partir du 19 novembre 2009 des études complémentaires en collaboration avec la cellule de développement territorial de la Région wallonne, chargée notamment de la révision des plans de secteur définissant l'affectation du sol au nord de Charleroi. Les résultats de ces études, variantes de tracés et analyses comparatives, ont été communiqués à la Région le 22 février 2010.

Suite à cela, la Région wallonne a posé des questions complémentaires à Infrabel. Infrabel a communiqué les informations et précisions demandées le 15 mars 2010. L'élaboration du plan d'investissement 2013-2025 vient de commencer. Infrabel attend la promulgation de la révision du plan de secteur par le gouvernement régional.

03.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète. Je vois que les derniers événements datent du 15 mars dernier, nous sommes donc en plein dans l'actualité. C'est avec plaisir que je vois que ce dossier avance.

Je demanderai à mes collègues wallons d'interroger le gouvernement wallon afin que cela avance de ce côté-là aussi et qu'on puisse inscrire ce projet dans le plan de financement de la SNCB. C'est une étape très importante dans ce dossier.

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

04 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression du point d'arrêt de Florzée" (n° 19690)

04 **Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de stopplaats van Florzée" (nr. 19690)**

04.01 **David Lavaux** (cdH): Madame la ministre, j'ai eu vent de la fermeture prochaine du point d'arrêt de Florzée sur la ligne 162 entre Namur et Ciney. Si ces informations sont confirmées, elles me semblent relativement inquiétantes. Le contrat de gestion entre la SNCB et l'État prévoit un garde-fou avant toute suppression de gare et point d'arrêt en précisant que cela nécessite l'autorisation du ministre des Entreprises publiques.

Je suis d'autant plus inquiet que la raison officielle invoquée est que le maintien de ce point d'arrêt aurait un coût de 5 millions d'euros pour Infrabel dans le cadre des travaux d'augmentation de la vitesse sur la ligne 162.

Par ailleurs, la SNCB invoque un coût d'exploitation annuel de 114 000 euros pour ce point d'arrêt mais précise que le remplacement de ce point par une desserte d'autobus aurait un coût de 240 000 euros, ce qui coûterait donc plus du double à l'entreprise. Au regard des sommes pharaoniques octroyées chaque année au groupe SNCB en dotation d'investissement et d'exploitation, les coûts invoqués paraissent cependant minuscules, pour ne pas dire négligeables.

Madame la ministre, confirmez-vous que vous-même ou votre prédécesseur avez marqué votre accord pour la suppression de ce point d'arrêt de Florzée? Le cas échéant, à quel moment cesseront les dessertes de chemins de fer à cet arrêt? Le Comité consultatif des usagers et les autorités locales ont-elles été consultées et/ou averties? Estimez-vous responsable de la part de la SNCB d'agir de la sorte alors que le service public ferroviaire fait l'objet de dotations importantes de la part de l'État?

04.02 **Inge Vervotte**, ministre: Cher collègue, Infrabel a débuté les travaux de modernisation de la ligne 162 Namur-Luxembourg. Ces travaux consistent en des rectifications de courbe dans le but d'augmenter la vitesse de référence de la ligne 162 ainsi qu'en une nouvelle électrification.

Le point d'arrêt de Florzée – 16 voyageurs/montée par jour en 2005 et 18 en 2007 – se situe sur une courbe à rectifier. La rectification de la courbe de Florzée implique la démolition du point d'arrêt. Infrabel a demandé s'il était nécessaire de reconstruire des quais, vu les coûts importants. La reconstruction d'un point d'arrêt à Florzée, après rectification de la courbe dans la ligne située à hauteur de Florzée, engendrerait un surcoût important, estimé à 6,3 millions d'euros, additionné de presque 1 000 euros par an pour l'entretien. À cela, il faut ajouter des coûts d'expropriation supplémentaires qui ne seront pas nécessaires en cas de suppression du point d'arrêt.

Compte tenu des différents éléments du dossier, de la position du secrétaire d'État à la Mobilité et de mon prédécesseur, le gouvernement a rendu un avis défavorable à la fermeture du point d'arrêt de Florzée. Dans la réponse à Infrabel, il a été demandé que des aménagements en accueil à la clientèle soient réalisés dans les points d'arrêt voisins de Natoye et d'Assesse, que suffisamment de places de parking soient assurées et que des abris voyageurs convenables et des quais en bon état soient prévus.

Dans la réponse à la SNCB, il a été exigé qu'une solution par bus soit trouvée avant d'obtenir l'autorisation de la fermeture de l'arrêt, afin que les habitants de Florzée puissent rejoindre la gare de Natoye ou d'Assesse. Infrabel a confirmé sa volonté de supprimer le point d'arrêt de Florzée tout en veillant à garantir le confort de la clientèle dans les points d'arrêt de Natoye et d'Assesse à l'horizon 2014.

Les aménagements effectués selon les nouvelles normes REVALOR comprendront les rehaussements des quais, l'équipement des quais en abris et sièges, la modernisation des visuels et de l'information. Par ailleurs, les dépôts pour vélos et les places de parking seront également étendus et modernisés. Le TEC a donné son accord à la SNCB de déplacer l'arrêt Natoye (mi-Hamois) actuellement implanté au carrefour de la chaussée de Namur et de la rue de Huy vers le chemin d'accès du point d'arrêt de Florzée. Hélas, la fréquence de ce service de bus est limitée et n'offre donc pas d'alternative valable.

Récemment, la SNCB a mené une étude détaillée qui révèle que, si le point d'arrêt devait être fermé sans qu'un service de navettes de substitution soit organisé, environ 20 voyageurs disposeraient actuellement d'une alternative acceptable dans les points d'arrêt voisins. Tous les voyageurs en train actuels se rendent en effet en voiture jusqu'à Florzée. Ils résident également dans la sphère d'influence du point d'arrêt de Natoye qui présente la même desserte que Florzée.

Comme il a été démontré que tous les voyageurs actuels de Florzée disposaient déjà d'une alternative acceptable, qui est même meilleure qu'un service de bus de substitution, je me concerterai de nouveau avec le secrétaire d'État à la Mobilité sur le maintien ou la suppression du point d'arrêt.

Je tiens à souligner que le cas de Florzée est directement lié aux travaux de modernisation de la ligne 162 et n'est pas inspiré par une politique de fermeture.

Compte tenu du fait qu'Infrabel prévoit de commencer les travaux de modernisation de la ligne 162 entre Namur et Ciney dans le courant de 2012 et que la plupart des voyageurs de Florzée sont étudiants, la SNCB propose de fermer le point d'arrêt de Florzée, le 29 juin 2012, soit le dernier jour de l'année scolaire.

Dans son avis 7/9 du 8 mai 2007, le Comité consultatif des usagers avait rendu un avis négatif sur la fermeture de Florzée, car les membres supposaient que les voyageurs ne disposaient d'aucune alternative. Dans cet avis, il était également suggéré, outre une modernisation des points d'arrêt à Natoye et Assesse, de procéder à une enquête de déplacement, afin de proposer les alternatives les plus correctes.

La SNCB se conforme au contrat de gestion et sollicite l'accord du ministre des Entreprises publiques et de la Mobilité et la DGTT sur la base d'un justificatif. Dans les cas où la suppression d'un point d'arrêt est nécessaire, afin de pouvoir rectifier une courbe de la ligne pour pouvoir augmenter la vitesse et après étude approfondie des répercussions sur les budgets d'investissements et sur les voyageurs, une suppression peut, dans certains cas, être justifiée sans nuire au service public.

04.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète. Je prends note du fait qu'à l'instar de votre prédécesseur, vous avez émis ainsi un avis défavorable. Cependant, vous avez tenté de trouver de nombreuses solutions. Il importe de le souligner.

Il ne s'agit pas non plus d'une politique par rapport à un nombre de voyageurs, ni d'une politique de fermeture. Cette mesure s'inscrit réellement dans la politique de revalorisation, de remise en ordre de la ligne Luxembourg-Bruxelles.

Nous reviendrons certainement sur le sujet avec la nécessaire suppression des passages à niveau sur cette ligne, ce qui serait de nature à améliorer les vitesses.

Je vous remercie d'avoir essayé de trouver des alternatives valables pour les utilisateurs de ce point d'arrêt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les recrutements à la SNCB" (n° 19750)

05 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wervingen bij de NMBS" (nr. 19750)

05.01 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, le rapport Berger épinglait déjà un manque de main-d'œuvre qualifiée important au sein de la SNCB. Ce manque de main-d'œuvre qualifiée figurait parmi les critères qui expliqueraient les ralentissements pris dans le développement des plans d'investissement des groupes de la SNCB.

Madame la ministre, je sais que je vous pose une question très large à laquelle il a déjà été en partie répondu par rapport aux investissements qui seront faits dans les prochains mois pour accélérer la sécurisation du rail.

Comment les sociétés du groupe SNCB vont-elles tenter de remédier à cette pénurie de travailleurs qualifiés? Des démarches sont-elles entreprises? Lesquelles?

Je sais que c'est un énorme dossier qui pourrait être discuté durant des heures. Ces discussions sont-elles prévues? Y a-t-il au niveau de la SNCB, une réflexion d'ensemble à ce sujet? Pouvez-vous au moins nous en donner les grandes lignes ainsi qu'un échéancier?

05.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, la SNCB Holding responsable pour les recrutements du groupe travaille autour de trois thèmes: la communication vis-à-vis du recrutement, le processus de recrutement accéléré et les actions de diversité. Pour la communication, des campagnes médiatiques stratégiques ont été lancées à grande échelle. De plus, un site internet spécifique a été développé et des actions publicitaires locales ont été menées.

En outre, une présence a été assurée sur des bourses d'emploi et plusieurs initiatives ont été prises dans les écoles visant les étudiants qui sont en dernière année d'études.

Un club d'ambassadeurs choisis parmi le personnel du groupe a été mis sur pied, créant ainsi un réseau dans les différentes institutions d'enseignement. La révision du processus de recrutement a eu comme résultat que la période entre la publication d'offres d'emploi et le recrutement définitif a pu être raccourcie de plus de deux mois. Actuellement, des actions sont entreprises autour de l'informatisation des processus et de la formation des membres de jury en vue de continuer à les professionnaliser.

La politique de recrutement est une clé importante dans le processus de changement sur le plan des valeurs au sein du groupe SNCB; ainsi des efforts spécifiques sont fournis sur le plan de la gestion de la diversité. La manière de combler les emplois universitaires répond maintenant aux exigences des candidats potentiels et aux besoins du groupe SNCB. Les emplois offerts sont décrits de manière précise et l'expérience utile du secteur privé est valorisée sous certaines conditions.

À côté de cela, les possibilités d'évolution des carrières et du développement personnel sont communiquées.

Nonobstant la prise de conscience rapide de la guerre des talents, les mesures déjà prises, le succès déjà rencontré et les procédures qui restent à améliorer, il est néanmoins évident qu'une vigilance continue reste indispensable. Malgré la crise, le groupe SNCB se trouve encore et toujours sur un marché du travail tendu, où il est et reste difficile de combler entièrement certains besoins spécifiques tels que, par exemple, les fonctions de technicien électro-mécanicien et d'ingénieur, qui restent des métiers en pénurie. Des actions spéciales visent notamment le recrutement de ces catégories.

Qui plus est, la pyramide des âges démontre que, dans les trois entreprises, un nombre important de travailleurs partira à la retraite; ils devront être remplacés. Il va de soi que, pour les métiers en pénurie, il n'existe pas de solution toute faite. Depuis début 2005, le groupe a clairement investi dans des professions techniques. De plus, le groupe a donné certaines tâches en sous-traitance à TUC RAIL; d'autres tâches qui ne concernent pas la sécurité ont été confiées à des entreprises de sous-traitance spécialisées. Le nombre d'ingénieurs civils a augmenté de 41 %, le nombre d'ingénieurs industriels de 33 % et le nombre de techniciens électro-mécaniciens de 11 %.

Le nombre de recrutements demandés et l'évolution des postes comblés durant la période 2008-2009 montrent que, sur la base des besoins du personnel 2010 actuellement connus, les recrutements demandés dans le courant 2010 pourront raisonnablement être réalisés. Néanmoins, il est clair que des efforts en matière de politique de recrutement dans les métiers en pénurie sont encore nécessaires. À cet effet, les recommandations suivantes sont reprises dans le texte-vision "Efforts du groupe SNCB en matière de sécurité", dont vous disposez. La collaboration avec les services régionaux Actiris, Forem, VDAB et avec des écoles techniques sera intensifiée. La période qui s'étend entre la session d'information et l'engagement effectif devra être réduite le plus possible. Les abandons que l'on constate entre l'inscription et la session d'information seront étudiés et suivis.

De plus, les actions suivantes seront entreprises le plus vite possible: actualiser et reformuler les profils des fonctions et l'exigence des diplômes liés; prêter plus d'attention encore aux programmes de formation continue pour les membres du personnel afin de pouvoir remplir partiellement les professions en pénurie par le biais de recrutements internes; s'engager en matière de reconnaissance des compétences acquises ailleurs et des programmes de formation lors de nouveaux recrutements; le groupe ferroviaire peut se renseigner auprès d'autres secteurs qui ont de l'expérience en matière de reconnaissance des compétences acquises; organiser au mieux le transfert interne de connaissances vu l'important nombre de départs de personnel dans les années à venir et recruter le personnel ayant une expertise technique acquise dans une autre entreprise ou un autre secteur, étant donné que ces personnes peuvent immédiatement être opérationnelles.

05.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Nos différentes visites à Malines et à Salzennes nous ont permis de constater à quel point il y avait une qualité du travail et un savoir-faire important au sein de la SNCB. Nous avons aussi été interpellés par la pyramide d'âge et le nombre très important de travailleurs qui vont quitter l'entreprise dans les années qui viennent. C'est vraiment un défi majeur que celui de pouvoir assurer cette transmission du savoir et d'avoir la main-d'œuvre suffisante pour faire fonctionner l'entreprise, mais je vois que l'on y réfléchit bien et que de nombreuses initiatives sont prises pour travailler en ce sens.

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

06 Questions jointes de

- **M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enquête de la SNCB auprès des conducteurs" (n° 19680)**

- **Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la précédente enquête de satisfaction menée auprès des conducteurs du groupe SNCB" (n° 19806)**

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onderzoek van de NMBS bij de treinbestuurders" (nr. 19680)**

- **mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vorige tevredenheidsenquête onder de bestuurders van de NMBS-groep" (nr. 19806)**

06.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, il y a près d'un mois, vous déclarez à cette commission qu'au début de l'année 2009, la SNCB avait envoyé un questionnaire aux conducteurs de trains pour évaluer la manière dont ceux-ci supportaient la charge psychosociale qui pesait sur eux.

Pour quelles raisons cette enquête a-t-elle été décidée?

Pouvez-vous nous décrire le contenu de ce questionnaire?

Pourquoi le dépouillement est-il si lent?

Combien de réponses la SNCB a-t-elle obtenu? Pouvez-vous nous détailler ces réponses?

Qu'inspirent-elles à la SNCB comme initiatives par rapport au réaménagement des horaires des conducteurs?

Cette question date d'un certain temps - déjà de plus d'un mois - et, entre-temps, j'ai déjà obtenu beaucoup de réponses à ces questions, madame la ministre, mais les réponses que j'ai obtenues ne me satisfont pas. J'ai été assez sidéré de prendre connaissance des questions posées à nos conducteurs de train: elles sont en décalage complet par rapport à leur vécu.

La question ayant été déposée, je souhaitais avoir votre point de vue sur ce questionnaire.

06.02 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier M. Lavaux qui a accepté de postposer cette question: je subissais les conséquences d'un accident de camion à la sortie d'Anderlecht.

Madame la ministre, le malaise social décrit par de nombreux cheminots, témoignant bien souvent de manière anonyme, ne peut nous laisser indifférents. Il est en effet important de connaître plus précisément la (ou les) raison(s) de ce mal-être. En effet, nous savons le poids reposant sur les épaules des travailleurs du groupe SNCB et en particulier des conducteurs de trains.

Comme vous l'avez annoncé voilà quelques semaines, nous ne disposons pas encore des résultats de l'enquête lancée l'année dernière et nous attendons donc avec impatience ses résultats et leur présentation devant cette commission. Cependant, comme nous l'a rappelé M. Haeck, une première enquête dite de "satisfaction" avait déjà été réalisée précédemment et les résultats apparaissaient largement insuffisants.

Madame la ministre, il me semble intéressant de vous réinterroger sur les résultats connus de cette précédente enquête.

Pourriez-vous nous les présenter de manière globale?

Quels étaient les principaux griefs des conducteurs interrogés?

Quelles étaient les principales demandes des conducteurs quant à leur travail?

Quelles étaient les situations les plus difficiles à vivre pour les conducteurs: difficulté de s'adapter à des

horaires changeants, cadence de travail, manque de communication, manque d'écoute? Ou autres?

06.03 Inge Vervotte, ministre: Pour vos questions sur le degré de participation, le contenu et les résultats de l'enquête du service CPS auprès des conducteurs de train, je vous renvoie au texte-vision "Efforts du groupe SNCB en matière de sécurité" que vous avez reçu et dont j'ai parlé en commission spéciale lundi dernier. Ce texte reprend les principes pour un plan d'action afin d'améliorer la sécurité sur lequel le groupe SNCB, les organisations reconnues et moi-même nous sommes mis d'accord de travailler. Le bien-être et les horaires des conducteurs de train sont évoqués dans ce document et dans le plan d'action.

Les recommandations sur le thème de la pression excessive au travail et sur les conditions de travail reprises dans ce texte sont une analyse quantitative et qualitative des tâches des conducteurs de train qui ont un impact sur leur charge de travail. Dans ce cadre, sont entre autres prévus:

- une discussion au sujet de la monotonie des prestations, des différences dans la charge psychosociale des conducteurs de train, en fonction des différents dépôts, de l'âge, du type de service..., des prestations matinales successives, de l'attribution des jours libres;
- un grand débat dans la commission nationale pour la prévention et la protection autour de cette analyse et des conclusions de l'étude du CPS concernant l'expérience de travail des conducteurs de train;
- élargir ce débat vers les comités et les sous-comités de la prévention et de la protection;
- l'actualisation et la simplification de la réglementation concernant les prestations de travail;
- le respect strict du timing prévu pour la discussion avec les conducteurs de train sur la modification des séries et la limitation du nombre des modifications aux horaires de service au cours de l'année; lors de l'élaboration des séries, il sera tenu compte autant que possible des remarques structurelles, les séries devant être réalistes;
- une rencontre au moins trimestrielle des comités "dépassement de prestations" afin de rechercher activement des solutions.

On examinera si d'autres aspects peuvent aussi être abordés dans ces comités. Cependant, cela doit se faire de manière réaliste et atteignable. Il appartient dès lors au dialogue social dans les structures appropriées du groupe SNCB de mettre un point final aux recommandations exprimées dans le texte-vision.

L'enquête de satisfaction à laquelle vous faites allusion a été menée par le groupe SNCB en 2008 auprès son personnel. Au moyen d'un questionnaire à remplir, les employés ont attribué un score sur une échelle à 6 points pour 11 indicateurs de performances, parmi lesquels les conditions de travail, salaire et avantages, motivation et engagement compte tenu de la fonction, travail d'équipe, communication interne. La satisfaction de la totalité du personnel du groupe SNCB est significativement moins élevée que pour le benchmark pour toute la Belgique en 2008. Une analyse des différences significatives en fonction du type d'horaire montre que pour des employés aux horaires ou services irréguliers, comme le personnel de train, les chiffres de tous les indicateurs-clés de performances sont sensiblement inférieurs à ceux de tous les employés du groupe SNCB.

Je ne dispose pas d'autres détails à propos de ces résultats. J'ai entendu que vous aviez reçu une explication dans le cadre de la commission spéciale. Je me réfère donc à ce débat.

06.04 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, j'ai bien entendu le processus qui allait se mettre en place suite aux résultats de cette enquête. Je pense que les bonnes questions sont posées auxquelles nous allons devoir répondre dans les semaines à venir.

