



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

maandag

20-10-2003

20-10-2003

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

23/10/2003, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

23/10/2003, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders en Spirit</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>
<i>PLEN</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>	<i>PLEN</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>
<i>COM</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>	<i>COM</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
- Mme Martine Payfa au vice-premier ministre et 1
ministre du Budget et des Entreprises publiques
sur "la liaison ferroviaire européenne Bruxelles-
Arlon-Strasbourg" (n° 156)
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et 1
ministre du Budget et des Entreprises publiques
sur "la ligne ferroviaire à grande vitesse Bruxelles-
Luxembourg-Strasbourg" (n° 190)
- M. François Bellot au vice-premier ministre et 1
ministre du Budget et des Entreprises publiques
sur "le projet Eurocap Rail" (n° 233)

Orateurs: , **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Martine Payfa**

- Question de M. Jo Vandeurzen au vice-premier 4
ministre et ministre du Budget et des Entreprises
publiques sur "les mesures en faveur de la SNCB
susceptibles de favoriser les investissements au
Limbourg" (n° 311)

Orateurs: **Jo Vandeurzen, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Interpellation de M. Louis Smal au premier 5
ministre sur "la répartition des compétences en
matière de mobilité" (n° 39)

Orateurs: **Louis Smal, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Question de M. Olivier Chastel au vice premier 6
ministre et ministre du Budget et des Entreprises
publiques sur "la réparation du pont du Chenois
(Charleroi-Monceau) en gestion partagée SNCB-
MET" (n° 216)

Orateurs: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Question de M. Olivier Chastel au vice-premier 7
ministre et ministre du Budget et des Entreprises
publiques sur "la sécurité du réseau SNCB et
l'installation du système de freinage électronique
(sécurité active)" (n° 217)

Orateurs: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Question de M. Olivier Chastel au vice-premier 7
ministre et ministre du Budget et des Entreprises
publiques sur "le transport transfrontalier de

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
- mevrouw Martine Payfa aan de vice-eerste 1
minister en minister van Begroting en
Overheidsbedrijven over "de Europese
spoorverbinding Brussel-Aarlen-Straatsburg"
(nr. 156)
- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste 1
minister en minister van Begroting en
Overheidsbedrijven over "de hogesnelheidslijn
Brussel-Luxemburg-Straatsburg" (nr. 190)
- de heer François Bellot aan de vice-eerste 1
minister en minister van Begroting en
Overheidsbedrijven over "het project Eurocap
Rail" (nr. 233)

Spreekers: , **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Martine Payfa**

- Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de vice- 4
eerste minister en minister van Begroting en
Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid om
investeren in Limburg aan te moedigen door
inspanningen voor de NMBS te bevorderen"
(nr. 311)

Spreekers: **Jo Vandeurzen, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Interpellatie van de heer Louis Smal tot de eerste 5
minister over "de bevoegdheidsverdeling inzake
mobiliteit" (nr. 39)

Spreekers: **Louis Smal, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice- 6
eerste minister en minister van Begroting en
Overheidsbedrijven over "de herstelling van de
brug van Le Chenois (Charleroi-Monceau) die
gezamenlijk door de NMBS en het MET wordt
beheerd" (nr. 216)

Spreekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice- 7
eerste minister en minister van Begroting en
Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het
NMBS-net en de installatie van een elektronisch
remsysteem (actief veiligheidssysteem)" (nr. 217)

Spreekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice- 7
eerste minister en minister van Begroting en
Overheidsbedrijven over "het grensoverschrijdend

voyageurs en Hainaut" (n° 219)

Orateurs: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne ferroviaire 37 reliant Liège à Aachen, via Verviers et Welkenraedt" (N° 256)

Orateurs: **Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "Thalys international: mode de décision et répartition des charges" (n° 278)

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière semestrielle de la SNCB" (n° 279)

- M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les liaisons Thalys au départ de la gare de Liège" (n° 319)

- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les liaisons Thalys au départ de Liège" (n° 415)

Orateurs: **François Bellot, André Frédéric, Louis Smal, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur «l'entrée de l'opérateur postal néerlandais TPG dans le capital de La Poste» (n° 331)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur «l'intérêt que porteraient des opérateurs étrangers sur «La Poste» (n° 374)

Orateurs: **Karine Lalieux, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Greet van Gool au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sécurité à la gare de Courcelles" (n° 396)

Orateurs: **Greet van Gool, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

reizigersvervoer in Henegouwen" (nr. 219)

Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van spoorlijn 37 van Luik naar Aken via Verviers en Welkenraedt" (nr. 256)

Sprekers: **Melchior Wathelet, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Thalys international: wijze van besluitvorming en verdeling van de lasten" (nr. 278)

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de halfjaarlijkse financiële toestand van de NMBS" (nr. 279)

- de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de Thalys-verbindingen vanuit het station van Luik" (nr. 319)

- de heer Louis Smal aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Thalysverbindingen vanuit Luik" (nr. 415)

Sprekers: **François Bellot, André Frédéric, Louis Smal, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
Mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de deelname van de Nederlandse postoperator TPG in het kapitaal van De Post" (nr. 331)

De heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de belangstelling voor De Post vanwege buitenlandse operatoren" (nr. 374)

Sprekers: **Karine Lalieux, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het station van Courcelles" (nr. 396)

Sprekers: **Greet van Gool, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 20 OCTOBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 20 OKTOBER 2003

Namiddag

La séance est ouverte à 14.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

L'incident est clos.

01 Questions jointes de

- Mme Martine Payfa au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire européenne Bruxelles-Arlon-Strasbourg" (n° 156)
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne ferroviaire à grande vitesse Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg" (n° 190)
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet Eurocap Rail" (n° 233)

01.01 **Joseph Arens** (cdH): Le projet *Euro Cap Rail* a fait l'objet, préalablement à sa définition, d'une étude de faisabilité à l'initiative du seul ministère fédéral de l'Infrastructure et des Communications.

Ce projet fait-il aujourd'hui l'objet d'une évaluation et d'une concertation technique avec la SNCB ?

L'intention politique du gouvernement est-elle de soutenir le projet de ligne à grande vitesse sur cet axe, alors que la déclaration gouvernementale évoque le projet de dissoudre, d'ici la fin de la législature, la financière TGV ?

Le plan d'investissement de la SNCB, tel que reconsidéré à l'horizon 2007 par le Comité de concertation, considère la ligne intérieure Bruxelles-Namur-Luxembourg comme prioritaire.

Quels sont les objectifs de performance à atteindre

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

Het incident is gesloten.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Martine Payfa aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Europese spoorverbinding Brussel-Aarlen-Straatsburg" (nr. 156)
- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de hogesnelheidslijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg" (nr. 190)
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het project Eurocap Rail" (nr. 233)

01.01 **Joseph Arens** (cdH): Alvorens het werd vastgelegd, was het Euro Cap Rail-project het voorwerp van een haalbaarheidsstudie op initiatief van één ministerie, namelijk het federaal ministerie van Infrastructuur en Telecommunicatie. Is dat project nu het voorwerp van een technische evaluatie en van een technisch overleg met de NMBS ? Heeft de regering de politieke bedoeling het HSL-project op die as te steunen terwijl in de regeringsverklaring de ontbinding van de HST-financieringsmaatschappij tegen het einde van de legislatuur vooropgesteld wordt ?

In het investeringsplan van de NMBS zoals het door het Overlegcomité is herzien voor de periode tot 2007 wordt de binnenlandse lijn Brussel-Namen-Luxemburg als prioritair beschouwd.

Welke doelstellingen moeten tegen 2007 worden gehaald ?

à l'horizon 2007 ?

Quel est le montant des investissements qui y sera affecté annuellement ?

Quelle est la nature des modes de financement de cet investissement et, pour chacune des entités contribuant à la revalorisation de cette ligne, quelle seront la part et le montant annuel de leur contribution respective ?

Comment avance la concertation avec le Grand-Duché de Luxembourg et la BEI en ce qui concerne le financement des travaux de cette ligne ?