Par contre, j'ai un gros souci concernant le questionnaire. Il s'agit d'un questionnaire type qu'on peut distribuer à une hôtesse de l'air espagnole ou à un ouvrier chez Volvo! Ce questionnaire a le mérite d'être scientifiquement homologué; on peut donc poser ces questions à tout le monde! Mais quand on intitule cela "Enquête sur le vécu des conducteurs de trains" et qu'on leur demande s'ils peuvent aller à la toilette quand ils en ont envie, c'est totalement inadapté!

On demande encore au conducteur si cela le dérange quand ses collègues le frôlent! C'est totalement inadapté à la situation de travail des conducteurs de train!

Le seul avantage de ce questionnaire est qu'il est scientifique, on me dit qu'on peut l'utiliser pour tous les métiers du monde. Mais cela ne m'intéresse pas!

Il serait utile de savoir ce qui dérange nos conducteurs de trains et les améliorations que l'on pourrait

proposer. On ne peut rien proposer dans ce questionnaire, on ne peut répondre qu'en cochant des cases.

On demande encore si les collègues ont raconté des blagues qui ont dérangé ou gêné. Quand on sait que le conducteur est seul dans sa cabine, je ne vois pas l'intérêt de cette question.

Je vous invite à prendre connaissance de ce questionnaire! C'est assez édifiant!

06.05 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, la rencontre trimestrielle est tout aussi importante que le questionnaire. J'espère que nous pourrions faire confiance au dialogue social.

En ce qui concerne le questionnaire, on devrait laisser la possibilité aux travailleurs d'émettre des remarques personnelles.

J'espère que les choses seront améliorées car il faut redorer le blason de la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 19838 de M. David Geerts et les questions n° 19845 et n° 19846 de M. Bruno Stevenheydens sont transformées en questions écrites. Je recommande aux membres MR de signaler à M. Otlet que sa question sera évoquée bientôt.

07 Questions jointes de

- **Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'absence de contrainte d'équipement de matériel de sécurité pour les opérateurs ferroviaires étrangers actifs en Belgique" (n° 19805)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en cohérence des systèmes de sécurité des voies et du matériel roulant sur les zones à risque" (n° 19939)**

07 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan verplichte veiligheidsuitrusting die is opgelegd aan buitenlandse spoorwegoperatoren in België" (nr. 19805)**

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het op elkaar afstemmen van de veiligheidssystemen van de sporen en het rollend materieel in de risicozones" (nr. 19939)**

07.01 Linda Musin (PS): Madame la ministre, comme la presse l'a souligné, l'information communiquée en commission le 22 février dernier, stipulant que les opérateurs de fret ferroviaire, concurrents de la SNCB, n'étaient soumis à aucune contrainte d'équipement de leur matériel de système de sécurité, est pour le moins surprenante.

Elle est également et surtout inquiétante; en effet, si nous souhaitons agir en vue d'améliorer la sécurisation du rail belge – je pense à la commission spéciale rail –, il est évident qu'à l'heure de la libéralisation du secteur ferroviaire, nous ne pouvons limiter notre réflexion à notre opérateur historique.

Madame la ministre, la matière étant complexe, je souhaiterais vous entendre à ce sujet.

Comment explique-t-on cette absence de contrainte pour les opérateurs concurrents, publics comme privés, actifs sur notre rail? Lorsque l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire belge sera équipé du système TBL1+ – le plan d'action venant d'être soumis montre que l'implémentation va être accélérée –, ne devrait-on pas exiger de la part des opérateurs étrangers de disposer d'un matériel muni d'un système de sécurité compatible?

Les différents projets de loi relatifs à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne, récemment votés par ce parlement, permettront-ils d'encadrer à l'avenir les règles de sécurité pour ces opérateurs actifs en Belgique?

07.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, pour faire suite aux multiples interpellations sur la catastrophe de Hal, je voudrais revenir sur la non-complémentarité entre les systèmes de sécurité mis en

place par Electrabel sur les zones à risques majeurs et le non-équipement des trains passant sur ces systèmes sécurisés rendant inopérants lesdits systèmes.

Combien de secteurs à risque existe-t-il en Belgique? Combien sont-ils sécurisés? S'ils ne le sont pas tous, dans quel délai est-il prévu qu'ils le soient en totalité? Dans quel délai le plus court le seront-ils?

Pour que ma question prenne tout son sens, j'aimerais connaître le pourcentage de trains équipés de systèmes de sécurité utilisés sur ces lignes à risque. La SNCB compte-t-elle désormais faire transiter sur ces lignes sécurisées car étant à haut risque, uniquement des trains équipés des systèmes de sécurité complémentaires?

J'aimerais également savoir – c'est une question qui préoccupe tous les usagers du train – si désormais sur ces lignes aucun train non sécurisé ne circulera plus?

Pouvez-vous nous donner des informations précises sur cette situation?

En fait, je rejoins ainsi la question de ma collègue Mme Musin, quelles réorientations les responsables de la SNCB comptent-ils prendre en la matière et dans quel délai? J'espère que ce délai ne sera pas trop long.

07.03 Inge Vervotte, ministre: Chers collègues, le système ETCS est le système que l'Europe impose pour toutes les nouvelles lignes ferroviaires transeuropéennes.

En vue d'installer dans un futur proche le système ETCS sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge, le groupe SNCB a décidé d'installer un système de sécurité intermédiaire, moins cher qui fait usage de l'équipement ETCS, notamment le TBL1+.

Il s'agit d'un système national non-interopérable, approuvé par l'Union européenne. L'UE ne permet pas de l'imposer aux opérateurs étrangers.

En tant que ministre de tutelle, je ne peux pas imposer d'exigence aux opérateurs étrangers qui sont concurrents de la SNCB car je serais en même temps juge et partie. À cet effet, je vous renvoie à mon collègue le secrétaire d'État à la Mobilité qui est compétent en cette matière.

Dans notre pays, différents systèmes suivent les mouvements des trains et interviennent lors d'une erreur humaine afin de rendre le trafic ferroviaire le plus sûr possible. Chaque système nécessite un double équipement, sur le réseau ferroviaire d'une part, et sur le véhicule de traction d'autre part. En parallèle, les logiciels doivent être prévus pour que ces deux équipements puissent dialoguer. Ce n'est qu'à cette triple condition que la sécurisation envisagée peut être réalisée.

Les spécifications techniques d'interopérabilité européenne (STI) font une distinction entre les systèmes interopérables et les systèmes non interopérables. Comme je l'ai déjà expliqué lors de la session d'audition du 20 février 2010 de cette commission, trois-quarts des signaux et du matériel roulant sont équipés du système d'aide à la conduite crocodile/gong-sifflet. En outre, 9 % des signaux en voie principale (947 signaux) et 7 % des véhicules (114 véhicules) sont équipés du système TBL1.

En ce qui concerne le système compatible avec l'ETCS, au 28 février 2010, 750 signaux, donc 10 %, étaient équipés du système TBL1+, ce qui signifie qu'une couverture d'efficacité de 36 % est obtenue et 2 % de véhicules (25 véhicules) sont équipés de ce système qui est homologué. De plus, pour 4 % de véhicules munis de ce système, l'homologation est attendue dans quelques mois.

Dans quelques mois, au total 1 000 signaux (15 % du total des signaux) prévoient le TBL1+ avec une couverture d'efficacité de 40 %. Sur la totalité de 10 705 signaux présents sur le réseau belge, 7 500 signaux seront équipés de TBL1+ dans les années à venir. Pour 4 200 signaux qui obtiendront le système TBL1+ - ce qui résulte en la couverture de 87 % d'efficacité du trafic -, l'objectif est de terminer leur installation pour fin 2012. Ces installations couvrent tous les secteurs à risque en Belgique. De plus, 3 300 signaux seront équipés du système TBL1+ en deuxième instance, pour fin 2014, afin d'obtenir une couverture d'efficacité de 100 %. Ces signaux se trouvent, entre autres, sur les lignes peu fréquentées.

L'équipement des véhicules de traction d'une protection équivalente ou meilleure que la norme TBL1+ se déroule suivant le planning accéléré suivant: 31 % seront équipés pour fin 2010, 64 % pour fin 2011 et au

total 92 % pour fin 2012, es 8 % restants seront équipés au cours de 2013.

Vous avez posé une question judicieuse en me demandant pour quelle raison on ne faisait pas circuler les trains équipés sur les voies munies d'un système de sécurité. Malheureusement, ce n'est pas aussi simple qu'il y paraît. En équipant les voies du système TBL1+, Infrabel donne priorité aux nœuds à risque avec un trafic dense; pensez, par exemple, à la jonction Nord-Midi. Les trains passent sur une ou plusieurs lignes, et non seulement sur les nœuds ferroviaires. Ils roulent également sur des parties de ligne et des lignes non équipées. Nous ne pouvons pas dire qu'une ligne est complètement équipée de TBL1+ afin de pouvoir autoriser uniquement des trains équipés de ce même système.

Afin d'aboutir à une sécurisation optimale du réseau, un programme strict est nécessaire. Selon ce programme, l'équipement maximal des engins de traction dans un délai aussi court que possible est la meilleure garantie pour une telle couverture du réseau.

07.04 **Linda Musin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Nous percevons bien tous les progrès en cours et à venir. Cela rejoint évidemment le plan d'action que vous avez présenté en compagnie des dirigeants de la SNCB en termes de matériel, de signaux et d'aide à la conduite.

Là où mon inquiétude persiste, c'est en vous entendant dire qu'il ne vous est pas possible d'imposer les mêmes dispositifs aux opérateurs privés ou publics qui sont extérieurs à notre pays. Si je comprends bien, nous devons nous tourner vers le secrétaire d'État Schouppe. Nous voyons bien les améliorations sur le réseau belge et la cadence avec laquelle vous voulez travailler, mais il y aura à un moment donné un décalage avec l'extérieur. Car il se passera encore pas mal de temps avant que tout le monde soit doté de l'ETCS. J'imagine que nous devons poser la question à votre collègue.

07.05 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): (...) *Intervention hors micro*

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

Le **président**: La question n° 19893 de M. Jacques Otlet est transformée en question écrite.

08 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'absence de pièces de rechange dans les ateliers de réparation de la SNCB" (n° 19940)**

08 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan wisselstukken in de NMBS-herstelplaatsen" (nr. 19940)**

08.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, avec toute la mesure et la distance qu'exige le sujet douloureusement tragique de la catastrophe ferroviaire de Hal-Buizingen, je voudrais vous interpellier au sujet de la commune de Braine-le-Comte.

En effet, il est de plus en plus couramment dit que les ateliers de réparation du matériel roulant sont dans l'incapacité d'effectuer les travaux de maintenance nécessitant le remplacement de certaines pièces. Les conducteurs doivent donc se résoudre à partir aux commandes de trains remis en état au moyen de réparations de fortune, sans garantie aucune d'arriver à bon port. Ils sont donc amenés à "ménager" leurs équipements en roulant à vitesse réduite et avec tout le stress que cela génère. Il en résulte donc des retards, retards à limiter d'une manière ou d'une autre. Ne serait-ce pas en partie pour cela que les conducteurs ont du mal à respecter des signaux?

Il semble que cette absence de pièces de rechange soit due à la non-fourniture par la SNCB Holding qui en a la responsabilité. La SNCB Holding fonctionne en système de flux tendu et n'a donc pas en réserve les pièces nécessaires.

Je sais bien, cela a été suffisamment dit et redit, que le parc actuel est composé de trains en fin de vie. Vous-même, madame la ministre, vous avez rappelé qu'actuellement, vu la demande, vous utilisez tout ce qui peut rouler, si j'ose dire, sans aller jusqu'à nos trains historiques de 1830.

Justement, en attendant de les remplacer, n'est-il pas pour le moins nécessaire d'en assurer le bon état de marche, sans se préoccuper en premier lieu des coûts que cela peut occasionner? Le coût le plus élevé, nous en avons eu la triste preuve, reste la perte de vies humaines, la destruction de la vie de ceux qui en

sont sortis estropiés, de celles et ceux qui perdent des êtres chers dans les accidents. Sans parler des coûts que cela occasionnera sur le plan financier en termes de compensations pour les vies humaines.

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner des informations précises sur cette situation d'absence des pièces de rechange? Pouvez-vous nous citer le nombre et le pourcentage de trains qui circulent dans ces conditions précaires? Pouvez-vous nous donner le nombre de trains qui sont obligés de s'arrêter suite à une avarie consécutive à une réparation, hélas, de fortune? Quelles réorientations les responsables de la SNCB comptent-ils prendre en la matière et dans quels délais, délais qui ne sauraient être longs, je l'espère?

08.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la maintenance et la réparation du matériel roulant sont effectuées par les ateliers de la SNCB. Pour effectuer ce travail de maintenance et de réparation, un stock de pièces de rechange est absolument nécessaire. Ce stock contient des pièces consommables et des pièces réparables.

Dans certains cas exceptionnels, pour cause de rupture de stock, le travail de maintenance ou de réparation ne peut être effectué. Dans un cas pareil, le matériel roulant reste immobilisé dans les ateliers et n'entre pas en service commercial. Il n'y a donc pas de train qui circule dans des conditions précaires par manque de pièces de rechange.

Quand un train circule à vitesse réduite sur son trajet, c'est parce qu'il a rencontré des problèmes en cours de route, ce jour-là, et non par manque de pièces de rechange.

08.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, la réponse de Mme la ministre me satisfait dans son fond. Maintenant, j'espère que la réponse qui lui a été fournie par son administration correspond bien à la réalité. Je sais qu'elle souhaite que la réalité corresponde à sa réponse. Et j'espère que nous ne connaîtrons jamais de situation inverse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les lignes Bruxelles-Mons Quévy/Quiévrain" (n° 19902)

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les informations aux voyageurs en cas de perturbation dans la circulation des trains" (n° 20413)

- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurité du réseau ferroviaire et le confort des agents et usagers sur les lignes de Mons-Borinage-Centre" (n° 20476)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation de plus en plus intolérable des trains au départ et à destination du Hainaut" (n° 20721)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijnen Brussel-Bergen-Quévy/Quiévrain" (nr. 19902)

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aan de reizigers verstrekte informatie in geval van verstoord treinverkeer" (nr. 20413)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het spoorwegnet en het comfort van het personeel en van de reizigers op de lijnen Bergen-Borinage en Centrum" (nr. 20476)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steeds minder toelaatbare toestand van de treinen van en naar Henegouwen" (nr. 20721)

09.01 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le président, madame la ministre, avant toute chose, s'agissant de questions qui ont été déposées voici un certain temps et qui ont été reportées, il est probable qu'une certaine évolution soit intervenue en la matière.

Nous le savons tous, le réseau ferroviaire est fortement perturbé. La SNCB l'avait annoncé et les usagers prennent leur mal en patience.

Bon nombre d'entre eux, empruntant quotidiennement la ligne Bruxelles-Mons-Quévy ainsi que celle de Bruxelles-Mons-Quiévrain, se plaignent des conditions de leurs trajets. Ils ont le sentiment d'être "entassés"

dans le train, me rapportent-ils. Que ce soit aux heures de pointe ou simplement entre ces heures dites de pointe, les usagers sont obligés de voyager debout, au mieux dans les couloirs des wagons, au pire, dans l'entrée de ceux-ci, sans aucun confort minimum, qui est de mise lorsqu'on paie un abonnement de transport en commun. Et ce, sans beaucoup de solutions car, à ma connaissance, la situation est critique, et la SNCB ne bouge pas ou ne bouge pas suffisamment pour améliorer cet état.

Les usagers voyagent dans ces conditions, pour la majorité jusqu'à Mons, ce qui veut dire qu'ils sont debout, serrés, parfois à la limite de la suffocation, en raison du manque d'aération, durant plus de 40 minutes en moyenne, quand tout se passe relativement bien.

Suite à l'accident de Buizingen, la SNCB a reconnu que cette ligne était une de celles qui transportent un très grand nombre de voyageurs chaque jour. Trouvez-vous normal que ces gens qui paient leur abonnement doivent voyager dans de telles conditions? Pourriez-vous expliquer pourquoi la SNCB ne met pas plus de trains avec des wagons de deux étages afin de permettre à tout un chacun de voyager dans un minimum de confort? On comprend bien que le trafic soit perturbé pour le moment, ce qui implique quelques concessions en termes de confort dans le chef des voyageurs. Cependant envisage-t-on des améliorations dans un avenir proche?

J'enchaîne directement avec la deuxième question. C'est le ras-le-bol général à la suite des perturbations de ce mercredi 10 mars puisque les trains circulent sur une seule voie entre Mons et Saint-Ghislain, et entre Mons et Quévy. Au départ de Mons, les trains ont roulé ce matin-là mais avec du retard.

Les panneaux indicateurs sont restés quasi vides par rapport aux autres jours. En moyenne, quatre destinations seulement sont indiquées. Les heures de départ ont changé régulièrement. Par exemple, le train pour Bruxelles de 5 h 09 est annoncé dans un premier temps avec un léger retard, puis il le sera avec vingt minutes, et finalement il partira avec près de 30 minutes de retard. Ce qui frappe aussi, c'est que les voyageurs sont laissés à leur propre sort. Il y a peu d'indications. Nous avons pu entendre dans la commission spéciale que le fameux guichet spécial qui avait été mis en place n'est pas là et qu'il n'y a plus d'agents de la SNCB visibles.

En cas de perturbation dans la circulation des trains, des voyageurs sont maintenant renvoyés vers le site internet Railtime.be. Cet outil a ses limites: les retards ou les suppressions de trains n'y sont annoncés que 30 minutes en moyenne avant l'heure prévue. Peu de voyageurs ont donc le temps matériel de consulter le site. Reste le call center d'Information voyageurs (02.528.28.28), mais là, bien souvent, l'opérateur vous renvoie lui aussi au site Railtime.be dont je viens de parler.

Madame la ministre, bien que cet outil soit une première source d'information – tout n'est pas négatif, il y a des efforts –, il faut reconnaître qu'il est insuffisant. Un voyageur peut savoir vingt minutes à l'avance que son train sera en retard ou supprimé. Vous concevrez que ce n'est pas d'un grand secours, d'autant plus que les informations diffusées sur Railtime.be sont parfois modifiées en dernière minute.

Que comptez-vous faire pour régulariser la situation des retards et des suppressions de trains qui, depuis l'accident de Hal, ne cessent d'augmenter? Enfin, quelle alternative fiable est-elle prévue au site Railtime.be pour que ce soient les usagers et non pas ceux qui restent chez eux qui soient informés?

09.02 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, madame la ministre, les incidents et les accidents, parfois dramatiques comme à Buizingen il y a quelques semaines ou comme celui qui a coûté la vie à une jeune accompagnatrice en novembre dernier se succèdent sur les lignes entre Mons-Borinage-Centre et Bruxelles. Ce n'est pas acceptable. La fatalité ou la loi des séries n'y sont pour rien, selon moi. Il y a quelques jours, un quotidien régional du Centre publiait, photos à l'appui, le témoignage d'un navetteur qui relevait des choses bien inquiétantes sur nos rails: tire-fonds manquants, arrachés, insuffisamment serrés, attaches clipsées type Pandrol, absentes, cassées. Quant aux traverses en bois, elles ne sont plus très jeunes, comme le faisait justement remarquer l'auteur de l'article.

Ces constats peuvent être dressés sur la ligne La Louvière-Mons et sur la ligne Mons-Charleroi ainsi que sur les lignes 96, 108 et 161, des lignes qui font régulièrement l'objet de questions qui vous sont adressées par les parlementaires hennuyers, quelle que soit leur appartenance politique.

Madame la ministre, dois-je encore revenir sur l'obsolescence d'un matériel ferroviaire inadapté aux normes actuelles de confort et de sécurité, tant pour les cheminots que pour les clients de la SNCB sur ces mêmes

lignes?

Début mars, en séance plénière, vous nous faisiez part de la décision de la SNCB de faire circuler dès le lundi 15 mars davantage de rames M6 sur la liaison Binche-La Louvière-Braine-le-Comte-Bruxelles-Louvain-la-Neuve. Sont-elles tractées par des locomotives de la série 26 si décriées ou leur a-t-on affecté des locomotives 21 ou 27 plus adaptées?

Dans le premier cas, la confiance des clients dans la SNCB ne va pas s'améliorer, puisqu'ils auront troqué la ponctualité contre le confort.

Deuxièmement, lors de cette séance plénière de début mars, vous avez évoqué la mise en œuvre d'un plan d'investissement afin d'offrir des conditions optimales de sécurité et de confort aux travailleurs et aux usagers du rail sur le réseau Mons-Borinage-Centre. En quoi consisteront précisément ces investissements? À quelle échéance auront-ils lieu? Je me permets d'invoquer ici l'urgence.

Troisièmement, le réseau ferroviaire dans la région de Mons-Borinage-Centre présente-t-il toutes les conditions de sécurité voulues, notamment au niveau de l'entretien des voies à aiguillage?

Quatrièmement, les causes des accidents qui se sont produits en gare de Mons en novembre 2009, en février 2010 et ce 9 mars ont-elles été identifiées? Qui s'occupe de l'enquête sur les accidents et comment s'effectue-t-elle? Comment s'élabore la mise en œuvre de nouvelles procédures pour éviter leur répétition?

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, cette question sera peut-être un peu excessive dans le ton, mais bien compréhensible dans le fond. Je précise qu'elle date du 16 mars.

Une fois de plus, j'ai vécu l'une des innombrables péripéties du rail. En quittant la plénière le 11 mars 2010, je me suis rendu en gare de Bruxelles-Central pour prendre le train de 17 h 26 en direction de Braine-le-Comte.

Est arrivé en gare, en lieu et place d'un train à double étage composé de huit voitures ou plus, un vieux train de quatre wagons, déjà pleins, y compris en première classe. C'est donc debout que j'ai effectué le trajet jusqu'à Bruxelles-Midi, où le quai était rempli de gens voulant monter dans le train. Nous avons essayé de leur faire de la place, en nous serrant encore plus, en nous assoyant les uns sur les autres. Malgré cela et un arrêt prolongé de 15 minutes à la gare du Midi, tous n'ont pas réussi à monter. Le train a enfin démarré pour arriver avec 25 minutes de retard en gare de Braine.

Entre-temps, en gare de Bruxelles-Central, le train en direction de La Louvière-Binche de 16 h 36 n'était toujours pas arrivé. Pour couronner le tout, nous avons appris que ce jour-là, le feu de Buizingen, déjà incriminé lors de la catastrophe du 15 février, avait encore eu une défaillance. Je vous laisse imaginer les conséquences d'une collision avec ce train vétuste et bondé, s'il y avait eu un accident. Il y aurait eu des morts et blessés graves par centaines.

Pendant ce temps, nous avons aussi appris qu'un train neuf à étage, de huit voitures, soit 1 060 places, avait été mis en service sur la ligne reliant Binche à Louvain-la-Neuve, à l'arrêt en gare de Braine-le-Comte. Super, me direz-vous, tout comme les navetteurs qui ont enfin eu le plaisir d'avoir un train digne de ce nom, en confort et sécurité! Oui, sauf que ce train desservait la ligne à 5 h 56 du matin et se trouvait donc occupé jusqu'à Bruxelles par un maximum d'une cinquantaine de personnes, alors que deux heures plus tard il aurait été utilisé de manière optimale en période de pointe.

Colette Burgeon l'a d'ailleurs évoqué, tout comme Olivier Destrebecq.

La SNCB a de nouveau expliqué qu'elle n'était pas tombée sur la tête, que c'était le fruit d'une étude préalable sur les flux et que le train en question se trouvait bien rempli en arrivant à destination. Il a donc été mis en place pour servir aux navetteurs au départ de Bruxelles!

Madame la ministre, à la suite de tous les événements récents, catastrophe de Hal-Buizingen, accidents en gare de Mons, gares partiellement fermées ou non encore entièrement rénovées, comme celle de Braine-le-Comte, avec absence de tout abri contre le froid depuis deux hivers, sans salle d'attente malgré vos promesses d'installation d'un portacabine, mais en vain, les gens sont vraiment de bonne volonté de prendre le train, mais ils sont un peu considérés comme des animaux.

J'entends de plus en plus de ras-le-bol, j'essaie de rassurer, de dire que la ministre est de bonne volonté, mais j'ai parfois l'impression qu'à l'étage en-dessous, les trois sociétés ne se sont pas coupées en trois pour mieux vous servir, mais pour mieux vous desservir. C'est ce qui est choquant!

Vous excuserez ma hargne; elle n'est pas dirigée contre vous, car vous savez que je vous aime beaucoup, mais contre votre société.

09.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la SNCB a été confrontée à des incidents techniques qui ont entraîné la suppression de certains trains sur la relation Mons-Bruxelles. Le trafic normal a pu être rétabli en majeure partie dès le 28 février.

Le 11 mars dernier, le train ICF 1738 de Liège à Quiévrain, avec départ à Bruxelles-Central à 17 h 26, a circulé, pour cause d'avarie à la machine, avec une composition réduite à deux automotrices doubles et quatre voitures. Ce contretemps a en effet provoqué une suroccupation importante.

La SNCB met tout en œuvre pour faire circuler les trains dans la région de Mons dans leur composition maximale. Certaines actions prises afin d'améliorer la situation ont été expliquées lors d'une rencontre qui a eu lieu le 19 mars dernier entre les responsables du groupe SNCB et les navetteurs de la région de Mons.

Ces dernières années, la SNCB a veillé à équiper les trains circulant au départ de la région Hainaut-Centre avec un matériel plus moderne. C'est ainsi que les trains de pointe qui partent de Mons, Tournai ou Binche sont composés de voitures à double étage.

En outre, la relation Quévy-Mons-Bruxelles Aéroport National est desservie par du matériel à double étage ou des automotrices AM 96 modernes. Ce matériel devrait pouvoir répondre à la demande des voyageurs aux heures de pointe.

En ce qui concerne la circulation des trains qui influencent spécifiquement la régularité sur la ligne 96 Quiévrain- Mons-Bruxelles, les mesures suivantes ont été prises. Un suivi approfondi des trains sur la ligne 123 Grammont- Enghien est assuré par le personnel d'accompagnement des trains. Ces trains arrivent fréquemment en retard à Enghien. Un suivi spécial des trains P 7801, 7741 et du train IR 37010, axé sur le respect des horaires, est également assuré. Les horaires de huit trains ont été adaptés le 15 mars 2010 (IR 3707, P 7520, P 7862, IR 3105, P 7513, IR 3657, IC 1938, P 8741). Une nouvelle organisation a été mise en place pour la sortie des trains du (...) aviation à Mons depuis le 1^{er} mars 2010. La problématique des correspondances à Soignies, entre les trains de la relation Quiévrain- Liège et le train L Soignies-Mons est en cours d'étude.

Depuis le 15 mars 2010, sur la relation entre Binche et Louvain-la-Neuve, la SNCB a mis en service une rame de huit nouvelles voitures M6 à double étage, assurant la relation entre Binche et Louvain-la-Neuve Université via Bruxelles pendant les heures de pointe du matin et du soir. Il s'agit des trains suivants: le IRL 3905 de Binche 5 h 20 à Louvain-la-Neuve 7 h 18; le IRL 3916 de Binche 16 h 20 à Louvain-la-Neuve 18 h 18; le IRL 3929 de Louvain-la-Neuve 7 h 41 à Binche 9 h 40; le IRL 3940 de Louvain-la-Neuve 18 h 41 à Binche 20 h 40. Ce nouveau matériel procure une capacité et un confort supplémentaires aux navetteurs des lignes 96 entre Braine-le-Comte et Bruxelles et 161 entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve.

En ce qui concerne plus spécifiquement la deuxième relation entre Binche et Louvain-la-Neuve avec des voitures à double étage, ces trains seront effectivement tractés par des locomotives de type 26. Lorsque la SNCB disposera de locomotives plus récentes, elle procédera alors au remplacement des locomotives type 26.

Quoi qu'il en soit, il est difficilement envisageable de ne pas fournir du nouveau matériel aux voyageurs, simplement parce que les locomotives qui doivent tracter ces trains sont anciennes. Ainsi, la mise en service de deux rames de voitures à double étage a-t-elle pu résoudre les problèmes de suroccupation de quatre trains pendant les heures de pointe et n'est qu'un premier pas vers l'augmentation du confort sur la relation Binche-Louvain-la-Neuve.

En effet, des problèmes de suroccupation aigus sont présents en pointe sur la ligne 161, avec une particularité supplémentaire: la longueur limitée des quais, longueur qui ne sera pas modifiée avant la fin des travaux du RER. Entre Ottignies et Etterbeek, bien que les problèmes de suroccupation soient endémiques,

il n'était plus possible d'allonger les rames des IR-L Binche-Louvain-la-Neuve, étant donné que certaines voitures n'auraient jamais été à quai dans les points d'arrêt sur cette ligne.

La seule solution résidait dans la mise en service de voitures à deux niveaux.

Les voyageurs de la région de La Louvière et Braine-le-Comte contestent la mise en marche d'une rame à double étage pour le train 3905 qui arrive à Bruxelles à 6 h 30. La SNCB déclare que ce choix a pour but de résoudre la suroccupation du train 3929 du retour à partir de Louvain-la-Neuve.

Comme vous pouvez le constater:

- le train 3905: capacité avant M6, 358 places; occupation moyenne entre Etterbeek et Ottignies, 188 voyageurs; capacité avec huit M6, 1 060 places.
- Le train 3929: capacité avant M6, 616 places; occupation moyenne entre Etterbeek et Ottignies, 569 voyageurs; capacité avec huit M6, 1 060 places.
- Le train 3916: capacité avant M6, 896 places; occupation moyenne entre Etterbeek et Ottignies, 816 voyageurs; capacité avec huit M6, 1 060 places.
- Le train 3940: capacité avant M6, 358 places; occupation moyenne entre Etterbeek et Ottignies, 304 voyageurs; capacité avec huit M6, 1 060 places.

Le contrôle et l'entretien des voies et appareils des voies du réseau font l'objet de prescriptions techniques précises, qui détermineront les seuils d'intervention à prendre en considération pour garantir tant la sécurité de circulation qu'un niveau de confort pour les usagers. Ainsi, des contrôles de fixation sont-ils régulièrement effectués, afin de déterminer les tronçons où une intervention est nécessaire.

Des visites périodiques pédestres des installations sont également effectuées pour détecter à temps les détériorations éventuelles. L'ensemble du réseau d'Infrabel fait l'objet d'un processus continu de contrôle et d'inspection. Les opérations d'entretien ainsi que le renouvellement des composants (rails et traverses) sont décidés sur base de ces contrôles et inspections conformément aux prescriptions techniques en vigueur.

Outre la modernisation de la gare de Mons, dans la région de Mons-Borinage, le rehaussement des quais est prévu à Mons, Saint-Ghislain, Thieu, Havré, Soignies et Morlanwelz. Pour la période 2010-2018, le rehaussement des quais est prévu à Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Hennuyères et Marche-lez-Ecaussinnes. Signalons également la modernisation des points d'arrêt lorsque le projet pilote aura été évalué.

Les enquêtes concernant ces accidents sont toujours en cours. Aucune conclusion définitive ne peut donc être formulée pour le moment. Les accidents de novembre à Mons et de février à Buizingen font l'objet d'une enquête par le service d'enquête d'Infrabel, de l'Organisme d'enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et du parquet. Le déraillement du 9 mars fait l'objet d'une enquête d'Infrabel.

Les différents rapports d'enquêtes contiendront les mesures correctives que les entités concernées par ces accidents se devront de mettre en œuvre.

Infrabel est conscient de certains dysfonctionnements sur le site www.railtime.be. Tout est mis en œuvre pour améliorer la précision des informations sur ce site. Depuis son lancement en avril 2009, plusieurs améliorations ont déjà été apportées.

Les navetteurs peuvent également envoyer un sms au 2828 ou s'inscrire à *My Train Info* afin d'être informés par sms en cas de retard du train. Ils peuvent choisir à quel moment avant le départ du train ils veulent recevoir ce sms. La fiabilité des données dépend de l'information en temps réel d'Infrabel.

Il ne faut pas oublier que l'information est basée sur des enregistrements du passage des trains à des points fixes du réseau. Entre deux points de mesures, un train peut augmenter ou réduire son retard. Il revient au client d'en tenir compte.

En outre, la SNCB vient de lancer un site web mobile du nom de m.sncb.be.

09.05 Olivier Destrebecq (MR): Madame la ministre, je voudrais que les choses soient claires. Je ne remets absolument pas votre bonne foi en question, mais je suis réellement interpellé par les informations que vous venez de nous transmettre.

En effet, je note un décalage entre les réponses que vous nous donnez et la réalité sur le terrain. Madame la ministre, soit la SNCB vous raconte des carabistouilles, soit sincèrement, les éléments en leur possession ne collent vraiment pas à la réalité!

Vous évoquiez tout à l'heure les visites pédestres effectuées le long des voies, afin d'en examiner l'état et de procéder à un contrôle technique. En faisant partie de la commission spéciale "Sécurité du rail", j'ai spontanément reçu des voyageurs de la région du Centre des photos, notamment d'attaches de rails non fixées, etc. Je suis à votre entière disposition pour vous les donner.

Il y a indiscutablement un fossé entre les informations que vous obtenez et que vous nous transmettez et la réalité. Qu'il s'agisse de la technologie, de l'espace, d'après vos informations, on pourrait déduire en la matière, qu'aux yeux de la SNCB, l'état de ces voies est comparable au paradis. Il faut emprunter le train sur ces voies pour constater que la situation est bien plus grave que ce que l'on peut imaginer!

Le **président**: Monsieur Destrebecq, veuillez terminer, car le temps imparti dans le cadre de votre réplique est dépassé. Le sujet est, certes, intéressant et mériterait d'être, à nouveau, développé lors d'une réunion ultérieure.

09.06 Olivier Destrebecq (MR): En ce qui concerne l'augmentation du nombre de trains durant les heures de pointe, je suis d'accord avec vos informations pour les trains circulant autour de 5 heures mais pas ceux circulant soi-disant autour de 6 heures. Les informations ne me semblent pas correctes du tout!

09.07 Colette Burgeon (PS): Le fait d'avoir mis des voitures à double étage pour le train de 5 h 20 a fait sourire la population car peu de personnes prennent ce train. Vous nous avez répondu à cet égard et nous relayerons votre réponse.

Il faut faire un choix difficile entre le confort des voyageurs et le bien-être des conducteurs. Les locomotives utilisées pour tracter les voitures à double étage ne sont pas assez puissantes. Les conducteurs sont donc très mal lotis. Je crois que vous devez insister pour obtenir du nouveau matériel.

En son temps, je vous avais proposé de prendre ensemble le train pour faire le trajet Binche-Bruxelles. L'invitation est maintenue. Ainsi, vous verrez que par rapport à ce qu'on écrit, lorsqu'on prend le train, on a une toute autre impression.

Si nous distribuons cela aux navetteurs prenant le train, ils vont rire de vous et de nous car cela ne correspond pas à la réalité.

09.08 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vais un peu paraphraser mes collègues. Je ne vais pas répéter ce qui a été dit.

Achille van Acker disait que nous avons besoin de la monarchie comme de pain. Eh bien, nous, nous avons besoin de chemin de fer comme de pain! Nous vivons dans une région qui a toujours fonctionné avec le train.

On attend qu'il y ait à la fois des infrastructures de gares, de quais, de trains, de sécurité qui soient à l'avenant.

Vous êtes devant un public très favorable ayant envie de prendre le train. Franchement, j'aimerais bien, avec mes collègues de l'arrondissement de Soignies, vous mettre au défi – gentiment – de venir chez nous, même si vous venez avec des lunettes de soleil pour ne pas être reconnue! On pourrait ainsi vous présenter la situation de notre région. Si on le dit, ce n'est pas pour vous embêter mais c'est parce qu'on a envie que la SNCB soit à la hauteur de vos propres ambitions.

Le **président**: L'invitation est lancée, madame la ministre!

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

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Patrick De Groote** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Postpunten in de te sluiten Carrefours" (nr. 19987)

- mevrouw **Colette Burgeon** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de Postpunten in de Carrefourwinkels" (nr. 21136)

10 Questions jointes de

- **M. Patrick De Groote** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste dans les Carrefour qui seront fermés" (n° 19987)

- **Mme Colette Burgeon** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le devenir des Points Poste installés dans des magasins de la chaîne Carrefour" (n° 21136)

10.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal het kort houden.

Met de sluiting van een aantal Carrefour-vestigingen worden er ook een aantal Postpunten gesloten. Dat is natuurlijk een vervelende bijwerking.

Mevrouw de minister, daarover heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, over hoeveel Postpunten gaat het?

Ten tweede, wat zijn de contractuele bepalingen bij een staking van een vestiging waar een postpunt is ondergebracht aangaande de levering van de post?

Ten derde, wat zijn de contractuele bepalingen bij de sluiting van een postpunt? Komen er met de sluiting van die vestigingen geen leemtes in het aanbod van postpunten in het regionaal netwerk van postpunten?

Ten vierde, welke pijnpunten stelt u vast? Welke oplossingen brengt u als minister naar voor? Welke conclusies trekt u uit dit voorval?

10.02 **Colette Burgeon** (PS): Madame la ministre, la récente décision de la chaîne Carrefour de fermer 21 enseignes sur le territoire belge a fait l'effet d'une bombe dans notre paysage social déjà terriblement chahuté par la grave crise économique et financière que nous traversons depuis deux ans.

Un effet collatéral de cette décision est relatif à l'existence et au devenir de certains Points Poste qui avaient été installés dans certains magasins du groupe, comme c'est notamment le cas dans ma commune de Haine-Saint-Pierre. Y coexistent, jusqu'à présent, un Point Poste et un bureau de poste.

Quels sont les Points Poste qui connaissent une situation similaire à celle de l'implantation de Haine-Saint-Pierre? Quelles solutions La Poste envisage-t-elle en cas de fermeture définitive des magasins Carrefour? Enfin, dans le cas particulier du bureau de Haine-Saint-Pierre, La Poste compte-t-elle prolonger l'existence du bureau de poste jusqu'au moment où une solution durable sera trouvée?

10.03 Minister **Inge Vervotte**: Bij de aangekondigde sluiting van een aantal Carrefourwinkels zijn dertien Postpunten betrokken: Sint-Kruis in Brugge, Mechelen-Noord, Westerlo, Genk, Eupen, Kurne, Moeskroen, Ronse, Casteau, Haine-Saint-Pierre, Gent Groene Vallei, Jumet en in Antwerpen, Gitschotelei.

Voor deze Postpunten wordt onmiddellijk een alternatief gezocht. Zulks betekent dat de selectieprocedure voor kandidaat-uitbaters van Postpunten in de betrokken geografische zones wordt opgestart. Indien de continuïteit van de dienstverlening dit vereist kan men overgaan tot een versnelde vergunningsprocedure. De overeenkomst die De Post en de uitbater van het Postpunt ondertekenen voorziet in een aantal bepalingen in geval van staking van een van de ondertekende partijen. Het gaat om een informatieplicht. De partijen brengen elkaar onmiddellijk op de hoogte en hebben de verplichting om de activiteiten onmiddellijk te hernemen wanneer de staking is afgelopen.

Verder heeft De Post een scenario uitgewerkt dat de beschikbaarheid van af te halen pakjes en aangetekende zendingen moet garanderen. Vanaf de tweede dag van de staking zullen de niet-uitgereikte aangetekende zendingen en pakjes door De Post worden afgehaald en toegewezen aan een ander servicepunt in de buurt. De klanten worden hiervan op de hoogte gebracht via een nieuwe verwittigingskaart in hun bus. Ook de informatie op internet omtrent de opvolging van zendingen op basis van barcodes wordt aangepast.

De Post heeft scenario's klaar om snel in alternatieven te kunnen voorzien, precies om de continuïteit van de dienstverlening te garanderen. Sinds de uitbouw van het Postpuntennetwerk zijn er nu 686 Postpunten operationeel en werden er 73 Postpunten gesloten. Dit kan gebeuren om diverse redenen, bijvoorbeeld na stopzetting van een samenwerkingsverband zoals het was met de Fortiskantoren, of het niet respecteren door de partner van de contractueel vastgelegde exploitatievoorwaarde.