01.02 François Bellot (MR): Selon les estimations, la ligne à grande vitesse entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg devrait drainer, à terme, 6,8 millions de passagers pour 3,1 millions aujourd'hui.

Quelles dispositions compte prendre la SNCB pour intégrer ce projet dans son plan d'investissement au cours de la prochaine décennie ?

Pourrait-on obtenir des détails quant à la planification des travaux des différentes sections de cette ligne ? Comment seront financés ces travaux ? Via la Financière TGV, le budget de la SNCB ou par un financement alternatif avec intervention de la Région wallonne ?

01.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le plan pluriannuel prévoit 90 millions d'euros pour la modernisation de l'axe Bruxelles Luxembourg. Ces 90 millions serviraient à des adaptations techniques en vue d'un accroissement de la vitesse pour obtenir un gain de dix minutes sur cette ligne.

Entre temps, via le nouveau plan d'investissement, il y a eu un accord entre le Fédéral et les Régions pour envisager la possibilité d'aller plus loin et plus vite en ce domaine. La SNCB vérifie actuellement ce qu'il est possible de faire et le gouvernement wallon attend le résultat de cette vérification avant de se prononcer.

J'ai eu des contacts avec les responsables luxembourgeois et il a été convenu de présenter différents scénarios pour moderniser la ligne et assurer les coûts.

Je rappelle que la Commission européenne a, entre temps, inclut cette ligne à son programme.

Dans deux à trois mois, nous devrions disposer d'un scénario réaliste en ce domaine. Un financement de l'ordre de 10 à 15% pourrait

Hoeveel bedragen de investeringen die daarvoor jaarlijks zullen worden aangewend ?

Van welke aard zijn de financieringswijzen van die investering en, voor elke entiteit die tot de herwaardering van die lijn bijdraagt, welke zullen het jaarlijks aandeel en het jaarlijks bedrag van hun respectievelijke bijdrage zijn?

Hoe ver is het overleg met het Groothertogdom Luxemburg en de EIB gevorderd wat de financiering van de werken op die lijn betref?

01.02 François Bellot (MR): De HST-verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg zou op langere termijn naar schatting 6,8 miljoen reizigers aantrekken; nu zijn dat er 3,1 miljoen.

Welke maatregelen denkt de NMBS te nemen om dit project tijdens de komende tien jaar in het investeringsplan in te passen ?

Kan u wat meer details geven over de planning van de werkzaamheden op de onderscheiden baanvakken van deze lijn? Hoe zullen die werkzaamheden gefinancierd worden? Via de HST-Fin of de NMBS-begroting, of wordt er gebruik gemaakt van een alternatieve financiering met een inbreng van het Waalse Gewest ?

01.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het meerjarenplan voorziet in een budget van 90 miljoen euro voor de modernisering van de as Brussel-Luxemburg. Dat geld moet dienen voor technische aanpassingen zodat er sneller gereden kan worden, wat de rijtijd op deze lijn met tien minuten zou moeten inkorten.

Via het nieuwe investeringsplan hebben de federale overheid en de Gewesten intussen afgesproken om eventueel een stap verder te gaan op dat gebied en bepaalde werkzaamheden sneller dan gepland uit te voeren. De NMBS kijkt momenteel na wat mogelijk is, en de Waalse regering zal zich hierover uitspreken zodra de bevindingen van de NMBS bekend zijn.

Ik heb met de Luxemburgse verantwoordelijken gesproken, en er werd overeengekomen verschillende scenario's voor de modernisering van de lijn en de financiering ervan voor te leggen.

Ik wijs u erop dat de Europese Commissie die lijn inmiddels in haar programma heeft opgenomen.

Over twee à drie maanden zouden we over een realistisch draaiboek moeten beschikken. De werkzaamheden zouden ten bedrage van 10 à 15% door Europa kunnen worden gefinancierd.

provenir de l'Europe.

Le dossier est à l'examen et trois pistes sont envisagées. J'attends des propositions concrètes d'ici deux mois.

01.04 Martine Payfa (MR): La Commissaire européenne Mme Loyola de Palacio a confirmé, en contradiction avec les conclusions du groupe de haut niveau présidé par M. Van Miert, l'intérêt de la Commission pour le projet de liaison ferroviaire Bruxelles-Arlon-Strasbourg. Une étude d'impact se poursuit et la commissaire fera une proposition après les vacances. Le ministre a-t-il pris contact avec son homologue wallon à ce sujet?

Des études existent-elles sur le degré d'implication de la SNCB dans ce projet?

01.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je me réfère à la réponse que je viens de donner aux deux précédentes questions.

01.06 Joseph Arens (cdH): J'interpelle les ministres successifs sur cette question depuis 1995. J'espère que, cette fois, le projet se concrétisera.

Qu'en est-il d'une participation de la Banque européenne d'investissement?

Enfin, les Luxembourgeois sont intéressés par la ligne.

01.07 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Ils sont, en effet, prêts à participer au financement si le gain de temps est suffisant.

01.08 Joseph Arens (cdH): Le gain de temps intéresse aussi le Luxembourg belge, pourvu que des arrêts soient maintenus.

01.09 François Bellot (MR): Cette liaison est inscrite dans le réseau européen depuis 1994. Le Luxembourg s'est dit prêt à financer 10% de la ligne, si le gain de temps atteint les 10 minutes.

Le ministre a-t-il l'intention d'inscrire le financement de la ligne dans le cadre de la politique de la Financière TGV ou de le mettre à charge de la SNCB?

Même si la zone ne sera pas directement desservie, les bourgmestres concernés sont prêts à accueillir favorablement la ligne, si elle se situe le long d'un axe existant, de préférence la E411.

Het dossier is in studie; er worden drie mogelijkheden in overweging genomen. Ik verwacht over twee maanden concrete voorstellen ter zake.

01.04 Martine Payfa (MR): In tegenstelling tot de conclusies van de Groep van Hoge Ambtenaren, voorgezeten door de heer Van Miert, bevestigde Europees Commissaris mevrouw Loyola de Palacio dat de Commissie belangstelling toont voor de geplande aanleg van een spoorverbinding Brussel-Aarlen-Straatsburg. Er wordt een effectenstudie uitgevoerd en de Commissaris zal na de vakantie een voorstel doen. Heeft de minister hierover reeds contact opgenomen met zijn Waalse ambtgenoot?

Bestaan er studies over de inbreng van de NMBS in dit project?

01.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik verwijs naar het antwoord dat ik zopas op de twee vorige vragen heb gegeven.

01.06 Joseph Arens (cdH): Ik interpelleer de achtereenvolgende ministers sinds 1995. Ik hoop dat het project dit keer concrete vorm zal aannemen.

Quid met een participatie van de Europese Investeringsbank?

De Luxemburgers zijn geïnteresseerd in de lijn.

01.07 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ze zijn inderdaad bereid aan de financiering mee te werken als de tijdswinst voldoende groot is.

01.08 Josy Arens (cdH): De tijdswinst interesseert ook de Belgische Luxemburger, op voorwaarde dat stopplaatsen behouden blijven.

01.09 François Bellot (MR): Deze verbinding is sinds 1994 gepland in het Europees net. Luxemburg is bereid 10% van de lijn te financieren indien de tijdswinst 10 minuten bedraagt.

Is de minister van plan de lijn te laten financieren via "HST-Fin" of moet de NMBS voor de kosten opdraaien?

Zelfs al wordt hun regio niet direct bediend, toch verwelkomen de betrokken burgemeesters de lijn op voorwaarde dat ze een bestaande as, bij voorkeur de E411, volgt.

Enfin, selon la SNCB, le coût pour un gain d'une minute entre Namur et Luxembourg est de l'ordre de 80% inférieur au coût d'un gain équivalent entre Namur et Bruxelles, notamment en raison de l'absence de contraintes urbanistiques.