Voor 51 van deze Postpunten werd reeds een alternatief gevonden. In acht gevallen is de selectieprocedure nog lopende en zal op korte termijn een alternatief worden gevonden. In veertien gevallen wordt er geen vervangend Postpunt geopend. In deze gevallen werd geoordeeld dat een vervangend Postpunt niet nodig was omwille van het bestaan van alternatieven in de nabijheid of een te lage activiteitsgraad.

Het verkoopsnetwerk van de Post telt momenteel 1 396 servicepunten waarvan 710 postkantoren en 686 Postpunten. Dit is meer dan de 1 300, de minimumvereiste uit het huidige beheerscontract.

Uit de dagelijkse praktijk blijkt dat de Postpunten behoorlijk werk leveren, 87 % van de klanten zegt tevreden te zijn. Slechts 4 % van de klanten zegt ontevreden te zijn.

En ce qui concerne la question de Mme Burgeon au sujet de la situation à Haine-Saint-Pierre, je peux confirmer que La Poste continuera à offrir ses services via le bureau de poste de Haine-Saint-Pierre et qu'en parallèle, une prospection est en cours afin de remplacer le Point Poste amené à fermer suite à la décision de Carrefour.

10.04 Patrick De Groote (N-VA): Ik dank de minister voor het antwoord.

Het was een louter informatieve vraag. Ik ben verheugd dat De Post zich engageert om er voor te zorgen dat de dienstverlening optimaal blijft. Er zijn immers mensen die stellen dat ze hun postkantoor kwijt zijn. Als ze helemaal pech hebben is ook hun postpunt verdwenen. Het zijn vooral oudere mensen die daar problemen mee hebben.

Ik treed u bij als u zegt dat men over het algemeen tevreden is over de werking van de postpunten. Zo ervaar ik dat ook in mijn gemeente. Het postpunt maakt De Post meer bereikbaar dan ze ooit geweest is.

10.05 Colette Burgeon (PS): Pour moi, c'est finalement une bonne nouvelle puisqu'on était dans l'alternative par rapport à la fermeture, dans quelques mois – voire quelques années – de la poste, et du maintien du Point Poste à Carrefour. Pour le Carrefour, même s'il y a changement, on pourra trouver un nouveau Point Poste. Mais surtout, que la poste d'Haine-Saint-Pierre reste ouverte, je crois que c'est une bonne nouvelle.

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

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hervorming van de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 20006)

11 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réforme du service de médiation de la SNCB" (n° 20006)

11.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb een vraag over de hervorming van de ombudsdienst. Ik heb daar tijdens de bespreking van de wet van diverse bepalingen met uw collega Schouppe een debat over gehad. Ik heb toen ook een amendement ingediend dat helaas verworpen is. Ook in de plenaire vergadering is dat amendement roemloos ten onder gegaan hoewel het zeer goed opgesteld en inhoudelijk relevant was. Blijkbaar stond ik echter alleen in deze commissie.

Ondertussen is er een evolutie geweest in dit dossier. Staatssecretaris Schouppe argumenteerde in eerste instantie dat het amendement niet relevant was en zei dat er geen enkel probleem was. Hij zei dat er wel een probleem was omtrent een eventuele partijdigheid van de personeelsleden die daarom niet mee zouden kunnen overgaan met de ombudsdienst. Intussen heb ik via de radio gehoord dat de heer Schouppe verklaarde dat er wel een oplossing zou gevonden zijn.

In welke mate bent u daar als voogdijminister bij betrokken? Graag kreeg ik de data van de verschillende vergaderingen en overlegmomenten.

In welke mate is ook de NMBS betrokken bij de hervorming van de ombudsdienst? Wanneer die hervorming effectief zal plaatsvinden, vreest u dan niet dat er een probleem zal zijn voor de reizigers die eigenlijk niet weten waar zij met hun bemerkingen en klachten kunnen terecht?

11.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, zoals u weet is de hervorming van de ombudsdienst een bevoegdheid van collega Schouppe. Vermits het dossier moet worden voorgelegd aan de Ministerraad gaat er natuurlijk het gebruikelijke overleg tussen kabinetsmedewerkers aan vooraf. In deze vergaderingen bepleit ik uiteraard een sterke ombudsdienst. Dat is heel belangrijk voor mij. U weet dat klantgerichtheid voor mij centraal staat. Ik bepleit ook het behoud van de opgebouwde expertise.

Voor de andere vragen dien ik u door te verwijzen naar collega Schouppe. Ook na de reorganisatie van de ombudsdienst moeten de klanten de klantendienst van de NMBS kunnen contacteren en/of hun klachten en bemerkingen adresseren aan de ombudsdienst.

11.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb één zinsnede genoteerd, met name "het behoud van de opgebouwde expertise". Mij lijkt dat essentieel in uw antwoord. Ik hoop dat er in de KB's ter uitvoering rekening zal worden gehouden met deze zinsnede.

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

12 **Question de M. Jacques Otlet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare d'Ottignies" (n° 20013)**

12 **Vraag van de heer Jacques Otlet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Ottignies" (nr. 20013)**

12.01 **Jacques Otlet** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, par une motion unanime, le conseil communal d'Ottignies-Louvain-La-Neuve a récemment interpellé la SNCB sur l'extension des parkings prévus dans le cadre du RER et sur l'aménagement des espaces dévolus aux voyageurs.

Les quais principaux de la première gare de Wallonie ne sont toujours accessibles que par des escaliers; il n'y a ni ascenseur ni escalator. Je vous laisse imaginer les difficultés pour les personnes handicapées et pour les voyageurs avec bagages. J'ajoute qu'un des deux parkings n'est accessible que via une vieille passerelle d'une centaine de marches qu'il faut escalader avec valises et paquets.

Enfin, la nouvelle gare construite en 1998 fait vraiment piètre figure aux côtés des nouvelles gares d'Anvers et des Guillemins ainsi qu'au projet tout aussi grandiose annoncé pour la gare de Mons.

J'ai pourtant lu dans votre note de politique générale, je cite, que: "L'accessibilité des gares et trains à tous, les places de stationnement disponibles pour voitures et deux-roues et l'information doivent bénéficier de l'attention nécessaire". Vous y dites également qu'une accessibilité aisée pour tous est cruciale.

Je constate que les dirigeants de la SNCB n'aiment pas beaucoup la gare d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et qu'ils ont du mal à avaler qu'elle soit la première gare de Wallonie.

À ce titre, elle a un droit légitime à la reconnaissance de ses 20 000 navetteurs quotidiens qui sont, eux aussi, des citoyens à part entière. Ils ont les mêmes droits que les Liégeois, les Anversois ou les Montois et, pour paraphraser un de mes collègues, le cœur du Brabant wallon a aussi droit à une gare représentative de son rôle économique et social dans notre pays.

Madame la ministre, très clairement, quelles sont les intentions de la SNCB concernant les travaux indispensables pour cette gare tant en matière d'accès et de parkings, qu'en matière d'aménagement des quais et d'amélioration du confort des navetteurs?

La gare d'Ottignies fait-elle partie des heureux élus visés par la déclaration de politique générale, qui profiteront, dès 2010, d'ascenseurs, de rampes mobiles et de quais surélevés?

J'aurais souhaité obtenir un planning très précis des investissements envisagés ainsi que des montants qui y sont réservés pour les mois à venir.

12.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le bâtiment de la gare a été inauguré en 1998 et construit en fonction des besoins exprimés à l'époque. Les travaux principaux prévus dans le cadre du projet RER consistaient en une modification du tracé des voies, de l'aménagement des quais et des accès à ceux-ci. Une extension de capacité en matière de parking était également prévue sur le site dit "des Villas". En fonction de la croissance du nombre de voyageurs transitant dans la gare d'Ottignies, la direction "Stations" a l'intention d'élaborer, en collaboration avec la ville d'Ottignies, une étude *masterplan* de l'ensemble du site, afin de définir les besoins en matière d'intermodalité et d'accueil des voyageurs. Infrabel et la SRWT devront également être associés à cette étude.

Les projets d'aménagement de la gare d'Ottignies qui seront réalisés dans le cadre de la mise à quatre voies de la ligne 161, comportent trois éléments concernant l'accueil des voyageurs: le rehaussement des quais à 75 cm et leur nouvel équipement; la création de deux passerelles, l'une côté Namur donnant accès au parking des Villas et au bâtiment de la gare, équipée d'escalators et d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, l'autre du côté Bruxelles donnant accès au parking des Villas et équipée d'escaliers; et enfin, l'extension du parking à 900 places.

Infrabel et la SNCB Holding ne remettent pas en question l'extension prévue de la capacité du parking. Seule une adaptation du projet pourrait s'avérer nécessaire, sans changement du nombre de places prévues, en fonction des projets d'aménagement urbanistique qui sont à l'étude en ce moment à la ville d'Ottignies.

Le rehaussement des quais et la construction des passerelles sont programmés pour une exécution progressive à partir de 2012 en synchronisation avec les travaux de modification des tracés de voies en gare. Pour fin 2016, les quais de la ligne 161 Bruxelles-Ottignies mise à quatre voies seront terminés et équipés, avec accès aux nouvelles passerelles partiellement réalisées. Le reste des voies, des quais et des passerelles sera réalisé jusqu'à fin 2018.

Dans le but de ne pas devoir attendre la fin des travaux RER, une passerelle provisoire sera prochainement mise en service côté Bruxelles, afin de mieux répartir les flux de voyageurs entre les quais et de décharger les couloirs sous les voies, en particulier l'accès au quai numéro 2 de départ des trains vers Bruxelles.

Un budget de 39 millions est actuellement prévu pour l'ensemble des travaux de rehaussement et d'équipement des quais, des passerelles et des parkings. Ce budget est réparti sur la période de 2011-2012 à 2018 selon un découpage qui tiendra compte des travaux sur les voies et des décisions qui seront prises par rapport à l'impact des projets urbanistiques. En 2010, le budget couvre le coût de la passerelle provisoire de 300 000 euros.

12.03 Jacques Otlet (MR): Je vous remercie, madame la ministre. C'est un petit peu plus précis que ce que j'ai déjà entendu dans le chef de la SNCB. On sent bien que les choses commencent à bouger, que vous intervenez dans ce dossier et je vous en remercie.

Je trouve seulement dommage qu'il faille encore attendre jusque 2018 pour voir terminer des travaux qui, somme toute, ne sont pas énormes eu égard aux énormes travaux d'infrastructure du RER. Je vous rappellerais que ces travaux du RER ont occasionné d'énormes problèmes de circulation dans toute la ville. Mais la ville a assumé cela sans problème. Nous avons dit que nous participerions à la création de la mise à quatre voies et que nous en assumerions les difficultés. En échange, ne serait-il pas possible d'accélérer les travaux et de ne pas encore imposer d'attendre jusque 2018, avant d'avoir les escalators pour les voyageurs! Cela ne me semble pas quelque chose d'impossible et c'est cela que je voudrais vous demander.

Je conclurai en vous invitant volontiers à venir avec moi visiter la gare d'Ottignies et les parkings. Nous aurons l'occasion d'aller déjeuner dans la région et je vous montrerai exactement ce qu'il en est.

Le **président**: Je voudrais vous signaler, monsieur Otlet, que Mme Vervotte croule sous les invitations aujourd'hui! Elle aura besoin d'un agenda.

12.04 Jacques Otlet (MR): Attention, c'est la première de Wallonie!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de wetgeving betreffende de 4e gsm-licentie voor GSM-R" (nr. 20007)

- mevrouw **Cathy Plasman** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de GSM-R" (nr. 20197)

13 **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences de la législation relative à la 4ème licence gsm sur le réseau GSM-R" (n° 20007)

- Mme **Cathy Plasman** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le GSM-R" (n° 20197)

Le **président**: M. Geerts a retiré sa question n° 20007.

13.01 **Cathy Plasman** (sp.a): In een recent artikel van het European Railway Review wordt gesteld dat de nieuwe gsm technologie 3G en 4G problemen kan geven met het GSM-R veiligheidssysteem van onze spoorwegen.

Anderzijds heeft Infrabel volgens het verslag aan de Kamer van volksvertegenwoordigers voorgesteld door het BIPT op oktober 2009, een vordering tot nietigverklaring ingediend bij het hof van beroep te Brussel, tegen het besluit van de raad van het BIPT van 26 maart 2009 betreffende de invoering van UMTS in de frequentiebanden 880-915 MHz en 925-960 MHz.

Gezien de vraag tot nietigverklaring enerzijds en de stelling in het Europese artikel anderzijds, had ik graag het volgende vernomen met betrekking tot Infrabel: ten eerste, wat is de reden voor de vraag tot nietigverklaring en wanneer wordt er een uitspraak verwacht?

Ten tweede, in de toelichting die we gekregen hebben naar aanleiding van het recente treinongeluk, wordt er in slide 107 van de slideshow gesteld dat 9 % van de problemen te wijten zijn aan gsm-problemen. Gaat dat om problemen zoals interferentie ? Graag had ik daarover meer concrete informatie gekregen.

Ten derde, bestaat er effectief een risico voor het GSM-R systeem bij de veiling van de volgende 3G en 4G licenties en zal Infrabel deze ook aanvechten zoals de huidige 3G licentie? Stelt het testproject voor 4G dat telenet momenteel gebruikt een probleem?

Ten vierde, hebt u dat als voogdijminister al aangekaart bij uw collega bevoegd voor telecommunicatie, de heer Van Quickenborne?

13.02 Minister **Inge Vervotte**: Bij mijn weten heeft Infrabel naar aanleiding van dat wetsontwerp geen procedure gestart bij de Raad van State.

Op 15 juni 2007 heeft Infrabel bij het BIPT voorbehoud gemaakt naar aanleiding van het verschijnen van het KB van 28 maart 2007 betreffende de toekenning van vergunningen voor mobiele telecommunicatiesystemen van de derde generatie in de 900 MHz band.

Op 12 juni 2008 hebben de afgevaardigden van Infrabel op een vergadering met het BIPT opnieuw hun bezorgdheid geuit met betrekking tot het gelijktijdig voorkomen van de GSM-R en de UMTS in de 900 MHz band.

Op 26 maart 2009 heeft het BIPT aan de drie mobiele operatoren de vergunning verleend waardoor ze de UMTS technologie in de 900 MHz band mogen gebruiken.

Volgens Infrabel legt de beslissing van het BIPT van 26 maart 2009 betreffende de invoering van UMTS 3G in de frequentiebanden 880-915 MHz en 925-960 MHz onvoldoende marge op om te waarborgen dat in gelijk welke situatie het GSM-R signaal niet verstoord wordt.

Te meer daar diezelfde beslissing geen bijzondere technische voorschriften oplegt die de risico's op interferentie hadden kunnen beperken, zoals uiteengezet in voormeld verslag.

Vermits de beslissingen van het BIPT een risico kunnen inhouden voor het gebruik van de GSM-R, en dus bijgevolg voor het treinverkeer, heeft Infrabel besloten zich te wenden tot het hof van beroep van Brussel om de beslissing van het BIPT van 26 maart 2009 te laten vernietigen. De uitspraak wordt verwacht in april 2010.

De 9 % seinoverschrijdingen ten gevolge van externe storingen zijn in geen enkel geval te wijten aan storingen aan het systeem GSM-R, maar het gaat hier om afleiding van de bestuurder door de ontvangst van oproepen door een gsm of een GSM-R of door de aanwezigheid van personeel in de sporen.

Op basis van een beslissing van het BIPT die geen enkele extra maatregel inhoudt, is Infrabel van mening dat de 3G-UMTS de GSM-R in het gedrang kan brengen. Omdat ze geen enkel risico wil lopen op het vlak van de veiligheid, vecht Infrabel de beslissing van het instituut aan voor het hof van beroep.

Wat de 4G aangaat, lijkt het erop, volgens een artikel van de European Railway Review van januari 2010, dat de problematiek gelijkloopt met die van het UMTS. Infrabel waakt erover om de kwaliteit van het GSM-R-net op haar maximumniveau te handhaven.

Inzake uw vraag of het testproject van 4G bij telenet een probleem vormt, kan ik het volgende antwoorden. Tot nu toe heeft Infrabel geen informatie over die test. Er zal contact worden opgenomen.

Ik ga er tot slot van uit dat de regulator beschikt over voldoende expertise en bijgevolg het best geplaatst is om daarover een definitief standpunt in te nemen. Ik veronderstel dat het BIPT zich daarbij ook steunt op een regelmatige publieke consultatie die georganiseerd wordt voorafgaand aan de uitwerking van de tekst van dergelijke uitvoeringsbesluiten.

13.03 Cathy Plasman (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, enerzijds wordt er gezegd dat het een risico kan inhouden, maar anderzijds is de regering maar bezig met het vrijgeven van die licenties in functie van een voorrang aan inkomsten voor de begroting. Ik vind dat toch een ernstige zaak.

Als er een risico bestaat, moet er volgens mij toch eerst overleg plaatsvinden daaromtrent. Het BIPT gaat er blijkbaar vanuit dat er geen problemen zijn, terwijl Infrabel zegt dat er een risico is. Ik denk dat het toch ook een verantwoordelijkheid is van de regering, zowel van u als van de bevoegde minister voor Telecommunicatie, om daarover eens met iedereen rond de tafel te zitten en te bekijken hoe het nu echt zit.

De huidige nietigverklaring is gebaseerd op de onvoldoende marge, waarbij Base volledig naast het GSM-R-spectrum ligt. Daar zijn toch risico's aan verbonden. Ik hoop dus dat er wel gevolg aan wordt gegeven, zeker in het kader van de problemen die we nu kennen bij het spoor. Ik ben al blij dat die 9 % daarmee niets te maken heeft en dat er nog geen voorval geweest is met interferentie.

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

14 Vraag van mevrouw Cathy Plasman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Belgacom als elektriciteitsleverancier" (nr. 20010)

14 Question de Mme Cathy Plasman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Belgacom en tant qu'entreprise de fourniture d'électricité" (n° 20010)

14.01 Cathy Plasman (sp.a): Mevrouw de minister, onlangs stond in de pers dat Belgacom onderzoekt of ze ook leverancier van elektriciteit zou worden om haar inkomsten te diversifiëren, en hiervoor een alliantie met Lampiris overweegt. Klopt dat en is de regering hierbij als aandeelhouder betrokken? Is het een strategische keuze om de groene stroom te ondersteunen? Zo ja, zullen er nog andere allianties worden gevormd?

De verschillende regeringen werken op het vlak van innovatie aan de uitbouw van een slim elektriciteitsnet en slimme meters. Er opent zich een nieuwe markt met het gebruik van bijvoorbeeld Powerline of internetsystemen. Wellicht is Belgacom daarin geïnteresseerd. Stuur de regering die keuze strategisch of is het veeleer de keuze van Belgacom zelf?

14.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, Belgacom verkent alle pistes om haar opbrengsten te diversifiëren en is continu op zoek naar innovatie van haar diensten. In die context heeft de energiesector

haar interesse gewekt.

In 2008 hebben er inderdaad contacten met Lampiris plaatsgevonden met als doel de mogelijkheid na te gaan om groene energieproducten in haar verkooppunten door te verkopen en in het kapitaal van die onderneming te stappen. Na een gedetailleerde analyse werd het project stopgezet. Het dossier werd dus niet aan de raad van bestuur voorgelegd. Bijgevolg werd de regering hierover niet geïnformeerd via haar commissaris in dat orgaan.

In november 2009 waren er opnieuw contacten met Lampiris in het kader van een onderzoek naar de opportuniteit voor Belgacom om haar marketingactiviteiten en capaciteiten te gebruiken om zich te diversifiëren en haar imago te verbeteren door de activiteiten van een partner in een aangrenzende markt, in dit geval een leverancier van groene energie, te ondersteunen. Dat noemt Belgacom het business accelerator concept.

Er is geen enkel verband met de opportuniteiten die in 2008 werden verkend. Momenteel overweegt Belgacom ook niet om zich als doorverkoper van energiediensten te profileren. Een instap in het kapitaal van Lampiris is ook niet langer aan de orde.

Groene energie past uiteraard in het beleid van Belgacom en haar verbintenissen inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen, waarmee ze de overgang naar minder energieafhankelijke maatschappijen wil aanmoedigen.