01.10 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Cela est vrai pour les premières minutes. Au-delà, de nouvelles infrastructures sont nécessaires. De plus, une plus grande vitesse est fonction du nombre d'arrêts.

Je n'envisage par de financement via la Financière TGV.

L'incident est clos.

02 Question de M. Jo Vandeurzen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les mesures en faveur de la SNCB susceptibles de favoriser les investissements au Limbourg" (n° 311)

Le **président**: L'interpellation et les questions de MM. Sevenhans et Ansoms portant sur le même sujet (n°s 62, 180, 181, 252) sont reportées à leur demande.

02.01 Jo Vandeurzen (CD&V): A la suite de la restructuration annoncée par l'entreprise Ford, tous les regards sont à nouveau rivés sur la province du Limbourg. S'il l'on veut que la province attire davantage les entreprises, il faut s'occuper sérieusement du désenclavement logistique. La voie ferroviaire y jouera un rôle crucial. Aussi souhaiterais-je connaître l'évolution du dossier du Rhin d'acier et savoir également quelles initiatives sont prévues pour améliorer le transport de marchandises sur l'axe nord-sud. Ne pourrait-on pas accélérer la mise en œuvre de tels projets?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Un programme d'investissement qui s'étale sur plusieurs années est peu commode et ne permet pas de réagir sur-le-champ aux événements tels que les projets concernant Ford Genk. Nous mettons cependant tout en œuvre pour pourvoir la région d'un accès ferroviaire optimal et répondre ainsi aux souhaits des entreprises et des investisseurs. Je me réfère à cet égard à l'extension et à l'adaptation du transport ferroviaire de marchandises à la gare de triage de Genk, dont la productivité et la capacité doivent être sensiblement accrues.

Tot slot, volgens de NMBS liggen de kosten voor een tijdswinst van één minuut tussen Namen en Luxemburg 80% lager dan de kosten per gewonnen minuut tussen Namen en Brussel. Dit is onder meer te verklaren door het ontbreken van stedenbouwkundige verplichtingen.

01.10 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat klopt voor de eerste minuten. Maar in een later stadium is er nood aan nieuwe infrastructuur. Bovendien is een hoge snelheid afhankelijk van het aantal stopplaatsen.

Ik overweeg geen herfinanciering via de HST-Fin.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid om investeringen in Limburg aan te moedigen door inspanningen voor de NMBS te bevorderen" (nr. 311)

De **voorzitter**: De interpellatie en vragen van de heren Sevenhans en Ansoms over hetzelfde onderwerp (nrs 62, 180, 181, 252) worden op hun verzoek uitgesteld.

02.01 Jo Vandeurzen (CD&V): De herstructurering bij Ford heeft weer de volle aandacht naar de provincie Limburg getrokken. Om de provincie voor het bedrijfsleven aantrekkelijker te maken, moet hard aan de logistieke ontsluiting worden gewerkt. Het spoor zal daarbij een cruciale rol spelen. Daarom wens ik te weten hoe het dossier van de IJzeren Rijn evolueert en welke initiatieven men plant om ook het goederenvervoer in de noord-zuidrichting te verbeteren. Kunnen dergelijke projecten niet versneld worden uitgevoerd?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Een investeringsprogramma dat over verscheidene jaren loopt, is niet erg wendbaar. Men kan dus niet in een handomdraai inspelen op actuele gebeurtenissen zoals de plannen van Ford Genk. Toch doen we ons best om de regio zo snel mogelijk een optimale spoorontsluiting te geven om het bedrijven en investeerders naar de zin te maken. Ik verwijs naar de uitbreiding en de aanpassing van de goederenspooren in het rangeerstation van Genk, wat de productiviteit en capaciteit aanzienlijk moet verhogen.

Dans le dossier du Rhin de fer, une procédure d'arbitrage est actuellement en cours entre la Belgique et les Pays-Bas pour évaluer la répartition des coûts. En attendant cet arbitrage, nous maintiendrons les montants initiaux pour ne pas donner à penser que nous nous fondons sur un arbitrage négatif ou positif.

02.03 Jo Vandeurzen (CD&V): Où en est exactement cet arbitrage? L'embranchement du Rhin de fer en direction du centre du Limbourg est-il officiellement prévu?

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): L'arbitrage sera finalisé dans un ou deux mois. En ce qui concerne l'embranchement, la SNCB prendra une décision en fonction de celle qui interviendra dans le dossier du Rhin de fer, ce qui me paraît logique.

L'incident est clos.

03 Interpellation de M. Louis Smal au premier ministre sur "la répartition des compétences en matière de mobilité" (n° 39)

(La réponse sera donnée par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques.)

03.01 Louis Smal (cdH): En ce qui concerne les compétences au niveau de la SNCB, il a été précisé qu'est compétent le ministre Vande Lanotte, qui a les entreprises publiques autonomes dans ses attributions. Or, le ministre de la Mobilité, Bert Anciaux, s'est également affirmé compétent. Quelle est donc exactement la répartition des compétences entre les deux ministres?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le problème, c'est que nous sommes en situation transitoire. La SNCB est en cours de libéralisation, pour laquelle il faudra créer un cadre, mais dans l'intervalle la gestion de l'entreprise doit se poursuivre. M. Anciaux est responsable de la politique de Mobilité; à lui de créer les règles relatives à l'utilisation des infrastructures, aux conditions de sécurité. Il faut bien distinguer le plan d'entreprise, qui vise à l'assainissement de la SNCB, du contrat de gestion, qui lui est postérieur. Le premier est, en quelque sorte, un plan social, que M. Vinck est en train de négocier avec les syndicats, et que je vais signer moi-même (M. Anciaux y sera néanmoins associé). Je signerai également le second, mais M. Anciaux aussi. Lorsque la libéralisation sera effectuée, tout deviendra plus clair. Les règles seront déterminées

In het dossier van de IJzeren Rijn loopt momenteel de arbitrage tussen België en Nederland om te oordelen over de verdeling van de kosten. Zolang deze arbitrage niet uitgesproken is, handhaven we de oorspronkelijke bedragen, om niet de indruk te wekken dat we uitgaan van een negatieve of positieve arbitrage.

02.03 Jo Vandeurzen (CD&V): Hoe ver staat het precies met die arbitrage? Is in de aftakking van de IJzeren Rijn naar Midden-Limburg nu officieel voorzien?

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Over een maand of twee zal de arbitrage afgerond zijn. Wat de aftakking betreft, wacht de NMBS op de beslissing over de IJzeren Rijn en dat lijkt me logisch.

Het incident is gesloten.

03 Interpellatie van de heer Louis Smal tot de eerste minister over "de bevoegdheidsverdeling inzake mobiliteit" (nr. 39)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven.)

03.01 Louis Smal (cdH): Wat de NMBS betreft, werd gepreciseerd dat minister Vande Lanotte, onder wie de autonome overheidsbedrijven ressorteren, bevoegd is. De minister van Mobiliteit, Bert Anciaux, verklaard eveneens terzake bevoegd te zijn. Hoe zit het nu precies met de bevoegdheidsverdeling tussen beide ministers?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het probleem is dat wij ons in een overgangssituatie bevinden. De NMBS wordt momenteel geliberaliseerd en daartoe moet een kader worden gecreëerd, maar intussen moet het bedrijf verder worden bestuurd. De heer Anciaux is bevoegd voor het mobiliteitsbeleid; het komt hem toe regels uit te vaardigen met betrekking tot het gebruik van de infrastructuur en de veiligheid. Men moet een duidelijk onderscheid maken tussen het bedrijfsplan, dat tot doel heeft de NMBS te saneren, en het beheerscontract, dat van later dateert. Het eerste is als het ware een sociaal plan waarover de heer Vinck momenteel onderhandelt met de vakbonden en dat ikzelf zal ondertekenen (de heer Anciaux zal daar niettemin ook worden bij betrokken). Ik zal ook het beheerscontract ondertekenen, maar dat geldt ook voor de heer

et leur application sera de la compétence du ministre de la Mobilité.

03.03 **Louis Smal** (cdH): Et qui fixe les principes tarifaires ?

03.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Ils sont fixés par le gouvernement dans le contrat de gestion.

L'incident est clos.

04 **Question de M. Olivier Chastel au vice premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réparation du pont du Chenois (Charleroi-Monceau) en gestion partagée SNCB-MET" (n° 216)**

04.01 **Olivier Chastel** (MR): La route N 580, qui constitue la voie la plus directe (par l'est) vers le centre de Charleroi, est coupée à la circulation depuis 1 an et demi. Cette situation est due aux travaux de réparation du pont du Chenois (Charleroi-Monceau), qui appartient à la SNCB, mais dont la gestion est partagée par celle-ci avec le MET (1/3 du coût des travaux étant à charge de ce dernier).

Ce pont était, en effet, en très mauvais état, et le MET, qui le considérait comme dangereux, a demandé à la SNCB de l'inspecter pour déterminer s'il fallait démolir et reconstruire le pont, ou s'il pouvait être réparé. Quelle est la position de la SNCB et l'état d'avancement des travaux ?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Axe d'accès important, cette route est, en effet, coupée depuis un an et demi. Lors de travaux d'entretien, on a constaté des défauts importants. Il y a donc eu une première inspection conjointe MET-SNCB, et une seconde inspection plus détaillée de la SNCB. Le 15 janvier 2003, il a été décidé de renouveler le pont (pour un coût de 2, 5 millions d'euros). La convention particulière du MET avec la SNCB met à charge du premier 1/3, et à charge de la seconde, 2/3 du coût des travaux de renouvellement de la voirie.

Anciaux. Als de liberalisering eenmaal een feit is, zal alles veel duidelijker worden. De regels zullen vastliggen en voor de toepassing ervan zal de minister van Mobiliteit bevoegd zijn.

03.03 **Louis Smal** (cdH): En wie stelt de principes op het stuk van de tarieven vast ?

03.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*Frans*): Ze worden door de regering in het beheerscontract bepaald.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herstelling van de brug van Le Chenois (Charleroi-Monceau) die gezamenlijk door de NMBS en het MET wordt beheerd" (nr. 216)**

04.01 **Olivier Chastel** (MR): Al anderhalf jaar is de N 580, die (vanuit het oosten) de meest directe weg is naar het centrum van Charleroi, gesloten voor het verkeer. Die toestand is te wijten aan de herstellingswerken die momenteel aan de gang zijn op de brug van Chenois (Charleroi-Monceau), die eigendom is van de NMBS maar gezamenlijk door de NMBS en de MET wordt beheerd. Eén derde van de kosten van de werken wordt door de MET gedragen.

Die brug bevond zich inderdaad in een zeer slechte staat. Daarom heeft de MET die haar als zeer gevaarlijk beschouwde, de NMBS gevraagd de brug te inspecteren teneinde uit te maken of ze afgebroken en herbouwd moest worden dan wel of ze hersteld kon worden. Wat is het standpunt van de NMBS in deze en hoe ver zijn de werken gevorderd?

04.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): De N 580 is een belangrijke toegangsweg en het is inderdaad zo dat ze sedert anderhalf jaar niet meer in gebruik is. Bij onderhoudswerken zijn grote gebreken vastgesteld. Er werd dus overgegaan tot een eerste gezamenlijke MET-NMBS -inspectie en dan tot een tweede meer gedetailleerde inspectie door de NMBS alleen. Op 15 januari 2003 werd de beslissing genomen om de brug te vernieuwen (kostenplaatje: 2,5 miljoen euro). Overeenkomstig de bijzondere overeenkomst die de MET met de NMBS gesloten heeft, wordt één derde van de kosten van de vernieuwingswerken door de MET gedragen terwijl de NMBS twee derden voor haar rekening neemt.

Le Cahier spécial des Charges sera prêt fin

Het bijzonder bestek zal eind oktober klaar zijn en

octobre, les soumissions rentrées pour la fin du mois de janvier. Les travaux pourraient débuter en avril, mai 2004 pour une durée d'un an. Le permis d'urbanisme a été délivré en 2003.

L'incident est clos.

05 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sécurité du réseau SNCB et l'installation du système de freinage électronique (sécurité active)" (n° 217)

05.01 Olivier Chastel (MR): Différents incidents relatifs à la sécurité ont émaillé la vie de la SNCB ces dernières années. Ils sont dus notamment au franchissement des signaux lumineux. Il est prévu d'installer des systèmes de sécurité active (TBS ou ETCS). Pourriez-vous nous donner des précisions sur l'actualisation des franchissements de signal et sur les tronçons de lignes équipés du nouveau système.

05.02 Johan Vande Lanot, ministre (*en français*): Les dépassements de signaux sont d'une cinquantaine par an. Actuellement aucune ligne n'est équipée du système ETCS. Au niveau international, une seule ligne, en Suisse, en est équipée. Le conseil d'administration de la SNCB s'est prononcé en faveur d'un tel système de signalisation. Le projet d'investissement est de 274 millions d'euros permettant le développement des deux projets ETCS et GSMR, entre 2004 et 2007. Les premières lignes fonctionneraient en 2006. Il n'y a pas de baisse de crédits à ce niveau.

05.03 Olivier Chastel (MR): Savez-vous quelles lignes seront équipées en 2006 ?

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Non.

L'incident est clos.

06 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transport transfrontalier de voyageurs en Hainaut" (n° 219)

06.01 Olivier Chastel (MR): Concernant le transfert transfrontalier de voyageurs en Hainaut, la situation des lignes Charleroi-Jeumont-Maubeuge et Valenciennes-Mons a-t-elle évolué ? Quels sont

de inschrijvingen zouden tegen eind januari ingediend moeten zijn. De werken zouden in april of mei 2004 kunnen beginnen voor een duur van één jaar. De stedenbouwkundige vergunning werd in 2003 afgeleverd.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het NMBS-net en de installatie van een elektronisch remsysteem (actief veiligheidssysteem)" (nr. 217)

05.01 Olivier Chastel (MR): De jongste jaren zijn er bij de NMBS herhaaldelijk incidenten geweest waarbij de veiligheid in het gedrang kwam, meer bepaald doordat seinen genegeerd werden. Er zullen nu actieve veiligheidssystemen worden geïnstalleerd (TBS of ETCS). Kan u ons nadere toelichting verschaffen over de meest recente feiten met betrekking tot het voorbijrijden van seinen op de baanvakken die reeds uitgerust zijn met het nieuwe systeem ?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Incidenten waarbij seinen genegeerd worden, doen zich ongeveer vijftig keer per jaar voor. Momenteel is het ETCS-systeem nog op geen enkele lijn geïnstalleerd. Op het internationale spoorwegnet is er maar één lijn, in Zwitserland, van het systeem voorzien. De raad van bestuur van de NMBS is voorstander van een dergelijk seingevingssysteem. Het is de bedoeling tussen 2004 en 2007 274 miljoen euro te investeren in de ontwikkeling van zowel ETCS als GSMR. De eerste lijnen zouden in 2006 operationeel zijn. De kredieten hiervoor worden niet teruggeschroefd.

05.03 Olivier Chastel (MR): Weet u al welke lijnen er in 2006 met het systeem uitgerust zullen zijn ?

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Neen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het grensoverschrijdend reizigersvervoer in Henegouwen" (nr. 219)

06.01 Olivier Chastel (MR): Is er op de lijnen Charleroi-Jeumont-Maubeuge en Valenciennes-Mons enige evolutie merkbaar op het vlak van het grensoverschrijdend reizigersvervoer in

les résultats du groupe de travail étudiant la possibilité de rouvrir la liaison Valenciennes-Mons ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Je suis très pessimiste à ce sujet. Il est très difficile de discuter de ces questions avec la SNCF, rarement demanderesse concernant ce genre de trafic et je m'exprime ici en termes modérés. La redevance infrastructure est de plus en plus élevée dans chaque pays ce qui fait que le coût du transport ferroviaire devient intenable par rapport aux autres modes de transport.. Ceci est une conséquence non-voulue de l'ouverture des chemins de fer au secteur privé.