Bovendien staat de energiesector voor grote uitdagingen zoals de evolutie naar slimme energienetwerken, die in staat zijn om de productie van energie voor de eindgebruikers, bijvoorbeeld afkomstig van zonnepanelen, te integreren, nieuwe energiebehoeftes zoals die van elektrische voertuigen, of slimme meters, die consumenten meer bewust maken van hun energieverbruik en hen in staat stellen om het energieverbruik te optimaliseren.

ICT-technologieën zullen een belangrijke facilitator zijn voor veel van de toekomstige ontwikkelingen. Belgacom zou als een van de toonaangevende ICT-spelers in België inderdaad een rol van partnerfacilitator kunnen spelen, bijvoorbeeld voor het overbrengen van data via vaste of mobiele netwerken, voor het opslaan van data, voor diensten met toegevoegde waarde zoals microbetalingen enzovoort.

Er is echter nog geen beslissing genomen in verband met een partnerschap in het energiedomein. Het businessacceleratorconcept is een open concept, dat toegankelijk is voor alle industriële partners waarmee Belgacom win-winsamenwerkingen tot stand zou kunnen brengen die ook voor de eindgebruikers gunstig zijn. Het is dus niet beperkt tot de energiesector. Het is binnen de sector ook niet beperkt tot Lampiris. Samenwerking met andere potentiële partners kan worden onderzocht.

Andere aangrenzende markten die worden onderzocht in de optiek van innovatie en businessaccelerators, zijn beveiliging, mobiele toepassingen, eindapparaten enzovoort. Belgacom onderzoekt diverse mogelijkheden voor partnerschappen en spreekt uiteraard met potentiële partners, maar om vertrouwelijkheidsredenen mag die informatie niet openbaar worden gemaakt.

14.03 Cathy Plasman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord. Ik dacht dat Belgacom interesse had op het vlak van innovatie, slimme meters en slimme netten. Ik wil er graag op wijzen dat die activiteiten momenteel worden voorbereid met de Gewesten en de distributienetbeheerders. Het zou misschien toch interessant zijn dat de federale regering zich daarbij zou aansluiten, aangezien Belgacom daarin interesse heeft. Het lijkt mij interessanter dat er samenwerking is en dat wij op dat terrein Belgacom niet als concurrent krijgen. Ik meen dat synergie beter is. Er gaat een nieuwe markt open. Het is een markt waar veel geld mee gemoeid is. Het zou zeer jammer zijn dat de ontwikkelingen in de regio's een federaal overheidsbedrijf als concurrent zouden krijgen. Er moet worden gekeken waar er synergie kan zijn. Ik meen dat synergie hier zeker mogelijk is.

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

Le **président**: La question n° 20123 de Mme Somers est transformée en question écrite, ainsi que les questions n° 20503 de M. Milcamps et n° 20663 de M. Geerts.

15 Questions jointes de

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fourniture de nouvelles locomotives pour la SNCB" (n° 20266)
- M. Guy Milcamps à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la livraison retardée de locomotives Siemens à la SNCB" (n° 20503)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la commande des locomotives de type T18" (n° 20663)

15 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de levering van nieuwe locomotieven aan de NMBS" (nr. 20266)
- de heer Guy Milcamps aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertraging bij de levering van Siemens locomotieven aan de NMBS" (nr. 20503)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestelling van de locomotieven type T18" (nr. 20663)

15.01 **François Bellot** (MR): Madame la ministre, la SNCB a acquis du matériel roulant pour un montant impressionnant dépassant 1,5 milliard d'euros. Dans ces commandes figure notamment la fourniture de 60 locomotives électriques Siemens, commandées en décembre 2006.

Les machines de type Euro sprinter faisant partie de la première fourniture devaient être livrées entre le 1^{er} janvier 2009 et juin 2010. Les premières locomotives ont été fournies à la SNCB voici quelques mois.

Manifestement, alors que des locomotives de ce type, alimentées par du courant alternatif, circulent depuis de nombreuses années sur le réseau allemand, la SNCB éprouve les pires difficultés à les faire circuler de manière fiable sur le réseau intérieur belge alimenté en courant continu. Je le dis tout de suite, ce n'est pas sous la responsabilité de la SNCB que ces problèmes surviennent.

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer:

1. Quel est le nombre de locomotives de type Euro sprinter fournies par Siemens à la SNCB et quand l'ont-elles été?
2. Combien de locomotives circulent-elles réellement sur le réseau?
3. Pour quelles raisons, techniques ou autres, l'ensemble des locomotives ne circulent-elles pas sur le réseau belge?
4. Quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre pour contraindre Siemens à honorer ses obligations afin que les locomotives soient rapidement utilisées sur le réseau?
5. Est-il exact qu'une quinzaine de locomotives soient entreposées à Kinkempois et même taguées, les autres étant dans des dépôts belges?
6. Quand ces machines seront-elles au point car la SNCB a un besoin criant de matériel neuf opérationnel et fiable?

15.02 **Inge Vervotte**, ministre: Cher collègue, en décembre 2006, la SNCB a commandé auprès de la firme Siemens 60 locomotives électriques de type 18 et ce, dans le cadre des procédures légales prévues en matière de marché public. Le 31 décembre 2008, l'option de 60 locomotives supplémentaires a été levée.

Le marché prévoit:

1. Le respect des spécifications techniques du cahier des charges, lequel a bien évidemment été rédigé en fonction des contraintes techniques du réseau SNCB sur lequel ces locomotives sont amenées à circuler.
2. La prise en charge par le constructeur de l'homologation des locomotives avant livraison; ceci est très important!
3. La livraison de la première locomotive en août 2009. Les livraisons de la première série de 60 locomotives devaient être effectuées en août 2009 et juin 2010. Celles de la deuxième série de 60 à partir d'août 2010 jusqu'à juin 2012.

Actuellement, ces locomotives sont en phase d'homologation sous la responsabilité du constructeur, comme le prévoit le cahier des charges. Des problèmes techniques pour la circulation sur le réseau belge, sous la responsabilité du constructeur, sont apparus. Le SSICF a dès lors refusé l'homologation du projet en l'état.

Entre-temps, une nouvelle solution technique est en examen au SSICF. Les pénalités de retard prévues dans le contrat sont en application, à l'exception des locomotives utilisées par Siemens pour les essais

d'homologation et/ou pour la formation du personnel SNCB. Aucune locomotive n'est entreposée dans un atelier SNCB. Siemens poursuit la fabrication des locomotives en parallèle avec les démarches relatives au processus d'homologation qui est de sa responsabilité. Les premières locomotives s'y trouvent depuis août 2009. Ce nombre est passé à une quarantaine de locomotives. La mise en service commerciale des locomotives type 18 peut être attendue dans la seconde moitié de 2011.

15.03 François Bellot (MR): Il faut donc attendre un an et demi pour que les machines soient opérationnelles, pour être homologuées? Entre-temps, Siemens sera soumis à des amendes de retard de livraison?

15.04 Inge Vervotte, ministre: Oui, normalement, c'est prévu dans le contrat. Nous essayons de trouver des solutions car nous sommes dépendants des constructeurs, comme vous le savez. Nous essayons de les convaincre d'appliquer le contrat comme il a été conclu car, pour nous, il est très important d'avoir le matériel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20330)**

- **M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20365)**

- **Mme Catherine Fonck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 20366)**

16 Samengevoegde vragen van

- **de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20330)**

- **de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20365)**

- **mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein te Bergen" (nr. 20366)**

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je reviens sur le déraillement du train du mardi 9 mars dernier vers 5 h 30 en gare de Mons. Cet accident n'a heureusement causé aucun dommage corporel. Selon Infrabel, il n'y avait pas de voyageurs dans le train. L'incident a néanmoins provoqué de grosses perturbations au niveau du trafic, notamment sur les lignes 97 et 96, ainsi que sur la dorsale wallonne.

Dans le respect des enquêtes en cours, madame la ministre, pouvez-vous néanmoins nous communiquer, au-delà de ce vous avez déjà pu dire en séance plénière, les causes de cet incident sans gravité, mais qui au-delà des perturbations à nouveau causées aux voyageurs est susceptible de renforcer un sentiment d'insécurité sur le rail belge? Néanmoins, je ne veux absolument pas dramatiser la situation

Il est à noter également que les voyageurs ont été assez mécontents de la communication de la SNCB et d'Infrabel.

16.02 Olivier Destrebecq (MR): Un train a déraillé le mardi 9 mars vers 5 h 30 en gare de Mons. Personne n'a été blessé et aucun voyageur ne se trouvait dans ce train selon les informations diffusées pas Infrabel.

À la suite de ce déraillement, un expert en accidents du groupe SNCB a été dépêché sur place afin de déterminer les causes de l'incident. Cet incident s'est produit à proximité du lieu où un train avait déraillé en novembre dernier, à l'entrée côté sud de la gare de Mons mais pas exactement au même endroit selon la SNCB. Ce déraillement avait fait une victime.

Ce jour-là, Infrabel précise que le train est sorti de la voie sans se renverser et a pu être remis sur les rails. L'incident a provoqué des perturbations du trafic, notamment sur les lignes 97 (Mons - Saint-Ghislain) et 96 (Quévy -Bruxelles). Infrabel avait d'ailleurs prévu des retards sur la dorsale wallonne, ce qu'on a pu évidemment constater *a posteriori*.

Une équipe d'Infrabel était d'ailleurs sur place à ce moment-là. L'incident a engendré de nombreuses perturbations sur le rail durant les jours suivants. La ligne 96 a été fermée à la circulation entre Mons et Quévy tandis qu'une voie a pu être dégagée dès 8 h 30 entre Mons et Saint-Ghislain.

Les trains circulaient le mardi matin entre Mons et Bruxelles et sur la dorsale wallonne, mais les retards pouvaient atteindre 30 minutes suite à cet incident. Il ne s'agit pas d'une exception.

Madame la ministre, depuis de nombreux mois, la situation devient invivable pour les navetteurs. Outre les problèmes de retards et de manque de place, ces derniers mois ont malheureusement mis en lumière de nombreuses failles au niveau de la sécurité et de l'information. Pouvez-vous m'éclairer sur l'état d'avancement des discussions sur la sécurité du rail qui ont dû être entamées avec la direction de la SNCB et celle d'Infrabel?

16.03 Inge Vervotte, ministre: Pour l'instant, il est impossible de donner des informations sur les causes du déraillement du 9 mars à Mons. L'enquête est en cours. L'accident du 9 mars a eu lieu avec un train au départ dans la zone des aiguillages. L'accident du 19 novembre 2009 a eu lieu avec un train à destination de Mons, avant la zone des aiguillages d'entrée.

Même si les deux localisations se situent à une distance réduite, il ne s'agit pas du même endroit. L'enquête doit déterminer s'il y a un lien entre ces deux accidents. Ce sont les seuls accidents qui se sont passés à Mons ces cinq dernières années. Étant donné la densité du trafic ferroviaire, il n'y a pas plus d'accidents sur cette ligne que sur les autres lignes du réseau.

La maintenance de l'infrastructure ferroviaire est réalisée suivant une périodicité bien déterminée par Infrabel. Le nombre d'accidents causés par une défaillance de l'infrastructure est très limité. La maintenance et la réparation du matériel roulant sont effectuées par les ateliers de la SNCB.

La semaine passée, lors d'une conférence de presse, j'ai présenté avec le CEO du groupe SNCB et les dirigeants des syndicats reconnus, le texte "Efforts du groupe SNCB en matière de sécurité" et les plans pour un équipement accéléré du système de sécurité TBL1+ par Infrabel et par la SNCB. Ce texte, qui est le fruit de plusieurs discussions avec le CEO et les organisations reconnues, traite d'une vision commune concernant un ensemble d'aspects liés à la sécurité ferroviaire.

Pour chaque aspect, des recommandations sont formulées pour la concertation sociale. Il appartient dès lors aux structures approuvées du groupe SNCB pour le dialogue social d'assurer le suivi de ces recommandations, comme cela a déjà été dit en commission ce lundi.

16.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse, qui apporte peu d'informations, mais je m'en doutais. Je suppose qu'on devrait bientôt recevoir le rapport sur le premier accident auquel vous faites référence. On approche des dates qui avaient été évoquées.

Je voudrais insister à nouveau sur le fait que ces accidents font peser une pression énorme sur le réseau, qui est visiblement surchargé. Le moindre problème crée des perturbations au niveau du réseau qui sont très mal vécues par les travailleurs et les usagers.

Certains actionnent visiblement des leviers très efficaces pour apporter des améliorations, des compensations sur le réseau. On a vu ce qu'il en est advenu quelques jours après ce deuxième petit incident. J'y reviendrai peut-être ultérieurement pour connaître les tenants et les aboutissants des décisions qui ont été prises à ce niveau.

16.05 Olivier Destrebecq (MR): Madame la ministre, pour un endroit quasiment identique, les causes seraient différentes! Il serait intéressant d'obtenir les informations dès que vous en disposerez. Je suppose, par ailleurs, que le travail presté en commission Sécurité du rail apportera la clarté au sujet des investissements à consentir et aux mises en place nécessaires. De même, nous encourageons la non-utilisation de l'automobile au profit des transports en commun, pour autant que nous n'ayons pas à nous réunir régulièrement à cause de problèmes de sécurité, de confort, etc. Nous en avons suffisamment parlé cet après-midi.

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

17 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une meilleure prise en compte des avis des clients de la SNCB" (n° 20275)

17 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de mening van de klanten van de NMBS waarmee meer rekening moet worden gehouden" (nr. 20275)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, ma question date du 2 mars, il y a 29 jours déjà. Je vais quand même la synthétiser dans le sens où, pour toutes les problématiques que j'ai évoquées dans les trois questions que j'ai déjà posées tout à l'heure, on a un peu l'impression que pour l'instant - suite au raz-de-marée de problèmes qu'elle a subi pour la ponctualité, l'accès aux gares, la surcapacité, etc. - la SNCB a neutralisé actuellement toute possibilité d'influer sur ses décisions de la part de ceux qui sont concernés au premier chef par son fonctionnement amélioré, à savoir les clients.

J'aimerais savoir comment la SNCB compte réintégrer de manière objective, et non amoindrie, les analyses faites par les différentes associations de navetteurs. Je sais que vous les avez rencontrées, notamment au sein de la commission *ad hoc* Buizingen-Hal. Mais je pense qu'il faut le refaire de manière très structurée parce que, finalement, vos meilleurs alliés, ce sont les clients de la SNCB. J'entends bien qu'on les prenne davantage en compte.

17.02 Inge Vervotte, ministre: La SNCB entretient, sur une base régulière et en bonne intelligence, des contacts avec les différentes parties prenantes qui représentent les voyageurs. La SNCB évalue les besoins de ses clients par le biais d'études de marché et de contacts avec les parties intéressées. Compte tenu des dispositions du contrat de gestion, des moyens financiers et des objectifs économiques, la SNCB met tout en œuvre pour répondre aux préoccupations des usagers.

Lors de la réception du courrier d'un usager ou d'une association de voyageurs, relatif à l'infrastructure des bâtiments de gare, des parkings-voitures, des équipements deux-roues ou de l'environnement des gares, la SNCB Holding analyse la pertinence du problème rencontré ou des solutions présentées. Elle analyse également si les propositions ont un intérêt général ou particulier. La priorité est donnée aux propositions d'intérêt général. Au final, la faisabilité des propositions est analysée d'un point de vue technique, financier et humain. Si celles-ci sont réalisables rapidement ou à peu de frais, elles seront mises en œuvre. S'il s'agit de mesures à plus long terme, il en est tenu compte lors des études de planning de réalisation.

Quant à Infrabel, elle organise, depuis septembre 2009, des tables rondes avec des associations de voyageurs, tous les deux mois. Les sujets abordés sont, entre autres, la ponctualité, la sécurité, l'information aux voyageurs, etc. Ainsi, Infrabel démontre sa volonté d'être constamment à l'écoute des associations de voyageurs.

J'ai effectivement mentionné à plusieurs reprises dans cette commission, que pour moi, un dialogue entre le groupe SNCB et les représentants des usagers – en premier lieu, le Comité consultatif des usagers – est essentiel.

Elles sont moins fréquentes à la SNCB. Dès lors, elles sont considérées comme moins efficaces. À cet effet, j'ai promis d'insister sur la nécessaire intensification de ces consultations, comme je viens de vous le dire.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): La réponse de Mme la ministre me fait dire qu'elle est l'alliée des clients, au risque de s'opposer parfois aux trois sociétés qui composent le groupe.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une refonte des modes de fonctionnement de la SNCB" (n° 20276)

18 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de herziening van de werkwijzen van de NMBS" (nr. 20276)

18.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame le ministre, cette question date aussi du 2 mars. À la lumière du drame de Hal-Buizingen, nous avons pu constater combien la gestion tricéphale

de la SNCB fonctionnait "parfaitement" pour ce qui était de répondre aux interrogations des représentants de la Nation comme des citoyens, lors des auditions à la Chambre notamment. Pas une fausse note, pas un hiatus entre ces trois représentants venus nous présenter de manière technique mais – hélas – un peu trop déshumanisée et les raisons de l'accident et l'état de la sécurité du réseau.

Madame le ministre, si nous ne pouvons qu'admirer le professionnalisme avec lequel les présidents des différentes entités de la SNCB ont su communiquer, force est de se demander – ce que tout le monde fait, je pense –, comment les décisions sont prises, quelle organisation interne préside aux états des lieux préalables, au relais des informations comme des prises de décision de manière ascendante et descendante entre les différents acteurs des différentes sociétés de la SNCB.

En effet, il apparaît peu à peu que cette grande entreprise qu'est la SNCB fonctionne comme une machine quelque peu poussive et grippée, et partant un peu autiste. Madame le ministre, comment comptez-vous réorganiser le fonctionnement de ces trois sociétés, que ce soit individuellement ou dans leur manière d'interagir pour qu'elles soient plus en prise avec le réel et à même d'anticiper les changements nécessaires à un meilleur fonctionnement comme à un meilleur service de ceux qui empruntent ces lignes. Je ne demanderai même pas s'il ne faudrait pas fusionner à nouveau ces trois sociétés. Cela fera l'objet d'une autre question.

18.02 Inge Vervotte, ministre: La structure actuelle du groupe SNCB a été mise en place en 2005 à la suite des dispositions de la réglementation européenne. Avant la scission du groupe, des directions différentes existaient déjà pour le réseau et pour le matériel roulant. Il va de soi que cela impliquait une concertation interne. En principe, il est possible que ce processus soit plus délicat lorsqu'il doit être mené par deux entités juridiques différentes mais je n'ai vu ni dans les notes ni dans les rapports une indication de retard dans l'équipement de systèmes de sécurité qui aurait pu être attribuée à une société par l'autre.

D'ailleurs, le rapport Berger a identifié plusieurs dysfonctionnements dans le groupe. Les problèmes les plus marquants concernent la politique des ressources humaines, la communication externe, la gestion des gares; il n'y a aucune allusion à des conséquences en termes de sécurité. La structure du groupe n'a donc rien à voir avec l'accident dramatique de Buizingen.

La concertation est importante mais je ne peux pas prétendre que la structure a une influence sur le degré de sécurité. Je vais vous livrer une opinion personnelle à présent: à partir du moment où la tâche principale d'Infrabel a été de garantir un réseau sûr, on peut constater une augmentation de la sécurité et du sentiment de sécurité. La concertation reste importante mais s'il y a des dysfonctionnements à trouver dans le groupe, c'est surtout dans le management des ressources humaines. Cela a aussi des implications sur la sécurité. C'est pour cela que dans le texte-vision "Sécurité", ce domaine du développement des ressources humaines a été traité comme une priorité. C'est le seul lien que je peux établir pour ma part entre la structure du groupe SNCB et la sécurité.

18.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre.

Je ne pense pas avoir mis en évidence un rapport entre l'accident et l'existence de trois sociétés au lieu d'une seule. Néanmoins, quand j'ai posé une question relative au commencement des travaux dans une gare que je connais bien, il m'a été répondu: "Pour le bâtiment et la voie 1, c'est une société; pour les autres quais, c'est l'autre qui s'en chargera". De telles réponses sont aberrantes. Tous les quais devraient dépendre de la même société.