En ce qui concerne la liaison Valenciennes-Mons, le Conseil régional Nord-Pas de Calais a demandé, en 2001, une étude de potentiel. Cette étude est toujours en cours. De plus, une étude de faisabilité a été réalisée, mais se pose toujours le problème de la bi-tension. Force est de reconnaître qu'on constate un manque certain de volonté de la part des deux parties en cette matière. Je suis donc assez réticent d'autant que les discussions achoppent toujours sur les redevances d'infrastructure.

06.03 Olivier Chastel (MR): La vérité n'est pas toujours optimiste. Je ne reviendrai donc plus sur la question, tout en soulignant que les Régions belges et françaises sont cependant demandereses. Ceci dit, pour le citoyen, tout ceci est un leurre. Peut-être devrait-on penser à supprimer la notion de service public dans certaines matières.

L'incident est clos.

07 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne ferroviaire 37 reliant Liège à Aachen, via Verviers et Welkenraedt" (N° 256)

07.01 Melchior Wathelet (cdH): Le relief de la région traversée par la ligne 37 est tel qu'il a nécessité quelque 450 ouvrages d'art. Cela pose inévitablement la question de l'entretien de ces équipements mais également la question plus générale du devenir de cette ligne. Complémentairement au réseau à grande vitesse, il me semble essentiel de soutenir les travaux d'infrastructure d'une desserte régulière et ponctuelle pour garantir des connections

Henegouwen? Tot welke conclusies is de werkgroep gekomen die de mogelijke heropening van de verbinding Valenciennes-Mons onderzocht?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik kan hierover weinig positiefs zeggen. Het is niet gemakkelijk om over deze aangelegenheden met de SNCF te onderhandelen. De Fransen zijn zelden vragende partij als het over dit soort vervoer gaat en dan druk ik me nog voorzichtig uit. Omdat de heffingen op het gebruik van de infrastructuur in alle landen stijgen wordt de kostprijs van het spoorvervoer ten opzichte van de andere vervoerswijzen onhoudbaar. Dat is een ongewild gevolg van de openstelling van het spoorweginet voor de private sector.

De "Conseil régional Nord-Pas de Calais" heeft in 2001 een onderzoek naar het potentieel van de verbinding Valenciennes-Mons besteld, maar die studie is nog niet beëindigd. Daarnaast werd er een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Maar een blijvend probleem is dat van de dubbele spanning. Men moet wel erkennen dat er aan beide kanten een zeker gebrek aan daadkracht te bespeuren valt. Ik stel me dus eerder terughoudend op, temeer daar de onderhandelingen telkens afstuiten op de heffingen op het gebruik van de infrastructuur.

06.03 Olivier Chastel (MR): De waarheid is zelden rooskleurig. Ik zal dus niet meer op deze zaak terugkomen. Toch wil ik nog benadrukken dat de Belgische en Franse Regio's in deze vragende partij zijn. Dit gezegd zijnde, de burger blijft weer eens in de kou staan. Misschien zou men er kunnen aan denken het begrip openbare dienstverlening voor bepaalde materies gewoonweg te schrappen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van spoorlijn 37 van Luik naar Aken via Verviers en Welkenraedt" (nr. 256)

07.01 Melchior Wathelet (cdH): Lijn 37 doorkruist een heuvelachtige streek waar niet minder dan 450 kunstwerken moesten worden gebouwd. Men kan zich afvragen hoe deze voorzieningen worden onderhouden en, algemener, of het voortbestaan van de lijn niet in het gedrang komt. Verdere infrastructuurwerken lijken mij dan ook van fundamenteel belang, niet alleen voor de uitbouw van het hogesnelheidsnet, maar evenzeer om regelmatige en stipte interregio-, intercity- en

interrégionales, intercity ou internationales.

Quel devrait être, pour la SNCB, le statut futur de la ligne 37 ?

Sachant que les derniers travaux d'entretien sur cette ligne datent de la fin des années soixante, la SNCB a-t-elle inscrit sa revalorisation dans les travaux d'entretien qu'elle entend organiser à l'horizon 2012 ? Si oui, quels en seront la nature et le phasage ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Circulent actuellement sur la ligne 37 l'IC Ostende- Eupen, l'IR Liège- Aix-la-Chapelle, une desserte omnibus entre Liège et Welkenraedt et des trains de pointe. La ligne 37 sera toujours exploitée malgré l'existence de ligne LN 3.

En cas de succès de la ligne Liège-Aix-la-Chapelle, il est envisagé d'en augmenter l'exploitation ainsi que sa cadence horaire.

Seuls les trains internationaux à grande vitesse emprunteront la ligne LN 3 ; les autres trains circuleront sur la ligne 37.

Les travaux d'entretien de la ligne 37 sont effectués régulièrement. En 2002-2003, le tronçon Verviers-Welkenraedt a été équipé en rails soudés et des travaux de régénération du ballast (criblage) ont été réalisés.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "Thalys international: mode de décision et répartition des charges" (n° 278)

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière semestrielle de la SNCB" (n° 279)

- M. André Frédéric au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les liaisons Thalys au départ de la gare de Liège" (n° 319)

- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les liaisons Thalys au départ de Liège" (n° 415)

(La réponse sera fournie par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques.)

08.01 François Bellot (MR): La société Thalys international de droit belge, constituée sous forme

internationale connexions à pouvoir offrir.

Wat is de NMBS van plan met lijn 37? Wetende dat de recentste onderhoudswerken aan deze lijn tot het einde van de jaren zestig teruggaan, is de NMBS van plan om de lijn te herwaarderen en dus mee op te nemen in de tegen 2012 geplande onderhoudswerken? Zo ja, welke werken zullen er worden uitgevoerd en volgens welke timing zal dit gebeuren?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Lijn 37 wordt op dit ogenblik gebruikt door de IC-trein Oostende-Eupen, de IR-trein Luik-Aken, een stoptrein tussen Luik en Welkenraedt en een aantal piekurentreinen. Lijn 37 zal blijven bestaan, zelfs na de ingebruikneming van lijn LN3.

Indien de lijn Luik-Aken succes kent, wil men voorzien in meer treinen per uur.

Lijn LN3 zal alleen worden gebruikt door de internationale hogesnelheidstreinen; de overige treinen zullen lijn 37 gebruiken.

Er worden regelmatig onderhoudswerken uitgevoerd aan lijn 37. In 2002-2003 werd het baanvak Verviers-Welkenraedt uitgerust met gesoldeerde rails en werd de ballast hersteld (gezeefd).

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Thalys international: wijze van besluitvorming en verdeling van de lasten" (nr. 278)

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de halfjaarlijkse financiële toestand van de NMBS" (nr. 279)

- de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de Thalys-verbindingen vanuit het station van Luik" (nr. 319)

- de heer Louis Smal aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Thalysverbindingen vanuit Luik" (nr. 415)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven.)

08.01 François Bellot (MR): De vennootschap naar Belgisch recht Thalys international, die de

de société coopérative à responsabilité limitée, est une filiale conjointe de la SNCB et de la Société des Grandes lignes, elle-même filiale de la SNCF.

Le Thalys empruntant la dorsale wallonne est temporairement sauvé, suite à un accord entre les actionnaires de Thalys international.

Comment est déterminée la répartition des charges dans l'exploitation de cette ligne entre Paris et Liège sachant qu'initialement cette répartition était fonction des lignes modernisées ?

En cas de déficit d'exploitation sur la ligne TGV Liège-Namur-Charleroi-Paris, quelle est la répartition de la prise en charge de ce déficit entre la compagnie française et la SNCB ?

La répartition des charges est-elle fonction de critères tels que la longueur de lignes à grande vitesse, la durée des temps de parcours sur les territoires respectifs, les éventuelles pénalités liées à l'absence de modernisation de certains tronçons,... ?