Si l'on maintient les trois sociétés, elles devraient mieux se coordonner. Toujours est-il que je n'établissais pas de rapport avec la question de la sécurité. Votre réponse me convainc en partie, mais il faudrait aller plus loin en termes de coordination dans d'autres domaines.

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

19 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gsm-bereik op de trein" (nr. 20345)

19 Question de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la couverture gsm dans les trains" (n° 20345)

19.01 Patrick De Groot (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de informaticadienst van de NMBS Holding stelde dat de operatoren het gsm-bereik kunnen verzekeren langs ongeveer 87 % van de spoorlijnen met een aanvaardbaar signaal. In werkelijkheid is het zo dat de reizigers wel degelijk te maken hebben met verbindingen die eigenlijk om de haverklap uitvallen.

Mijn vragen sluiten aan bij een vraag die blijkbaar werd omgezet in een schriftelijke vraag.

Ten eerste, op welke lijnen of delen van lijnen is het gsm-bereik ondermaats. Ten tweede, op welke lijnen of delen van lijnen is het gsm-bereik optimaal? Ten derde, hoeveel zendmasten zijn er in werkelijkheid te kort voor een optimaal bereik op het hele net?

19.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, eerst wil ik toch even herhalen wat ook werd geantwoord op de vraag van mevrouw Staelraeve waarnaar u verwijst.

19.03 Patrick De Groot (N-VA): (...) (*Het geluid van een gsm weerklinkt*)

19.04 Minister Inge Vervotte: Wij zullen u dit antwoord laten bezorgen.

De dienst ICTRA van de NMBS Holding is enkel verantwoordelijk voor de ontplooiing van het GSM-R netwerk. De gsm-operatoren zijn zelf verantwoordelijk voor de uitbouw van hun gsm-netwerk. ICTRA treedt enkel op als tussenpersoon voor de behandeling van de vragen van de operatoren voor de installatie van de zendmasten op de eigendommen van de NMBS-Groep.

ICTRA heeft geen toegang tot informatie over de strategie van de gsm-operatoren voor de uitbouw van hun netwerk en de technische aspecten die hiermee verband houden. Ik kan dan ook geen antwoord geven op uw vraag naar het tekort aan zendmasten.

De metingen die werden uitgevoerd met betrekking tot de ontvangen signaalsterkte, alsook de kwaliteit van het ontvangen signaal, gebeurden vooral voor de operationele behoeften van het personeel dat langs de sporen werkt. Hieruit kunnen wel extrapolaties worden gemaakt, maar er moet ook rekening mee worden gehouden dat de trein steeds in beweging is.

Het is bijgevolg onmogelijk om u een lijst te bezorgen van de lijnen waar het gsm-bereik slecht of precies zeer goed is. Ik zal u wel het antwoord aan mevrouw Staelraeve overmaken. Dat lijkt mij veel om voor te lezen.

19.05 Patrick De Groot (N-VA): (...) (*geen micro*)

19.06 Minister Inge Vervotte: Wij zullen het op mail zetten.

19.07 Patrick De Groot (N-VA): (...) (*geen micro*)

Ik heb in een hoorzitting in de commissie opgevangen van de heer Descheemaeker dat de operatoren afzien van dergelijke projecten omdat deze niet winstgevend genoeg zouden zijn. Het gaat dan over internet in economy class, waarmee men nooit een begrotingsevenwicht zou kunnen bereiken wegens niet winstgevend genoeg. Wij stellen echter vast dat dit bijvoorbeeld wel kan in Nederland. Het gaat dan wel over internet.

Ik dank u alvast voor het antwoord dat zal volgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van de heer Patrick De Groot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de oprichting van een spoorvakbond van treinbestuurders" (nr. 20523)

20 Question de M. Patrick De Groot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la création d'un syndicat des chemins de fer pour les conducteurs de train" (n° 20523)

20.01 Patrick De Groot (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vorige vraag heb ik ingetrokken omdat er al uitgebreid op geantwoord is. Het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders, het

ASTB, werd een maand na de treinramp in Pécrot opgericht. Het is niet erkend als vakbond omdat het enkel de bestuurders en niet het volledige personeel vertegenwoordigt. Er loopt een rechtszaak om alsnog een erkenning af te dwingen. Een beslissing wordt verwacht vóór 18 maart. Dat is ondertussen gebeurd. Er werd een arrest geveld waarin de NMBS wordt verplicht het Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders te aanvaarden als een aangenomen vakbond en hen uiteraard de nodige werkingsmiddelen toe te kennen. Graag had ik uw mening daarover gekend.

Ten eerste, hoe oordeelt u over het feit dat een vakbond niet kan worden erkend omdat hij slechts een bepaalde groep binnen een bedrijf vertegenwoordigt?

Ten tweede, wat is de achterliggende argumentatie om geen vakbonden volgens een bepaalde jobinhoud te erkennen?

Ten derde, wenst u wetgevende initiatieven te nemen om vakbonden die een bepaalde groep personen met een zelfde jobinhoud in een bedrijf vertegenwoordigen, te erkennen?

20.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, de vraag of het feit dat de NMBS-Holding het ASTB niet aanneemt indruist tegen het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens lag voor bij het hof van beroep te Brussel. Recent vernam ik dat het hof dat in haar arrest van 25 maart 2010 heeft bevestigd. De NMBS-Holding heeft sinds 2001 de vraag van het ASTB als aangenomen organisatie geweigerd op basis van het statuut van het personeel van de NMBS en zijn uitvoeringsreglementen, opgesteld in uitvoering van de wet van 26 juli 1926.

Het statuut bepaalt dat een syndicale organisatie wordt aangenomen als zij in haar vereniging personeelsleden van alle categorieën toelaat en verenigt en de belangen verdedigt van alle categorieën van het personeel in de NMBS-Groep.

Uiteraard zal de uitspraak van het hof van beroep worden gerespecteerd. Een coherent en efficiënt sociaal overleg wordt sterk bemoeilijkt indien iedere beroepscategorie met een eigen vakvereniging het sociaal overleg wil voeren. Binnen de NMBS-Groep zijn er immers tientallen beroepscategorieën actief, zoals het treinpersoneel, het administratief personeel, het boekhoudpersoneel, het tekenpersoneel, het personeel van de veiligheidsdienst, het personeel van de informatica en het technisch personeel. Ik heb nog een hele lijst gekregen, maar ik zal het u besparen.

Het opsplitsen van de sociale dialoog in verschillende personeelscategorieën behoort niet tot de traditie van het Belgisch sociaal overleg op het vlak van de ondernemingen, sectoraal, intersectoraal en op het interprofessioneel vlak. Het betrokken arrest heeft betrekking op de individuele toestand van het ASTB binnen de NMBS-Groep.

Ik kan mij vandaag niet uitspreken over de eventuele aanpassingen of noodzaak van wetgevende initiatieven, maar er is altijd heel veel discussie over wat overleg is, wat onderhandelen, wat luisteren enzovoort.

Naar aanleiding van het treinongeval heb ik opnieuw gezegd – u zult dat ook in mijn tekst over de veiligheid gemerkt hebben – dat ik het heel belangrijk vind dat er goed wordt geluisterd naar wat er leeft bij het personeel. We weten dat de situatie van de sociale dialoog binnen de NMBS-groep specifiek is. Ik kan verwijzen naar mijn persoonlijke historiek: bij Sabena heb ik ook zoiets gekend. Daar bestond er zoiets als de pilotenvakbond. Wij hebben altijd getracht om vanuit de traditionele syndicale organisaties goed samen te werken met organisaties waarvan ik zeg dat iedereen in dit land het recht heeft om zich te verenigen. Als piloten vinden dat ze zich moeten verenigen, dan moeten ze dat doen. Als treinbestuurders vinden dat ze zich moeten verenigen, dan moeten ze dat doen. Als er echter spelregels zijn van het sociaal overleg, wordt daar wel een aantal zaken aan gekoppeld.

Ik blijf erbij: ik vind het heel belangrijk dat er voldoende wordt geluisterd naar het personeel, wat niet betekent dat ook een vakbond die niet alle categorieën van het personeel vertegenwoordigt of in haar rangen telt, akkoorden zou kunnen ondertekenen. Dat is van een andere orde. Dat is het belangrijkste: wat verstaat men onder sociale dialoog en sociaal overleg? Mijn bekommernis is daar altijd geweest dat sociaal overleg bepaalde spelregels kent die moeten gerespecteerd worden. Ik wil wel dat iedere categorie van het personeel vertegenwoordigd is en wordt beluisterd, want dat is belangrijk voor het goed functioneren van een onderneming in zijn geheel.

Wij zullen de uitspraak van het hof van beroep ten gronde bestuderen en zien wat we moeten doen om in regel te zijn.

20.03 Patrick De Groot (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Donderdag heeft het hof van beroep inderdaad een arrest gevelde dat stelt dat er geen voorwaarden op te leggen vallen om alle personeelsgroepen te vertegenwoordigen binnen de NMBS. U stelt het zelf: de regelgeving zal moeten worden gewijzigd. Dit is het ideale moment om alle voorwaarden te evalueren met betrekking tot de vertegenwoordiging van de vakvereniging binnen de overheidsbedrijven en dan vooral de NMBS.

U zegt dat er voor bepaalde onderhandelingen spelregels zijn. Het is noodzakelijk dat die spelregels eerlijk zijn en dat kan maar als men er toe komt om ook in openbare diensten syndicale verkiezingen te organiseren. Dat is er nu nog altijd niet. We stellen vast dat de erkende vakbonden die heel beperkt zijn, soms hun positie gebruiken om extra voordelen te geven aan hun leden als bevorderingen en dergelijke. Ik vind dat dit moet worden opengetrokken naar de volledige organisatie van sociale verkiezingen en niet het verdelen van de mandaten onder alleen de erkende vakbonden. Ik hoop dat u daar in de toekomst werk van wilt maken.

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

21 Samengevoegde vragen van

- de heer **Ben Weyts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seinoverschrijding in Buizingen" (nr. 20527)
- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het seinstelsel te Buizingen" (nr. 20643)
- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het seinsignaal te Buizingen dat herhaaldelijk defect is" (nr. 20723)

21 Questions jointes de

- **M. Ben Weyts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le franchissement de signal à Buizingen" (n° 20527)
- **M. Ronny Balcaen** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les feux de signalisation de Buizingen" (n° 20643)
- **M. Jean-Jacques Flahaux** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les pannes à répétition du feu de signalisation de Buizingen" (n° 20723)

21.01 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de vraag is al een tijdje geleden ingediend. Het gaat aanvankelijk over een seinoverschrijding, die opnieuw werd vastgesteld in Buizingen op 11 maart. Dat is al een tijdje geleden.

Nochtans werd voor de seinoverschrijding die aanleiding gaf tot de treinramp, naar verluidt nooit eerder een seinoverschrijding vastgesteld op die locatie of in dat betrokken seinhuis. Op enkele weken tijd werden nu plots twee seinoverschrijdingen gerapporteerd. Meer nog, na het onderzoek van het incident van donderdag 11 maart zijn het seinhuis en het betrokken spoor enkele dagen gesloten. Het werd evenwel zondagavond of maandagochtend opnieuw vrijgegeven voor gebruik. Die maandagochtend, 15 maart, vond onmiddellijk een nieuwe seinoverschrijding plaats. Dat gebeurde trouwens twee keer, waarbij de treinbestuurders volgens mijn informatie getuigen dat zij geen rood sein hebben gekregen. Ze zouden alleen een groen sein hebben gekregen.

Na die maandag 15 maart is men opnieuw overgegaan tot het afsluiten van dat "rampspoor". Sindsdien is het nog altijd niet vrijgegeven. De grote vraag is wat daar eigenlijk gaande is. Ik neem dagelijks die lijn in het station van Buizingen en men is daar blijkbaar nog altijd aan het werken en onderzoeken aan het uitvoeren.

Hoe verklaart u die tweede en derde seinoverschrijding? Vroeger waren er nooit problemen met dat sein, terwijl er nu opeens drie seinoverschrijdingen zijn in één maand tijd.

Werpt dat ook een ander licht op de oorzaken van de ramp in Buizingen? Ik verneem van andere bronnen dat ook het parket een beetje in de richting van een probleem met het seinhuis denkt. Ik heb goed begrepen

dat u daarop ongetwijfeld niet zult antwoorden, maar ondertussen doen wel allerhande theorieën de ronde, onder andere over een zwerfstroom, waarbij het seinhuis zou worden beïnvloed door stroom die ondergronds of bovengronds afkomstig zou zijn van een hoogspanningscabine of van de bovenleiding van het hst-netwerk. Dat is toch onrustwekkend, maar er wordt niet gereageerd op die geruchten.

Ten derde, wanneer werd u op de hoogte gesteld van de overschrijdingen? Waarom werd daarover niet open en eerlijk gecommuniceerd? Uiteindelijk is de seinoverschrijding van donderdag op zaterdag naar buiten gebracht door een communicatie van de OVS, als ik mij niet vergis.

Het incident van die maandag is via perslekken gemeld. Waarom wordt daar niet openlijk over gecommuniceerd, niet door Infrabel, niet door de NMBS en niet door uzelf?

Er is een sfeer van wantrouwen door een gebrek aan duidelijke en open communicatie. Het enige wat ik hoor is, dat u de oorzaken niet kent, maar dat u weet dat wij ons geen zorgen hoeven te maken.

Dat volstaat echter niet als geruststelling. Wat is daar aan de hand?

21.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, cette question se base à la fois sur des informations données par des organisations syndicales et des informations venant de la presse, qui ont fait état de perturbations répétées d'un signal à Buizingen, ces perturbations ayant entraîné des franchissements de feux rouges.

Cela semble assez inexplicable. On a évoqué un champ magnétique provoqué par le passage d'autres trains, éventuellement des TGV, qui aurait une influence sur cette perturbation. Mon collègue a déjà expliqué les détails de la situation.

Qu'en est-il aujourd'hui? Pouvez-vous nous donner des informations récentes? Il y a sans doute des éléments qui sont liés à l'enquête judiciaire sur la catastrophe de Buizingen, mais je suppose qu'Infrabel ou la SNCB mènent des enquêtes en parallèle. La situation est-elle normalisée? A-t-on pu déterminer quelle est la cause de cette perturbation des feux, si tant est qu'il y ait eu perturbation des feux?

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, le feu de Buizingen, dont le possible non-respect par un conducteur de train a été annoncé comme pouvant être à l'origine de la catastrophe ferroviaire du 15 février, est retombé en panne ce 11 mars 2010. Les services de sécurité de la SNCB indiquent qu'en cas de panne, le type de feux auquel il appartient se met automatiquement au rouge.

Pouvez-vous nous dire si c'est effectivement le cas? Si oui, y a-t-il un moyen de savoir à quel moment précis il tombe en panne et donc passé au rouge? Si non, le feu incriminé dans la catastrophe, dont je rappelle qu'il a été victime d'une avarie le 11 mars dernier, a-t-il pu passer au rouge entre le passage du train à sa hauteur et le moment de l'accident? Ce genre d'incident est-il fréquent en ce lieu, comme dans d'autres?

Enfin, madame la ministre, une information circule - je ne dis pas qu'elle est avérée -, indiquant qu'un ingénieur de la SNCB aurait été surpris en train de "bidouiller" ledit feu juste après la catastrophe, afin de valider les affirmations de la direction de la SNCB et ainsi charger le conducteur de train. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur cette information? Une enquête est-elle en cours à ce sujet?

21.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, op basis van de informatie die Infrabel mij geeft, kan ik het volgende antwoorden op de vragen.

Het voorzichtigheidsprincipe is een basisprincipe van het spoorveiligheidssysteem in België. Wanneer er een anomalie wordt gedetecteerd, gaat het systeem ongeacht de oorzaak ervan over in alarmmodus. Dat is belangrijk. Wij hebben veel geïnvesteerd in een verhoogde veiligheid en in de detectie van mogelijke gevaarsituaties op het net. Het veiligheidsniveau moet altijd maximaal in stand worden gehouden. Dat leidt bijvoorbeeld tot het sluiten van een sein – het licht wordt dan rood – of tot het automatisch sluiten van de slagbomen van een overweg.

Tot twee keer toe werd het sein HE1 te Buizingen rood, met melding van een storing aan een onderdeel van het net. De gebeurtenissen deden zich telkens voor bij het naderen van een trein en de treinbestuurders hebben onmiddellijk de noodremming ingezet, zoals de veiligheidsprocedures voorschrijven. In dergelijke omstandigheden nemen de bestuurders contact met het seinhuis om de toelating te krijgen het traject voort

te zetten.

De reisweg van de trein is aldus beveiligd. Dat wil zeggen dat het tracé voor hem gereserveerd is en dat de trein zijn rit kan voortzetten zonder enig risico voor de veiligheid. Het gaat hier dus niet om een seinvoorbijrijding in de strikte zin van het woord, maar wel om de detectie van een storing op het net, waardoor de doorrit werd afgesloten.

Dat is dan ook de reden waarom Infrabel er niet over gecommuniceerd heeft. Er wordt wel gecommuniceerd wanneer er een impact is op het reizigersverkeer of wanneer zich een gevaarsituatie heeft voorgedaan.

Ook in de commissie is een heel gedetailleerd overzicht gegeven van alle seinvoorbijrijdingen. Wij willen zeker en vast niets verbergen. Zoals maandag uitgelegd is in de commissie door de bevoegde ceo's houdt niet elke seinvoorbijrijding een reële gevaarsituatie in. Uiteraard moet men stoppen voor een rood licht. Punt aan de lijn. Maar, omdat er nu meer detectiesystemen zijn en de detectiesystemen ingesteld zijn op een zeer hoog veiligheidsniveau, gebeurt het inderdaad dat wanneer er een trein aankomt, het sein op rood wordt gezet. Met andere woorden, het betekent niet altijd dat men zich in een reël gevaarlijke situatie bevindt.

De oorzaken van die storingen zijn nog niet duidelijk vastgesteld. Om de oorzaken van het probleem op het terrein grondig te onderzoeken, werd het sein buiten dienst gesteld. In het huidige stadium van het interne onderzoek wordt de hypothese van het storen van het sein door het magnetisch veld van andere treinen niet gestaafd, daar de door die systemen gegenereerde intensiteit te zwak gebleken zou zijn.

21.05 Ben Weyts (N-VA): Mevrouw de minister, met betrekking tot uw laatste punt, u zegt wat het niet kan zijn en niet wat het dan wel is. Het onderzoek is dus nog altijd lopende. Ik vind dat vreemd. Het is niet zo verwonderlijk dat ik dat vreemd vind, omdat het spoor 2 in Buizingen na het onderzoek na de ramp een tijd werd vrijgegeven. Nu wordt het opnieuw al weken niet meer gebruikt. Het is toch normaal dat heel wat mensen daarbij vragen hebben.

Voorzitter: Ludo Van Campehout.

Président: Ludo Van Campehout.

Ik begrijp ook niet dat Infrabel daarover niet communiceert, gewoon omdat in het boekje staat dat over dergelijke incidenten niet wordt gecommuniceerd.

De **voorzitter**: Beste collega, wij hadden in onze commissie informeel de afspraak gemaakt om tijdens de bijzondere commissie in onze commissie geen vragen over Buizingen te stellen. U hebt natuurlijk daartoe het recht, maar eigenlijk was er een afspraak.

21.06 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, voor alle duidelijkheid, u komt hier binnengevallen, maar het gaat niet over de treinramp. Het gaat over het feit dat zich nog twee incidenten na de treinramp hebben voorgedaan. Vandaar mijn vraag over de communicatie en de incidenten die zich na de ramp hebben afgespeeld.

21.07 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de bekommernis, die wij uiteraard allemaal delen. Daarom is er ook een bijzondere commissie om dat allemaal te bekijken en omdat wij alles ook transparant willen maken.

Mijnheer Weyts, ik ben evenzeer in al die informatie geïnteresseerd als uzelf. De vraag rijst dan natuurlijk, als meer en meer seinen met een detectiesysteem worden uitgerust en de detectiesystemen steeds performanter worden – dat is een discussie voor ingenieurs; ik durf daarover bijna geen uitspraak te doen – op welk punt men stopt of verder gaat. Dat is wat ik in de huidige discussie ook vaststel. Alles wat te maken heeft met het betreffende sein ligt natuurlijk zo gevoelig wegens het ongeval dat er is gebeurd. Wij willen niet dat reizigers daarover telkens ongerust worden gemaakt. Men weet dat de detectie op die lijn hoog is en verschillende factoren zorgen er ook voor dat het detectiesysteem op regelmatige basis in gang wordt gezet. Dat toont eigenlijk ook aan dat het veiligheidssysteem werkt.

Belangrijk is dat men een onderscheid maakt tussen een reël gevaarlijke situatie en het voorkomen van een gevaarlijke situatie. Als men die zaken door elkaar begint te gooien, wekt men de indruk dat het net gevaarlijker is geworden, terwijl het minder gevaarlijk is geworden, omdat men veel beter detecteert.

21.08 Ben Weyts (N-VA): Ik snap uw punt. Maar Infrabel had daarover ook een gedegen, verantwoorde communicatie kunnen voeren. Nu is er niet gecommuniceerd. Men heeft gewacht tot een en ander uitgelekt is, wat uiteindelijk gebeurd is. Men mag zich daarover geen begoochelingen maken. Ik snap dus die houding van Infrabel niet om daar niet over te communiceren. Infrabel zou zichzelf veel problemen kunnen besparen als het daar open en eerlijk over gecommuniceerd zou hebben, ook al zijn het volgens uw informatie incidenten met een zeer beperkte impact.

Op de technische aspecten zal ik niet ingaan, maar er blijven zeer grote vragen over de werkelijke oorzaak en het feit dat men zo lang onderzoek moet verrichten, niettegenstaande een vorig onderzoek was afgesloten. Maar goed, dat zullen we dan later wel horen, zeker?

21.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, il n'est pas toujours évident de savoir quelles questions peuvent être posées en Infrastructure et quelles questions doivent rester dans la commission, d'autant plus qu'on ne peut pas demander de venir répondre toutes les semaines en commission spéciale aux questions qu'on souhaiterait lui poser.

J'essaie donc d'arbitrer le plus honnêtement possible pour venir le moins possible sur des questions de sécurité ici. Il m'avait semblé qu'il était nécessaire de l'évoquer.

Je dirai donc tout simplement qu'il y a perturbation du feu; on sait que la politique, c'est qu'à la moindre perturbation sur le réseau, au moindre doute, on passe au rouge. Il reste à en connaître les raisons spécifiques pour ce feu.

J'attends donc avec impatience les résultats des différentes enquêtes.

21.10 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je partage ce qu'a dit mon collègue Balcaen. Je m'incline donc devant le fait que toute l'enquête doit être menée et que nous sommes des parlementaires; nous lirons donc avec intérêt les conclusions de l'enquête.

Ma question portait juste sur l'inquiétude relayée des voyageurs sur le fait qu'une nouvelle fois, le feu tombe en panne au même endroit. Voilà l'objet de ma question. Je m'incline devant le fait que c'est l'enquête et rien que l'enquête.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 20602 en 20603 van de heer Gilkinet zijn ingetrokken.

De heer Mortelmans is er niet. Zijn vraag nr. 20656 vervalt.

22 Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'atelier de Stockem" (n° 20669)

22 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkplaats te Stockem" (nr. 20669)

22.01 Josy Arens (cdH): Madame la ministre, je vous ai interrogée à plusieurs reprises sur l'avenir de l'atelier de Stockem. Je me permets d'y revenir aujourd'hui encore, en raison de la crainte exprimée par les personnes y travaillant. En effet, le trafic marchandises B-Cargo doit être restructuré dans l'objectif d'une réduction des coûts de maintenance du matériel roulant.

L'atelier de Stockem ainsi que d'autres ailleurs dans le pays pourront dès lors en faire les frais. Vous-même et votre prédécesseur m'aviez répondu qu'aucune décision n'avait été prise quant à la future destination du matériel roulant parmi les différents ateliers, différents scénarios étant à l'étude. Vous nous aviez toutefois informés qu'une première tranche des 95 automotrices Desiro serait affectée à l'atelier de Charleroi.

Madame la ministre, je souhaiterais que vous m'informiez de l'évolution de ce dossier. Différents scénarios étaient à l'étude au mois de juin 2009. Qu'en est-il à présent? Une décision a-t-elle été prise pour l'affectation des deux autres tranches des automotrices Desiro? Qu'en est-il exactement de l'avenir de l'atelier de Stockem? Les travailleurs doivent-ils réellement craindre des licenciements?

22.02 **Inge Vervotte**, ministre: Cher collègue, les orientations en termes de charge de maintenance du matériel roulant entre les divers centres d'entretien ont été acceptées par le conseil d'administration de la SNCB.

S'agissant de l'atelier de Stockem, des travaux de montage de l'équipement de signalisation de TBL1+ sur le matériel roulant permettront, dans un premier temps, de compenser le départ de l'entretien des locomotives de type 20 vers l'atelier d'Anvers. Dans un deuxième temps, de nouvelles rames Desiro bi-tension seront, dès leur mise en service en 2011-2012, affectées à l'atelier de Stockem pour leur entretien.

Le nombre exact de ces rames sera déterminé ultérieurement en fonction de l'évolution du plan de transport.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 920672 van de M. Blanchart, nr. 20693 van de heer Jadin en nr. 20825 van de heer Schoofs worden uitgesteld. De heer Van Hecke is niet aanwezig en zijn vraag nr. 20828 vervalt. Vraag nr. 20839 van mevrouw Galant vervalt aangezien ook zij niet aanwezig is. De heer Van den Bergh komt er aan. Ik zal dan ook beginnen met vraag nr. 41 en dat is toevallig mijn vraag.

23 **Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Antwerpse Centraal-Station" (nr. 20854)**

23 **Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare centrale d'Anvers" (n° 20854)**

23.01 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Mevrouw de minister, wij zijn de federale regering en de NMBS zeer dankbaar voor het Centraal Station te Antwerpen. In Newsweek stond dat dit het vierde mooiste station ter wereld is. Zij dwalen want het is het mooiste station ter wereld.

23.02 **Minister Inge Vervotte**: Ik ben blij dat u er zo fier op bent.

23.03 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Ik heb daar al veel publieke activiteiten meegemaakt en wij hebben als stadsbestuur eigenlijk vastgesteld dat een nog meer publiekgerichte functie van het Centraal Station een extra troef zou zijn voor de stad, maar ook voor de NMBS. Er zijn schitterende zalen en er is veel personeel. De mensen moeten uiteraard kwalitatief worden gehuisvest, maar vlakbij zijn veel opportuniteiten.

Mijn vragen aan u zijn de volgende. Hoeveel mensen zijn daar gehuisvest? Zouden zij op andere locaties kunnen worden gehuisvest om de infrastructuur van het Centraal Station, nog meer dan vandaag al het geval is, publiek-commercieel te kunnen benutten?

23.04 **Minister Inge Vervotte**: Zowel het personeel van NMBS, Infrabel als de NMBS-Holding is gehuisvest in het station van Antwerpen Centraal. 298 personeelsleden van directie van de drie ondernemingen zijn permanent gehuisvest in lokalen van het station. Daarnaast hebben er ook 120 personeelsleden van het station zelf, 216 treinbestuurders en 212 treinbegeleiders er hun werkzetel. Momenteel zijn er geen plannen om het NMBS-personeel naar een andere locatie over te plaatsen.

De NMBS-Holding is zich bewust van de architecturale kwaliteiten van de zalen en lokalen in AntwerpenCentraal waar momenteel het personeel van de NMBS-Groep is gevestigd. Een andere locatie voor het personeel huren of aanschaffen in de onmiddellijke nabijheid van dit zeer centraal gelegen station is echter ook een zeer dure aangelegenheid. Bovendien dient te worden opgemerkt dat de huidige lokalen in de meeste gevallen moeilijk toegankelijk zijn wat de invulling met commerciële en/of publieke functie bemoeilijkt of op zijn minst onrendabel maakt.

Ik leid daaruit af dat men de denkoefening al eens heeft gedaan omdat men uiteraard ook beseft welke verantwoordelijkheid men kan opnemen en welke plaats een station kan spelen in een stad. Ik leid daaruit af dat het blijkbaar toch niet zo evident is om met zekerheid commerciële activiteiten te kunnen invullen en dit omwille van de beperkte toegankelijkheid en anderzijds de kostprijs die men moet aangaan om het personeel elders te huisvesten.

Indien u positieve wendingen kunt signaleren, ben ik uiteraard bereid om die door te geven.

23.05 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik dank u voor uw antwoord. Ik heb begrip voor de bekommernissen. Wij zullen proberen positieve wendingen te suggereren.

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

24 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Noorderkempen" (nr. 20847)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Noorderkempen" (nr. 21038)

24 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare 'Noorderkempen'" (n° 20847)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare 'Noorderkempen'" (n° 21038)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is enige tijd geleden dat ik over dit onderwerp nog eens een vraag heb ingediend. Nu zijn het er dan ook meteen twee geworden.

De eerste vraag gaat veeleer over het groeiend aantal reizigers en het succes van het station en van de verbinding en over de toekomstplannen die voor het station worden gemaakt, namelijk mogelijke verbindingen richting Nederland, mogelijke uitbreiding van verbindingen de tijdens latere uren, de uitbouw van een volwaardig stationsgebouw en dergelijke.

Mijn concrete vragen, zoals ik ze ook op papier heb bezorgd, zijn vragen naar meer toelichting over de concrete plannen voor de komende jaren.

In mijn eerste vraag vroeg ik ook naar de concrete resultaten van het station in 2009 en de eerste maanden van 2010 inzake aantal reizigers, bezettingsgraad en dergelijke. Welke zijn de plannen met de parking die vrijwel volledig bezet is tijdens werkdagen?

Mijn tweede vraag is een minder positief verhaal. De jongste weken duiken er steeds meer berichten op over defecte treinstellen, vertragingen en dergelijke. Het kwam mij wat verrassend over dat een trein die bijna een volledige spoorlijn heeft voor zich alleen, toch ook te kampen krijgt met serieuze vertragingen die tot 40 minuten kunnen ophopen. Er werden zelfs treinen geannuleerd. Even hebben we gedacht dat slechts één trein uitgerust was met het veiligheidssysteem dat nodig is om op die lijn te kunnen rijden. Bij navraag bleek dat niet te kloppen; er blijkt toch wel reservemateriaal te zijn. Dat reservemateriaal wordt blijkbaar niet altijd ingezet als er problemen opduiken.

Mevrouw de minister, ik dring erop aan om die situatie goed in de gaten te houden. Er is al sprake van de oprichting van een actiecomité. Vandaar mijn vragen.

Bent u op de hoogte van de bedieningsproblemen aangaande het station Noorderkempen, eigenlijk de verbinding tussen Noorderkempen en Antwerpen-Centraal?

Hebt u reeds cijfers inzake de vertragingen en de afgeschafte treinen van de jongste weken?

Wat zijn de oorzaken van de vele vertragingen en afgeschafte treinen? Klopt het dat het beschikbaar reservemateriaal of het beschikbaar backupmateriaal daarvoor al dan niet ingezet wordt?

Wordt er momenteel aan een oplossing gewerkt om dergelijke problemen in de toekomst te vermijden?

24.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, de gemiddelde treinbezetting in 2009 varieerde tussen 5 en 150 reizigers, naargelang het moment van de dag. In 2010 is dat geëvolueerd naar een gemiddelde bezetting tussen 10 en 240 reizigers op weekdays. In 2009 gebruikten op weekdays ongeveer 700 reizigers de trein per richting. In 2010 is dat aantal geëvolueerd naar 840 tot 880 reizigers. Tijdens het weekeinde gebruiken ongeveer 330 tot 400 reizigers de trein per richting. De gemiddelde bezetting varieert dan tussen de 4 en 45 reizigers.

De bezettingcijfers tonen duidelijk de functie van de treinverbinding als forenzentrein richting Antwerpen.

Met de bijkomende treinen 's avonds om 20 u 37 en 21 u 37 uit Antwerpen reizen voor de twee treinen samen gemiddeld een veertigtal personen op weekdays en een dertigtal op een weekenddag, en met de nieuwe treinen om 20 u 23 en 21 u 23 uit Noorderkempen, een vijftigtigtal personen op weekdays en een veertigtal tijdens de weekeinden.

Het stiptheidspercentage van de IR-relatie Antwerpen-Centraal – Noorderkempen bedroeg bij aankomst in Noorderkempen in juni 2009 97,6 %, in juli 94,5 %, in augustus 96,9 %, in september 95,9 %, in oktober 95,5 %, in november 97,7 % en in december 95,8 %. Bij aankomst in Antwerpen-Centraal was dat voor juni 98,8 %, voor juli 95,8 %, voor augustus 96,6 %, voor september 96,8 %, voor oktober 96,4 %, voor november 95,4 % en voor december 94,1 %. De stiptheid van de relatie was in 2009 dus goed.

Er zijn vanaf december 2009 wel problemen ontstaan. Reeds in december 2009 en januari 2010, en nog meer in februari 2010, werden heel wat treinen afgeschaft. In december 2009 ging het om 14 treinen. Zoals u weet, mogen enkel treinen die uitgerust zijn met ETCS – door iedereen nu goed gekend – op de hogesnelheidslijn rijden. De NMBS heeft vier stuurrijtuigen van het type M6 uitgerust met ETCS 2, zodat ze op lijn 4 kunnen rijden met een locomotief van het type 13 in het midden. Dat maakt het mogelijk om dagelijks 1 trein effectief in te zetten en 1 trein in reserve te laten staan in Antwerpen, om het aantal afschaffingen of vertragingen tot een minimum te herleiden. Uiteraard kan een technisch incident aan een locomotief of een stuurrijtuig of een andere panne, op een ogenblik dat het andere materieel onbeschikbaar is, bijvoorbeeld wegens verplicht onderhoud, voor reële problemen zorgen.

De NMBS volgt het onderhoud van de treinstellen en de herstellingen van de pannes van nabij op. De voorbije maanden is de beschikbaarheid van het treinmaterieel beduidend lager geweest dan normaal. Dat was vooral het gevolg van het winterweer. Het in reserve houden van een treinstel voor 1 relatie gebeurt alleen op de lijn tussen Antwerpen en Noorderkempen, juist vanwege die technische complexiteit. De NMBS streeft steeds naar een optimale dienstverlening, maar om het kostenplaatje toch enigszins beperkt te houden, kan in geen andere maatregelen worden voorzien.

Het is nog te vroeg voor een evaluatie van de uitbreiding. Na 1 jaar zal de eerste evaluatie worden gemaakt.

De toegankelijkheid van de parking wordt verbeterd door de in- en uitritten te vervangen door een nieuwe toegang op circa 60 meter van de Oudaenstraat. De nieuwe toegang zal 3 in- en uitritten bevatten. Die maatregel zorgt voor een vlottere verkeersafwikkeling. De uitvoering is afhankelijk van het verloop van de vergunningsprocedure gepland tegen eind 2010 of begin 2011. De bouwkosten zijn geraamd op 130 000 euro. De parking telt vandaag 333 parkeerplaatsen. Op basis van de behoeften kan de parking in een eerste fase worden uitgebreid met circa 100 plaatsen. In een tweede fase kan een nieuwe parking wordt aangelegd van circa 200 plaatsen.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord met gedetailleerde cijfers.

De bezettingcijfers blijken op bepaalde uren en in weekends relatief beperkt. Er is wel een groeiende lijn. Het is natuurlijk net daarom dat de betrouwbaarheid van de treinen hoog moet zijn. Het is een regio die nooit een trein heeft gekend en er dus nu op rekent dat de treinen stipt rijden. Als er een algemeen gevoel is dat men met de trein niet op tijd in Antwerpen of verder geraakt, dan kan het succes van het station Noorderkempen, dat er ontegensprekelijk is, wel eens broos zijn. Daarover maak ik mij ongerust. Ik volg het de komende maanden verder op.

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

25 Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vzw Mobilys" (nr. 20908)

25 Question de M. Patrick De Grootte à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'ASBL Mobilys" (n° 20908)

25.01 Patrick De Grootte (N-VA): Mevrouw de minister, ik val met de deur in huis en begin zonder inleiding

aan mijn vragen, die toch louter bedoeld zijn om informatie in te winnen. Het zijn er een negental.

Ten eerste, klopt het dat NMBS Holding een vzw Mobilyls heeft opgericht, rechtstreeks, of door toedoen van zijn kaderleden? Zo ja, werd dit gedaan om het mogelijk te maken subsidies te ontvangen van de Nationale Loterij?

Ten tweede, wanneer werd deze vzw opgericht?

Ten derde, heeft deze vzw subsidies ontvangen van de Nationale Loterij? Zo ja, hoeveel en wanneer?

Ten vierde, de vzw Mobilyls organiseerde concerten in grote treinstations. Wie was de concertorganisator, wie was de toeleverancier of welk evenementenbureau organiseerde die voor rekening van de vzw, en dus onrechtstreeks voor de NMBS-Groep?

Ten vijfde, klopt het dat deze vzw in vereffening gaat en dat er een belangrijk aan te zuiveren deficit bestaat? Zo ja, hoe groot is dit deficit en wie zuivert het aan? Wanneer werd de beslissing genomen tot vereffening over te gaan?

Ten zesde, bestaan er binnen NMBS Holding nog andere vzw-structuren?

Ten zeven, bestaan er binnen de NMBS-vervoersmaatschappij nog andere vzw-structuren?

Ten achtste, ik stel dezelfde vraag voor Infrabel.

Ten negende, wat is uw visie daarop? Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

25.02 Minister **Inge Vervotte**: Op 10 juli 2007 werd de vzw Mobilyls opgericht. De stichtende leden waren kaderleden van NMBS Holding. De vzw had tot doel de duurzame mobiliteit en in het bijzonder het gebruik van het openbaar vervoer te promoten. De vzw heeft in 2007 een bijdrage geleverd aan de organisatie van de Nacht van het Openbaar Vervoer. Hiervoor heeft zij 175 000 euro subsidies ontvangen op 19 juni 2008.

Het doel van de Nacht van het Openbaar Vervoer was de Trein-Tram-Busdag in een feestelijke sfeer onder te dompelen en zowel de gebruikers als de niet-gebruikers aan te tonen dat het openbaar vervoer een modern en fris imago heeft.

Het evenement moest het openbaar vervoer positioneren als het veilige en milieuvriendelijke alternatief voor de toekomst en nieuwe gebruikers aantrekken door ze het openbaar vervoer te laten proberen en bestaande vooroordelen weg te werken. Tevens was het de bedoeling het station te valoriseren.

Het openbaar vervoer wordt nog al te vaak gezien als alternatief voor de auto voor woon-werkverplaatsingen of woon-schoolverkeer, maar het openbaar vervoer kan ook tijdens het weekend een veilig alternatief zijn.

De Nacht van het Openbaar Vervoer had tot doel jonge fuivers actief op te roepen met het openbaar vervoer te komen. De uren van de evenementen werden afgestemd op de dienstregelingen van treinen, bussen en trams. Voor de organisatie werd samengewerkt met het evenementenbureau Conrad Consulting. De keuze van het agentschap gebeurde via een openbare aanbesteding.

Op 21 december 2009 werd beslist de vzw te ontbinden. De vereffening is op 29 maart 2010 afgesloten met een batig saldo van 1 068 euro.

De andere vzw-structuren waar NMBS Holding bij betrokken is, zijn de volgende. Er is de vzw Liège Carex, die het bevorderen van het oprichten van een hogesnelheidsdienst voor vrachtvervoer per spoor, verbonden met het vertrouwde platform van Liège Airport, als doel heeft. Infrabel en NMBS Holding zijn lid sinds 30 oktober 2008.

De internationale vzw Euro Carex heeft als doel om doorheen alle lidstaten van de Europese Unie de oprichting te bevorderen van een hogesnelheidsdienst voor vrachtvervoer per spoor die met luchthavenplatformen is verbonden. Liège Carex is stichtend lid van Euro Carex.

Zowel binnen NMBS als binnen Infrabel bestaan geen vzw-structuren. De drie entiteiten van de NMBS

Groep kunnen participeren in een vzw of een vzw oprichten zolang het niet gaat over vzw's die betrokken zijn bij de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst en zij geen gebruik maken van de overheidsdotatie in dat kader.