Au sein de Thalys international, quel est le poids relatif et l'influence de chaque partenaire au sein du Conseil d'administration en vue de prendre des décisions quant à la modification de l'offre des trains ?

La SNCF est-elle en droit de réclamer à la SNCB des compensations du fait du maintien de la ligne sur la dorsale wallonne ?

La compagnie aérienne allemande *Lowcost Germanwings* a ouvert, début 2003, une liaison entre Paris et Cologne. La décision de supprimer certains trains sur une partie de la ligne Cologne-Paris est-elle motivée par le succès de cette compagnie aérienne, d'autant que le nombre de voyageurs par train sur cette liaison a diminué de 13% ?

J'en viens à ma deuxième question. Dans une analyse des comptes du premier trimestre 2003 de la SNCB, il apparaît que les recettes Thalys et Eurostar sont en contraction, suite à une diminution de la demande.

La perte de recettes semblant plus importante sur Eurostar, la SNCB envisage-t-elle de quitter ce consortium ? Si oui, quelles seront les conséquences financières pour la SNCB ?

Par ailleurs, on observe un accroissement des frais généraux de la SNCB-dépassant l'estimation budgétaire- alors que l'offre de celle-ci n'a pas été modifiée. Cela s'explique en grande partie par une augmentation de la facture électrique qui passerait de 65 à 75 millions d'euros par an malgré la libéralisation du marché de l'électricité. Un appel d'offre aurait été lancé par la SNCB. Est-ce exact ?

rechtsvorm heeft van een coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, is een gezamenlijke dochtermaatschappij van de NMBS en de Société des Grandes lignes, die op haar beurt een dochtermaatschappij is van de SNCF.

De Thalys die op de Waalse as rijdt is tijdelijk gered, dank zij een door de aandeelhouders van Thalys international gesloten akkoord.

Hoe worden de lasten van de exploitatie van die lijn verdeeld tussen Parijs en Luik, wetende dat die verdeling oorspronkelijk afhankelijk was van de gemoderniseerde lijnen?

Hoe wordt een eventueel exploitatietekort op de HST-lijn Luik-Namen-Charleroi-Parijs verdeeld tussen de Franse maatschappij en de NMBS?

Worden die lasten verdeeld op grond van criteria zoals de lengte van de hogesnelheidslijnen, de reistijden op de respectieve grondgebieden, de eventuele boetes in geval van niet-modernisering van bepaalde baanvakken,...?

Wat is het relatief gewicht en de relatieve invloed van elke partner in de raad van bestuur van Thalys international als het erop aankomt beslissingen te nemen op het stuk van een wijziging van het treinaanbod?

Kan de SNCF van de NMBS compensaties eisen voor het behoud van de lijn op de Waalse as?

Begin 2003 is de Duitse luchtvaartmaatschappij *Lowcost Germanwings* met een verbinding tussen Parijs en Keulen gestart. Is de beslissing om bepaalde treinen op een gedeelte van de lijn Keulen-Parijs te schrappen ingegeven voor het succes van die luchtvaartmaatschappij, temeer daar het aantal treinreizigers op die verbinding met 13% is verminderd?

Dan kom ik tot mijn tweede vraag. Uit een analyse van de rekeningen van het eerste trimester 2003 van de NMBS blijkt dat de ontvangsten van de Thalys- en Eurostartreinen zijn teruggevallen omdat de vraag is verminderd. Het inkomstenverlies is blijkbaar groter bij Eurostar ; overweegt de NMBS dat consortium te verlaten? Zo ja, wat zijn de financiële gevolgen daarvan voor de NMBS?

Voorts nemen de algemene kosten van de NMBS toe – zij overtreffen de begrotingsramingen – terwijl het aanbod niet is veranderd. Dat valt grotendeels te verklaren door de duurdere elektriciteitsfactuur die ondanks de liberalisering van de elektriciteitsmarkt van 65 tot 75 miljard euro per jaar zou oplopen. De NMBS zou een offerte-aanvraag hebben uitgeschreven. Klopt dat? Zo neen,

d'offre aurait été lancé par la SNCB. Est-ce exact ? Si non, pourquoi ? d'autant que la SNCB dépasse largement le seuil minimum au-delà duquel l'appel à la concurrence internationale est possible ?

Dans quels délais la SNCB compte-t-elle prendre une décision à cet égard sachant que les grandes entreprises investissent de plus en plus dans les Turbines Gaz Vapeur ?

08.02 André Frédéric (PS): La *Deutsche Bahn* envisage de supprimer le Thalys qui part de Liège à 7.35 heures en provenance de Cologne, seule liaison permettant d'être à Paris au départ de Liège à une heure matinale raisonnable.

Le ministre est-il informé de cette situation ?

Défendra-t-il auprès de la SNCB la solution alternative consistant en un départ matinal de Liège, dont le caractère efficace et international doit être renforcé, tout comme celui d'autres villes, comme Verviers ?

08.03 Louis Smal (cdH): A quelles conditions la SNCB peut-elle exercer son droit de veto dans le cadre du conseil d'administration de Thalys ? La SNCF est-elle en droit de demander des compensations, et lesquelles ?

La décision allemande de supprimer la ligne en question cadre-t-elle avec les investissements réalisés pour le développement du réseau à grande vitesse vers l'Allemagne ? Quels sont les arguments invoqués par la *Deutsche Bahn* ?

Quand débiteront les campagnes promotionnelles prévues ? Seront-elles nationales ou régionales ? Quels en seront le budget et la durée ?

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le problème lié aux connexions internationales est général. Le désistement des opérateurs internationaux est dû aux situations de déficit financier.

La baisse de l'activité économique a provoqué une diminution importante du chiffre d'affaire de Thalys. Le fait qu'il y ait moins de déplacements, auxquels se substituent des communications téléphoniques ou des échanges de courriers électroniques est à prendre en considération pour l'avenir des lignes liées à l'activité industrielle. Un décalage existe, en effet, entre l'importance déclarée d'une ligne et son importance réelle.

De plus les redevances d'infrastructure sont

pourquoi ? De NMBS zit immers een heel stuk boven de drempel waarboven een internationale offerte-aanvraag kan worden uitgeschreven.

Wanneer zal de NMBS terzake een beslissing nemen, wetende dat de grote bedrijven almaar meer investeren in STEG's ?

08.02 André Frédéric (PS): De *Deutsche Bahn* overweegt de Thalysverbinding die, vanuit Keulen, om 7.35 uur in Luik vertrekt en de enige mogelijkheid vormt om van daaruit 's ochtends op een redelijk uur in Parijs te geraken, af te schaffen.

Heeft de minister daar weet van ?

Zal hij bij de NMBS de alternatieve oplossing bepleiten, namelijk het behoud van een ochtendlijk vertrek vanuit Luik, een stad die, zoals Verviers en andere steden, een efficiënter imago en een internationale uitstraling moet nastreven ?

08.03 Louis Smal (cdH): Onder welke voorwaarden kan de NMBS binnen de raad van bestuur van Thalys zijn vetorecht uitoefenen ? Kan de SNCF compensaties vragen ? Zo ja, welke ?

Is de Duitse beslissing die lijn te schrappen in overeenstemming met de investeringen die gebeurden met het oog op de aanleg van de hogesnelheidslijn naar Duitsland. Welke argumenten voerde de *Deutsche Bahn* aan ?

Wanneer zullen de geplande promotiecampagnes van start gaan ? Zullen dat nationale of regionale campagnes zijn ? Hoe lang zullen zij lopen en hoeveel geld werd ervoor uitgetrokken ?

08.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het probleem met betrekking tot de internationale verbindingen is een algemeen probleem. De internationale operatoren haken af omdat zij met financiële tekorten kampen.

Door de slabakkende economische activiteit is de omzet van de Thalys fors gedaald. Het feit dat mensen minder reizen en in de plaats daarvan telefoneren of e-mailen is een element waarmee rekening moet worden gehouden met betrekking tot de toekomst van de lijnen die sterk afhankelijk zijn van de industriële activiteit. Het belang dat aan een lijn wordt toegedicht, stemt niet altijd overeen met het werkelijke belang ervan.

Bovendien wordt een hoge infrastructuurheffing

élevées.

Les entreprises ferroviaires néerlandaises et allemandes, avec lesquelles la SNCB et la SNCF regroupées au sein de la société Thalys ont passé des accords de coopération et ont décidé unilatéralement la suppression d'un train aller retour par jour entre Amsterdam et Paris et entre Cologne et Paris.

La *Deutsche Bahn* a en outre l'intention de remplacer les rames TGV par des trains ICE.

Pour la dorsale wallonne un problème se pose pour les départs matinaux, en effet. La question devra être discutée lors du conseil d'administration de Thalys. La négociation sera difficile, car le maintien de la ligne suppose d'obliger la *Deutsche Bahn* à subir une perte, ce qu'elle refuse.

La répartition des charges est complexe et varie en fonction des recettes, des frais d'entretien, de l'utilisation du rail, des temps de parcours et des longueurs de projet.

La SNCF a le droit de demander des compensations. Lors de la négociation, nous pourrions jouer sur le maintien de la liaison avec l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. Mais cela ne sera pas facile non plus.

Les grandes lignes sont presque toutes déficitaires. Eurostar subit des pertes encore beaucoup plus élevées que Thalys. La SNCB examine les solutions possibles, dont son retrait pur et simple de la société.

Quoi qu'il en soit, quitter ou changer la répartition des frais seraient deux options difficiles, car il y a des contrats en cours. Cela devra faire l'objet d'une discussion.

08.05 François Bellot (MR): Dans Eurostar, on est actionnaires, partenaires ?

08.06 Johan Vande Lanotte ministre (*en français*): Actionnaires minoritaires. Le problème est qu'on a signé cet accord, et que s'il faut quitter l'ensemble, cela va nous coûter cher. De plus, les problèmes subsistent : dès que l'on quitte l'Angleterre, on roule à du 50km/heure. Une partie a été réglée ; il faut encore régler le reste.

Dans le dossier d'acquisition de l'énergie électrique, on a suivi une procédure négociée. On a

aangerekend.

De Nederlandse en Duitse spoorwegen, waarmee de NMBS en de SNCF binnen de maatschappij Thalys samenwerkingsakkoorden gesloten hebben, hebben unilateraal beslist een trein per dag (heen- en terugreis) tussen Amsterdam en Parijs en Keulen en Parijs te schrappen.

De *Deutsche Bahn* is daarnaast van plan de HST-treinstellen te vervangen door ICE-treinen.

Voor de Waalse aslijn is er inderdaad een probleem voor de treinen die 's ochtends vertrekken. Dit vraagstuk moet worden besproken op de raad van bestuur van Thalys. De onderhandelingen zullen moeilijk zijn. Om de lijn te behouden moet *Deutsche Bahn* namelijk verplicht worden verlies te lijden, wat zij weigert.

De verdeling van de lasten is ingewikkeld en schommelt al naargelang van de ontvangsten, de onderhoudskosten, het gebruik van het spoor, de rittijden en de lengte van het traject.

De SNCF heeft het recht compensaties te vragen. Tijdens de onderhandelingen kunnen wij de verbinding met de Parijse luchthaven Charles de Gaulle laten gelden. Dat zal echter ook niet gemakkelijk zijn.

De grote lijnen zijn bijna allemaal deficitair. Eurostar heeft met nog veel grotere verliezen dan Thalys te kampen. De NMBS onderzoekt de mogelijke oplossingen en overweegt zelfs zich uit het bedrijf terug te trekken.

Wat er ook van zij, een terugtrekking of een aanpassing van de kostenverdeling: beide opties liggen moeilijk omdat er nog lopende contracten zijn. Er moet hierover een discussie plaatshebben.

08.05 François Bellot (MR): Zijn wij partner of aandeelhouder in Eurostar?

08.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Minderheidsaandeelhouder. Het probleem is dat wij dat akkoord hebben ondertekend en dat als wij eruit stappen, ons dat geld zal kosten. Bovendien blijven de problemen aanslepen : zodra men Engeland verlaat, rijdt men met een snelheid van 50km/uur. Een gedeelte is al geregeld, nu moet de rest nog volgen.

In het dossier van de aankoop van elektrische energie werd een onderhandelde procedure

lancé un avis de marché public, publié dans le « Bulletin officiel » le 14 mars 2002, et dans le « Bulletin des adjudications » du *Moniteur belge* le 15 mars 2002. Deux réponses ont été reçues dans les délais : Electrabel et EDF, qui n'a cependant pas remis d'offre. Electrabel s'est donc retrouvé seul candidat valable, en situation de « monopole » de fait. De plus, le transport d'électricité vers notre pays est limité. Pour des raisons techniques, on ne peut pratiquement pas acheter ailleurs. Dès lors, la combinaison de prix plus élevé qu'auparavant et de consommation plus élevée a engendré la situation que nous connaissons.

gevolgd. In het "Officieel Publikatieblad" van 14 maart 2002 en in het "Bulletin van de aanbestedingen" van het "Belgisch Staatsblad" van 15 maart 2002 werd een aankondiging van overheidsopdracht gepubliceerd. Twee bedrijven hebben binnen de vooropgestelde termijn geantwoord, namelijk Electrabel en EDF, dat echter geen bod heeft gedaan. Electrabel was dus nog de enige overgebleven geldige kandidaat en beschikte dus over een feitelijk "monopolie". Bovendien is het transport van elektriciteit naar ons land beperkt. Om technische redenen kunnen wij nagenoeg nergens anders elektriciteit aankopen. Bijgevolg heeft de combinatie van een hogere prijs dan voorheen en van een hoger verbruik geleid tot de huidige situatie.

08.07 François Bellot (MR) : Je suis satisfait de la réponse du Ministre pour le Thalys, sauf pour ce qui concerne la décision de la compagnie aérienne *low-cost* allemande relative à la ligne Cologne-Paris le matin. Pour la fourniture d'énergie, c'est par contre décevant, car la facture a grimpé de 13 %, soit 10 millions EUR en plus. Etant donné que l'augmentation de la consommation concerne deux périodes très limitées dans le temps (1/2 heure le matin et 1/2 heure le soir), la SNCB n'aurait-elle pas intérêt à renforcer ses centrales électriques à ces moments-là, dans une production combinée qui permettrait de faire face à cette augmentation régulière ? J'invite le ministre et la SNCB à se pencher sur cet aspect.

08.07 François Bellot (MR): Het antwoord van de minister over de Thalys stelt mij tevreden, behalve wat het verband tussen de Duitse lowcost-vliegtuigmaatschappij en de ochtendtrein Keulen-Parijs betreft. Uw antwoord over de energieleveringen is evenwel teleurstellend, want de factuur is met 13% gestegen, d.i. met 10 miljoen euro. Zou de NMBS, aangezien het toegenomen verbruik twee zeer korte perioden betreft (een half uur 's morgens en een half uur 's avonds) er geen belang bij hebben haar elektriciteitscentrales op die piekmomenten te versterken, via een gecombineerde productie, om zo die regelmatig terugkerende extra belasting het hoofd te bieden ? Ik nodig de minister en de NMBS uit hierover na te denken.

08.08 André Frédéric (PS): La réponse du Ministre ne me satisfait pas. Je comprends qu'il s'agit d'une décision de la *Deutsche Bahn*, mais s'il n'y a pas d'initiative belge, il n'y aura pas de TGV à une heure convenable : comment l'expliquer aux citoyens ?

08.08 André Frédéric (PS): Ik ben niet tevreden met het antwoord van de minister. Ik kan begrijpen dat het om een beslissing van de *Deutsche Bahn* gaat, maar zonder Belgisch initiatief rijdt er geen HST op een fatsoenlijk uur. Hoe leg je dat uit aan de burger?