25.03 **Patrick De Groot**e (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

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

26 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accès piéton de la gare de Bruxelles-Central" (n° 20930)**

26 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voetgangerstoegang in het station Brussel-Centraal" (nr. 20930)**

26.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, la gare de Bruxelles-Central a été rénovée il y a peu. Aujourd'hui, elle offre un accueil amélioré aux voyageurs qui y transitent. Des commerces nombreux, accueillants et bien achalandés rendent la gare vivante et dynamique. Ces commerces nécessitent bien entendu d'être livrés. Certains d'entre eux le sont sans doute par l'accès à la gare depuis la Grand-Place.

Cet accès est donc l'objet de zones de conflits potentiels et incessants – je l'ai vécu – entre les piétons et les camions qui utilisent ce passage pour y manœuvrer, tout comme d'ailleurs les véhicules de certains membres du personnel de la SNCB, à commencer par les agents de Securail. En effet, les camions n'ont pas l'espace suffisant pour y faire demi-tour en toute sécurité, alors même que cet accès est le passage privilégié d'un grand nombre de voyageurs arrivant dans la capitale ou la quittant. Le risque de voir un piéton heurté par un véhicule est donc grand.

Madame la ministre, cet accès a-t-il été prévu, dès le départ, pour servir tant de zone de desserte des véhicules que de zone de passage pour les piétons? Si oui, n'est-il pas nécessaire de le sécuriser, soit, en y affectant une personne chargée d'aider par guidage les conducteurs de véhicules dans leurs manœuvres, soit en aménageant physiquement le lieu pour que les passagers et les camions n'y soient pas présents en même temps?

Si tel n'était pas le cas, serait-il possible de demander aux véhicules en question d'utiliser les zones de desserte prévues à cet effet ou de déterminer des heures spéciales pour les livraisons, afin de rendre cette zone piétonne plus sûre?

26.02 **Inge Vervotte**, ministre: Cher collègue, en raison de son exigüité, le chemin d'accès à l'entrée Madeleine de la gare de Bruxelles-Central est une zone très difficile à gérer qui fait l'objet de préoccupations depuis un certain temps déjà au sein de la SNCB Holding. Outre les nombreuses livraisons destinées aux concessions implantées dans la galerie commerciale, il faut ajouter toutes les interventions effectuées par les divers services techniques, tant internes que privés, qui transitent par cet accès.

Le petit parc que le chemin d'accès traverse n'appartient pas à la SNCB Holding. Il est dès lors impossible d'y aménager des places de parking et des points de livraison supplémentaires. Des démarches ont déjà été entreprises par le gérant de la gare.

Dans le règlement interne destiné aux concessions, il est demandé que toutes les livraisons aient lieu durant les heures creuses, entre 10 et 15 h mais, dans la pratique, ce n'est pas réalisable, d'une part, en raison de processus de protection et de livraisons propres aux fournisseurs et, d'autre part, en raison de la densité du trafic dans le centre-ville.

La SNCB Holding prévoit du reste la pose de bacs de fleurs à quelque 15 mètres devant l'entrée de la gare afin d'empêcher les voitures et camionnettes de stationner juste devant les portes et de bloquer le passage aux voyageurs. Ces bacs de fleurs devraient être installés d'ici l'été. Ainsi, il n'y aurait plus d'entraves pour les voyageurs qui se dirigent vers le boulevard de l'Impératrice.

Début 2009, il a été demandé à la ville de Bruxelles de remplacer au début du chemin d'accès niveau Putterie les bornes escamotables qui avaient été mises hors service et de remettre une clé au gérant de la gare. Ce même modèle de clé est également utilisé par les pompiers et par les services de police. Le

12 janvier 2010, la SNCB Holding a reçu la confirmation du service "travaux de voirie" de la ville de Bruxelles que ce dossier est à l'étude. La desserte de ces bornes permettra à la SNCB Holding de fermer le chemin d'accès pendant certaines périodes de pointe, lesquelles devront être déterminées avec les services de sécurité Securail et tous les autres services concernés.

26.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Merci, madame le ministre, vous avez bien répondu sur le fait que les jardinières protégeront le devant. Pour ce qui est des bornes escamotables, c'est sans doute une bonne solution. Cela dit, parfois, le personnel de Securail lui-même roule un peu trop vite sur cette voie partagée entre piétons et véhicules; je vous sens très sensible à ce dossier et j'espère qu'il n'y aura jamais d'accident à cet endroit-là. C'est le but.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées par la SNCB" (n° 20931)

27 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de NMBS ondervonden moeilijkheden" (nr. 20931)

27.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, les informations qui nous sont communiquées sur les difficultés de la SNCB, et partant, celles de ses clients, nous conduisent à nous interroger.

Nous entendons que la SNCB ne peut équiper rapidement les trains de systèmes de sécurité sans devoir supprimer des liaisons ferroviaires. Nous avons aussi entendu que, de toute façon, il manquerait de personnel compétent en nombre suffisant pour pouvoir réaliser rapidement cette mise aux normes de sécurité, que ce soit sur les voies ou sur le matériel roulant. Certains jours, le nombre de voitures est réduit, malgré l'affluence des voyageurs prévisible et que prévoit la SNCB aux heures de pointe. Sur railtime.be apparaît alors l'étrange mention "retard dû à affluence des voyageurs".

Je n'évoquerai pas non plus le fait que certaines gares, dont Bruxelles-Central, sont engorgées à cause de l'augmentation du nombre de liaisons qui transitent par leurs voies devenues insuffisantes. Je vous ai déjà interrogée sur tous ces sujets - notamment à propos de la possibilité d'ouvrir un second tunnel sous celui qui existe déjà à la gare centrale ou encore sur l'utilisation à plein régime de trains qui ne peuvent pas mais qui circulent souvent avec des pièces défectueuses, faute de fournitures.

Et c'est là que je voudrais pointer du doigt le manque de proactivité de la SNCB en ce domaine. Le propre d'une direction d'entreprise est d'anticiper sur ses évolutions de manière à faire face aussi efficacement que possible à une montée en charge de son activité: en la matière, en programmant des travaux d'agrandissement des gares, en commandant en temps et heure le matériel roulant nécessaire et en anticipant les recrutements indispensables à l'installation de nouveaux systèmes de sécurité. Or rien de tout cela n'a été entrepris. Et je sais que ce n'est pas votre faute, puisque vous n'étiez pas ministre durant les années précédentes. Mais, aujourd'hui, il faut prendre des mesures dans l'urgence, avec pour conséquence des difficultés de tous ordres.

Madame la ministre, pouvez-vous nous expliquer les raisons de ce manque d'anticipation de la part des responsables de la SNCB? Pouvez-vous nous dire ce que vous pouvez et comptez mettre en place pour que la situation change radicalement et rapidement?

27.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, le groupe SNCB a pris les mesures nécessaires pour absorber l'augmentation prévue du nombre de voyageurs transportés. Je ne citerai que les travaux pour le projet RER: achat de 120 locomotives de type 18 et 305 automotrices Desiro, plus 400 voitures à double étage.

Évidemment, pour pouvoir commander du matériel roulant, pour investir dans des gares ou des lignes ferroviaires du groupe SNCB, cela nécessite des moyens financiers. L'État ne leur a jamais mis à disposition autant de moyens financiers pour effectuer les investissements nécessaires que dans les contrats de gestion actuels 2008-2012.

Mais il est clair que tous les processus entre la rédaction d'un cahier des charges, la commande et la réalisation d'un projet ou la livraison du matériel roulant, tout cela prend du temps; trop de temps pour nous,

mais c'est la réalité.

Un exemple: en 2008, nous avons décidé de commander du nouveau matériel de trains pour plus de 1,7 milliard d'euros. Dès cette année, ces trains seront systématiquement mis en circulation. Ce nouveau matériel, qui sera également plus solide et fiable, permettra d'améliorer la ponctualité si, naturellement, le constructeur respecte ses engagements.

Concrètement, à partir du mois d'avril, 72 nouvelles voitures M6 offrant 10 000 places assises circuleront sur le réseau. À partir de 2011, 305 automotrices Desiro seront livrées; elles offriront des places à plus de 85 000 voyageurs. Ces commandes garantiront au total 1 000 nouvelles voitures et environ 100 000 places assises supplémentaires. Enfin, 60 nouvelles locomotives ont également été commandées.

De plus, le matériel est constamment modernisé: entre 2008 et 2016, 550 voitures seront équipées d'un nouvel intérieur et disposeront également d'un équipement technique renouvelé. Ceci aura également une influence positive sur la ponctualité.

Toutefois, on constate souvent une dérive des plannings dont les causes sont indépendantes de la SNCB: permis de bâtir, homologation du matériel, sous-responsabilité du constructeur, problèmes techniques rencontrés par le constructeur. Dans le même temps, l'augmentation du nombre de voyageurs ces dix dernières années a été supérieure à l'objectif prévu dans le contrat de gestion.

Le groupe SNCB a également anticipé les retards dans la mise en œuvre de l'ETCS dès 2005. En effet, à cette date, la SNCB, alors unitaire, a décidé de la généralisation de la TBL1+.

Le groupe SNCB a bien prévu le recrutement et les moyens nécessaires pour faire face aux défis qui se présentent, tels les retards dans la livraison du matériel et dans la mise en service de nouvelles infrastructures ainsi que l'accélération du planning d'installation de la TBL1+.

Cependant, les retards encourus entraîneront le maintien en service d'équipements dépassés technologiquement et dont le remplacement avait été décidé pour raison d'obsolescence.

Les besoins en personnel pour les investissements n'ont pas été sous-estimés mais Infrabel est confronté à la pénurie d'ingénieurs et de techniciens sur le marché de l'emploi: 93 postes d'ingénieurs et 139 postes de techniciens ont été demandés et les charges budgétées n'étaient pas comblées au 1^{er} janvier 2010. En outre, 47 recrutements supplémentaires seront nécessaires pour l'accélération de l'implémentation du système TBL1+.

27.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Au moment où l'emploi semble souffrir partout en Belgique, ces nouvelles doivent nous inciter à relayer l'information selon laquelle le cadre de la SNCB va être complété.

Dans le contrat de gestion, je pense qu'il faudrait aussi prévoir les manquements divers, notamment des firmes, et les problèmes suscités par les permis d'urbanisme, comme on l'a encore vu récemment à Linkebeek, non pas pour des raisons communautaires, mais autres. Les contrats de gestion devraient intégrer le fait qu'il y aura de toute façon des freins.

Je voudrais qu'on prévoie aussi dans le contrat de gestion de la SNCB que vous restiez ministre pendant dix ans!

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

28 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kosten van de rijpaden en stops" (nr. 20933)

28 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les coûts liés aux sillons et aux arrêts" (n° 20933)

28.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een vrij serieuze vraag, die we volgens mij niet in twee minuten afgehandeld krijgen, maar ik zal proberen om er zo snel mogelijk over te gaan.

Het zijn nogal wat vragen over de financiële kant van de spoorwegen, zeg maar.

In essentie gaat het over het operationeel verlies van de NMBS in 2009, waarover we al van gedachten hebben gewisseld in de commissievergadering van 2 februari. Een aantal factoren die bij het operationeel verlies van de NMBS speelden, waren de gestegen personeelskosten, door de indexering uiteraard, maar ook de energiekosten.

Een ander punt dat toen aangehaald werd, zijn de kosten van de rijpaden. Zeker als we de financiële resultaten van de NMBS vergelijken met die van Infrabel, zit daar wel wat verschil op. Uiteraard kan dat ook aan het beheer en het beleid liggen, maar een element dat toch voor communicerende vaten tussen beide zou kunnen zorgen, zijn de kosten van de rijpaden.

Als we die kosten vergelijken binnen Europa, dan blijkt volgens een onderzoek van de OESO dat voor het laten rijden op de sporen Infrabel nog vrij gemiddeld scoort, maar vooral voor het laten stoppen van treinen in stations moet er toch wel veel betaald worden ten opzichte van bijvoorbeeld Nederland. Ik geef enkele cijfers mee. Voor een stop in kleine stations in 2009 moet 5,92 euro worden betaald. Voor stations van klasse 2 zoals Aarschot, Aalst of Aarlen, gaat het om 14,80 euro. Voor de grote stations, zoals Antwerpen-Centraal of Gent-Sint-Pieters, gaat het om 59,22 euro. In 2010 zouden die bedragen nog iets hoger liggen. In Nederland gaat het om bedragen van 5 euro voor grote stations, 2,5 euro voor IC-stations en voor kleine stations 0,80 euro per stop. Dat zijn dus toch wel heel grote verschillen.

Naar aanleiding van de gedachtewisseling over de financiële resultaten deelde u mee dat u aan de NMBS-groep een lijst van de kosten had gevraagd en aan de raden van bestuur voorstellen over waar de kosten naar beneden kunnen worden gehaald om de financiële resultaten de komende tijd te kunnen verbeteren.

De verantwoordelijken van de entiteiten van de NMBS-groep dienden te onderzoeken welke bijdrage elke entiteit kan leveren voor de gezondmaking van de groep en welke oplossingen efficiëntiewinsten konden realiseren zonder dat aan de globale dienstverlening van de NMBS-klanten wordt geraakt. Het gevaar bestaat immers dat men door de negatieve resultaten van de NMBS-vervoersmaatschappij bijvoorbeeld vroege en late treinen, waar de bezettingsgraad wat lager is, zou gaan schrappen. U kunt natuurlijk ook alleen maar vragen wat in het raam van de beheersovereenkomst is overeengekomen.

Ik denk dat het belangrijk is om hiervoor de nodige aandacht te hebben. Vandaar een heel aantal vragen, mevrouw de minister.

Is de lijst van kostenfactoren reeds opgesteld en zijn reeds voorstellen gedaan om de kosten te drukken? Welk aandeel in de kosten van de NMBS en de NMBS-Reizigers wordt ingenomen door de betaalde infrastructuurvergoedingen aan Infrabel? Hoe is dit aandeel in de tijd geëvolueerd?

Op welke basis wordt de vergoeding die de NMBS betaalt aan Infrabel voor de rijpaden en stops berekend? Komen de kosten voor die rijpaden en stops overeen met de bedragen die de OESO in haar rapport aanhaalt? Hoe zijn die kosten in de tijd geëvolueerd? Verschillen die kosten significant met de prijzen die in het buitenland worden betaald? Bent u van oordeel dat de kosten voor rijpaden en stops van die aard zijn dat ze een scheefftrekking tot gevolg hebben in het resultaat van de NMBS ten voordele van Infrabel? Zo ja, is het uw bedoeling om iets aan de kosten van de rijpaden en de stops te doen, zodat de dienstverlening aan de reizigers van eventuele bezuinigingen gevrijwaard kan blijven?

Tot slot heb ik nog een vraag over de financiële resultaten met betrekking tot de overdracht van de spoorwegactiva van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur aan Infrabel door het KB van 28 september 2008. Hierdoor moet Infrabel geen vergoeding meer betalen aan het FSI. Volgens krantenberichten bedroeg deze vergoeding 300 miljoen euro per jaar, waardoor dat dit een behoorlijke impact op de resultaten heeft. Klopt dit bericht en heeft Infrabel deze toch wel aanzienlijke besparing door het wegvallen van de vergoeding aan het FSI doorgerekend aan haar klanten? Volgens welke verdeelsleutel en hoe kunnen wij dit in de resultaten vaststellen?

28.02 Minister **Inge Vervotte**: De drie entiteiten van de NMBS-groepen hebben mij een dossier bezorgd waarin zij vooral de huidige financiële situatie hebben geanalyseerd. In samenspraak met de drie entiteiten heeft Boston Consulting Group een analyse gemaakt van de reële toestand in vergelijking met de vooropgestelde planning. Het ontwerprapport is klaar, maar dient nog te worden verfijnd de komende paar

weken.

Van de NMBS heb ik een reeks voorstellen ontvangen om de kosten te drukken. Vorige week heb ik aan alle verantwoordelijken van de NMBS-groep, ceo's en voorzitters, een brief verzonden met de dringende vraag mij na de paasvakantie een gezamenlijke visie op het financiële dossier te bezorgen.

De infrastructuurvergoeding bedraagt 24,5 procent van de totale kosten van de NMBS en 45 procent indien de personeelskosten niet worden meegerekend. De evolutie van de infrastructuurvergoeding kan verklaard worden door de evolutie van de volumes, namelijk het aantal treinkilometers, de wijzigingen aan de dienstregelingen wat een mix is van treinen en aantal treinkilometers en macro-economische evoluties, namelijk de indexatie. Samen met de exploitatiedotatie afkomstig van de staat dekt de infrastructuurvergoeding de werkingskosten van Infrabel.

De formule voor de berekening van de gebruiksheffing kan volgende verschillende elementen bevatten: ten eerste, de lijncategorie, waarbij de heffing kan verschillen van lijn tot lijn; ten tweede, het soort trafiek, namelijk reizigers- of goederenvervoer, nationaal of internationaal vervoer of volgens prioriteit van het verkeer; ten derde, het uur, waarbij een onderscheid gemaakt kan worden tussen piek- en daluren; ten vierde, de brutotonkilometer die wijst op het gewicht van de trein, zowel het treinstel zelf als de lading; ten vijfde, de treinkilometer die duidt op het aantal kilometers die een trein aflegt; ten zesde, per trein, waarbij elke stationstop in rekening wordt gebracht; ten zevende, de reservatieheffing die bekeken wordt op de aangevraagde capaciteit; ten slotte, een voorschot dat in sommige landen gevraagd wordt. Het detail van de formule kan geraadpleegd worden op de internetsite van Infrabel: www.railaccess.be.

De OESO-studie is gebaseerd op cijfers afkomstig van Infrabel.

In Europa zijn er grote verschillen in de wijze waarop de landen de gebruiksvergoeding berekenen. Elk land heeft op basis van richtlijn 2001/14/EC, onderdeel van het eerste spoorwegpakket, zijn eigen systeem om de gebruiksvergoeding te berekenen. Artikel 7 bepaalt het volgende. Voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot de voorzieningen wordt een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

Een algemene vergelijking is dus niet eenvoudig. Verder moet er ook rekening worden gehouden met het feit dat niet alle infrastructuurbeheerders voor hun kosten op gelijke voet staan. Een infrastructuurbeheerder heeft meestal twee inkomstenbronnen: de gebruiksvergoeding en de staatsdotatie. De prijzen kunnen dus sterk verschillen van land tot land op basis van de dekkingsgraad van de kost voor beide bronnen. Zo zal een infrastructuurbeheerder die voor 80 % door de Staat is gesubsidieerd gebruiksvergoedingen kunnen aanrekenen die lager liggen dan een infrastructuurbeheerder die 80 % van zijn kosten moet dekken uit de inkomsten uit de gebruikersvergoeding. Het verschil tussen de kosten voor stops in Nederland en België is het gevolg van dit verschil in dotatie.

De tarieven zijn gebonden aan een globaal financieel model waarbij Infrabel haar kosten dekt en de NMBS haar opbrengsten uit commerciële oorsprong en staatsdotaties genereert. De infrastructuurvergoeding is uiteraard ook van toepassing op andere dan openbare dienstenopdrachten, zoals Cargo en Reizigers Europa.

In deze sectoren zijn identieke tarifieringen van toepassing voor alle operatoren, ook niet-NMBS. Elke verhoging of verlaging, bijvoorbeeld B-Cargo, van betaalde infrastructuurvergoedingen zijn het directe gevolg van een wijziging van de mix van treinen, van het aantal gereden treinkilometers en van de index zoals vastgelegd in de parameters van de formule, beschreven in de netverklaring.

Uw vraag 5 is ingevolge het antwoord op vraag 4 niet van toepassing.

Bij de herstructurering van het FSI werd er door de regering voor geopteerd om het wegvallen van de vergoeding van de 300 miljoen euro per jaar te compenseren door een vermindering van de exploitatiedotatie met een bedrag van 328 miljoen euro.

Infrabel heeft geen wijzigingen aangebracht aan de tarieven van de infrastructuurvergoeding.

28.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Wij kunnen hier later op terugkomen, wanneer de concretere plannen, die blijkbaar na de paasvakantie worden

verwacht, duidelijk worden.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.49 heures.*