08.09 Louis Smal (cdH): En ce qui concerne l'augmentation de la redevance relative aux infrastructures, il me semble que cela devrait se réguler au niveau européen. Quant à la volonté allemande de remplacer les TGV par des trains classiques, cela ne cadre pas, et de plus, cela représenterait pour Liège une véritable catastrophe. Les investissements ont été faits (eurogare, lignes), faudra-il les compter au nombre des «travaux inutiles»? J'invite le ministre à appuyer de tout son poids politique cette ligne si importante pour la vie économique en Région liégeoise.

08.09 Louis Smal (cdH): Mij dunkt dat de verhoging van de infrastructuurheffing op Europees niveau geregeld zou moeten worden. Het voornemen van de Duitsers om de HST te vervangen door klassieke treinstellen kan ook niet, en het zou een regelrechte ramp betekenen voor Luik. Er werd geïnvesteerd (station, lijnen); zijn dat dan "nutteloze werken" geweest ? Ik verzoek de minister zijn volle politieke gewicht in de schaal te werpen voor deze lijn die zo belangrijk is voor de economie in het Luikse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

09 Samengevoegde vragen van

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur «l'entrée de l'opérateur postal néerlandais TPG dans le capital de La Poste» (n° 331)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur «l'intérêt que porteraient des opérateurs étrangers sur «La Poste»» (n° 374)

Mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over “de deelname van de Nederlandse postoperator TPG in het kapitaal van De Post” (nr. 331)

De heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over “de belangstelling voor De Post vanwege buitenlandse operatoren” (nr. 374)

09.01 Karine Lalieux (PS): L'opérateur postal hollandais TPG s'affirme intéressé par une entrée dans le capital de La Poste, où il deviendrait majoritaire. L'administrateur de La Poste est favorable à l'ouverture à un opérateur puissant. Est-ce qu'une telle consolidation de l'entreprise est nécessaire ?

09.01 Karine Lalieux (PS): Het Nederlandse postbedrijf TPG betoont interesse voor een deelname in het kapitaal van De Post, waardoor het meerderheidsaandeelhouder zou worden. De bestuurder van De Post is voorstander van samenwerking met een grote operator. Is een dergelijke consolidatie van het bedrijf noodzakelijk?

09.02 Olivier Chastel (MR): La presse s'est fait l'écho de l'intérêt de l'opérateur hollandais TPG pour La Poste. L'administrateur délégué indique qu'il cherche un partenaire, mais le ministre affirme que La Poste doit achever sa restructuration avant, tandis que la *Deutsche Post* ne veut s'intéresser qu'à des sociétés « en bonne situation financière ». Le ministre partage-t-il l'analyse de l'administrateur délégué ? En a-t-il parlé avec lui ? Une réduction de la participation de l'Etat dans La Poste (à un niveau équivalent à celui dans Belgacom) est-elle envisageable ?

09.02 Olivier Chastel (MR): De pers berichtte over de interesse van de Nederlandse operator TPG voor De Post. De gedelegeerd bestuurder geeft te kennen dat hij een partner zoekt, maar de minister verklaart dat De Post eerst haar herstructurering moet afronden, terwijl de *Deutsche Post* enkel belangstelling heeft voor bedrijven “die financieel gezond zijn”. Is de minister het eens met de analyse van de gedelegeerd bestuurder? Heeft hij er met hem over gesproken? Behoort een vermindering van de staatsparticipatie in De Post (tot een niveau vergelijkbaar met dat in Belgacom) tot de mogelijkheden?

09.03 Johan Vande Lanotte , ministre (en français): J'ai déjà répondu, la semaine passée, à cette question, posée par Inge Vervotte. Mais me répéter ne me pose pas de problème. A long terme, un partenaire sera utile pour La Poste. Mais il y a encore beaucoup d'investissements à faire, et le partenaire public, l'Etat, ne peut intervenir seul. Nous avons obtenu l'aval européen pour une augmentation de capital de 12 millions EUR, mais nous ne pourrions répéter cette opération qui pourrait être considérée comme une aide publique. Le partenariat est un bénéfice pour l'entreprise. Prenez l'exemple de Belgacom : le changement de management et l'introduction d'un partenaire privé l'ont transformée ; c'est aujourd'hui une société en plein développement. Mais le partenariat ne fait pas tout. Le partenariat nécessite l'équilibre, qu'il faut rechercher par la restructuration en cours. On verra ensuite. Le discours de la poste hollandaise n'est pas très malin ; ce n'est jamais diplomatique de dire que l'on va être en position dominante. La priorité me semble être la restructuration par La Poste de ses agences et de ses services.

09.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Vorige week heb ik die vraag al beantwoord. Ze werd toen door Inge Vervotte gesteld. Ik heb er echter geen bezwaar tegen mijn antwoord te herhalen. Op lange termijn zal De Post een partner nodig hebben. Veel investeringen moeten evenwel nog worden gedaan en in dat opzicht kan de Staat, de publieke partner, niet als enige optreden. Wij hebben de instemming van de Europese overheid verkregen voor een kapitaalsverhoging met 12 miljoen euro. Die operatie kunnen wij echter niet herhalen omdat ze als een staatssubsidie kan worden beschouwd. Voor De Post is het partnerschap een pluspunt. Neem nu Belgacom: een gewijzigd management en de intrede van een privé-partner hebben het bedrijf grondig veranderd zodat het nu in volle bloei is. Het partnerschap is echter geen wondermiddel. Daarvoor is evenwicht noodzakelijk en dat evenwicht moet men tot stand brengen door de nu aan de gang zijnde herstructurering. We zullen zien hoe de situatie verder evolueert. De door de Nederlandse Post aangenomen houding is niet bepaald slim. Vanuit diplomatiek oogpunt is het immers nooit zinvol aan

te kondigen dat men een heersende positie wil veroveren. De prioriteit is mijns inziens dat De Post haar agentschappen en haar diensten herstructureert.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 **Question de Mme Greet van Gool au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sécurité à la gare de Courcelles" (n° 396)**

10 **Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de veiligheid van het station van Courcelles" (nr. 396)**

10.01 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Une aveugle a été happée mortellement par un train de marchandises le 15 octobre en gare de Courcelles.

10.01 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Op 15 oktober werd een blinde vrouw doodgereden door een goederentrein in het station van Courcelles.

Qu'en est-il de la sécurité dans cette gare ? Quelles mesures va-t-on prendre pour améliorer la sécurité ?

Hoe is het gesteld met de veiligheid in dat station? Welke maatregelen zullen worden genomen om de veiligheid te verbeteren?

10.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): La gare de Courcelles est arrêt sans personnel. Pour atteindre le quai, les passagers doivent emprunter un passage souterrain et suivre un parcours d'une dizaine de mètres délimité par des chaînes. Le jour de l'accident, quelques chaînes manquaient, probablement à la suite d'actes de vandalisme.

10.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Het station van Courcelles is een onbemande stopplaats. Om het perron te bereiken moeten de passagiers een ondergrondse doorgang nemen en een route van een tiental meter volgen die is afgebakend met kettingen. Op de dag van het ongeval ontbraken enkele kettingen, waarschijnlijk door vandalisme.

De nouvelles chaînes ont été placées entre-temps. Par ailleurs, la rénovation de la gare est prévue. Le directeur de district se concertera prochainement avec le *Centre Handicapé Visuel Formation Emploi* de Courcelles pour décider des mesures à prendre en faveur des handicapés de la vue.

Ondertussen hangen er opnieuw kettingen. Ook is er een renovatie van het station gepland. De districtsdirecteur vergadert daarover binnenkort met het *Centre Handicapé Visuel Formation Emploi* van Courcelles over de noodzakelijke maatregelen voor visueel gehandicapten.

10.03 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Dans d'autres gares aussi, il y aurait lieu de prendre des mesures pour faciliter l'accès aux moins valides.

10.03 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Ook in andere stations zouden maatregelen moeten worden genomen om de toegang voor mindervaliden te verbeteren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.51 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.51 uur.